

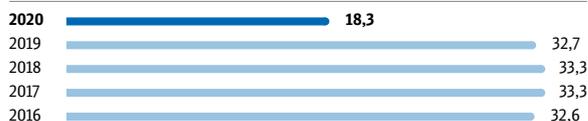


DB Regio AG

Geschäftsbericht 2020

Entwicklungen im Geschäftsjahr 2020

Verkehrsleistung (in Mrd. Pkm¹⁾)



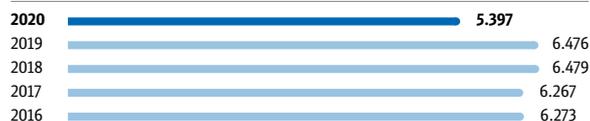
↘ 2020 zu 2019: - 44,0%

Ergebnis nach Steuern²⁾ (in Mio. €)



↘ 2020 zu 2019: - 884

Umsatzerlöse (in Mio. €)



↘ 2020 zu 2019: - 16,7%

Umsatzstruktur (in %)



Ausgewählte Kennzahlen

FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €

	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Umsatz	5.397	6.476	- 1.079	- 16,7
Ergebnis nach Steuern ²⁾	- 564	320	- 884	-
Bilanzsumme per 31.12.	7.638	7.091	+ 547	+ 7,7
Anlagevermögen per 31.12.	5.434	5.733	- 299	- 5,2
Eigenkapital per 31.12.	1.838	1.834	+ 4	+ 0,2
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	2.100	2.401	- 301	- 12,5
Brutto-Investitionen	250	401	- 151	- 36,7
Netto-Investitionen ³⁾	245	396	- 151	- 36,7
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	21.500	21.288	+ 212	+ 1,0

LEISTUNGSKENNZAHLEN

	2020	2019	Veränderung absolut	Veränderung %
Reisende in Mio.	818,5	1.428	- 609,5	- 42,7
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm ¹⁾	18,3	32,7	- 14,4	- 44,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	345,6	372,2	- 26,6	- 7,1

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.



Auf uns ist Verlass

Während der Corona-Pandemie hat insbesondere der Verzicht auf nicht notwendige Reisen Auswirkungen auf unser Geschäft. Gleichzeitig waren und sind wir uns stets unserer systemrelevanten Rolle als Rückgrat der öffentlichen Mobilität bewusst und haben uns dieser Verantwortung gemeinsam mit den Aufgabenträgern gestellt. Wir haben zu jeder Zeit mindestens ein stabiles Grundangebot aufrecht erhalten. Nicht nur, damit alle dort hinkommen, wo sie gebraucht werden. Nein, wir konnten unseren Kund*innen auch ein Stück Normalität zurückgeben: ihren Sommerurlaub in Deutschland.

Inhalt

- 2 > Vorwort des Vorstandsvorsitzenden**
- 7 > Lagebericht**
- 33 > Jahresabschluss**
- 57 > Bericht des Aufsichtsrats**

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Dr. Jörg Sandvoß

Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Corona-Jahr 2020 hat der Nahverkehrsbranche und auch uns enorm viel abverlangt. Es war ein Jahr der Extreme – mit drastischen Nachfragerückgängen vor allem in den Lock-down-Perioden, mit großen Anstrengungen, um die Sicherheit und Gesundheit der Fahrgäste und der Beschäftigten zu gewährleisten, mit einbrechenden Erlösen und branchenweiten Bemühungen zur Sicherung der Finanzierung. Gemessen an den Vorjahren, die wie auch noch der Januar und Februar 2020 von stetig steigenden Fahrgastzahlen geprägt waren, kann man mit dem Jahr 2020 nicht zufrieden sein. Betrachtet man jedoch die Herausforderungen, fällt das Fazit positiv aus: Wir geben unser Bestes, um die Krise erfolgreich zu meistern. Dafür gilt es Dank zu sagen. Zunächst und vor allem unseren Mitarbeitenden, die den Betrieb unter zum Teil schwierigsten Bedingungen aufrechterhalten haben. Darüber hinaus aber auch den vielfältigen Akteuren unserer Branche, die sich gemeinsam und erfolgreich für einen Rettungsschirm starkgemacht und so dafür gesorgt haben, dass das System Nahverkehr voll funktionsfähig geblieben ist.

*Der Nahverkehr ist unter den Bedingungen der Corona-Pandemie dem Auftrag der öffentlichen Daseinsvorsorge ohne Abstriche nachgekommen. Als größtes Branchenunternehmen haben wir als DB Regio AG unseren Teil dazu beigetragen. Gemeinsam mit den Aufgabenträgern haben wir im ersten Lockdown ein stabiles Grundangebot konzipiert und umgesetzt sowie im Anschluss daran den Normalbetrieb ebenso reibungslos wiederhergestellt. Unsere Planer*innen und Disponent*innen waren dabei – quasi in mehreren aufeinanderfolgenden Fahrplanwechseln – stark gefordert. Im zweiten Lockdown am Jahresende 2020 blieb das Verkehrsangebot weitgehend stabil bei 100 Prozent. Außerdem haben wir im Regionalverkehr die beste Pünktlichkeit seit Bestehen der DB Regio AG erreicht!*

*Um unsere Fahrgäste sowie die Mitarbeitenden vor Infektionsrisiken zu schützen, haben wir große Anstrengungen unternommen. Information, Aufklärung sowie hygienische und organisatorische Maßnahmen standen dabei im Mittelpunkt. DB Regio Bus hat in kürzester Zeit die gesamte Flotte von mehr als 4.500 Bussen mit Hygieneschutzscheiben ausgerüstet. Dass die Bedeckung von Mund und Nase in unseren Zügen und Bussen sehr rasch zur Selbstverständlichkeit wurde, ist auch ein Verdienst unseres Zugbegleitpersonals. Um die wenigen notorischen Maskenverweiger*innen zur Einsicht zu bringen, sind wir jedoch auch weiterhin auf die Unterstützung von Polizei und Behörden angewiesen.*

*Wir freuen uns sehr, dass trotz Pandemie die Kundenzufriedenheit gestiegen ist. Darin spiegelt sich die Wertschätzung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit unseres Angebots und des Engagements unserer Mitarbeitenden wider. So sind auch die Inbetriebnahmen neuer Netze und Fahrzeuge trotz erschwelter Bedingungen völlig reibungslos verlaufen. Zur Zufriedenheit unserer Kund*innen hat weiterhin beigetragen, dass wir bei der Entwicklung und Umsetzung von Verbesserungen für den Fahrgastmarkt nicht nachgelassen haben. Um Beispiele zu nennen: Bei der S-Bahn Stuttgart und im SÜWEX haben wir erfolgreich das Zugportal als über WLAN empfangbares Informations- und Unterhaltungsangebot an den Start gebracht. Der Streckenagent, unsere App für Vielfahrende und Pendler*innen, ist durch neue Echtzeitdaten und Funktionalitäten noch attraktiver geworden. Gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) setzen wir mit dem eTarif ein App-basiertes Check-in/Be-out-Ticketingsystem um. Das 10er TagesTicket als neues Angebot für Gelegenheitspendler*innen bieten wir bundesweit im digitalen Vertrieb an.*

Stolz sind wir darauf, dass die Zufriedenheit der Mitarbeitenden 2020 einen neuen Höchststand erreichte. Unsere Mitarbeitenden stehen hinter der DB-Konzernstrategie Starke Schiene, gestalten sie aktiv mit, sind vom gesellschaftlichen Nutzen ihrer Tätigkeit mehr denn je überzeugt und schauen vertrauensvoll in die Zukunft. Dass auf DB Regio Verlass ist, hat die Corona-Krise unter Beweis gestellt: Die Arbeitsplätze sind sicher und wir konnten sogar unsere Einstellungsoffensive fortsetzen, um unser Geschäft zu stärken und uns für die Herausforderungen der Verkehrswende zu wappnen.

Im unvermindert intensiven Wettbewerb der Verkehrsunternehmen hat sich DB Regio auch 2020 erfolgreich behauptet. Wir konnten unsere Netze verteidigen, Neuverkehre hinzugewinnen und unseren Marktanteil stabilisieren. Auch die Sanierung und Modernisierung unseres Busgeschäfts kommt voran. DB Regio Bus profiliert sich zunehmend als Treiber eines zukunftsgerichteten öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), was sich unter anderem an innovativen, appbasierten On-Demand-Verkehren wie in Pforzheim, Wittlich in der Eifel und Kelheim in Bayern zeigt. Durch Inbetriebnahmen hoch automatisierter Verkehre haben wir unsere Marktführerschaft im Bereich des autonomen ÖPNV im Jahr 2020 weiter ausgebaut.

*Mit Nachdruck stellen wir uns der Aufgabe, den klimafreundlichen öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße noch klimafreundlicher zu machen. Bis 2030 wird der DB-Konzern seinen CO₂-Ausstoß gegenüber 2006 mehr als halbieren, bis 2050 soll das Ziel der kompletten Klimaneutralität erreicht sein. Dafür arbeiten wir als DB Regio an alternativen Antrieben, testen alternative Kraftstoffe und sind gemeinsam mit Siemens mit dem Verbundförderprojekt »H2goesRail« ins Wasserstoffzeitalter gestartet. Mit innovativer Telematik, die unsere Triebfahrzeugführer*innen und Busfahrer*innen unterstützt, steigern wir die Energieeffizienz und sparen damit 100.000 Tonnen CO₂ pro Jahr ein. Zusammen mit den Aufgabenträgern wollen wir immer mehr Verkehre ausschließlich mit grünem Bahnstrom betreiben, so wie das bereits bei der S-Bahn Hamburg und auf vielen Strecken in Baden-Württemberg der Fall ist.*

In wirtschaftlicher Hinsicht hat die Corona-Pandemie die gesamte Branche stark getroffen. Der insbesondere durch die weggebrochenen Fahrgelderlöse verursachte Gesamtschaden im deutschen ÖPNV wurde im Frühjahr auf fünf bis sieben Milliarden Euro geschätzt. Der Rettungsschirm im Umfang von fünf Milliarden Euro, zu gleichen Teilen finanziert vom Bund und von den Ländern, hat zunächst das Schlimmste verhindert. Gleichwohl hinterlässt die Pandemie auch in der Bilanz der DB Regio AG tiefe Spuren. Die DB Regio AG schließt das Jahr 2020 mit einem negativen Ergebnis nach Steuern in Höhe von -564 Millionen Euro ab.

Die Pandemie belastet die Branche auch weiterhin schwer. Nach einer Erholung der Fahrgastzahlen im Sommer hat der zweite harte Lockdown ab Dezember 2020 die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger empfindlich zurückgeworfen. Eine nachhaltige Trendwende ist erst dann in Sicht, wenn die Impfung der Bevölkerung eine Rückkehr zur Normalität erlaubt. Nach Prognosen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der zur Bewältigung der Krisenfolgen wichtige Koordinierungsfunktionen für die Branche übernommen hat, muss bei den Fahrgeldeinnahmen auch 2021 mit Verlusten von rund 3,5 Milliarden Euro gerechnet werden.

Wie die Branche die Krise insgesamt meistert, wird daher auch von einem weiteren Rettungsschirm abhängen. Tiefgreifende Beschädigungen der Branchenstrukturen mit der Folge einer verminderten Leistungsfähigkeit der Nahverkehrssysteme kann niemand wollen. Schließlich besteht ein breiter politischer und gesellschaftlicher Konsens, dass die dringend notwendige Klimawende eine Verkehrswende beinhalten muss. Mit dem übergreifenden »Zukunftsbündnis Schiene«, das sich im DB-Konzern in der Konzernstrategie Starke Schiene konkretisiert, wurden die Weichen dafür gestellt. Jetzt kommt es darauf an, die Zukunft Wirklichkeit werden zu lassen.

Die Pandemie wird vorübergehen, der Klimawandel hingegen bleibt als zentrale gesellschaftliche Herausforderung der nächsten Jahrzehnte bestehen. Während andere Verkehrsträger Teil des Problems sind, ist der Nahverkehr auf Schiene und Straße ein entscheidender Teil der Lösung. Bleiben wir also dran und gestalten die Zukunft! Das ist und bleibt die Mission unserer Branche und unser Auftrag als DB Regio AG.

Herzlichst Ihr



*Dr. Jörg Sandvoß
Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG*

Lagebericht

- 8 > Überblick
- 10 > Rahmenbedingungen
- 14 > Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 19 > Nichtfinanzielle Kennzahlen
- 22 > Nachhaltigkeit
- 23 > Strategie
- 25 > Weitere Informationen
- 28 > Nachtragsbericht
- 28 > Chancen- und Risikobericht
- 30 > Prognosebericht

Überblick

UMGANG MIT DER CORONA-PANDEMIE

Das Jahr 2020 war auch für die DB Regio AG wesentlich geprägt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie. Vor allem die Zahl der im Schienenverkehr beförderten Personen fiel durch die behördlichen Maßnahmen, Empfehlungen zur Minimierung sozialer Kontakte, ein temporäres Herunterfahren von Industrieproduktion, Handel und Dienstleistungen sowie eine allgemeine Mobilitätszurückhaltung deutlich hinter die der Vorjahre zurück. Die Auswirkungen der Pandemie werden sich voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2021 noch spürbar auf die DB Regio AG auswirken. Der Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) hält allerdings grundsätzlich an den mittel- und langfristigen Wachstumserwartungen für den Schienenverkehr und seinen eigenen, in der Strategie Starke Schiene hinterlegten Wachstumszielen fest.

Vereinbarung der DBAG mit ihrer Eigentümerin zum Umgang mit Corona-Schäden

Die Deutsche Bahn AG (DBAG) hat mit ihrer Eigentümerin, der Bundesrepublik Deutschland (Bund), vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Krise auf den DB-Konzern gemeinsam zu tragen. Der DB-Konzern plant, die Hälfte der Auswirkungen auf den Systemverbund Bahn durch Gegensteuerungsmaßnahmen (vor allem Einsparungen im Personal- und Materialaufwand) zu kompensieren. Der Bund plant, zum Ausgleich von coronabedingten Schäden das Eigenkapital der DBAG zu stärken. Die Maßnahmen stehen noch unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Freigabe durch die Europäische Kommission (EU-Kommission). Aus dem Konjunkturpaket der Bundesregierung erhält die DB Regio AG Mittel aus der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Corona-Krisenmanagement

Das Corona-Krisenmanagement des DB-Konzerns begann im Januar 2020 in einem Arbeitsstab unter Leitung des Gesundheitsmanagements. Im Februar 2020 wurde die Arbeit in einem DB-konzernweiten Krisenstab Pandemie fortgesetzt. In den folgenden Monaten war der DB-Konzern dadurch in der Lage, die Vorgaben der Behörden schnell und strukturiert für Kund*innen und Mitarbeitende umzusetzen, effiziente Hygiene- und Sicherheitskonzepte zu entwickeln, zu kommunizieren und gleichzeitig einen stabilen Bahnbetrieb in Deutschland sicherzustellen.

Die DB Regio AG und ihre Tochtergesellschaften (zusammen DB Regio) sind mit Rückenwind und einem deutlichen Plus bei Umsatz und Fahrgästen ins Jahr 2020 gestartet. Umso stärker traf die Corona-Pandemie das Geschäft von DB Regio. Im ersten Lockdown im Frühjahr 2020 standen zunächst die Sicherstellung eines stabilen Grundangebots im Personennahverkehr sowie der Gesundheitsschutz für Fahrgäste und Mitarbeitende im Vordergrund. Getroffene Maßnahmen umfassten unter anderem die Versorgung mit Hygieneartikeln, die Intensivierung der Reinigung von Fahrzeugen und Arbeitsplätzen, die Umsetzung der Maskenpflicht, die Installation von Plexiglasscheiben in Bussen, digitale Ein-/Aussteigerkarten sowie das Aussetzen der Fahrkartenkontrollen zur Vermeidung persönlicher Kontakte. Trotz aller Sicherheitsvorkehrungen waren ein Nachfragerückgang um bis zu 80% gegenüber dem Vorjahresniveau (März bis April 2020) und ein Erlöseinbruch um etwa 75% im April 2020 zu verzeichnen.

In eng mit den Bestellern abgestimmten Stufen wurde ab Ende April 2020 das Betriebsangebot zügig und unter einer enormen Kraftanstrengung unserer Planer*innen und Disponent*innen bis zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2020 wieder hochgefahren. Seitdem hat DB Regio wieder 100% des Betriebsangebots erbracht, einzelne Ausnahmen bei grenzüberschreitenden Verkehren ausgenommen.

Der erneute Teil-Lockdown im vierten Quartal 2020 hatte zwar punktuelle Auswirkungen aufgrund von Infektionen mit Covid-19 sowie den zugehörigen Quarantäneauflagen, führte jedoch nicht zu strukturellen Einschränkungen des Betriebs. Im Gegenteil: DB Regio war über das gesamte Jahr hinweg der Mobilitätsgarant in Deutschland und erreichte die besten Pünktlichkeitswerte seit mehr als zehn Jahren.

Parallel zur Stabilisierung des Betriebs konnte in einer Brancheninitiative unter Einbindung von Verbänden, Aufgabenträgern, Vertreter*innen einzelner Bundesländer sowie Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und unter maßgeblicher Beteiligung von DB Regio der Nahverkehrssektor wirtschaftlich gestützt und das Mobilitätsangebot für Deutschland aufrechterhalten werden. Angesichts eines im zweiten Quartal geschätzten Gesamtschadens in der gesamten Nahverkehrsbranche von 5 bis 7 Mrd. € für 2020 konnte in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe ein Branchenrettungsschirm erarbeitet und mit Unterstützung der Bundesländer von der Bundesregierung bei der EU-Kommission notifiziert werden. Ergebnis sind unter anderem die Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch den Bund um 2,5 Mrd. € und die Zusage der Bundesländer zu einer kompensierenden Finanzierung in gleicher Größenordnung zur Stabilisierung der EVU im Nahverkehr.

Die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie werden auch die Entwicklung im Jahr 2021 belasten. Gespräche über eine Fortführung des Rettungsschirms für dieses Jahr laufen.

Vereinbarung »Gemeinsam gegen Corona«

Im März 2020 hat der DB-Konzern mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) die Vereinbarung »Gemeinsam gegen Corona« für den Systemverbund Bahn in Deutschland abgeschlossen. Darin verständigten sich die Tarifpartner auf weitreichende Unterstützung für Eltern im Zusammenhang mit Kita- und Schulschließungen und das Bekenntnis zu sicheren Arbeitsplätzen.

Bündnis für unsere Bahn

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der EVG, dem Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (AGV MOVE) das »Bündnis für unsere Bahn« unterzeichnet. Das Ziel ist es, die wirtschaftlichen und sozialen Folgen der Corona-Krise im DB-Konzern so zu bewältigen, dass an der Strategie Starke Schiene weiterhin festgehalten werden kann. Hierbei verpflichten sich alle Beteiligten, Teil einer gemeinsamen und solidarischen Lösung zu sein. Dieses Bündnis steht unter der Bedingung, dass die Tarifpartner (DB-Konzern, AGV MOVE und EVG) eine gemeinsame, tragfähige Lösung im Sinne der Gegensteuerung vereinbaren. Die Tarifverhandlungen mit der EVG wurden im Berichtsjahr abgeschlossen.

ANGABEN ZUR GESELLSCHAFT

Die DB Regio AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB AG und innerhalb des DB-Konzerns 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 des Bundes.

Der Aufsichtsrat der DB AG hat 2019 eine neue Vorstandsstruktur beschlossen, die seit dem 1. Januar 2020 gültig ist. Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio werden durch das Vorstandsressort Personenverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo ist 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 (seit 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 (RSD) gebündelt. Die Sparte Regio Bus besteht aus 32 Busgesellschaften (im Vorjahr: 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 Regionalorganisationen sowie der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH und die Sparte Regio Bus aus sechs Regionen.

