



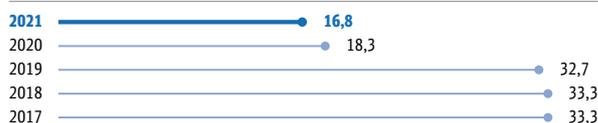
**DB Regio AG**  
Geschäftsbericht 2021

# INHALT

- 1 —> Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
- 5 —> Bericht des Aufsichtsrats
- 9 —> Lagebericht
- 35 —> Jahresabschluss

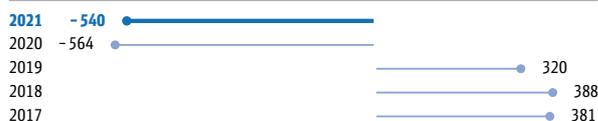
## ENTWICKLUNGEN IM GESCHÄFTSJAHR 2021

VERKEHRSLEISTUNG / in Mrd. Pkm<sup>1)</sup>



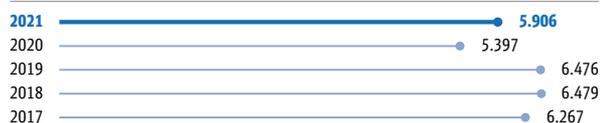
↘ 2021 zu 2020: - 8,2%

ERGEBNIS NACH STEUERN<sup>2)</sup> / in Mio. €



↗ 2021 zu 2020: + 24,0 Mio. €

UMSATZERLÖSE / in Mio. €



↗ 2021 zu 2020: + 9,4%

UMSATZSTRUKTUR / in %



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	2021	2020	Veränderung	
			absolut	%
<b>FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €</b>				
Umsatz	5.906	5.397	+ 509,0	+ 9,4
Ergebnis nach Steuern <sup>2)</sup>	- 540	- 564	+ 24,0	- 4,3
Bilanzsumme per 31.12.	7.679	7.638	+ 41,0	+ 0,5
Anlagevermögen per 31.12.	5.223	5.434	- 211,0	- 3,9
Eigenkapital per 31.12.	1.838	1.838	+ 0,0	+ 0,0
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	1.923	2.100	- 177,0	- 8,4
Brutto-Investitionen	217	250	- 33,0	- 13,2
Netto-Investitionen <sup>3)</sup>	216	245	- 29,0	- 11,8
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	22.212	21.500	+ 712,0	+ 3,3
<b>LEISTUNGSKENNZAHLEN</b>				
Reisende in Mio.	775,7	818,5	- 42,8	- 5,2
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm <sup>1)</sup>	16,8	18,3	- 1,5	- 8,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm <sup>4)</sup>	361,3	345,6	+ 15,7	+ 4,5

<sup>1)</sup> Personenkilometer = Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite.

<sup>2)</sup> Die DB Regio AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG.

<sup>3)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

<sup>4)</sup> Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

# VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN



**DR. JÖRG SANDVOSS** Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG

## **Liebe Leser:innen,**

keiner hatte erwartet, dass das Jahr 2021 für uns und unsere Branche ein leichtes wird. Das ist es auch nicht geworden, im Gegenteil. Doch es wäre falsch, das zurückliegende Jahr auf die Auswirkungen der Corona-Krise zu reduzieren, deren Überwindung länger dauern wird als erwartet. 2021 war alles andere als ein verlorenes Jahr. Das Commitment zu einer Mobilitätswende, die dringend nötig ist, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, ist weiter gewachsen und der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung stärkt der Branche den Rücken. Die ambitionierten Ziele, die der Koalitionsvertrag setzt, sind zweifellos eine immense Herausforderung. Aber wir brennen darauf, sie anzugehen. Wir wollen unseren Beitrag zur Mobilitätswende leisten, die ohne die Nachhaltigkeit des öffentlichen Verkehrs nicht gelingen kann. Wir wollen immer mehr Menschen zum Umsteigen bewegen, weil Bahn und Bus attraktiv, innovativ und komfortabel sind.