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.

Die Corona-Pandemie hatte im Berichtsjahr gravierende Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der DB Regio AG. Das Betriebsergebnis lag mit –308 Mio. € um –636 Mio. € sehr deutlich unter dem Vorjahreswert. Die negative Entwicklung war durch starke Fahrgeldverluste und höhere Aufwendungen aufgrund der Neubewertung von Drohverlustrückstellungen geprägt. Die im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie erhaltenen Unterstützungsleistungen der Aufgabenträger/Bundesländer konnten die Umsatzverluste nur teilweise kompensieren.

Angaben zur Unternehmensführung

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 2020 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*innen und zehn Arbeitnehmendvertreter*innen sind. Die Anteilseignervertreter*innen werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmendenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten am 31. Dezember 2020 sechs Frauen an.

Frauenanteil (in %)	31.12.2019	31.12.2020		31.12.2024
	Ist	Ist	Ziel	Ziel
Vorstand	20,0	20,0	20,0	33,3
Aufsichtsrat	30,0	30,0	30,0	33,3
Erste Führungsebene	15,1	15,0	18,7	23,5
Zweite Führungsebene	23,4	24,0	24,4	35,1

Die Zielwerte zur Erreichung der Frauenanteile in Vorstand und Aufsichtsrat per 31. Dezember 2020 wurden erreicht. Auf der ersten Führungsebene wurden die Zielwerte deutlich und auf der zweiten Führungsebene leicht übertroffen.

Rahmenbedingungen

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird insbesondere durch das konjunkturelle Umfeld in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie war das Umfeld auch für den öffentlichen Personenverkehr 2020 sehr herausfordernd. Die verordneten Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie trafen insbesondere viele Dienstleistungsbranchen wie Hotellerie und Restaurants, aber auch den öffentlichen Personenverkehr.

Verbunden mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie war für viele Menschen in Deutschland eine zunehmende Unsicherheit über die eigene Beschäftigungssituation.

Die Entwicklung der deutschen Wirtschaft wurde 2020 vor allem durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. Nach der ersten Pandemiewelle im ersten Halbjahr 2020, die mit weitreichenden Kontakteinschränkungen und einem erheblichen Herunterfahren wirtschaftlicher Tätigkeit und des öffentlichen Lebens verbunden war, erholte sich die Wirtschaft bis in den September 2020 hinein wieder spürbar. Die zweite Pandemiewelle ab Herbst 2020 verzögerte eine Rückkehr auf vorherige Wachstumspfade aber deutlich. Da die Gegenmaßnahmen gezielter waren als während der ersten Welle, wurde die Wirtschaft insgesamt weniger stark beeinträchtigt. Einzelne Branchen waren jedoch weiterhin massiv betroffen.

Im Vergleich zu anderen europäischen Staaten verzeichnete Deutschland einen weniger starken, aber dennoch substantziellen coronabedingten Rückgang der Wirtschaftsleistung. Zwar wirkte sich in Deutschland die starke Abhängigkeit von der Auslandsnachfrage insbesondere im Bereich der Investitionsgüter negativ aus. Deutschland war aber aufgrund solider Staatsfinanzen besser als andere Länder gerüstet, um die negativen Folgen der Pandemie anteilig abzufedern. Unter anderem wurde die Wirtschaft mit Krediten, steuerlichen Entlastungen sowie dem Kurzarbeitsprogramm unterstützt.

Das Bruttoinlandsprodukt lag coronabedingt mehr als 5% unter dem Vorjahreswert. Die Industrieproduktion (ohne Bauwirtschaft) ging um fast 12%, der deutsche Außenhandel um über 9% zurück.

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Schienenpersonenverkehr (SPV) in Deutschland mit massiven Einbußen

Die Corona-Pandemie hatte 2020 gravierende Auswirkungen auf den zuletzt wachsenden deutschen Personenverkehrsmarkt: Kontakt- und Reisebeschränkungen führten zu einer drastischen Drosselung der Verkehrsnachfrage. Menschen bevorzugten, soweit sie überhaupt reisten, tendenziell Individualverkehre zulasten öffentlicher Verkehrsmittel. Mobilitätsanbieter verringerten daher ihr Angebot oder unterbrachen es zeitweise vollständig.

Ausmaß und Dynamik der Entwicklung fielen in den einzelnen Marktsegmenten allerdings unterschiedlich aus.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ging zeitweise um bis zu 40% in Großstädten und 60% auf Bundesautobahnen zurück. Er profitierte im Jahresverlauf 2020 jedoch von infektionsschutzbedingten Präferenzen für Individualverkehre, einem starken Trend zu Urlaub in Deutschland und niedrigen Kraftstoffpreisen. Im Sommer 2020 wurde teilweise schon wieder das Vorjahresniveau erreicht. Der Marktanteil stieg deutlich.

Der SPV ging infolge eines coronabedingten Nachfrage-rückgangs nach Pendler-, Privat- und Geschäftsreisen 2020 in einzelnen Wochen um bis zu 90% zurück. Die Nachfrage erholte sich bis in den Sommer 2020 hinein, nahm im Herbst 2020 aber mit einem Anstieg der Infektionszahlen und weiteren Kontaktbeschränkungen wieder ab.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verzeichnete spürbare Verluste durch fehlende Privat- und Pendlerfahrten. Die Entwicklung fiel dabei regional stark unterschiedlich aus. Der Einbruch betraf DB Regio und DB-konzernexterne EVU gleichermaßen.

Die Betriebsleistung der DB Regio AG lag vor allem aufgrund von Ende 2019 ausgelaufenen Verkehrsverträgen in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg, aber auch coronabedingt, um 26,0 Mio. Trassenkilometer (Trkm) beziehungsweise 7,2% unter dem Vorjahreswert. Die Verkehrsleistung lag aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie mit 18,3 Mrd. Personenkilometern (Pkm) sehr deutlich unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 32,7 Mrd. Pkm; –44,2%). Die Zahl der Reisenden blieb entsprechend im Berichtsjahr mit 819 Millionen Reisenden 42,7% unter dem Vorjahreswert.

Die Verkehrsleistung der Töchter der DB Regio AG lag ebenfalls pandemiebedingt mit 6,0 Mrd. Pkm um 36,4% deutlich unter dem Vorjahreswert. Die Zahl der Reisenden der Tochtergesellschaften der DB Regio AG reduzierte sich analog im Jahresvergleich um 292 Millionen Reisende (–35%) auf 542 Millionen Reisende (im Vorjahr: 834 Millionen Reisende).

Der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) startete 2020, unter anderem getrieben durch eine Mehrwertsteuerabsenkung für Fernverkehrstickets zu Jahresbeginn 2020 sowie Angebotserweiterungen, mit substanziellen Zuwächsen. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie führten zu erheblichen Einbrüchen ab März 2020. Der zwischenzeitliche positive Nachfrageanstieg im Sommer 2020 wurde durch die Reisebeschränkungen der zweiten Corona-Welle wieder gestoppt. 2020 war damit insgesamt von stark rückläufiger Nachfrage nach Privat- und Geschäftsreisen geprägt. FlixTrain setzte coronabedingt sein Angebot zwischen März und Juli 2020 sowie ab November 2020 aus.

Der Marktanteil des SPV war insgesamt deutlich rückläufig.

Auch der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) litt massiv unter entfallenden Privat- und Pendlerfahrten. Die Nachfrage entwickelte sich entsprechend den verordneten Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie. Nach drastischen Rückgängen im Frühjahr 2020 erholte sich die Nachfrage bis in den Sommer 2020 hinein, nahm im Herbst 2020 aber wieder ab.

Im Nahverkehr sank die Nachfrage in vielen Städten und Gemeinden zeitweise um bis zu 90%. Unterstützt durch die Aufgabenträger wurde jedoch jederzeit ein stabiles Grundangebot gewährleistet. Der Einbruch betraf die Gesellschaften von DB Regio Bus wie auch DB-konzernexterne Verkehrsunternehmen gleichermaßen.

Der Marktanteil des ÖSPV sank insgesamt substanziell.

Folglich blieb die Verkehrsleistung der Sparte Regio Bus mit 3,8 Mrd. Pkm (im Vorjahr: 5,7 Mrd. Pkm; –33,3%) im Wesentlichen coronabedingt unter dem Vorjahresniveau. Die

Zahl der Reisenden ist mit 363 Millionen Reisenden gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 496 Millionen Reisende) um 133 Millionen Reisende beziehungsweise 26,8% gesunken.

Die Prognose zum Leistungsrückgang für die DB Regio AG aus dem Lagebericht zum Geschäftsjahr 2019 hat sich im Hinblick auf die Vergabeeffekte bestätigt und wurde zusätzlich durch die Rückgänge infolge der Corona-Pandemie verstärkt.

POLITISCHES UMFELD

Konjunkturpaket der Bundesregierung

Der Koalitionsausschuss hat sich am 3. Juni 2020 auf umfassende Maßnahmen zum Thema »Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken« verständigt. Diese enthalten zahlreiche generelle Entlastungen für die deutsche Wirtschaft und setzen zugleich branchenspezifische Impulse. Die Maßnahmen sind gegliedert in ein Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket, ein weiter reichendes Zukunftspaket sowie Maßnahmen aufgrund europäischer und internationaler Verantwortung. Besondere Relevanz für die Schiene haben insbesondere folgende Maßnahmen:

- > Für den Ausgleich von Schäden infolge der Corona-Pandemie ist vorgesehen, das Eigenkapital der DB AG zu stärken. Im Nachtragshaushalt 2020 wurden hierfür 5 Mrd. € vorgesehen, die im Rahmen des neuen Bundeshaushalts auf das Jahr 2021 übertragen wurden.
 - > Mit dem Gesetz über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets erfolgten die zusätzliche, einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2020 um 2,5 Mrd. € und die Möglichkeit, die EEG-Umlage auf 6,5 ct/kWh in 2021 beziehungsweise 6 ct/kWh in 2022 durch Ausgleichsleistungen zu senken.
 - > Zur Verbesserung des Mobilfunkempfangs entlang der Schienenwege werden für die Jahre 2020 und 2021 zusätzliche Fördermittel für störteste GSM-R-Endgeräte in Höhe von 150 Mio. € bereitgestellt.
 - > Die Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen wird für Sofortmaßnahmen in den Jahren 2020 und 2021 um insgesamt 160 Mio. € aufgestockt.
 - > Auch die Digitalisierung der Infrastruktur erhält zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 500 Mio. € bis Ende 2021.
- Am 7. August 2020 ist die Bundesrahmenregelung öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) von der EU-Kommission genehmigt worden. Damit kann sich der Bund am ÖPNV-Rettungsschirm mit 2,5 Mrd. € beteiligen. Die Länder wollen einen gleich hohen Finanzierungsbeitrag leisten. Vereinbart ist, dass der anteilige Betrag, der DB Regio zufließt, von der Berechnung zur Bemessung der Eigenkapitalstärkung abgezogen wird.

Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimaschutzprogramm 2030

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 haben sich Bundesministerium der Finanzen (BMF) und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie DB AG, DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH in einer Absichtserklärung 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, digitale Schiene, attraktive Bahnhöfe und eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden. Die auszureichenden Mittel wurden anteilig im Bundeshaushalt 2021 berücksichtigt. Auch weitere wesentliche Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 für die Schiene und den öffentlichen Verkehr wurden konkretisiert beziehungsweise umgesetzt:

- > Am 1. Januar 2020 trat die Senkung der Mehrwertsteuer von 19% auf 7% auf Fernverkehrstickets (für SPV über 50 km) in Kraft. Die damit verbundene Preisreduktion wurde von DB Fernverkehr vollständig an die Kund*innen weitergegeben.
- > 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 bestandswirksam 150 Mio. € zusätzlich. Da auf diese Erhöhung ebenfalls die Dynamisierung von 1,8% angewendet wird, ergibt sich daraus im Zeitraum 2020 bis 2031 insgesamt eine Aufstockung um 5,2 Mrd. €.
- > 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) erhöht. Die jährlichen Bundesmittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) steigen von bisher 332 Mio. € auf 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.

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität

In der vom Bund eingerichteten Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) ist der DB-Konzern im Lenkungs- und in den Arbeitsgruppen Klimaschutz im Verkehr sowie Digitalisierung für den Mobilitätssektor vertreten. Vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) und vom Umweltbundesamt sowie vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) beauftragte und im März 2020 veröffentlichte Gutachten zeigen, dass die bisherigen Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele für 2030 insbesondere im Sektor Verkehr zwar wichtige Beiträge leisten, jedoch noch nicht ausreichen. Zum Umsetzungsmonitoring und zur Weiterentwicklung der Maßnahmen wird die NPM daher weiter eng eingebunden. Vor diesem Hintergrund prüft die Arbeitsgruppe Klimaschutz im Verkehr, wie sich die bereits getroffenen Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 weiter beschleunigen und ausbauen lassen.

Masterplan Schienenverkehr und Schienenpakt des Zukunftsbündnisses Schiene

Am 30. Juni 2020 fand im BMVI der zweite Schienengipfel statt. Bundesminister Andreas Scheuer, der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Enak Ferlemann, sowie Vertreter der Bahnwirtschaft unterzeichneten einen Pakt zur Stärkung des Bahnsektors und stellten den Masterplan Schienenverkehr sowie den Zielfahrplan des Deutschland-Takts vor. Der Masterplan ist das Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene, in dem in den vergangenen zwei Jahren Vertreter*innen des Ministeriums und der Branche in sechs Arbeitsgruppen die zentralen Herausforderungen für die Schiene untersucht und konkrete Handlungsfelder für die Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland entwickelt haben. Ziele des Masterplans sind, bis 2030 doppelt so viele Fahrgäste im SPV zu gewinnen sowie mehr Güter auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern und deren Anteil am Modal Split bis 2030 auf mindestens 25% zu steigern. Wesentliche Voraussetzungen für Wachstum und Verlagerung auf die Schiene sind die Steigerung der Kapazitäten bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal, der Einsatz innovativer Technologien und Produkte sowie die Steigerung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene aus Sicht der Nutzer. Um diese Voraussetzungen zu schaffen, wurden im Masterplan Schienenverkehr 32 Handlungsfelder und 96 Maßnahmen vereinbart, unter anderem die etappenweise Realisierung eines Deutschland-Takts für alle Verkehrsarten. Die Umsetzung wird durch eine Arbeitsgruppe aus Sektorvertreter*innen gemeinsam mit dem BMVI kontinuierlich begleitet und an den Lenkungsreis berichtet. Der DB-Konzern ist im Lenkungsreis beteiligt und bringt sich in die Umsetzung der Maßnahmen ein. Für den Sommer 2021 ist erneut ein Schienengipfel angekündigt.

Änderungen im Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG) zu Trassen- und Stationspreisen im Schienenpersonennahverkehr

Der Bund hat rückwirkend zum 1. Januar 2020 die Regelung in § 37 Abs. 2 des ERegG angepasst. Damit wird die Steigerung der Trassen- und Stationspreise im SPNV unabhängig von der tatsächlichen Entwicklung der Regionalisierungsmittel auf 1,8% pro Jahr fixiert.

Einigung zur Revision der europäischen Fahrgastrechteverordnung

Rat und Parlament haben am 1. Oktober 2020 eine Einigung zur Revision der europäischen Fahrgastrechteverordnung erzielt. Die Einigung sieht vor, dass die aktuell geltenden Verspätungsentschädigungshöhen unverändert bleiben (25% des Fahrpreises nach einer Stunde Verspätung, 50% nach zwei Stunden). Bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände kann sich ein EVU künftig von der Pflicht zur Verspätungsentschädigung befreien. Die strenge Verpflichtung zu Hilfeleistungen für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität bleibt grundsätzlich auf die personalbesetzten Bahnhöfe beschränkt. Vier Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung müssen EVU zudem bei der Beschaffung neuer Züge und der wesentlichen Modernisierung von Zügen eine verpflichtende Anzahl von Fahrradstellplätzen vorhalten. Die Zahl der Plätze kann von den Unternehmen in Plänen zur Fahrradbeförderung definiert werden, die eine angemessene Zahl vorsehen und öffentlich konsultiert werden müssen. Legt das EVU keine Zahl fest, so sollen mindestens vier Fahrradstellplätze verpflichtend sein. Die Einigung wurde vom Rat am 13. Januar 2021 final bestätigt und muss nun noch vom Parlament formell angenommen werden. Die Regelungen müssen zwei Jahre nach Veröffentlichung im Amtsblatt angewandt werden.

Bundesnetzagentur (BNetzA) genehmigt Trassenpreise für 2021

Aufgrund von Änderungen des ReG und EReG waren für das Trassenpreissystem (TPS) 2021 zwei Entgeltgenehmigungsverfahren nötig. Initial hatte die BNetzA für das TPS 2021 eine Anhebung der Trassenentgelte im SPNV um 5,2% bei gleichzeitiger Absenkung der Entgelte des SPFV um 5,6% und der des Schienengüterverkehrs (SGV) um 2,4% gegenüber dem TPS 2020 genehmigt. Hintergrund für die deutliche Erhöhung

der SPNV-Entgelte einerseits und die Absenkung im SGV und SPFV andererseits war die Änderung des RegG, die rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Die Gesetzesänderung führt zu einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel, die der Bund den Bundesländern zur Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung stellt. Da die Entwicklung der Trassenentgelte im SPNV gemäß § 37 Abs. 2 ERegG an die Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel gekoppelt war, hatte die Anhebung der Mittel unmittelbare Auswirkungen auf die SPNV-Entgelte. Im Juni 2020 wurde diese Kopplung mit der Änderung des ERegG aufgehoben und die Preissteigerung im SPNV auf 1,8% begrenzt. Die BNetzA hat daher ein Teilaufhebungsverfahren des Bescheides für das TPS 2021 eröffnet und die TPS-Entgelte 2021 am 21. September 2020 neu beschieden. Durch das Teilaufhebungsverfahren wurde der Preispfad von +2,4% im SPFV und SGV sowie +1,8% im SPNV genehmigt.

Unabhängig davon hat die BNetzA, wie schon in ihren letztjährigen Beschlüssen die ursprünglich beantragten Trassenpreise in den meisten Segmenten des SPFV im Zuge der Genehmigung angehoben und für Standardzüge des SGV abgesenkt. Die DB Netz AG hatte in den Vorjahren jeweils gegen diese Entscheidung geklagt. Ein abschließendes rechtskräftiges Urteil aufgrund einer möglichen mehrinstanzlichen Entscheidung der genannten Streitsache wäre jedoch kurzfristig nicht zu erwarten. Die daher für eine nicht absehbare Zeit fortbestehende rechtliche Unsicherheit birgt das Risiko, dass Investitionen im SGV zurückgestellt oder Wachstumschancen nicht realisiert werden. Vor diesem Hintergrund hat sich die DB Netz AG dazu entschieden, die bestehenden Klageanträge zurückzuziehen und gegen die Änderung im Rahmen des TPS 2021 nicht erneut zu klagen.

Brancheninitiative Runder Tisch Kapazität

Die Mitte 2019 von der DB Netz AG ins Leben gerufene Brancheninitiative Runder Tisch Kapazität wurde 2020 weitergeführt. Bei einer grundsätzlich steigenden Nachfrage auf der Schiene und steigenden Bauvolumina wird die Infrastruktur zunehmend zu einem Engpass. Die wesentlichen daraus resultierenden Herausforderungen und Lösungsansätze diskutiert die Branche am Runden Tisch Kapazität. Es wurde eine Reihe von Themen bearbeitet, so beispielsweise die Begleitung der Entwicklung eines neuen Trassenvergabemodells für ein besseres Kapazitätsmanagement sowie Konzepte zur Qualitätssicherung von Fahrplankonzepten bei Ausschreibungen im SPNV. Auch 2021 wird die Initiative ihre Arbeit fortführen.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

UMSATZENTWICKLUNG

Die Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen mit 5.397 Mio. € um 1.079 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Ursächlich hierfür waren insbesondere die Folgen der Corona-Pandemie, aber auch Vergabeverluste.

Die Fahrgelderlöse lagen mit 1.142 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.903 Mio. €; – 40 %). Die Unterschreitung ist vor allem die Folge der Corona-Pandemie. Positive Entwicklungen aus Tarifsteigerungen und Mehrwertsteuerabsenkung wurden deutlich überkompensiert.

Die Bestellerentgelte lagen bei 3.995 Mio. € und damit mit einem Rückgang um 360 Mio. € beziehungsweise 8,3 % nur verhältnismäßig gering unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 4.355 Mio. €). Ursächlich hierfür war die Reduzierung des Fahrplanangebots im ersten Lockdown. Die daraus resultierenden Aufwandsrückgänge für Infrastrukturnutzung und Energiebezug wurden an die Aufgabenträger weitergegeben.

Insgesamt entfielen rund 74 % des Umsatzes auf Bestellerentgelte und rund 21 % auf Fahrgelderlöse. Rund 5 % des Umsatzes sind sonstige Umsatzerlöse.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Mit 5.398 Mio. € sank die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreswert um 1.088 Mio. € beziehungsweise 16,8 %. Hierzu trug insbesondere der Umsatzrückgang um 1.079 Mio. € aufgrund der Corona-Pandemie und von Vergabeverlusten bei.

Im Vergleich zum Vorjahr wurden mit 573 Mio. € um 397 Mio. € höhere sonstige betriebliche Erträge erzielt. Ursachen waren im Wesentlichen die von Bund und Ländern erhaltenen Unterstützungsleistungen im Rahmen des Rettungsschirms zur Kompensation der Corona-Schäden in Höhe von 469 Mio. €. Gegenläufig wirkten vor allem geringere Erträge aus der Auflösung von Drohverlustrückstellungen (– 68 Mio. €).

Der Materialaufwand lag mit 3.837 Mio. € unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 4.017 Mio. €). Die verringerte Betriebsleistung aufgrund von Vergabeeffekten und des reduzierten Fahrplans im ersten Lockdown infolge der Corona-Pandemie führte zu geringeren Infrastruktur- und Energieaufwendungen. Gegenläufig wirkten sich gestiegene Aufwendungen für Instandhaltung aus.

Der Personalaufwand von 1.357 Mio. € stieg gegenüber dem Vorjahr um 19 Mio. € beziehungsweise 1,4 % (im Vorjahr: 1.338 Mio. €). Die wesentliche Ursache lag im durchschnittlich höheren Personalbestand infolge gesteigener Bedarfe.

Mit 514 Mio. € lagen die Abschreibungen um 16 Mio. € beziehungsweise 3,0 % unter dem Vorjahreswert. Verantwortlich hierfür war die Reduzierung der Abschreibungen von Bestandsanlagen infolge des Endes der bilanziellen Nutzungsdauer einzelner Triebwagenbaureihen. Zu einem geringeren Anteil gegenläufig wirkten erhöhte Abschreibungen aus den Fahrzeugzugängen von Elektrotriebzügen der Baureihe (BR) 1440 sowie von Dieseltriebwagen der BR 632.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 122 Mio. € beziehungsweise 27,2 % auf 571 Mio. €. Hauptgrund für die Erhöhung waren weitere Zuführungen zu den Drohverlustrückstellungen infolge der Corona-Pandemie und aufgrund gesteigener Aufwendungen für Instandhaltung.

Das Betriebsergebnis sank um 636 Mio. € auf – 308 Mio. €. Im Vergleich zum Vorjahr führte insbesondere der vor allem coronabedingte Umsatzeinbruch zum negativen Ergebnis im Berichtsjahr. Die höheren sonstigen betrieblichen Erträge aus dem ÖPNV-Rettungsschirm von Bund und Ländern konnten die Umsatzverluste nur teilweise kompensieren.

Mit – 216 Mio. € verschlechterte sich das Beteiligungsergebnis im Wesentlichen coronabedingt um 254 Mio. € im Vergleich zum Vorjahreswert in Höhe von 38 Mio. € (siehe hierzu Abschnitt *Entwicklung der Tochtergesellschaften* → 15 der DB Regio AG).

Das Zinsergebnis verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 6 Mio. € beziehungsweise um 13,0 % auf – 40 Mio. €.

Mit – 564 Mio. € sank das Ergebnis nach Steuern der DB Regio AG (im Vorjahr: 320 Mio. €) coronabedingt deutlich und ist erstmals negativ. Es wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der Muttergesellschaft DB AG übernommen.

Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage

Entgegen der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2019 abgegebenen Prognose fiel das Ergebnis deutlich schlechter aus als prognostiziert. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen durch starke Fahrgeldverluste infolge der Corona-Pandemie geprägt.

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. €)	2020	2019	Veränderung in %
Umsatz	1.690	1.805	- 6,4
Ergebnis nach Steuern	29	107	- 72,9
Brutto-Investitionen	301	286	+ 5,2
Mitarbeitende in VZP ¹⁾ per 31.12.	6.779	6.488	+ 4,5

¹⁾ Vollzeitpersonen.

Die Umsatzerlöse der Töchter der Sparte Regio Schiene lagen mit 1.690 Mio. € um 115 Mio. € beziehungsweise – 6,4% infolge der Corona-Pandemie unter dem Vorjahreswert.

Das Ergebnis nach Steuern lag mit 29 Mio. € um 78 Mio. € unter dem Vorjahreswert.

Die Brutto-Investitionen der Tochtergesellschaften lagen im Berichtsjahr bei 301 Mio. € und damit um 15 Mio. € über dem Vorjahreswert. Schwerpunkt der Investitionen war die Beschaffung von Triebwagen der BR 490 für die S-Bahn Hamburg sowie von Triebwagen der BR 483 und 484 für die S-Bahn Berlin. 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 vereinnahmt wurden, entsprechen im Berichtsjahr die Netto-Investitionen mit 300 Mio. € weitgehend den Brutto-Investitionen.

Die Anzahl der Mitarbeitenden betrug zum Jahresende 6.779 Mitarbeitende und erhöhte sich damit um 291 Mitarbeitende beziehungsweise 4,5% gegenüber dem Vorjahreswert (per 31. Dezember 2019: 6.488 Mitarbeitende). Infolge erhöhter Personalbedarfe stieg der Personalbestand vor allem in den Bereichen Triebfahrzeugführer*innen (Tf) und Kundenbetreuer*innen sowie in der Instandhaltung.

Tochtergesellschaften der Sparte Regio Bus

Ausgewählte Kennzahlen (in Mio. €)	2020	2019	Veränderung in %
Umsatz	1.155	1.246	- 7,3
Ergebnis nach Steuern	- 214	- 69	- 210,1
Brutto-Investitionen	110	66	+ 66,7
Mitarbeitende in VZP ¹⁾ per 31.12.	8.772	8.381	+ 4,7

¹⁾ Vollzeitpersonen.

Die Umsatzerlöse der Töchter der Sparte Regio Bus lagen mit 1.155 Mio. € um 91 Mio. € im Wesentlichen coronabedingt unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.246 Mio. €).

Das Ergebnis nach Steuern lag mit – 214 Mio. € um 145 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: – 69 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen, überwiegend in Kraftomnibusse, lagen mit 110 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau.

Die Zahl der Mitarbeitenden per 31. Dezember 2020 betrug 8.772 Mitarbeitende (per 31. Dezember 2019: 8.381 Mitarbeitende). Der Anstieg ist bedingt durch verstärkte Rekrutierung (vor allem Busfahrer*innen) im Wesentlichen durch Inbetriebnahmen im zweiten Halbjahr 2020 sowie den Hochlauf aufgrund von Mehrverkehren zu Jahresbeginn 2021.

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-konzern-externen 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 im Berichtsjahr ein Update zu den Einschätzungen der DBAG veröffentlicht und die Langfristige-Einstufung der DBAG von »AA« auf »AA-« wegen aus Sicht von S&P coronabedingt veränderter Erwartungen für die kurz- und mittelfristige Entwicklung des DB-Konzerns angepasst. Damit liegt die Einschätzung wieder auf dem Niveau von vor der letzten Anpassung im Herbst 2019.

Gleichzeitig hat S&P eine Anpassung des Rating-Ausblicks von »stabil« auf »negativ« vorgenommen, die unter anderem aus aktuellen coronabedingten Unsicherheiten im Hinblick auf die Geschwindigkeit der Nachfrageerholung im Schienenverkehr sowie die Auswirkungen auf die Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds resultierte. Das Kurzfristrating ist unverändert geblieben. Moody's hat im Berichtsjahr die Rating-Einstufungen und den Ausblick bestätigt. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind online verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Regio AG per 31. Dezember 2020 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 950 Mio. €. Diese waren per 31. Dezember 2020 nicht in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen 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 200 Mio. € getilgt. Im Geschäftsjahr 2021 stehen ebenfalls Tilgungen in Höhe von 200 Mio. € an. Durch die Verschiebung der Tilgungen nach 2021 in den Bereich der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten reduzierten sich die langfristigen Finanzverbindlichkeiten in gleicher Höhe. Im Vergleich zum Vorjahr sind die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten konstant geblieben.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 863 Mio. € und lag damit um 97 Mio. € unter dem Vorjahreswert.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit verringerte sich im Berichtsjahr um 118 Mio. € auf 372 Mio. €. Im Berichtsjahr erfolgten Brutto-Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 250 Mio. € (im Vorjahr: 401 Mio. €). Unter Berücksichtigung der Verringerung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern und der Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinbehalten in Höhe von 89 Mio. € (im Vorjahr: Erhöhung um 98 Mio. €) führte dies zu um 36 Mio. € höheren Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen als im Vorjahr. Gegenläufig wirkte sich eine um 207 Mio. € niedrigere Erhöhung der Forderungen aus Cashpooling aus.

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 21 Mio. € auf 491 Mio. €. Dies resultiert im Wesentlichen daraus, dass im Berichtsjahr die Tilgung von kurzfristigen Finanzkrediten um 93 Mio. € gesunken ist und ein zinsloses langfristiges Darlehen in Höhe von 65 Mio. € aufgenommen wurde. Im Berichtsjahr sind zudem keine langfristigen Darlehen aus der DB-Konzernfinanzierung zugegan-

gen (im Vorjahr: 300 Mio. €). Außerdem verringerte sich der Mittelabfluss aus der Gewinnabführung des Vorjahres an die DB AG um 68 Mio. €.

INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagevermögen der DB Regio AG lagen im Berichtsjahr bei 250 Mio. € (im Vorjahr: 401 Mio. €). Von den Brutto-Investitionen entfielen rund 86 % auf Fahrzeuge und knapp 14 % auf Werkstätten und sonstige Investitionen.

Die Investitionsschwerpunkte bei den Fahrzeugen lagen in der Beschaffung von zehn Elektrotriebwagen der BR 1440 in Höhe von 63 Mio. € für den Verkehrsvertrag Rhein-Mosel-Express sowie 30 Mio. € Anzahlungen für Triebzüge für das Teilnetz Ringzug West zum Einsatz auf der Neubaustrecke München–Nürnberg–Ingolstadt.

Weiterhin erfolgten Investitionen in das Redesign von Fahrzeugen. Schwerpunkt ist hier das Redesign von 91 Elektrotriebwagen der BR 420 und 423 für den Übergangsvertrag S-Bahn München mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 83 Mio. €.

Im Bereich der Werkstätten wurden im Berichtsjahr rund 26 Mio. € investiert. Schwerpunkte waren hier die Anpassung der Werkstätten in Freiburg, München und Ludwigshafen.

Nach Abzug der erhaltenen Investitionszuschüsse (5 Mio. €), im Wesentlichen für Werkstatt- und sonstige Projekte, ergaben sich Netto-Investitionen in das Sachanlagevermögen in Höhe von 245 Mio. €, die um 151 Mio. € unter dem Vorjahreswert lagen (im Vorjahr: 396 Mio. €).

Das Bestellobligo für Investitionen reduzierte sich per 31. Dezember 2020 auf 651 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 736 Mio. €).

Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen in das Sachanlagevermögen von 250 Mio. €, unter Berücksichtigung der Verrechnung der Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern und der Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinbehalten von 89 Mio. €, ein Kapitalbedarf in Höhe von 339 Mio. € (im Vorjahr: 303 Mio. €), der aus dem Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit gedeckt werden konnte. Auch für künftige Investitionen wird von einer weitgehend unveränderten Finanzierungsstruktur ausgegangen.

BILANZSTRUKTUR

Bilanzstruktur (in % der Bilanzsumme)	31.12.2020	31.12.2019
AKTIVA		
Anlagevermögen	71,1	80,8
Umlaufvermögen	28,8	19,1
Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	24,1	25,9
Rückstellungen	24,1	19,5
Verbindlichkeiten	49,2	53,1
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	27,5	33,9
Rechnungsabgrenzungsposten	2,6	1,5
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	7.638	7.091

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2020 um 7,7% beziehungsweise 547 Mio. € auf 7.638 Mio. € erhöht.

Das Anlagevermögen hat sich per 31. Dezember 2020 um 5,2% beziehungsweise 299 Mio. € auf 5.434 Mio. € verringert. Dies resultierte vor allem daraus, dass – bei Abgängen zu Restbuchwerten von 6 Mio. € – die Netto-Investitionen in Höhe von 248 Mio. € sowie der zahlungsunwirksame Zugang im Bereich des Finanzanlagevermögens in Höhe von 4 Mio. € unter der Summe der Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen (514 Mio. €) und auf Finanzanlagen (31 Mio. €) lagen. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist um 9,7 Prozentpunkte auf 71,1% gesunken (per 31. Dezember 2019: 80,8%).

Gegenläufig hat sich das Umlaufvermögen um 62,4% beziehungsweise 846 Mio. € auf 2.202 Mio. € erhöht. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ist somit um 9,7 Prozentpunkte auf 28,8% gestiegen (per 31. Dezember 2019: 19,1%). Im Wesentlichen resultierte diese Veränderung aus der Erhöhung der Forderungen gegen verbundene Unternehmen um 550 Mio. €.

Das Eigenkapital lag per 31. Dezember 2020 mit 1.838 Mio. € annähernd auf Vorjahresniveau (+0,2% beziehungsweise +4 Mio. €). Durch die gestiegene Bilanzsumme verringerte sich die Eigenkapitalquote um 1,8 Prozentpunkte auf 24,1%.

Die Rückstellungen lagen mit 1.842 Mio. € um 456 Mio. € beziehungsweise 32,9% über dem Vorjahresendwert.

Die Verbindlichkeiten hatten per 31. Dezember 2020 einen Anteil von 49,2% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2019: 53,1%) und lagen mit 3.758 Mio. € um 4 Mio. € geringfügig unter dem Vorjahresendwert. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten in Höhe von 2.100 Mio. € resultierten aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Im Berichtsjahr wurden 200 Mio. € planmäßig getilgt. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme hat sich von 33,9% auf 27,5% verringert.

Die langfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten haben einen Anteil an der Bilanzsumme von 35,5% (per 31. Dezember 2019: 34,0%), die kurzfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Abgrenzungsposten von 40,4% (per 31. Dezember 2019: 40,1%).

Das Anlagevermögen ist zu 83,7% (per 31. Dezember 2019: 74,1%) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital gedeckt.

WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Die DB Regio AG hielt per 31. Dezember 2020 direkte Anteile an 29 verbundenen und 18 assoziierten Gesellschaften (im Vorjahr: 19 assoziierte Gesellschaften). Davon wurden im Berichtsjahr 24 Beteiligungen an verbundenen Gesellschaften in der Sparte Regio Bus geführt.

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

Die Regionalverkehre Start Deutschland GmbH ist gemäß Handelsregistereintragung vom 17. November 2020 (Anmeldung zum Handelsregister vom 25. August 2020) wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2020 auf die ehemalige Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe mbH verschmolzen worden. Diese hat zuvor gemäß Handelsregistereintragung vom 5. November 2020 (Anmeldung zum Handelsregister vom 25. August 2020) ihre Firma auf Regionalverkehre Start Deutschland GmbH geändert.

Im Beteiligungsbereich der Sparte Regio Bus gab es folgende Veränderungen:

- > Konzerninterne Übertragung der Bayern Express&P. Kühn Berlin GmbH mit anschließender Verschmelzung auf die DB Regio Bus Ost GmbH durch Übertragung ihres Vermögens als Ganzes mit wirtschaftlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2020. Verschmelzung rechtswirksam mit Eintragung ins Handelsregister der DB Regio Bus Ost GmbH am 1. November 2020.
- > Anteilsverkauf (je 1%) an der DB SEV GmbH durch die DB Regio AG an die Autokraft GmbH und die DB Fernverkehr AG.
- > Im Berichtsjahr wurde der Ergebnisabführungsvertrag mit der RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH beendet.

Sicher reisen trotz Corona

Die Bundesländer haben sich auf die deutschlandweite Einführung einer Maskenpflicht in Zügen verständigt. Wir informieren über die Maskenpflicht in Zügen und Bahnhöfen und appellieren an die Fahrgäste, sie zu beachten. DB-Präventionsteams sensibilisieren für das Tragen einer Maske und informieren, wie man sich unterwegs vor einer Corona-Ansteckung schützen kann. Außerdem werden unsere Züge regelmäßig gereinigt, insbesondere auch die Griffe und Flächen in den Einstiegsbereichen und am Platz. Bundesweit sorgen derzeit mehr als 4.300 DB-Mitarbeitende jeden Tag für saubere Züge und Bahnhöfe und die Einhaltung hygienischer Standards.

Nichtfinanzielle Kennzahlen

QUALITÄT

Pünktlichkeit deutlich verbessert

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland konnte trotz großer Herausforderungen (unter anderem umfangreiches Bauvolumen sowie hohe Temperaturen während der Sommermonate) deutlich verbessert werden.

Die positive Entwicklung wurde durch eine Vielzahl von Maßnahmen und veränderte Rahmenbedingungen getrieben. Dazu gehört unter anderem das gut funktionierende Corona-Krisenmanagement in Verbindung mit einer Kapazitätsentspannung insbesondere auf hochbelasteten Infrastrukturabschnitten.

Die Pünktlichkeit der DB Regio AG entwickelte sich im Berichtsjahr sehr positiv und knüpfte damit an die positive Entwicklung aus dem Vorjahr an. Im Regionalverkehr erreichte die Pünktlichkeit das höchste Niveau seit Bestehen der DB Regio AG, bei den S-Bahnen seit über einem Jahrzehnt.

Diese Entwicklung geht zu einem Teil auf die Corona-Pandemie zurück. Weniger Züge auf der Netzinfrastruktur, insbesondere während Reduktion auf ein stabiles Grundangebot zwischen März und Juni 2020, und weniger Fahrgäste an den Bahnhöfen und Haltepunkten wirkten sich positiv auf die Pünktlichkeit aus: An den Knoten traten weniger Zugkonflikte auf und an den Bahnsteigen kam es seltener zu Haltezeitüberschreitungen. Beide Sachverhalte sind große Hebel für die Pünktlichkeit. Flankiert wurden diese Effekte durch die nach wie vor konsequente Pünktlichkeitsarbeit von DB Regio mit vielen kleinen Maßnahmen im Rahmen von lokalen Projekten sowie durch intensive Qualitätsentstörung der Fahrzeuge in den Instandhaltungswerkstätten.

Lagezentren zur Steuerung von Pünktlichkeit und Baumaßnahmen

Das seit 2018 im Vorstandsressort Infrastruktur des DB-Konzerns angesiedelte Lagezentrum Pünktlichkeit agiert als geschäftsfeldübergreifende Steuerungseinheit zur Sicherstellung der Pünktlichkeitsziele. Zu den Kernaufgaben gehören die Analyse unterjähriger Pünktlichkeits-Zielabweichungen, die Maßnahmenidentifizierung und -steuerung sowie das Monitoring der Maßnahmenumsetzung. Das Lagezentrum greift dabei auf ein etabliertes Frühwarnsystem für pünktlichkeitsrelevante (Bau-)Planungen und (Bau-)Betriebsabläufe zurück: PlanRadar und RisikoRadar Bau. Schwerpunktmäßig

wurde 2020 die Entwicklung der Betriebsqualität während der ersten Welle der Corona-Pandemie untersucht. Konkrete Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Pünktlichkeit wurden abgeleitet und initiiert. Zudem wurde ein Monitoring von pünktlichkeitsrelevanten Infrastruktureinschränkungen auf vier zentralen Linienbündeln aufgesetzt: Durch aktive Steuerung konnten Fahrzeitpuffer entlang der wichtigsten Magistralen sichergestellt und Fahrzeitverluste signifikant reduziert werden. Das Jahr 2020 erforderte vor dem Hintergrund des steigenden Bauvolumens und coronabedingter Baudurchführungsrisiken zusätzliche Anstrengungen. Dank einer umsichtigen und verlässlichen Baustellenplanung sowie einer engen Begleitung durch das 2017 etablierte Lagezentrum Bau ist es gelungen, die baubedingten Einschränkungen der Infrastruktur und somit die betrieblichen Restriktionen auf dem Niveau des Vorjahres zu stabilisieren. Vorausschauendes und proaktives Handeln sowie eine gute fahrplanerische Ausregelung der Baumaßnahmen haben hierzu beigetragen.

DB-Konzern startet Projekt zur Entwicklung von Verbundprozessen

Im Rahmen der DB-Konzernstrategie Starke Schiene werden Verbundprozesse entwickelt, um eine übergreifende Prozesssteuerung unter Verantwortung eines Verbundprozesseigners (VPE) zu ermöglichen. Im Oktober 2020 startete der Verbundprozess »Züge bereitstellen«, über den die Planmäßigkeit, Funktionalität und Vollständigkeit im gesamten SPV und hinsichtlich der Infrastrukturanlagen zukünftig gesteuert wird. Zum besseren Managen von Großstörungen, ausgelöst zum Beispiel durch schwere Stürme, wurde der Verbundprozess »Großstörungen managen« etabliert, der die Kund*innen- und Mitarbeitendeninformation sowie die Bewältigung der verkehrlich-betrieblichen Situation sicherstellt und nach jeder Großstörung Lessons Learned für die kontinuierliche Prozessverbesserung erarbeitet. Daraus resultiert zum Beispiel die Einführung der RIS-Großstörungsplattform, die die Texterstellung für die Kund*innen- und Mitarbeitendenkommunikation in verschiedensten Kanälen unterstützt und die Veröffentlichung der Texte automatisiert. Am Beispiel des Orkantiefs Sabine im ersten Quartal 2020 zeigte sich bereits, dass trotz

erheblicher betrieblicher Auswirkungen die Störungsbewältigung von den Kund*innen und der Öffentlichkeit überwiegend positiv bewertet wurde. Das lag vor allem an der relativ kurzen betrieblichen Erholungszeit sowie an der frühzeitigen und umfassenden Kommunikation mit unseren Kund*innen. Beides wird durch den Verbundprozess koordiniert.

Projekt Starke S-Bahn gestartet

Auf die S-Bahnen der großen Metropolen kommt eine Schlüsselrolle in Deutschlands Verkehrswende zu. Trotz der 2020 coronabedingt stark rückläufigen Fahrgastentwicklung haben die S-Bahnen in den nächsten Jahren ein signifikantes Wachstum zu meistern – bei gleichzeitiger weiterer Qualitätssteigerung. Insbesondere die Pünktlichkeit soll in den nächsten fünf Jahren deutlich erhöht werden. Hierfür wurde im DB-Konzern das Projekt Starke S-Bahn gestartet mit dem Ziel, die Voraussetzungen für ein hochperformantes S-Bahn-System zu entwickeln und umzusetzen. Dabei werden lokal erfolgreiche Ansätze, wie zum Beispiel die Verhinderung von Gleisübertritten der S-Bahn München, als Standards umgesetzt. Hier fließen auch die Erfahrungen, die während des Lockdowns gesammelt wurden und zu einer Steigerung der Pünktlichkeit beigetragen haben, mit ein. So werden zum Beispiel Erkenntnisse aus dem reduzierten Fahrgastvolumen genutzt, um Maßnahmen für die Zeit nach Corona abzuleiten, wie zum Beispiel die Anpassung der Bahnsteiggestaltung, Fahrplananpassungen und Infrastrukturverbesserungen. All diese Aktivitäten unterstützen, dass die Pünktlichkeitsziele erreicht werden.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die Gesamtzufriedenheit der Kund*innen mit DB Regio Schiene ist im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegen. Der Zufriedenheitsindex (ZI) für die Sparte Regio Schiene insgesamt liegt im Berichtsjahr bei 69 ZI-Punkten. Sowohl die Regionalverkehre (ZI: 72; +2 ZI-Punkte) als auch die S-Bahnen (ZI: 67; +3 ZI-Punkte) konnten sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessern. Noch höher fällt die Zufriedenheit mit der letzten Fahrt aus, hier erreicht DB Regio Schiene gesamt einen Wert von 79 ZI-Punkten (ZI [Regionalverkehre]: 80; ZI [S-Bahnen]: 78). Insbesondere in diesen Werten schlagen sich die Verbesserung in nahezu allen Leistungsdimensionen sowie die Anerkennung der Kund*innen nieder, dass DB Regio auch in der schwierigen Phase der Corona-Pandemie für seine Fahrgäste da war. Die laufenden Qualitätsmaßnahmen sowie Modernisierungsprogramme sollen die Zufriedenheit der Kund*innen durch Verbesserung der Pünktlichkeit sowie höhere Qualität der Reisendeninformation und der Fahrzeuge kurz- bis mittelfristig weiter steigern beziehungsweise auf dem hohen Niveau halten.

Die Kundenzufriedenheit der Sparte Regio Bus liegt für die aktuelle Fahrt bei 77 ZI-Punkten und die Zufriedenheit mit der Busgesellschaft bei 71 ZI-Punkten. In 2020 wurde eine neue Befragungsmethode eingesetzt, sodass ein Vergleich zum Vorjahr nicht aussagekräftig ist. Nach guten Werten im Sommer, als die Corona-Situation entspannter war, sind die Bewertungen zum Jahresende kritischer geworden, insbesondere für Pünktlichkeit und eingesetzte Fahrzeuge.

MITARBEITENDE

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

Per 31. Dezember 2020 beschäftigte die DB Regio AG insgesamt 21.500 Mitarbeitende und damit 212 Mitarbeitende beziehungsweise 1,0% mehr als am Vorjahresende (per 31. Dezember 2019: 21.288 Mitarbeitende). Im Produktionsprozess waren 80,9% der Mitarbeitenden tätig, darunter 9.602 Tf, 4.203 Kundenbetreuer*innen und Prüfer*innen sowie 3.049 Mitarbeitende in den Werkstätten der DB Regio AG. Am Jahresende waren 1.393 Auszubildende beschäftigt. Im Jahresdurchschnitt betrug die Mitarbeitendenzahl 21.569 Mitarbeitende (im Vorjahr: 21.254 Mitarbeitende).

Überblick über die Tarifentwicklung / Tarifverhandlungen

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der EVG, dem Konzernbetriebsrat und dem AGV MOVE das Bündnis für unsere Bahn unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund haben wir uns im September 2020 mit der EVG auf ein umfassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen und einer Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu Zukunftsthemen. Mit dem Paket leisten die Tarifpartner einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Corona-Krise im DB-Konzern. Mit dem erzielten Tarifabschluss ist es in schwierigen Zeiten gelungen, auch weiterhin in Personal, Qualifizierung und Einstellungen zu investieren.

Um im Sinne der wirtschaftlichen Stabilität des Unternehmens und der sozialen Sicherheit für alle Mitarbeitenden eine zeitnahe Einigung auch mit der GDL zu erreichen, hat der DB-Konzern im Oktober 2020 ein Schlichtungsverfahren mit der GDL eingeleitet. Dieses ist im November 2020 mit einer Einigungsempfehlung beendet worden, die auch einen Beitrag zur Bewältigung der Corona-Schäden beinhaltet hätte. Während der DB-Konzern dem Einigungsvorschlag zustimmte, lehnte die GDL diesen ab. Entsprechende Tarifverhandlungen

zwischen dem DB-Konzern und der GDL werden durch Auslaufen der Tarifverträge Ende Februar 2021 im Frühjahr 2021 erforderlich.

WEITERE TARIFENTWICKLUNGEN

Seit Juli 2019 können tarifliche Arbeitnehmende zudem 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. Diese Umwandlungsmöglichkeit wurde 2020 um tariflichen Urlaub erweitert, der über den gesetzlichen Urlaub hinausgeht. Beide Modelle (Einbringung in ein Langzeitkonto und Umwandlung in die bAV) werden vom DB-Konzern zusätzlich gefördert.

Mitarbeitendenzufriedenheit

Im Herbst 2020 wurde die fünfte DB-konzernweite Mitarbeitendenbefragung durchgeführt. Rund 345.000 Mitarbeitende weltweit erhielten erneut die Gelegenheit zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit dem DB-Konzern, ihrem Geschäftsfeld oder ihrer Tätigkeit sind. Die Beteiligungsquote lag DB-konzernweit bei 58,5% (2018: 60,0%).

Auf einer Skala von 1 (»stimme überhaupt nicht zu«) bis 5 (»stimme voll zu«) verbesserte sich die Mitarbeitendenzufriedenheit im DB-Konzern von 3,7 bei der Befragung im Jahr 2018 auf einen Wert von 3,9. Im Geschäftsfeld DB Regio, zu dem die DB Regio AG gehört, verbesserte sich die Bewertung von 3,5 bei der Befragung im Jahr 2018 auf 3,8.

DB Regio erreichte damit das beste Ergebnis seit Beginn der Mitarbeitendenbefragung. 40,1% der Mitarbeitenden nahmen an der Mitarbeitendenbefragung teil.

Maßnahmen im Bereich Soziales

Das Berichtsjahr stand coronabedingt ganz im Zeichen des Gesundheitsschutzes sowohl für Reisende als auch für Mitarbeitende. Insbesondere den operativ Beschäftigten im Eisenbahn- und Busbetrieb (vor allem Tf, Kundenbetreuer*innen im Nahverkehr [KiN], Busfahrer*innen, Instandhaltungs- und Leitstellenmitarbeitende) wurde aufgrund ihrer systemrelevanten Bedeutung besonderes Augenmerk zuteil. Unter Berücksichtigung der Verordnungslagen der Bundesländer wurden permanent betriebliche und arbeitsschutzrelevante Maßnahmen (unter anderem Verteilung von Schutzartikeln,

kontaktlose Fahrscheinkontrolle in Zügen, Ausstattung der Busse mit Fahrerschutzscheiben, Virtualisierung von Qualifizierungen) ergriffen, um sichere Verkehre zu gewährleisten.

Parallel dazu wurden die Maßnahmen zum Schutz der Mitarbeitenden vor Übergriffen ausgebaut. Die für alle KiN verpflichtende Deeskalationsgrundausbildung wurde im Berichtsjahr durch ein Deeskalationstraining im Rahmen des jährlichen regelmäßigen Fortbildungsunterrichts verstetigt. Insgesamt konnten 2020 mehr als 1.500 KiN mit diesem Training fortgebildet werden. Darüber hinaus wurde als neue zusätzliche Maßnahme im Rahmen des Mitarbeitendenbausteins »Sicher unterwegs« der DB-Konzernstrategie Starke Schiene die sogenannte RIS-Sicherheitsabfrage eingeführt. Dabei werden die KiN durch das System des RIS-Communicators (Software zur Reisendeninformation und Störfallmeldung) automatisch zum Ende der Zugfahrt verpflichtend zu körperlichen oder verbalen Übergriffen während der Fahrt befragt. DB Regio erhält darüber deutlich mehr und punktgenauere Informationen zum Übergriffsgeschehen auf den einzelnen Zügen und Linien, die zur Ableitung zielgerichteter Bestreifungen und personeller Verstärkungen zum Schutz der Mitarbeitenden herangezogen werden.

Trotz des Pandemiegeschehens rekrutierte DB Regio in Zusammenarbeit mit der zentralen Rekrutierungsorganisation des DB-Konzerns 1.228 zusätzliche Tf, die im Anschluss vornehmlich durch die Funktionsausbildung qualifiziert wurden. Zudem bietet DB Regio eine eigene mehrjährige berufliche Erstausbildung für Tf an, die 2020 von 306 neuen Auszubildenden begonnen wurde. 88 Tf haben im Berichtsjahr ihre berufliche Erstausbildung abgeschlossen und wurden anschließend in eine Festanstellung übernommen. Für die Sparte Bus wurden im Berichtsjahr rund 1.620 Busfahrer*innen extern eingestellt.

Mit der Tf-Akademie wurde ein neuer geschäftsfeldübergreifender Ausbildungsansatz pilotiert, mit dem es zukünftig noch besser gelingen soll, die notwendigen Bedarfe im Engpassberuf Tf auszubilden. An insgesamt fünf bundesweit verteilten Standorten wurden für die Geschäftsfelder DB Regio, DB Fernverkehr und DB Cargo neue Tf in gemeinsamen Ausbildungsklassen qualifiziert und im Rahmen der Kurse neue digitale Ausbildungsmethoden erprobt und evaluiert.

Im Rahmen der Digitalisierung der Arbeitsprozesse der Fahrpersonale wurden 15.300 neue Smartphones für KiN und Tf sowie über 8.000 neue Tablets für Tf beschafft und ausgerollt. Die einheitlich gemanagte Endgeräteinfrastruktur entspricht nun durchgängig dem IT-Sicherheitsstandard im DB-Konzern und befähigt die Mitarbeitenden, neben Mails und Intranet auf viele digitale Tools und Informationen für den Arbeitsalltag zuzugreifen. In der Sparte Bus wurden rund 8.200 neue Smartphones für Busfahrer*innen beschafft.

Seit Mai 2020 steht für DB Regio Bus ein eigener Bereich in der DB Lernwelt zur Verfügung, über den nun alle Mitarbeitenden der Sparte auf ein einheitliches, breites Weiterbildungsangebot zugreifen können. Dieses beinhaltet unter anderem digitale Schulungen (zum Beispiel Arbeitsschutzunterweisungen, Grundlagenkurse zu Lenk- und Ruhezeiten, Streckenkunde).

Neben der Sicherstellung und Durchführung der Erstausbildung im Rahmen der bundes- und landesweiten Corona-Vorgaben wurde mit der Berufsausbildung zum Kaufmann/ zur Kauffrau für Verkehrsservice ein standardisierter, zusätzlicher Zuführungsweg für die Disposition eingeführt. Mit der Integration eines fahrzeugspezifischen Lehrgangs in die gewerblich-technische Berufsausbildung wurde ein Weg geschaffen, die Auszubildenden bereits innerhalb von vier Wochen nach Ende der Ausbildung produktiv einsetzen zu können.

Nachhaltigkeit

Der DB-Konzern hat sich in der Dachstrategie Starke Schiene zum Ziel gesetzt, die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie unternehmerisch in Einklang zu bringen. Nachhaltigkeit ist handlungsleitend verankert und fester Bestandteil der DNA des DB-Konzerns.

Als Reaktion auf die sich rasant ändernden ökologischen, gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie die internen Herausforderungen hat der DB-Konzern seinen Gestaltungsanspruch – sein inneres Anliegen – formuliert, dessen Kern die seit Juni 2019 gültige Strategie Starke Schiene ist. Der DB-Konzern hat sich für Kennzahlen aus allen drei Dimensionen langfristige Ziele gesetzt, deren Erreichung einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Starke Schiene leisten wird.

ÖKOLOGIE

Spezifischer Energieverbrauch

Im Berichtsjahr ist der spezifische Endenergieverbrauch auf der Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) auf 13,2% angestiegen. Treiber dieser Verschlechterung war die Corona-Pandemie, die für eine deutlich reduzierte Auslastung der Züge verantwortlich war. Trotzdem konnte die Energieeffizienz der Zugfahrt mit dem weiteren Rollout des Telematiksystems Regio-Energiesparsystem (RESY) bei Dieselfahrzeugen verbessert werden. Ende 2020 sind bereits 830 Dieseltriebzüge und -loks von insgesamt 850 umzurüstenden Fahrzeugen mit dem Telematiksystem ausgestattet. Auf 350 Fahrzeugen wurde die Software RESY aktiviert, die die Tf bei einer effizienten Fahrweise unterstützt. Damit konnte der Energieverbrauch der Fahrzeuge um bis zu 10% reduziert werden. Im Busverkehr hat sich der spezifische Endenergieverbrauch (bezogen auf Buskilometer) im Vergleich zum letzten Jahr auf 34,9 l je 100 km reduziert.

Der Rückgang ist auf eine deutlich reduzierte Auslastung der Züge infolge der Corona-Pandemie zurückzuführen.

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Regio AG zur Erreichung der DB-Nachhaltigkeitsziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Kund*innenbedürfnissen, der ökologischen Verträglichkeit und der 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

Im Jahr 2019 wurde die neue Dachstrategie des DB-Konzerns Starke Schiene vorgestellt. Mit der 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 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 SPFV soll die Zahl der Reisenden im Vergleich zu 2015 auf mehr als 260 Millionen jährlich verdoppelt werden.
 - > Im ÖPNV will der DB-Konzern im Vergleich zu 2015 mehr als eine Milliarde Reisende jährlich zusätzlich befördern.
 - > Im deutschen SGV soll die Verkehrsleistung von DB Cargo um 70 Prozent im Vergleich zu 2015 zunehmen. Der Marktanteil des SGV 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 unternimmt, wird am Beitrag zur 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.

Unabhängig von dem verringerten Fahrgastaufkommen und den daraus resultierenden wirtschaftlichen Belastungen der Branche durch Corona baut DB Regio weiterhin auf der DB-Konzernstrategie Starke Schiene auf. Die Ausweitung des Schienenverkehrs und des ÖPNV ist ein Beitrag zur klimafreundlichen Verkehrswende. Unter dem Motto »Urbane und regionale Mobilität« haben acht strategische Ausbausteine weiterhin Gültigkeit:

- > 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. Die Schienenfahrzeugflotte und die Werklandschaft werden kontinuierlich entlang der Anforderungen eines modernen Verkehrsmarktes weiterentwickelt. Auch im Berichtsjahr hat DB Regio daher seine Flotte erneuert und modernisiert:
 - > Insgesamt sind im Berichtsjahr 184 neue Fahrzeuge zugelassen (davon 146 über ein Mietmodell eingesetzt).
 - > Zudem wurden 265 Fahrzeuge umgebaut und modernisiert.

Zu den Maßnahmen der Modernisierung unserer Fahrzeugflotte gehören unter anderem die Umgestaltung des Interieurs oder der Einbau von Fahrgastinformationssystemen. Der Schwerpunkt lag mit mehr als 50% aller im Berichtsjahr bei DB Regio umgebauten Fahrzeuge auf der Modernisierung der großen S-Bahn-Flotten in Hamburg, München und Berlin. Zudem wurden unter anderem mehr als 50 Dieseltriebzüge modernisiert, der Schwerpunkt lag dabei in den Dieselnetzen Nürnberg und Allgäu.

Mehr als die Hälfte aller Neufahrzeuge, die im Berichtsjahr zugelassen sind, sind im S-Bahn-Betrieb, vor allem für die S-Bahnen Hamburg, Nürnberg und Rhein-Neckar. Zudem sind die Auslieferung der letzten PESA-Fahrzeuge und die im SPNV erstmalige Inbetriebnahme der Siemens-Mireo-Züge besonders hervorzuheben. Außerdem wurden

- die ersten zehn Fahrzeuge der neuen Fahrzeuggeneration für die S-Bahn Berlin ausgeliefert, die pünktlich am 1. Januar 2021 in Betrieb gingen. Mit Siemens wurde zudem ein einjähriger Testbetrieb eines Wasserstoffzuges vereinbart.
- > 2. Ausbaustein 100.000 Mitarbeitende: Für einen robusten Betrieb ist ausreichendes und qualifiziertes Personal von erfolgskritischer Bedeutung. Gerade in der Pandemie stellen die Mitarbeitenden von DB Regio auch unter erschwerten Bedingungen eine flächendeckende Mobilitätsversorgung in Deutschland sicher. Aufgrund der Altersstruktur des Betriebspersonals und eines insgesamt angespannten Arbeitsmarktes bei Fachkräften laufen die Rekrutierungs- und Ausbildungsinitiativen trotz der Corona-Krise weiter.
 - > 3. Dienstleister für die Branche: Im SPNV-Markt bilden sich, auch getrieben durch veränderte Ausschreibungsmodelle, neue Rollen rund um die Themen Fahrzeugflotte und Instandhaltung. DB Regio als integrierter Anbieter bietet bereits heute leistungsstarke Angebote auf allen Stufen der Wertschöpfungskette des SPNV. Zukünftig werden wir diese Leistungen noch stärker auch am Drittmarkt positionieren und für Aufgabenträger und andere Verkehrsunternehmen verfügbar machen. 2020 wurde beispielsweise ein Instandhaltungsvertrag mit Alstom abgeschlossen, laufende Instandhaltungsverträge mit HLB, National Express und vlexx wurden erfolgreich fortgeführt. Zudem hat sich DB Regio 2020 am Lokführer*innen-Pool des Landes Baden-Württemberg beteiligt und stellt auf diese Weise der Branche regional und gezielt Lokführer*innen zur Verfügung.
 - > 4. Stabile Prozesse: Gerade in einem schwierigen Marktumfeld kommt einer stabilen und vertragsgerechten Erbringung der Verkehrsleistung hohe Bedeutung zu. Hierfür wird kontinuierlich an der Weiterentwicklung der betrieblichen Prozesse zur Steigerung von Qualität und Steuerungsfähigkeit gearbeitet. Damit wird einerseits zu einer zuverlässigen Versorgung mit Mobilitätsleistungen in Deutschland beigetragen und andererseits durch die Vermeidung von Pönalen ein Beitrag zur wirtschaftlichen Ergebnissicherung von DB Regio geleistet. Die Pünktlichkeit in 2020 wurde gegenüber dem Vorjahreswert um 1,3 Prozentpunkte gesteigert. Dadurch konnten Pönale und entgangene Bestellerentgelte für Zugausfälle reduziert werden.
 - > 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.
 - > 6. Digitale Plattformen: Auf Basis digitaler Plattformen entwickelt sich die DBAG unter Federführung der in Mobydeo 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 gut regional aufgestellt, steht der Bus mehr als jedes andere Verkehrsmittel in Deutschland für eine Basismobilität in der Region, aber auch in der Verknüpfung der Fläche mit den Metropolen. Eine besondere Rolle spielt der Busverkehr in der Schülermobilität. Der Busverkehr muss sich unverändert in einem zunehmend intensiven Wettbewerbsumfeld bewähren. Zur umfassenden Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und zur Nutzung attraktiver Marktchancen in einem sich verändernden Marktumfeld wurde die Strategie Starker Bus formuliert, die im Zusammenspiel von Sanierung und Transformation drei wesentliche Ziele verfolgt:
 - > (1) gesünderes Vertragsportfolio erzeugen,
 - > (2) Strukturkosten am Wettbewerb ausrichten und
 - > (3) Kompetenzen stärken.
 - > 8. Innovationstreiber: Nach Überwindung der Corona-Krise geht DB Regio von einer weiterhin dynamisch wachsenden Nachfrage nach zeitgemäßen Mobilitätsangeboten aus. Bereits heute ist DB Regio führender Anbieter von urbaner und regionaler Mobilität in Deutschland. Diese Position soll verteidigt und mit Innovationen sowie gesteigerter Kund*innenfokussierung weiter gestärkt werden. Ziel ist, zum Innovationstreiber der Zukunftsbranche ÖPNV/SPNV zu werden.

Weitere Informationen

VERGABEN IM SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR

Das neu ausgeschriebene Vergabevolumen im SPNV in Deutschland war höher als in den Vorjahren. Von den Aufgabenträgern wurden 21 Vergabeverfahren mit einer jährlichen Betriebsleistung von bis zu 89 Mio. Trkm veröffentlicht. Darunter waren unter anderem das Pfalznetz, das XMU-Netz Schleswig-Holstein, das Netz Ostbrandenburg 2 und die Teilnetze Nord-Süd und Stadtbahn der Berliner S-Bahn. Im Berichtsjahr wurden Vergabeentscheidungen von SPNV-Leistungen mit einer jährlichen Betriebsleistung von 35,2 Mio. Trkm getroffen (im Vorjahr: 87,7 Mio. Trkm). Zwei Aufgabenträger hatten Notvergaben nach Art. 5 Abs.5 der VO (EG) 1370/2007 von SPNV-Netzen vorgenommen:

- > Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes hatte die DB Regio AG ab dem 1. Februar 2020 bis zum 12. Dezember 2020 damit beauftragt, Leistungen auf dem Abschnitt Saarbrücken—Sankt Wendel im Elektronetz Saar, Los 2 für die vlexx GmbH zu übernehmen.
- > Vom Zweckverband ÖPNV im Ammertal wurden SPNV-Leistungen im Ammertal (Tübingen—Herrenberg) für den Zeitraum vom 14. Dezember 2020 bis zum 11. Dezember 2022 notvergeben.

DB Regio Schiene konnte sich von dem im Berichtsjahr unterschiedenen jährlichen Leistungsvolumen 30,3 Mio. Trkm vertraglich sichern, das entspricht einer Vergabequote von 86 % (im Vorjahr: 65 %).

Die Vergabeentscheidungen für das über die Laufzeit kontrahierte und damit abgesicherte Auftragsvolumen umfassten im Berichtsjahr insgesamt rund 310 Mio. Trkm (im Vorjahr: rund 775 Mio. Trkm), wovon DB Regio Schiene 84 % (im Vorjahr: 58 %) für sich entschieden hat. DB Regio hat seine Bestandsverkehre zu 100 % verteidigt und zusätzlich Leistungen von Wettbewerbern gewonnen, hinzu kamen Mehrverkehre unter anderem aus größeren Ausschreibungsvolumina und Nachträgen zu Verkehrsverträgen.

Vergaben an die Sparte Regio Schiene im Jahr 2020

Netz/Strecke	Mio. Trkm p. a.	Betriebsstart (geplant)	Laufzeitende	Bisheriger Betreiber
RB 20 (euregiobahn)	1,6	Dez. 21	Dez. 25	DB Regio AG
E-Netz Saar RB Los 2 Saarbrücken—Sankt Wendel	0,2	Feb. 20	Dez. 20	vlexx
S-Bahn Rhein-Ruhr Teilnetz A, Linien S1 und S4	4,9	Dez. 21	Dez. 31	DB Regio AG
Franken—Südthüringen	5,7	Dez. 23	Dez. 35	DB Regio AG
VVO-Dieselnetz	2,0	Dez. 21	Dez. 31	MRB (Transdev)
Übergangsverkehr Ammertal	0,5	Dez. 20	Dez. 22	DB Regio AG
E-Netz Augsburg Übergang	5,5	Dez. 19	Dez. 22	DB Regio AG
Dieselnetz Niedersachsen-Mitte	4,5	Dez. 21	Dez. 29	erixx, NWB
Donau—Isar	5,3	Dez. 24	Dez. 36	DB Regio AG
RE 18 Saarbrücken—Staatsgrenze (Forbach—Metz)	0,1	Dez. 20	Dez. 21	DB Regio AG
Insgesamt	30,3			

Vergaben an andere EVU im Jahr 2020

Netz/Strecke	Mio. Trkm p. a.	Betriebsstart (geplant)	Laufzeitende
2023-Wetterau West-Ost	2,1	Dez. 22	Dez. 32
Chemnitzer Modell	2,3	Dez. 19	Dez. 29
Harzquerbahn	0,5	Jan. 21	Dez. 34
Insgesamt	4,9		

VERGABEN IM STRASSENPERSONENNAHVERKEHR

Das neu ausgeschriebene Vergabevolumen im ÖSPV in Deutschland war geringer als in den Vorjahren. Von den Aufgabenträgern wurden 164 Vergabeverfahren mit einer jährlichen Betriebsleistung von 102 Mio. Nutzkilometern vergeben. Darunter waren unter anderem Rendsburg—Eckernförde und Schleswig—Flensburg-Ost.

DB Regio Bus konnte sich von dem im Berichtsjahr unterschiedenen jährlichen Leistungsvolumen 40,4 Mio. Nutzkilometer vertraglich sichern, das entspricht einer Gewinnquote (Quotient aus gewonnener Leistung und vergebener Leistung) von 40 % und einer Erfolgsquote (Quotient aus gewonnener Leistung und teilgenommener Leistung) von 55 %. Beide Werte sind auf einem historischen Höchststand – noch nie war

Regio Bus so erfolgreich am Vergabemarkt. Dennoch musste ein Nettoleistungsverlust von 2 Mio. Nutzkilometern hingenommen werden, da zuvor 42 % der vergebenen Leistungen im Bestand von Regio Bus waren. DB Regio Bus hat 74 % seiner neu vergebenen Bestandsverkehre verteidigt und 15 % der vorher von Wettbewerbern erbrachten Leistungen gewonnen.

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 für die Jahre 2008 bis 2014 verklagt. Das Landgericht Frankfurt am Main hat die Klage des Landes Sachsen-Anhalt abgewiesen. Das Land hat dagegen Berufung eingelegt. Eine Entscheidung in dem von DB Regio angestrebten Verfahren ist noch offen.

STARTERPAKET DER DIGITALEN SCHIENE DEUTSCHLAND

Die Digitale Schiene Deutschland (DSD) hat 2020 mit der Umstellung auf das europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) und Digitale Stellwerke (DSTW) begonnen. Im Rahmen des sogenannten Starterpakets ist der Rollout von ETCS und DSTW im Kontext des Digitalen Knotens Stuttgart, der Schnellfahrstrecke Köln—Rhein/Main und der Durchfahrbarkeit des transeuropäischen Korridors Skandinavien—Mittelmeer gestartet. Als erste Region Deutschlands wird Stuttgart die digitale Zug-sicherungs- und Stellwerkstechnologie bekommen. Zur Beschleunigung des Rollouts von DSTW stellt der Bund für ein sogenanntes Schnellläuferprogramm zusätzliche Mittel in Höhe von 500 Mio. € bis Ende 2021 zur Verfügung. Im Rahmen dieses Programms werden neue Prozesse und Technologien für die Flächenrüstung des Netzes mit DSTW entwickelt und erprobt.

Auch bei der Digitalisierung des Bahnsystems wurden wichtige Meilensteine erreicht. Im Pilotprojekt Digitale S-Bahn Hamburg fahren die Züge teilautomatisch auf Basis von ETCS zusammen mit konventionellen Zügen auf der 23 km langen Strecke Berliner Tor—Bergedorf—Aumühle. Neben der hochautomatischen Fahrt, die für den Fahrgastbetrieb vom EBA erstmals 2021 in Deutschland zugelassen werden soll, wurde im Bahnhof Bergedorf die vollautomatische Rangierfahrt demonstriert. Mit dem Pilotprojekt Digitale S-Bahn Hamburg werden somit wichtige Grundlagen für alle folgenden Projekte des hochautomatischen Bahnbetriebs geschaf-

fen. Im Projekt Sensors4Rail wurde begonnen, ein weiteres Fahrzeug der S-Bahn Hamburg mit modernster Sensortechnik und einer hochauflösenden digitalen Karte auszustatten. Dadurch kann das Fahrzeug seine Umgebung wahrnehmen und sich präzise und kontinuierlich in Echtzeit orten. Diese Funktionen stellen weitere wichtige Schritte zu höheren Automatisierungsgraden des Bahnbetriebs dar.

BEIHILFEVERFAHREN UND AUSKUNFTS-ERSUCHEN ZU VERKEHRSVERTRÄGEN

Das im Jahr 2007 eingeleitete förmliche Prüfverfahren der EU-Kommission gegen den Bund 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.

AUSBAU DER AKTIVITÄTEN IM FAHRGASTMARKT

Auch im Berichtsjahr hat die DB Regio AG das Angebot für die Fahrgäste sukzessive weiterentwickelt. Fokusthemen waren dabei die Bewältigung der Folgen der Corona-Pandemie, aber auch die Verbesserung der Reisendeninformation, des digitalen Service und der Tariflandschaft.

Einer der Treiber für die Kundenzufriedenheit ist das Thema »Fahrgastinformation«. Aus Kund*innensicht ist eine verlässliche Information über die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge wichtig, um entspannt zu reisen. Daher wurde im Sommer 2020 eine Prognose auf Basis von Big Data, Machine Learning und Ansätzen der künstlichen Intelligenz eingeführt. Im Störfall sind für Fahrgäste Informationen über Ersatzverkehre sowie die voraussichtliche Ankunft am Zielort sehr wichtig. Zu diesem Zweck wurden im Frühjahr 2020 erstmalig im RE-Kreuz Bremen Echtzeit-Informationen über die verkehrenden Ersatzverkehre im Busnotverkehr (BNV) zur Verfügung gestellt. Im Berichtsjahr wurde dieses Verfahren in zwei Regionen eingeführt. Die weiteren Regionen folgen 2021.

Prognosen und Echtzeit-Informationen nehmen im digitalen Zeitalter einen immer höheren Stellenwert ein. In Zeiten von Corona gewinnt die Information über die Auslastung der Züge im Zusammenhang mit der Reisendeninformation zunehmend an Bedeutung. Daher wurde in der Region Südost

die Auslastungsinformation pilotiert und den Kund*innen über die digitalen Kanäle zur Verfügung gestellt. 2021 wird die Auslastungsinformation bundesweit ausgeweitet.

Die App DB Streckenagent ist nach dem DB Navigator die zweitstärkste App des DB-Konzerns, die mit kontaktlosen, digitalen Services für eine verbesserte Reisendeninformation direkt auf die Kundenzufriedenheit einzahlt. Im Berichtsjahr konnten die Downloadzahlen auf über 2,4 Millionen gesteigert werden. Die Streckenagent-Nutzer*innen erhalten Echtzeit-Informationen über Verspätungen und Alternativrouten per Push-Meldung. Seit Mitte 2020 werden neben den Nah- und Fernverkehrszügen auch die Echtzeitdaten der Verbünde für Bus, Straßen- und U-Bahn angezeigt, sodass sogar die komplette Verbindung von Tür zu Tür überwacht werden kann.

Weitere Fortschritte konnte DB Regio bei der Ausstattung von Nahverkehrszügen mit WLAN erreichen. Nicht zuletzt durch unsere intensive Einbindung der Aufgabenträger gehören WLAN-Systeme inzwischen zum Standard bei Neuvergaben im SPNV. Aber auch in Bestandsverkehren geht es mit der Ausstattung voran. In Kooperation mit den Aufgabenträgern hat DB Regio bereits 32 Netze mit WLAN ausgestattet. Weitere 14 Netze werden folgen oder sind vertraglich für einen Rollout gesichert. Bezogen auf die Gesamtverkehrsleistung von DB Regio waren somit im Dezember 2020 bereits 29% mit WLAN ausgestattet. Die Versorgung der Fahrgäste mit Konnektivität in ländlichen Verkehren hat dabei gleichermaßen Relevanz wie die Ausrüstung von Metropol-S-Bahnen.

Als zusätzlichen Service bietet DB Regio mit dem Zugportal eine Plattform für Info- und Serviceangebote an. Neben Unterhaltung und Nachrichten mit regionalem Schwerpunkt wird den Fahrgästen speziell für ihre Zugfahrt zugeschnittene Reisendeninformation angeboten. Das Zugportal ist seit März 2020 auf allen Zügen der S-Bahn Stuttgart installiert. Im Dezember 2020 sind drei weitere Teilnetze mit diesem Service ausgerüstet worden.

Auch 2020 wurde das Thema Ideenzug vorangetrieben. So konnten Konzepte und Komponenten aus dem Ideenzug in mehrere Fahrzeugprojekte integriert werden, die in den Folgejahren in den Fahrgastbetrieb gehen werden. Mit dem IdeenzugCity wurde ein Designkonzept für den Nahverkehr der Zukunft in Metropolräumen entwickelt und mit Prototypen für veränderbare Innenräume beispielsweise für Pandemiesituationen ergänzt. Der IdeenzugCity wird 2021 der Branche präsentiert.

Mit der Gründung der Deutschlandtarifverbund GmbH wurde der Grundstein für die Einführung des bundesweiten Deutschlandtarifs zum 1. Dezember 2022 gelegt. Der Deutschlandtarif wird den aktuellen Tarif Beförderungsbedingungen Personenverkehr der DBAG (BBDB) ablösen. Dieser wird als neuer Tarif von einer neutralen Nahverkehrsgesellschaft, bestehend aus DB Regio, nicht bundeseigenen Eisenbahnen

(NE) und Aufgabenträgern, verantwortet werden. Damit kommt DB Regio einer langjährigen Forderung der Monopolkommission nach. Seit Januar 2020 wurde das Tarifkonzept des Deutschlandtarifs in einer Arbeitsgruppe erarbeitet und kann mit einigen Optimierungen für den Fahrgast sukzessive implementiert werden.

Aufgrund verstärkter Heim- und Teilzeitarbeit im Zuge der Corona-Pandemie wurde die tarifliche Flexibilisierung des Zeitkartenportfolios im Berichtsjahr fortgesetzt. So wurde der Geltungsbereich des Angebots »10er TagesTicket« in Kooperation mit den NE-Bahnen erweitert. Kund*innen können großflächig zehn streckenbezogene Tageskarten im SPNV für einen Geltungszeitraum von 30 Tagen erwerben. Darüber hinaus sind die Buchung des Angebots sowie die Einlösung der einzelnen Tageskarten seit Oktober 2020 auch digital möglich.

Bei Zeitkartenabonnements wurde mit dem Fahrplanwechsel 2020/2021 die Mindestvertragslaufzeit dauerhaft auf drei Monate verkürzt.

Moderne digitale Vertriebslösungen schaffen mehr Kundenzufriedenheit und die Möglichkeiten zur Angebotsoptimierung. Seit Mitte 2020 profitieren unsere Kund*innen von der einfachsten Art, einen Fahrschein zu erhalten, ohne sich Gedanken um Tarife zu machen. Mit der neuen App Tickin im Verkehrsverbund Rhein-Neckar werden Starthaltestelle, Route, Umstiege und das Fahrtende durch den Einsatz intelligenter Algorithmen vollautomatisch erkannt. Das System optimiert dabei die getätigten Fahrten mit cleveren Tages- und Monatsbestpreisen.

Die Corona-Pandemie hat DB Regio auch bei der Kommunikation mit den Fahrgästen und Stakeholdern vor besondere Herausforderungen gestellt: Auf dem erstmalig virtuell durchgeführten Branchenkongress RegioSignale #digital haben sich im September 2020 über 400 hochrangige Branchenvertreter*innen von Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Branchenverbänden unter anderem gemeinsam mit Trend- und Mobilitätsforscher*innen mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die ÖPNV-Branche auseinandergesetzt und intensiv konkrete Maßnahmen zur Rückgewinnung der Fahrgäste diskutiert.

Mit der Kampagne »sicher reisen« haben DB Fernverkehr und DB Regio gemeinsam die vielen Maßnahmen zur Reduzierung der Ansteckungsgefahr bekannt gemacht und dadurch das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste signifikant gesteigert. Ebenfalls personenverkehrsübergreifend und in Kooperation mit den Landestourismusorganisationen wurde mit der Kampagne »Urlaub in Deutschland« in den Sommermonaten ohne Reiseeinschränkungen hochemotional und erfolgreich zur Nutzung der Bahn in der Freizeit animiert.

Nachtragsbericht

VERLÄNGERUNG DER CORONA- MASSNAHMEN IN DEUTSCHLAND

Am 10. Februar 2021 haben Bund und Länder beschlossen, die verschärften Corona-Regeln, die seit dem 16. Dezember 2020 in Deutschland gelten, bis zum 7. März 2021 zu verlängern. Der weitere Verlauf der Corona-Pandemie und der staatlichen Corona-Maßnahmen ist unverändert nicht absehbar. Damit sind auch die Auswirkungen auf die DB Regio AG für das Jahr 2021 zum aktuellen Zeitpunkt unverändert nicht verlässlich einschätzbar.

AKTUELLER STAND VON SPNV-VERGABEN

Für den ersten Münchner S-Bahn-Vertrag (1. MSBV) ist noch kein Verkehrsvertrag unterzeichnet worden; dies erfolgt erst nach der Überkompensationsprüfung, die derzeit noch läuft. Bis zu diesem Zeitpunkt (maximal bis 12. Juni 2021) werden die Leistungen auf Basis eines sogenannten Sicherstellungsvertrags von der DB Regio AG erbracht.

Der Übergangsvertrag für die S-Bahn Hannover wurde im Dezember 2020 an die DB Regio AG vergeben. Eine entsprechende Bekanntgabe wurde im EU-Amtsblatt am 18. Dezember 2020 veröffentlicht. Es ist danach eine Wartefrist von 30 Tagen abzuwarten, bis der Vertrag rechtskräftig wird.

Vom Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft liegt der DB Regio AG Region Südost eine Zuschlagserteilung per Fax vom 23. Dezember 2020 für die Verkehrsleistungen im Neigeternetz Thüringen vor. Zum Zeitpunkt des Jahresabschlusses gab es dazu noch keine Bekanntgabe im EU-Amtsblatt.

Chancen- und Risikobericht

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 Kund*innen. Wir sehen hierin Chancen für zusätzliche Verbesserungen des Zuspruchs der Kund*innen.

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 für die DB Regio AG resultieren aktuell vor allem aus dem weiteren Verlauf der Corona-Pandemie sowie dem Zeitpunkt der Fortsetzung, der Geschwindigkeit und der Nachhaltigkeit des Erholungsprozesses der Nachfrage. Eine Erholung der Nachfrage ist von fundamentaler Bedeutung für eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation. Kurzfristig ist die Fortführung der Branchenlösung (ÖPNV-Rettungsschirm) zum Ausgleich von coronabedingt fehlenden Fahrgeldeinnahmen auch 2021 dringend erforderlich.

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

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:** Gesamtwirtschaftliche Schocks, wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Eintrübungen unter anderem auch infolge von Konflikten oder Pandemien, können sich negativ auf unser Geschäft auswirken. 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, Pandemien, 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 Nutzungsbedingungen. 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. Laufende Tarifverhandlungen mit der GDL bergen Risiken im Zusammenhang mit Arbeitskämpfmaßnahmen und außerplanmäßigen Tarifsteigerungen, die zudem Auswirkungen auf den Abschluss mit der EVG haben könnten. Damit wäre die Erreichung der Ziele des »Bündnisses für unsere Bahn« infrage gestellt.
 - > **Beschaffungs-/Energimarktrisiken** 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 dreimal jährlich berichtet. Im Berichtsjahr wurde die Frequenz coronabedingt vorübergehend auf zweimal angepasst. 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

Per 31. Dezember 2020 lagen die Risikoschwerpunkte der DB Regio AG für die Entwicklung im Folgejahr in den Bereichen besondere Ereignisse aufgrund der Corona-Pandemie, Absatzmarkt, gesamtwirtschaftliche Entwicklungen sowie Produktion und Technik. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr coronabedingt deutlich erhöht.

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

Prognosebericht

Die Entwicklung der relevanten Märkte und des konjunkturellen Umfelds wurde 2020 erheblich negativ durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst. Auch im Geschäftsjahr 2021 erwarten wir noch spürbar coronabedingte Belastungen. Insgesamt gehen wir für die Entwicklung im Jahr 2021 allerdings von einem rückläufigen Infektionsgeschehen und einer wieder stärkeren Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln aus.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Für 2021 wird eine deutliche Erholung der deutschen Wirtschaft erwartet. Das Bruttoinlandsprodukt sollte deutlich wachsen. Die negativen Effekte aus dem Berichtsjahr werden 2021 aber voraussichtlich nicht vollständig kompensiert werden. Weitere Belastungen ergeben sich vor allem aus möglichen von den USA ausgehenden Handelskonflikten, geopolitischen Konflikten sowie weiterhin bestehenden Unsicherheiten im Zusammenhang mit den Folgen des Brexits. Zudem hat sich die deutsche Staatsverschuldung 2020 coronabedingt deutlich erhöht, sodass die finanzielle Handlungsfähigkeit des Staates künftig eingeschränkt sein könnte.

Wir erwarten, dass sich Unternehmen in der Folge bei Investitionen weiterhin zurückhalten, was die weiteren Aussichten auf das Wirtschaftswachstum belastet. Deutschland als wichtiger Produzent von Investitionsgütern dürfte von dieser Entwicklung betroffen sein.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Nach dem coronabedingten Leistungseinbruch 2020 dürfte sich der deutsche Personenverkehrsmarkt 2021 wieder sukzessive erholen. Die Leistungsmenge wird aber noch deutlich hinter dem Vorkrisenniveau von 2019 zurückbleiben.

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage hängt vor allem stark vom weiteren Infektionsgeschehen, von regulatorischen Maßnahmen und vom damit einhergehenden Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ab.

Der MIV dürfte 2021 wieder ein Leistungsvolumen annähernd auf Vorkrisenniveau von 2019 erreichen. Steigende Kraftstoffpreise durch die 2021 in Kraft tretende CO₂-Bepreisung bleiben zunächst von untergeordneter Bedeutung.

Für den SPV rechnen wir 2021 mit einer spürbaren Erholung im Nah- und Fernverkehr, wengleich coronabedingte Rückgänge aus dem Berichtsjahr noch nicht vollständig aufgeholt werden können. Der SPFV dürfte von Zugewinnen aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr profitieren.

Auch im europäischen Personenverkehr wird die Entwicklung 2021 verkehrsträgerspezifisch und regional differenziert ausfallen. Finanzielle Schwächen und strategische Neuausrichtungen einzelner Anbieter machen eine Konsolidierung des Mobilitätsmarktes wahrscheinlich. Eine progressive Klimapolitik der Europäischen Union und ihrer Mitgliedsstaaten bleibt Motor für die Entwicklung klimafreundlicher öffentlicher Mobilität, insbesondere des SPV.

Der ÖSPV wird 2021 voraussichtlich wieder deutlich wachsen. Belastungen werden sich im Nahverkehr aber weiter durch Substitutionseffekte zugunsten von Pkw und Fahrrad ergeben.

Fernbusverkehre dürften sich aufgrund des zurückgefahrenen Angebots und des starken Wettbewerbs durch den Schienenpersonenfernverkehr vergleichsweise schwächer entwickeln.

DIFFERENZIERTER ENERGIE- UND ROHSTOFFPREISENTWICKLUNG ERWARTET

Als Basisszenario erwarten wir auch für 2021 keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Eine weiterhin andauernde weltweite Nachfrageschwäche dürfte einer Produktionsausweitung der Organisation Erdöl exportierender Länder (Organization of the Petroleum Exporting Countries; OPEC) und ihrer verbündeten Produzenten, wie beispielsweise Russland (zusammen OPEC+), entgegenstehen. Zudem wird erwartet, dass die Schieferölförderungen in den USA bei einer entsprechenden Preisentwicklung ausgeweitet werden. Auch coronabedingte Konjunkturrisiken sowie bestehende protektionistische Tendenzen lassen keinen starken Preisauftrieb erwarten.

Mit dem Green Deal will die EU-Kommission durch den klimafreundlichen Umbau der Wirtschaft Europa bis 2050 CO₂-neutral machen. Auch das Wiederaufbauprogramm zur Bekämpfung der Corona-Krise (»Next Generation EU«) betont Nachhaltigkeitsaspekte. Damit dürfte der Strukturwandel im Energiesektor nochmals beschleunigt werden. Der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien dürfte Preisausschläge am Stromspotmarkt aufgrund ihrer eingeschränkten Prognostizierbarkeit weiter verstärken. Der gleichzeitige Kernkraft- und Kohleausstieg in Deutschland könnte mittelfristig für steigende Preise am Strommarkt sorgen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Wir erwarten 2021 durch die vom Klimakabinett der Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 vorgestellten Maßnahmen zur Unterstützung des Schienenverkehrs in Deutschland weiterhin eine weitere Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB REGIO AG IM GESCHÄFTSJAHRE 2021

Die Geschäftsentwicklung der DB Regio AG wird auch im Geschäftsjahr 2021 voraussichtlich spürbar durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst werden.

Aufgrund der durchgeführten und eingeleiteten Maßnahmen erwarten wir im Geschäftsjahr 2021 in der Kundenzufriedenheit eine weitere Verbesserung gegenüber 2020. Bei der Pünktlichkeit gehen wir von einer unveränderten Entwicklung aus.

Aufgrund von steigenden Fahrgastzahlen wird sich der Umsatz im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr wieder erholen. In welchem Umfang dies der Fall sein wird, lässt sich coronabedingt zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur schwer quantifizieren. Maßgeblich hierfür wird unter anderem sein, wie lange der zweite Lockdown seit Anfang November 2020 noch andauern wird, welche Maßnahmen seitens der Regierung im Laufe des Jahres 2021 ergriffen werden und inwieweit für breite Bevölkerungsschichten im Jahr 2021 eine wirksame Impfung gegen das Virus verfügbar sein wird.

Vor dem Hintergrund der weiter anhaltenden Corona-Pandemie werden wir im Geschäftsjahr 2021 voraussichtlich weiterhin ein deutlich negatives Ergebnis hinnehmen müssen. Aufgrund leicht steigender Umsätze und geringerer Rückstellungszuführungen sollte es jedoch über dem des Berichtsjahres liegen. Gegenläufig wirken voraussichtlich geringere sonstige betriebliche Erträge (ÖPNV-Rettungsschirm im Jahr 2020).

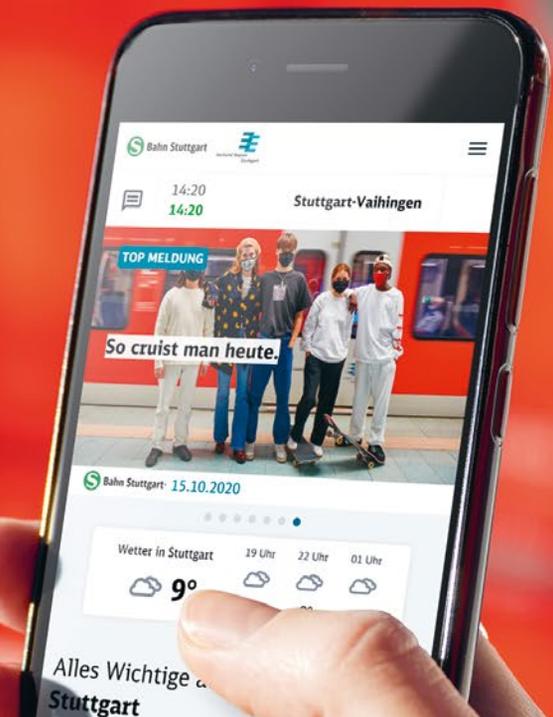
Insgesamt gehen wir von einer Entspannung der Pandemieentwicklung aus, jedoch werden wir das wirtschaftliche Niveau von vor der Corona-Pandemie aus dem Jahr 2019 noch nicht wieder erreichen können.

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.



Jederzeit informiert und bestens unterhalten

Das Zugportal ist ein kostenfreies Info- und Entertainment-Portal und bietet Kund*innen im Nahverkehr während der Fahrt aktuelle Reiseinformationen sowie ein umfassendes Angebot an Unterhaltung. Neben tagesaktuellen Nachrichten, Sprachkursen, Podcasts und fahrgastrelevanten Informationen hat das Zugportal auch Wissenswertes rund um Reisen mit der Bahn im Angebot. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf regionalen Inhalten wie Hinweisen zu Freizeittipps und Veranstaltungen in der Region. Gestartet wurde das Zugportal im März 2020 auf allen Zügen der S-Bahn Stuttgart. Es wird auf zahlreichen Netzen in Baden-Württemberg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen angeboten. 2021 wird es auf weiteren Strecken in Deutschland ausgerollt.

Jahres- abschluss

- 34 > Gewinn- und Verlustrechnung
- 34 > Bilanz
- 35 > Kapitalflussrechnung
- 36 > Entwicklung des Anlagevermögens
- 37 > Anhang
- 46 > Anteilsbesitzliste
- 47 > Erläuterungen zur getrennten
Rechnungslegung der Bereiche
- 55 > Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. (in Mio. €)	Anhang	2020	2019
Umsatzerlöse	(15)	5.397	6.476
Bestandsveränderungen		-3	1
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	4	9
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	573	176
Materialaufwand	(18)	-3.837	-4.017
Personalaufwand	(19)	-1.357	-1.338
Abschreibungen		-514	-530
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	-571	-449
Beteiligungsergebnis	(21)	-216	38
Zinsergebnis	(22)	-40	-46
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Ergebnis nach Steuern		-564	320
Erträge aus Verlustübernahme	(31)	564	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(31)	-	-320
Jahresergebnis		0	0

Bilanz

AKTIVA

Per 31.12. (in Mio. €)	Anhang	2020	2019
A. ANLAGEVERMÖGEN	(2)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		17	17
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		315	320
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		230	232
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		5	6
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		45	47
3. Fahrzeuge für Personenverkehr		4.457	4.742
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören		34	34
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		31	27
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		98	82
		4.980	5.252
III. Finanzanlagen		437	464
		5.434	5.733
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	435	148
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	1.767	1.208
Guthaben bei Kreditinstituten		-	0
		2.202	1.356
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	2	2
		7.638	7.091

PASSIVA

Per 31.12. (in Mio. €)	Anhang	2020	2019
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	410	410
Kapitalrücklage	(7)	1.417	1.413
Gewinnrücklagen	(8)	11	11
		1.838	1.834
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	1.842	1.386
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	3.758	3.762
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	200	109
		7.638	7.091

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. (in Mio. €)	Anhang	2020	2019
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung (+) / Verlustübernahme (-) und Ertragsteuern)		- 564	320
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		545	530
Zunahme / Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Aufzinsung)		1	3
Cashflow vor Steuern		- 18	853
Zunahme / Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung)		453	19
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen / Erträge		-	- 1
Zunahme / Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 246	- 144
Zunahme / Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		459	246
Gewinn / Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		- 10	- 21
Zinsaufwendungen / Zinserträge		40	46
Zahlungsunwirksame Aufwendungen / Erträge im Beteiligungsergebnis		186	- 36
Sonstige Beteiligungserträge		- 1	- 2
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		863	960
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		- 3	- 11
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		16	34
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		- 339	- 303
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		0	0
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		0	- 4
Veränderung der Forderungen aus Cashpooling		- 84	- 291
Erhaltene Zinsen		0	0
Einzahlungen aus Gewinnabführungen / Erhaltene Dividenden		122	176
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen		- 84	- 91
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 372	- 490
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten		- 200	- 293
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten		65	300
Veränderung der Verbindlichkeit aus Cashpooling		-	- 51
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen / Zuwendungen		5	5
Gezahlte Zinsen		- 41	- 43
Auszahlung für Gewinnabführung an das Mutterunternehmen		- 320	- 388
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		- 491	- 470
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.

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2020	Zugänge	Umb- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2020	Vortrag per 01.01. 2020	Abschrei- bungen	Umb- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2020	Stand per 31.12. 2019	
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	4	0	0	-	4	-2	0	-	-	-2	2	2
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	8	1	5	-	14	-1	-2	-	-	-3	11	7
3. Geleistete Anzahlungen	8	2	-6	0	4	-	-	-	-	-	4	8
	20	3	-1	0	22	-3	-2	-	-	-5	17	17
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	83	0	-	-2	81	-1	-	-	-	-1	80	82
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	399	4	8	-1	410	-167	-14	0	1	-180	230	232
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	7	0	0	-	7	-1	-1	-	-	-2	5	6
	489	4	8	-3	498	-169	-15	0	1	-183	315	320
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	93	2	0	0	95	-46	-4	0	0	-50	45	47
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	10.964	163	35	-111	11.051	-6.222	-480	0	108	-6.594	4.457	4.742
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	159	4	1	-3	161	-125	-5	-	3	-127	34	34
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	94	10	2	-6	100	-67	-8	0	6	-69	31	27
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	82	62	-45	-1	98	-	-	-	-	-	98	82
	11.881	245	1	-124	12.003	-6.629	-512	0	118	-7.023	4.980	5.252
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen ¹⁾	464	12	-	-8	468	-1	-31	-	-	-32	436	463
2. Beteiligungen	1	0	-	0	1	-	-	-	-	-	1	1
	465	12	-	-8	469	-1	-31	-	-	-32	437	464
Anlagevermögen insgesamt	12.366	260	-	-132	12.494	-6.633	-545	-	118	-7.060	5.434	5.733

¹⁾ Von den Zu- und Abgängen bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen jeweils 8 Mio. € aufgrund von Verschmelzung.

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 aufgliedert.

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 Eisenbahnregulierungs-gesetz (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	10–50
Übrige bauliche Anlagen	10–33
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	20
Schienenfahrzeuge	15–30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5–25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5–40
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3–10

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

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten ausgewiesen, gegebenenfalls – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert. Bei Wegfall der Gründe für 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* → 39). 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 pauschalieren 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 zum 31. Dezember 2020 für die DB Regio AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,51% für überfällige Forderungen und 0,22% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,21%.

Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen 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 2020 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die Aufstockung der Pensionsverpflichtungen von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens nur teilweise kompensiert. Durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen gemäß § 268 Abs. 8 HGB in ausreichender Höhe ist keine Abführungssperre entstanden.

Die DB Regio AG hat 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 2020 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in 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 (1,62 %) ergibt sich per 31. Dezember 2020 ein Unterschiedsbetrag von 1 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1 Mio. €), der gemäß § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB nicht abführungsgesperrt ist.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2020 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2020
Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt)	2,31
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,35

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 0,50 % (Altersteilzeit), 1,06 % (Jubiläum) sowie 1,04 % (Sterbegeld) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten beträgt 1,62 %.

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 Aufbeziehungsweise 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 Deutschen Bahn AG (DB AG).

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamt*innen 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 der zugewiesenen Beamt*innen jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmende*r beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamt*innen 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 *Anlagenpiegel* → 36 zu entnehmen.

Der gemäß § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Entwicklungskosten beträgt 0 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1 Mio. €), von denen 0 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Berichtsjahr erhaltene Investitionszuschüsse in Höhe von 5 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 5 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 4 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen – im Wesentlichen bei Fahrzeugen – vorgenommen.

Bei den Finanzanlagen wurden im Berichtsjahr die Beteiligungsbuchwerte der RVO Regionalverkehr Oberbayern GmbH in Höhe von 28 Mio. € und der RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH in Höhe von 3 Mio. € vollständig wertberichtigt.

(3) Vorräte

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Hilfs- und Betriebsstoffe	159	137
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	4	7
Waren	272	4
Insgesamt	435	148

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 50 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 48 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 2 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) verschrottet.

Unter den Waren werden per 31. Dezember 2020 Schienenfahrzeuge in Höhe von 272 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 4 Mio. €) ausgewiesen, die nur vorübergehend im Bestand der DB Regio AG sind.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12.2020	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2019	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	530	3	558	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.150	-	600	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0	-
Sonstige Vermögensgegenstände	87	3	50	6
Insgesamt	1.767	6	1.208	6

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände aus insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken belaufen sich auf 2 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1 Mio. €).

Einzelwertberichtigungen für strittige Forderungen sind in Höhe von 45 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 19 Mio. €) gebildet.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen die Gesellschafterin DB AG mit 939 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 292 Mio. €). Davon bestehen Forderungen gegen die Gesellschafterin DB AG aus dem kurzfristigen Cashpooling in Höhe von 375 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 291 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 0 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1 Mio. €). Außerdem sind in Höhe von 564 Mio. € Forderungen aus Verlustübernahme (per 31. Dezember 2019: Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung von 320 Mio. €) enthalten.

Insgesamt beinhalten die Forderungen gegen verbundene Unternehmen 138 Mio. € Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (per 31. Dezember 2019: 188 Mio. €; davon 0 Mio. € [per 31. Dezember 2019: 1 Mio. €] gegen die Gesellschafterin DB AG) sowie 73 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 121 Mio. €) Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen.

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

Die sonstigen Vermögensgegenstände betragen 87 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 50 Mio. €), von denen 3 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 6 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr aufweisen, und beinhalten im Wesentlichen Forderungen aus Schadenersatzansprüchen in Höhe von 31 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 45 Mio. €) sowie Forderungen aus dem Rettungsschirm für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Höhe von 53 Mio. € (per 31. Dezember 2019: keine Forderung).

Die Bilanzierung der Forderungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm erfolgte unter Berücksichtigung individueller Rückzahlungsrisiken sowie einer pauschalen Berücksichtigung etwaiger weiterer Risiken im Hinblick auf die endgültige Abrechnung in Höhe von 6 Mio. €. Die Ermittlung der Abschläge erfolgte in Höhe von 5% für Phase 1 (1. März bis 31. August 2020) beziehungsweise 10% für Phase 2 (1. September bis 31. Dezember 2020) auf den um individuelle Risiken verminderten Bewilligungsbetrag.

(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 2020 einen Betrag in Höhe von 1.417 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1.413 Mio. €) aus.

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

Darüber hinaus führte im Berichtsjahr die konzerninterne Übertragung der Bayern Express P. Kühn Berlin GmbH mit anschließender Verschmelzung auf die DB Regio Bus Ost GmbH zu einer Erhöhung der Kapitalrücklage der DB Regio AG um 4 Mio. €.

(8) Gewinnrücklagen

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

(9) Rückstellungen

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	18	17
Steuerrückstellungen	6	5
Sonstige Rückstellungen	1.818	1.364
Insgesamt	1.842	1.386

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 3 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 4 Mio. €); 0 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) wurden im Rahmen von Personalübergängen von verbundenen Unternehmen übernommen.

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuld-befreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Regio AG an ihre Mitarbeitenden erteilten Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Regio AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinba-

rung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Regio AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (13 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 11 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeitendenübergängen 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 (0 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 1 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 18 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 17 Mio. €).

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen	1.421	1.045
Verpflichtungen im Personalbereich	145	177
Drohverluste aus Verkehrsverträgen	176	68
Unterlassene Instandhaltung	47	43
Haftpflichtrenten	11	11
Drohverluste aus Fahrzeugbeschaffung	-	4
Übrige Risiken	18	16
Insgesamt	1.818	1.364

Der Anstieg der Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen resultiert unter anderem aus den besonderen Umständen und Abrechnungsverfahren zur Gewährung von Billigkeitsleistungen durch Bund und Länder zum Ausgleich von Schäden (insbesondere Fahrgeldverlusten) im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Ausbruch von Covid-19 (ÖPNV-Rettungsschirm). Ein Teilbetrag von 63 Mio. € davon entfällt auf individuelle und pauschale Rückzahlungsrisiken auf bereits erhaltene Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm. Darüber hinaus sind aufgrund des eingeschränkten Fahrplans mit entsprechend reduzierten gefahrenen Verkehren im Zuge der Corona-Pandemie und des Lockdowns im zweiten Quartal 2020 Rückzahlungsverpflichtungen aus eingesparten Energie- und Infrastrukturkosten entstanden.

Aufgrund der im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie anhaltend geringeren Fahrgelderlöse sowie aufgrund gestiegener Kosten für die Instandhaltung in einzelnen Verkehrsverträgen erfolgten Zuführungen zu den Rückstellungen für Drohverluste aus Verkehrsverträgen in Höhe von 131 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 31 Mio. €).

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

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 18 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten: 11 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (18 Mio. €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (35 Mio. € beizulegender Zeitwert; 28 Mio. € Anschaffungskosten) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (35 Mio. €) verrechnet.

(10) Verbindlichkeiten

in Mio. €	davon mit Restlaufzeit				davon mit Restlaufzeit			
	31.12.2020	bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre	31.12.2019	bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	164	151	13	7	257	241	16	9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	732	292	440	-	303	139	164	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.711	811	1.900	900	3.053	953	2.100	1.150
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	0	0	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	150	85	65	65	149	148	1	0
davon aus Steuern	12	12	-	-	15	15	-	-
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0	0	-	-
Insgesamt	3.758	1.340	2.418	972	3.762	1.481	2.281	1.159
davon zinspflichtig	2.100				2.401			

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

Die Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ergibt sich im Wesentlichen aus den gestiegenen Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen die Gesellschafterin DB AG mit 2.179 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 2.743 Mio. €). Davon bestehen mittel- bis langfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 1.900 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 2.100 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus Darlehen in Höhe von 200 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 200 Mio. €), Zinsabgrenzungen in Höhe von 21 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 24 Mio. €), Verbindlichkeiten im Rahmen der umsatzsteuerlichen Organschaft in Höhe von 36 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 77 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 22 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 22 Mio. €). Per 31. Dezember 2019 waren ferner Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung gegenüber der DB AG in Höhe von 320 Mio. € enthalten.

Insgesamt sind unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, 291 Mio. € Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (per 31. Dezember 2019: 242 Mio. €), davon 22 Mio. € [per 31. Dezember 2019: 22 Mio. €] gegenüber der Gesellschafterin DB AG) sowie 259 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 84 Mio. €) Verbindlichkeiten aus Verlustübernahme enthalten.

(11) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend abgegrenzte Einnahmen aus der Vermietung von Fahrzeugen, Verkehrsverträgen, Zeitkarten und Semestertickets. Hiervon haben 133 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 29 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Erlösabgrenzungen	154	68
Abgegrenzte Bestellerentgelte	46	41
Sonstige Abgrenzungen	0	0
Insgesamt	200	109

(12) Haftungsverhältnisse

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 360 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 333 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten einschließlich 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. €	31.12.2020	31.12.2019
Bestellobligo für Investitionen	651	736
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	858	285
davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen	199	80
Insgesamt	1.509	1.021

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse (361 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 139 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 2020 Leasingraten in Höhe von 120 Mio. € gezahlt (im Vorjahr: 106 Mio. €).

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

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	185	82
fällig 1 bis 5 Jahre	294	121
fällig über 5 Jahre	379	82
Insgesamt	858	285

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 67 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 46 Mio. €) ausgewiesen. Diese betreffen ausschließlich das Jahr 2021.

(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 realisierten die regionalen Busgesellschaften.

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte beträgt 29.256 t Diesel (per 31. Dezember 2019: 24.888 t Diesel). 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 2020 12 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 12 Mio. €). Die negativen Marktwerte der schwebenden Geschäfte wurden per 31. Dezember 2020 in Höhe von 2 Mio. € als Drohverlustrückstellung unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(15) Umsatzerlöse

in Mio. €	2020	2019
Personenverkehr	5.137	6.258
davon Erlöse aus Verkehrsverträgen	3.995	4.355
davon eigene Fahrgelderlöse	1.142	1.903
Sonstige Umsatzerlöse	260	218
Insgesamt	5.397	6.476

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Die Umsatzerlöse aus Verkehrsverträgen enthalten 815 Mio. € (im Vorjahr: 970 Mio. €) Fahrgelderlöse, die auf die Ansprüche auf Bestellerentgelte im Rahmen von Bruttoverträgen anzurechnen sind. Davon betreffen 70 Mio. € (im Vorjahr: 33 Mio. €) Fahrgelderlöse aus Vorjahren.

Teilweise kann der vor allem durch die Corona-Pandemie ausgelöste Rückgang der eigenen Fahrgelderlöse durch die Zuschüsse aus dem ÖPNV-Rettungsschirm, die unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen sind, kompensiert werden.

In den Erlösen aus Verkehrsverträgen enthalten sind Umsatzerlöse aus Sondervereinbarungen mit den Aufgabenträgern im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie in Höhe von 52 Mio. € (im Vorjahr: keine). Hierunter fällt unter anderem die Fortzahlung variabler Bestellerentgelte trotz eines coronabedingt reduzierten Umfangs der erbrachten gegenüber den vertragsgemäß zu erbringenden Leistungen.

Die Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöskorrekturen für Vorjahre in Höhe von per saldo –25 Mio. € (im Vorjahr: 178 Mio. €). Die negativen aperiodischen Effekte betreffen im Wesentlichen Einzelwertberichtigungen auf strittige Forderungen aus Verkehrsverträgen in Höhe von –40 Mio. € sowie darüber hinaus Risiken aus Schlussabrechnungen mit Aufgabenträgern sowie Zuführungen zu den Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen. Gegenläufige Effekte resultieren unter anderem aus der Auflösung von Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen in Höhe von 44 Mio. € (im Vorjahr: 76 Mio. €).

(16) Andere aktivierte Eigenleistungen

Die unter dieser Position ausgewiesenen Leistungen betreffen in Höhe von 3 Mio. € (im Vorjahr: 8 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. €	2020	2019
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	45	27
Erträge aus der Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	24	36
Erträge aus Zuschüssen der öffentlichen Hand (ÖPNV-Rettungsschirm)	469	-
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	12	6
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	15	28
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	6	76
Übrige Erträge	2	3
Insgesamt	573	176
davon periodenfremd	56	124

Die Erträge aus Zuschüssen der öffentlichen Hand (ÖPNV-Rettungsschirm) beinhalten Erträge im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie in Höhe von 469 Mio. €. Derartige Zuschüsse wurden der DB Regio AG im Wesentlichen für die Aufrechterhaltung des Personennahverkehrs gewährt. Für beantragte öffentliche Zuwendungen, für die zum Jahresende noch kein Bescheid vorlag, wurden noch keine Erträge vereinnahmt.

Aufgrund nach dem 31. Dezember 2020 bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses ergangener Bewilligungen ergeben sich im folgenden Geschäftsjahr 2021 Erträge in Höhe von rund 5 Mio. €.

In den übrigen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 9 T € (im Vorjahr: 2 T €) enthalten. Die Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen resultieren aus den abgeschlossenen Vergleichen gegenüber der Fahrzeugindustrie (Mängel an Fahrzeugen beziehungsweise verspätete Auslieferung von Fahrzeugen).

Von den Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen betrafen im Vorjahr 68 Mio. € Drohverlustrückstellungen.

Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträge enthalten Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen mit 15 Mio. € (im Vorjahr: 28 Mio. €), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen mit 6 Mio. € (im Vorjahr: 76 Mio. €), Erträge aus Schadenersatz mit 31 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €) und Erträge aus Zuwendungen mit 4 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €).

(18) Materialaufwand

in Mio. €	2020	2019
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	457	489
davon Aufwendungen für Energie	421	451
davon Strom	280	291
davon Stromsteuer	28	31
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	107	124
davon sonstige Energien	6	5
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	36	32
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	0	6
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.791	2.985
davon eingekaufte Leistungen Transport	157	202
davon Provisionen	171	199
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	125	124
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	2.262	2.381
davon Nutzung Trassen	1.840	1.939
davon Nutzung Stationen	422	442
davon sonstige bezogene Leistungen	76	79
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	589	543
Insgesamt	3.837	4.017

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. €	2020	2019
Löhne und Gehälter	1.095	1.088
davon für Arbeitnehmende	968	946
davon für zugewiesene Beamt*innen		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	118	132
direkt ausbezahlte Nebenbezüge	9	10
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	262	250
davon für Arbeitnehmende	232	217
davon für zugewiesene Beamt*innen		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	30	33
davon für Altersversorgung	51	38
Insgesamt	1.357	1.338

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

(20) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2020	2019
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	32	27
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	34	33
Werbung und Verkaufsförderung	25	25
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	22	25
Forschungs- und Entwicklungskosten	24	20
Gebühren und Beiträge	8	8
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	5	5
Sonstige bezogene Dienstleistungen	224	214
davon bezogene IT-Leistungen	82	56
davon sonstige Kommunikationsdienste	3	10
davon sonstige Serviceleistungen	139	148
Aufwendungen aus Schadenersatz	3	1
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2	1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	5	7
Übrige Aufwendungen	187	83
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	29	26
davon Währungskursverluste	131	31
davon sonstige übrige Aufwendungen	27	26
Insgesamt	571	449
davon periodenfremd	6	7

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 35 T€ (im Vorjahr: 9 T€) sonstige Steuern und 20 T€ (im Vorjahr: 6 T€) Aufwendungen aus der Währungsumrechnung.

(21) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2020	2019
Erträge aus Beteiligungen	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	1	1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	73	121
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 259	- 84
Abschreibungen auf Finanzanlagen	- 31	-
Insgesamt	- 216	38

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen enthalten im Berichtsjahr außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von 31 Mio. €, die aufgrund voraussichtlich dauernder Wertminderungen vorgenommen wurden. Im Vorjahr erfolgten keine Abschreibungen auf Finanzanlagen.

(22) Zinsergebnis

in Mio. €	2020	2019
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	2
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	1	2
davon Aufwendungen / Erträge aus dem Deckungsvermögen	1	2
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 41	- 48
davon an verbundene Unternehmen	- 37	- 40
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	- 4	- 6
davon gegenüber Kreditinstituten	0	- 1
Insgesamt	- 40	- 46

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Aufbau der *Kapitalflussrechnung* → 35 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 0 T€ (per 31. Dezember 2019: 14 T€).

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Forderungen gegen die DB AG aus dem Cashpooling in Höhe von 375 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 291 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, Berlin, 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, Berlin, und wird in den für den größten und den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzern-Abschluss der DB AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen. Dieser wird entsprechend den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den dazu nach § 315e Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt.

Der Konzern-Abschluss der DB AG wird beim Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter bundesanzeiger.de → 46 erhältlich.

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

(26) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den *Anteilsbesitz* → 46 ist beigefügt.

(27) Beschäftigte

	2020		2019	
	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	18.975	19.076	18.407	18.577
Zugewiesene Beamt*innen	2.594	2.424	2.847	2.711
	21.569	21.500	21.254	21.288
Auszubildende	1.160	1.393	953	1.171
Insgesamt	22.729	22.893	22.207	22.459

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

Beamt*innen sind der DB Regio AG kraft Art. 2 § 12 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 2020 AN:****Dr. Jörg Sandvoß**

Vorsitzender des Vorstands,
Darmstadt

Ulrike Haber-Schilling

Ressort Personal,
Berlin

Frank Klingenhöfer (seit 1. April 2020)

Ressort Regio Bus,
Mannheim

Klaus Müller (bis 13. März 2020)

Ressort Regio Bus,
Montabaur

Harald Stumpf (bis 30. November 2020)

Ressort Finanzen/Controlling,
Ober-Mörlen

Ralph Rohde (seit 1. Dezember 2020)

Ressort Finanzen/Controlling,
Aschaffenburg

Oliver Terhaag

Ressort Produktion,
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,
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Großefehn

Dörte Basler

Mitglied der Geschäftsführung der
DB Kommunikationstechnik GmbH,
Klettbach (Thüringen)

Jörg Bröck* (bis 18. Juni 2020)

Produktionsplanung Verkehrsbetrieb Württemberg
der DB Regio AG,
Kolbingen

Marion Carstens*

Abteilungsleiterin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Berlin

Ralf Damde*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats DB Regio Schiene/Bus
der DB Regio AG,
Ensdorf

Dr. Alexander Gommlich

Leiter Recht der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Manuela Herbort

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

Dr. Holle Jakob

Leiterin der Unterabteilung III A Strategische Steuerung der
Zollverwaltung im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin

Klaus-Dieter Josel

Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern
der Deutschen Bahn AG,
Mühldorf am Inn

Jürgen Knörzer*

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

Jens-Peter Lück* (seit 18. Juni 2020)

Mitglied des Betriebsrats Wahlbetrieb R.8.1 Rhein-Neckar
der DB Regio AG,
Bruchsal

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 (m. d. W. d. G. b.) der Unterabteilung Strategisches
Controlling, Erfolgskontrolle, Beteiligungen im Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur,
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 Konzernführungskräfte 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 Arbeitnehmenden.

in T €	2020	2019
Gesamtbezüge des Vorstands	2.052	2.107
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	72	71
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	105	102

Die Gesamtbezüge des Vorstands entfallen auf sieben (im Vorjahr: fünf) Vorstandsmitglieder, die einen Arbeitsvertrag mit der DB Regio AG haben, und bestehen aus einer fixen Grundvergütung in Höhe von insgesamt 1.485 T € (im Vorjahr: 1.269 T €), einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme in Höhe von 348 T € (im Vorjahr: 632 T €) und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtbezüge betragen 2.052 T € (im Vorjahr: 2.107 T €) und umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen. Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder betragen 830 T €, die nicht gebildeten Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder betragen 2.803 T €.

Den Mitgliedern des Vorstands wurden im Berichtsjahr keine Kredite und Vorschüsse gewährt. Über die im Rahmen des Schuldbeitritts der DB AG zu den Pensionsverpflichtungen eingegangenen Haftungsverhältnisse hinaus wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

(29) Honorar des Abschlussprüfers

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

(30) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Aufgrund nach dem 31. Dezember 2020 bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses ergangener Bewilligungen ergeben sich im folgenden Geschäftsjahr 2021 sonstige betriebliche Erträge aus staatlichen Zuschüssen für die Aufrechterhaltung des Personennahverkehrs in Höhe von rund 5 Mio. €.

(31) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

Das negative Ergebnis nach Steuern wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser übernommen.

Frankfurt am Main, den 17. Februar 2021

DB Regio AG
Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigenkapital in T ¹⁾	Beteiligung in %	Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigenkapital in T ¹⁾	Beteiligung in %
VOLLKONSOLIDIERT							
Autokraft GmbH, Hamburg	EUR	19.588	100,00	Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{2),3)}	EUR	1.012	33,33
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	14.586	100,00	Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH i. L., Gemünden (Main) ^{2),3)}	EUR	33	25,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.454	51,17	Niedersachsentarif GmbH, Hannover ^{2),3)}	EUR	72	12,50
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	8.224	51,17	NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{2),3)}	EUR	92	52,70
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	14.226	100,00	OstalbMobil GmbH, Aalen ^{2),3)}	EUR	278	19,65
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	11.739	100,00	RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{2),3)}	EUR	301	33,33
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	7.514	100,00	Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau ^{2),3)}	EUR	162	46,55
DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz	EUR	56.696	100,00	Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),3)}	EUR	60	16,67
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	EUR	2.203	100,00	stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{2),3)}	EUR	25	45,20
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	14.668	100,00	TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{2),3)}	EUR	189	49,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	EUR	- 6.473	74,90	Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain - VAB GmbH, Aschaffenburg ^{2),3)}	EUR	25	42,86
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	50	100,00	Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{2),3)}	EUR	239	11,11
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	67.391	100,00	Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{2),3)}	EUR	30	15,05
DB SEV GmbH, Berlin	EUR	2.115	99,00	Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH - VVM, Würzburg ^{2),3)}	EUR	30	18,64
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	63.566	100,00	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{2),3)}	EUR	54	25,93
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	19.527	100,00	Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{2),3)}	EUR	440	18,12
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	EUR	5.934	100,00	Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{2),4)}	EUR	206	45,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg	EUR	3.112	100,00	Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{2),3)}	EUR	138	31,16
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	1.994	70,00	VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{2),3)}	EUR	684	32,50
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	EUR	851	100,00	VHN Verkerholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig ^{2),3)}	EUR	720	20,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	22.984	100,00	VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig ^{2),3)}	EUR	325	20,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	14.116	100,00	VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier ^{2),3)}	EUR	281	38,46
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	16.824	100,00	WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{2),3)}	EUR	241	45,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	21.690	100,00	WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{2),3)}	EUR	110	40,00
Regionalbus Braunschweig GmbH - RBB -, Hamburg	EUR	11.613	100,00	FAIR VALUE			
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	4.841	70,00	Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{2),3)}	EUR	216	54,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	26.019	100,00	Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Villingen-Schwenningen ^{2),4)}	EUR	101	70,20
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	EUR	7.376	100,00	vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{2),3)}	EUR	227	51,42
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	128	48,69	VVW Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock ^{2),3)}	EUR	27	21,61
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	- 5.073	74,90				
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	19.029	100,00				
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	169.657	100,00				
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	91.816	100,00				
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	EUR	25	100,00				
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	18.074	100,00				
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU -, Aschaffenburg	EUR	3.604	100,00				
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	12.766	100,00				
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	EUR	22.672	100,00				
AT EQUITY							
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen ^{2),3)}	EUR	25	25,60				
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, Ravensburg ^{2),3)}	EUR	485	25,32				
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover ^{2),4)}	EUR	210	42,00				
Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG), Frankfurt am Main ³⁾	EUR	33	52,29				
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen ^{2),3)}	EUR	89	30,00				
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{2),4)}	EUR	222	47,50				
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{2),3)}	EUR	9.101	28,00				
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KING), Kitzingen ^{2),6)}	EUR	4	50,00				

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen (bei EAV-Gesellschaften nur bezogen auf Jahresüberschuss/-fehlbetrag).

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2019.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2018.

⁵⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2015.

⁷⁾ Daten für Geschäftsjahr 2017.

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 Gewinn- und Verlustrechnung 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 Nummer 2 Buchstaben e und f ERegG).

METHODIK UND ZUORDNUNGSREGELN IM RAHMEN DER TRENNUNGSRECHNUNG

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

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

Die einzelnen Tätigkeiten der Bereiche Verkehr und 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* → 52ff.). Im Berichtsjahr wurden von den Zugängen im Anlagevermögen im Verkehrsbereich 5 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) und im Servicebereich 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) Investitionszuschüsse abgesetzt. Die außerplanmäßigen Abschreibungen betreffen den Bereich Verkehr mit 4 Mio. € (im Vorjahr: 0 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 2020 bestehenden Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

in Mio. €	Bereich Verkehr				Bereich Service			
	31.12.2020	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	31.12.2019	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	31.12.2020	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	31.12.2019	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	528	3	555	-	2	-	3	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.132	-	579	-	79	-	70	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0	-	0	-	0	-
Sonstige Vermögensgegenstände	86	3	49	6	1	-	1	-
Insgesamt	1.746	6	1.183	6	82	-	74	-

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 (50 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 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 Mitarbeitenden zugeordnet. Alle Steuerrückstellungen und übrigen sonstigen Rückstellungen werden sachverhaltsbezogen analysiert und direkt zugewiesen.

Verbindlichkeiten

Die per 31. Dezember 2020 bestehenden Verbindlichkeiten sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

in Mio. €	Bereich Verkehr				Bereich Service			
	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr		31.12.2019	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr		31.12.2019	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr
	31.12.2020	31.12.2019			31.12.2020	31.12.2019		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	162	149	257	241	2	2	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	722	282	293	129	10	10	10	10
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.583	828	2.900	951	189	44	202	51
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	0	0	0	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	147	82	146	145	3	3	3	3
davon aus Steuern	10	10	13	13	2	2	2	2
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	3.615	1.342	3.596	1.466	204	59	215	64
davon zinspflichtig	1.940		2.235		160		166	

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 (50 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 49 Mio. €).

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

Haftungsverhältnisse

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DBAG in Höhe von 360 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 333 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Verkehr in Höhe von 308 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 286 Mio. €) und den Bereich Service in Höhe von 52 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 47 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 (41 Mio. €; im Vorjahr: 42 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Verkehrsbereich (2 Mio. €; im Vorjahr: 8 Mio. €), aus Instandhaltungsleistungen für den Verkehrsbereich (597 Mio. €; im Vorjahr: 590 Mio. €) sowie zusätzlich aus sonstigen Leistungen für den Verkehrsbereich wie Vermietung und

Personalausleihe (15 Mio. €; im Vorjahr: 14 Mio. €). Diese ergänzen die Umsatzerlöse aus den übrigen originären Geschäftsvorfällen (32 Mio. €; im Vorjahr: 32 Mio. €).

Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen im Verkehrsbereich sind Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 9 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 (598 Mio. €; im Vorjahr: 590 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Verkehrsbereichs als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Servicebereichs werden Aufwendungen (239 Mio. €; im Vorjahr: 238 Mio. €), die im Jahresabschluss der DB Regio AG unter dem Instandhaltungsaufwand erfasst sind, als Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe (233 Mio. €; im Vorjahr: 227 Mio. €) und bezogene Leistungen (6 Mio. €; im Vorjahr: 11 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 44 Mio. € (im Vorjahr: 33 Mio. €).

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Servicebereich enthalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 7 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 Mitarbeitenden.

Im sonstigen betrieblichen Aufwand werden im Verkehrsbereich 15 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €) im Wesentlichen aus Mietaufwendungen und Personalausleihungen zugesetzt.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern für den Verkehrsbereich in Höhe von 35 T€ (im Vorjahr: 9 T€) und im Servicebereich in Höhe von 0 T€ (im Vorjahr: 0 T€) angefallen.

Darüber hinaus sind im Verkehrsbereich 20 T€ (im Vorjahr: 6 T€) und im Servicebereich 0 T€ (im Vorjahr: 0 T€) Aufwendungen aus der Währungsumrechnung angefallen.

Beteiligungsergebnis

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

in Mio. €	Bereich Verkehr	
	2020	2019
Erträge aus Beteiligungen	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	1	1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	73	121
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-259	-84
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-31	-
Insgesamt	-216	38

Zinsergebnis

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

in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2020	2019	2020	2019
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	2	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	0	0	0
davon Aufwendungen/Erträge aus dem Deckungsvermögen	1	2	0	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-38	-45	-3	-3
davon an verbundene Unternehmen	-34	-37	-3	-3
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-4	-5	0	0
Insgesamt	-37	-43	-3	-3

Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

Hinsichtlich der Ergebnisverwendung wird unterstellt, dass die Tätigkeitsbereiche jeweils einen eigenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der DBAG abgeschlossen haben und die ansonsten auszuweisenden Jahresüberschüsse der Tätigkeitsbereiche an diese abgeführt beziehungsweise Jahresfehlbeträge der Tätigkeitsbereiche von dieser übernommen werden.

BILANZ NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN**Bereich Verkehr****AKTIVA**

Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
A. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	17	17
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	52	55
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	42	45
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	4	5
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	4.457	4.742
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	3	2
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	9	7
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	76	62
	4.601	4.873
III. Finanzanlagen	437	464
	5.055	5.354
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Vorräte		
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	-	-
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	-	-
3. Waren	272	4
	272	4
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	528	555
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.132	579
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0
4. Sonstige Vermögensgegenstände	86	49
	1.746	1.183
III. Guthaben bei Kreditinstituten	-	0
	2.018	1.187
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	2	2
	7.075	6.543

PASSIVA

Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
A. EIGENKAPITAL		
Zugeordnetes Eigenkapital	1.510	1.505
Ausgleichsposten	- 64	- 22
	1.446	1.483
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	15	15
Steuerrückstellungen	5	4
Sonstige Rückstellungen	1.794	1.336
	1.814	1.355
C. VERBINDLICHKEITEN		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	162	257
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	722	293
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.583	2.900
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0
Sonstige Verbindlichkeiten	147	146
	3.615	3.596
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	200	109
	7.075	6.543

Bereich Service**AKTIVA**

Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
A. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	0	0
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	263	265
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	188	187
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	6
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	41	42
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	-	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	31	32
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	22	20
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	22	20
	379	379
III. Finanzanlagen	-	-
	379	379
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Vorräte		
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	159	137
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	4	7
3. Waren	0	-
	163	144
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	3
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	79	70
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0
4. Sonstige Vermögensgegenstände	1	1
	82	74
III. Guthaben bei Kreditinstituten	-	0
	245	218
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	0	0
	624	597

PASSIVA

Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
A. EIGENKAPITAL		
Zugeordnetes Eigenkapital	328	329
Ausgleichsposten	64	22
	392	351
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3	2
Steuerrückstellungen	1	1
Sonstige Rückstellungen	24	28
	28	31
C. VERBINDLICHKEITEN		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	2	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10	10
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	189	202
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	3	3
	204	215
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	-	-
	624	597

Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen**BEREICH VERKEHR**

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert		
	Vortrag per 01.01. 2020	Zugänge	Umb- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2020	Vortrag per 01.01. 2020	Abschrei- bungen	Umb- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2020	Stand per 31.12. 2020	Stand per 31.12. 2019
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	4	0	0	-	4	-2	0	-	-	-2	2	2
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	8	1	5	-	14	-1	-2	-	-	-3	11	7
3. Geleistete Anzahlungen	8	2	-6	0	4	-	-	-	-	-	4	8
	20	3	-1	0	22	-3	-2	-	-	-5	17	17
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	11	0	0	0	11	-1	-	-	-	-1	10	10
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	65	0	0	0	65	-20	-3	-	0	-23	42	45
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	0	-	0	0	0	-	-	0	0	0
	76	0	0	0	76	-21	-3	-	0	-24	52	55
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	5	1	-1	0	5	0	-1	-	0	-1	4	5
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	10.964	163	35	-111	11.051	-6.222	-480	-	108	-6.594	4.457	4.742
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	10	0	0	0	10	-8	1	-	0	-7	3	2
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	19	5	1	-3	22	-12	-3	-	2	-13	9	7
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	62	49	-34	-1	76	-	-	-	-	-	76	62
	11.136	218	1	-115	11.240	-6.263	-486	-	110	-6.639	4.601	4.873
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	464	12	-	-8	468	-1	-31	-	0	-32	436	463
2. Beteiligungen	1	0	-	0	1	-	-	-	-	-	1	1
	465	12	-	-8	469	-1	-31	-	0	-32	437	464
Anlagevermögen insgesamt	11.621	233	-	-123	11.731	-6.267	-519	-	110	-6.676	5.055	5.354

BEREICH SERVICE

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert		
	Vortrag per 01.01. 2020	Zugänge	Umb- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2020	Vortrag per 01.01. 2020	Abschrei- bungen	Umb- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2020	Stand per 31.12. 2020	Stand per 31.12. 2019
	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
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	72	0	-	-2	70	0	-	-	-	0	70	72
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	334	4	8	-1	345	-147	-11	0	1	-157	188	187
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	7	0	0	-	7	-1	-1	-	-	-2	5	6
	413	4	8	-3	422	-148	-12	-	1	-159	263	265
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	88	1	1	0	90	-46	-3	0	0	-49	41	42
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	149	4	1	-3	151	-117	-6	-	3	-120	31	32
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	75	5	1	-3	78	-55	-5	0	4	-56	22	20
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	20	13	-11	-	22	-	-	-	-	-	22	20
	745	27	-	-9	763	-366	-26	-	8	-384	379	379
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anlagevermögen insgesamt	745	27	-	-9	763	-366	-26	-	8	-384	379	379

Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen**BEREICH VERKEHR**

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
Umsatzerlöse	5.324	6.402
Bestandsveränderungen	-	-
Andere aktivierte Eigenleistungen	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	571	174
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	- 419	- 446
Aufwendungen für bezogene Leistungen	- 2.779	- 2.972
Instandhaltungsaufwand	- 878	- 826
	- 4.076	- 4.244
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	- 919	- 918
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	- 219	- 210
	- 1.138	- 1.128
Abschreibungen	- 488	- 504
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 515	- 400
	- 322	300
Beteiligungsergebnis	- 216	38
Zinsergebnis	- 37	- 43
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0
Ergebnis nach Steuern	- 575	295
Erträge aus Verlustübernahme	575	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-	- 295
Jahresergebnis	0	0

BEREICH SERVICE

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
Umsatzerlöse	687	686
Bestandsveränderungen	- 3	1
Andere aktivierte Eigenleistungen	2	1
Sonstige betriebliche Erträge	2	2
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	- 270	- 270
Aufwendungen für bezogene Leistungen	- 19	- 24
Instandhaltungsaufwand	- 69	- 69
	- 358	- 363
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	- 176	- 170
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	- 43	- 40
	- 219	- 210
Abschreibungen	- 26	- 26
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 71	- 63
	14	28
Beteiligungsergebnis	-	-
Zinsergebnis	- 3	- 3
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-	-
Ergebnis nach Steuern	11	25
Erträge aus Verlustübernahme	-	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	- 11	- 25
Jahresergebnis	0	0

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 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 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 2020 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 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 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 17. Februar 2021

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

ppa. Martin Both
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

- 58 > Sitzungen des Aufsichtsrats
- 58 > Arbeitsschwerpunkte
- 59 > 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, davon einer konstituierenden und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. In drei 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 fünf Sitzungen zusammen. Im Vorfeld zur Neukonstituierung fand ein informelles Gespräch der designierten Präsidialausschussmitglieder statt. In den Sitzungen 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 der Sitzung am 20. Februar 2020 mit der Zielerreichung 2019 und in der Sitzung am 23. Oktober 2020 mit den persönlichen Zielen der Vorstände für 2021 auseinander. Die Vorstandsangelegenheiten wurden abschließend im Aufsichtsrat beraten und beschlossen.

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 13. März 2020 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2019 befasst. Ferner bestellte der Aufsichtsrat den Vorstand Finanzen und Controlling und den Vorstand Regio Bus neu. Er wurde über die Struktur und Systematik des Vergütungssystems für Konzernführungskräfte, obere und leitende Führungskräfte im Deutsche Bahn Konzern 2020 unterrichtet und behandelte personelle Angelegenheiten des Vorstands.

In der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 18. Juni 2020 befasste sich der Aufsichtsrat abschließend mit dem Ergebnis der Untersuchung von Beraterleistungen für die DB Regio AG.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 18. Juni 2020 wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter sowie die Mitglieder des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 MitbestG gewählt. Die Mitglieder des Präsidialausschusses wurden in der Sitzung und im anschließenden schriftlichen Verfahren gewählt. Des Weiteren wurde der Aufsichtsrat ausführlich über die aktuelle Lage der DB Regio AG informiert.

Schwerpunkte der Sitzung am 11. September 2020 waren die Strategie DB Regio Bus und die Berichterstattung über die aktuelle Lage der DB Regio AG.

In seiner Sitzung am 26. November 2020 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung der DB Regio AG für das Geschäftsjahr 2021, die Investitions- und Projektplanung sowie die Veränderungen gegenüber der vorhergehenden Planung, die Mittelfristplanung 2021 bis 2025 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Regio AG zur Kenntnis genommen. Er befasste sich mit der Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und im Aufsichtsrat der DB Regio AG.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2020 insbesondere mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Unternehmen. Er ließ sich ausführlich über die Aktivitäten zum Schutz von Mitarbeitenden und Fahrgästen unterrichten und nahm die Herausforderungen zur Kenntnis, die mit der Aufrechterhaltung des Nahverkehrsangebots unter den besonderen Rahmenbedingungen verbunden waren. Der Aufsichtsrat befasste sich intensiv mit der wirtschaftlichen Lage und verfolgte die Umsatz- und Ergebnisentwicklung. Er beschäftigte sich eingehend mit den Aktivitäten zum Ausgleich coronabedingter Schäden und mit der gefundenen Branchenlösung.

Darüber hinaus ließ sich der Aufsichtsrat kontinuierlich über die laufenden Vergabeverfahren der Sparte Schiene und die Vergabebilanz unterrichten. Er verfolgte die Entwicklung der Pünktlichkeit im Regional- und S-Bahn-Verkehr und der Kundenzufriedenheit. Weiterer Arbeitsschwerpunkt war die Sparte Bus und deren wirtschaftliche Lage. Der Aufsichtsrat befasste sich eingehend mit der neuen strategischen Ausrichtung des Geschäftsbereichs DB Regio Bus. Die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung wurden zur Kenntnis genommen.

Berthold Huber

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Regio AG

**JAHRESABSCHLUSS**

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Regio AG zum 31. Dezember 2020 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.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 10. März 2021 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 2020 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Regio AG für das Geschäftsjahr 2020 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Klaus Müller schied mit Ablauf des 13. März 2020 aus dem Vorstand der DB Regio AG aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. April 2020 Herr Frank Klingenhöfer nach.

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 18. Juni 2020 endete die Amtszeit der bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrats.

Als Anteilseignervertreter wählte die Hauptversammlung am 18. Juni 2020 erneut Frau Dörte Basler, Frau Manuela Herbort, Frau Dr. Holle Jakob, Frau Dr. Ursula Schütze-Kreilkamp sowie die Herren Dr. Alexander Gommlich, Berthold Huber, Klaus-Dieter Josel, Frank Miram, Steffen Müller und Ralf Schweisel.

Bedingt durch die Corona-Pandemie wurde die Wahl der Arbeitnehmervertreter durch die Delegiertenversammlung abgesagt. Die Bestellung der Arbeitnehmervertreter erfolgte mit Gerichtsbeschluss vom 16. und 17. Juni 2020. Frau Marion Carstens, Frau Ines Schreiber sowie die Herren Ralf Damde, Klaus-Dieter Hommel, Jürgen Knörzer, Herbert Mahlberg, Norbert Quitter, Bernd Seubert und Andreas Zylka wurden erneut bestellt. Herr Jörg Bröck schied mit Ablauf der Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte Herr Jens-Peter Lück nach.

In seiner konstituierenden Sitzung am 18. Juni 2020 wählte der Aufsichtsrat Herrn Berthold Huber zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Herrn Klaus-Dieter Hommel zum Stellvertreter. Neben den Herren Huber und Hommel wurden die Herren Müller und Knörzer in den Präsidialausschuss des Aufsichtsrats gewählt. In gleicher Zusammensetzung wurde der Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz gebildet.

Herr Harald Stumpf schied mit Ablauf des 30. November 2020 aus dem Vorstand aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. Dezember 2020 Herr Ralph Rohde nach.

Der Aufsichtsrat spricht Herrn Bröck, Herrn Klaus Müller und Herrn Stumpf 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 2020 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2021

Für den Aufsichtsrat



Berthold Huber
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Regio AG

Kontaktinformationen

DB Regio AG

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
www.dbregio.de

Investor Relations and Sustainable Finance

Deutsche Bahn AG
Investor Relations und
Sustainable Finance
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 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

Unsere Servicenummer 0180.699 66 33 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 BahnCard-Kund*innen.



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

Auch online finden Privat- und Geschäftsreisende [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 Gummierarbeiten 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 und Sustainable Finance, 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
→ **18** DB AG/Max Lautenschläger
→ **32** DB AG/Max Lautenschläger
→ **59** DB AG/Max Lautenschläger

Wir weisen darauf hin, dass die Verhaltensweisen der abgebildeten Personen den zum Zeitpunkt der Aufnahme gültigen Corona-Regeln entsprechen.

DB Regio AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.dbregio.de