Wir kommen aus einem Jahr, das uns und unsere Mitarbeitenden erneut stark gefordert hat. Wir alle hatten für 2021 auf eine stetige Rückkehr zur Normalität gehofft. Wir haben als DB Regio AG alles für den Infektionsschutz getan, die Impfkampagnen des Deutschen Bahn Konzerns (DB-Konzern) unterstützt und ein Impfzentrum in Leipzig sowie Impfbusse betrieben. Wir haben am Fahrgastmarkt mit großen Schritten aufgeholt, die Kundenzufriedenheit gesteigert und viele Kunden zurückgewonnen, bis die vierte Welle der Pandemie die Erholung erneut ausgebremst hat. Dass wir trotz erschwerter Bedingungen zuverlässig für unsere Fahrgäste da waren und die 3G-Regel in unseren Zügen und Bussen nicht nur akzeptiert, sondern weit überwiegend begrüßt wurde, ist ein Erfolg unserer Mitarbeitenden. Das macht mich stolz und dafür sage ich Danke!

Dank zu sagen ist auch den politisch Verantwortlichen in Bund und Ländern. Die Branchenlösung 2021 im Umfang von weiteren zwei Milliarden Euro, paritätisch finanziert von Bund und Ländern, wurde noch vor der Sommerpause auf den Weg gebracht. So konnte die Branche trotz eingebrochener Fahrgeldeinnahmen das Angebot fast unvermindert aufrechterhalten und für die Bürger:innen einen funktionierenden Nahverkehr sicherstellen. Wie sehr die Pandemie die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger weiterhin belasten würde, war damals noch nicht absehbar. Selbst bei einer günstigen Entwicklung werden sich branchenweit die Folgen der Corona-Pandemie noch weit bis ins laufende Jahr auswirken. Deshalb ist eine neuerliche Branchenlösung, zu der sich die Bundesregierung im Koalitionsvertrag bekannt hat, nicht nur zu begrüßen – sie ist auch dringend notwendig.

Die DB Regio AG schließt 2021 mit einem Ergebnis nach Steuern von –540 Millionen Euro ab. Über die Folgen der Pandemie hinaus haben die Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) sowie das verheerende Hochwasser in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen (NRW) dazu beigetragen. Besonders getroffen hat es das vareo-Netz von DB Regio NRW. Die Infrastruktur wurde in vielen Abschnitten vollständig zerstört. Manche der gemeinsam mit den Aufgabenträgern schnellstmöglich eingerichteten Schienenersatzverkehre werden noch lange andauern. Zur Unterstützung der Bevölkerung im Krisengebiet spendeten DB-Mitarbeitende 1,5 Millionen Euro, die der DB-Konzern verdoppelte. Um die medizinische Versorgung zu stärken, stellte DB Regio Bus einen Medibus als mobile Arztpraxis zur Verfügung.

Die Hochwasserkatastrophe hat uns drastisch die Folgen des Klimawandels vor Augen geführt. Umso wichtiger ist die DB-Konzernstrategie der Starken Schiene, die auch von der neuen Bundesregierung geteilt wird. Der öffentliche Verkehr, Bahn und Bus, sind Instrumente des Klimaschutzes. Dass sie einen wesentlichen Teil der Mobilität der Zukunft darstellen müssen, ist in der Öffentlichkeit und gerade bei der jungen Generation fest verankert. Das spüren wir auch auf dem Arbeitsmarkt. Wir haben unsere Einstellungsoffensive erfolgreich fortgesetzt und konnten 2021 über 3.600 neue Mitarbeitende gewinnen. Gut behauptet haben wir uns auch im Wettbewerb um Verkehrsverträge. Das Verkehrsvolumen von DB Regio Schiene nach Zugkilometern blieb 2021 insgesamt weitgehend unverändert, unser Marktanteil im Schienenpersonennahverkehr liegt kontrahiert stabil bei rund 60 Prozent. Bestandsverkehren im Schienenpersonennahverkehr und öffentlichen Straßenpersonenverkehr, die wir nicht verteidigen konnten, standen neu gewonnene Netze und Linienbündel gegenüber. Zugleich haben wir uns im Instandhaltungsmarkt als Systemanbieter für die ganze Branche weiter profilieren können. Wir warten Doppelstockzüge für das Land Baden-Württemberg und werden für den Rhein-Main-Verkehrsverbund die weltweit größte Wasserstofflotte im Eisenbahnverkehr betreuen.

Die Betriebsaufnahmen des Jahres 2021 verliefen dank intensiver Vorbereitung fast völlig reibungslos. Wir sehen darin auch einen Beitrag zu einem robusten Eisenbahnbetrieb mit dem Ziel, den Fahrgästen von Anfang an ein verlässliches und positives Reiseerlebnis zu bieten. Eine besondere Herausforderung stellte daher die Notvergabe der Verkehre von Abellio NRW an DB Regio und zwei weitere Verkehrsunternehmen im Dezember 2021 dar. Wir haben unmittelbar alle Ressourcen mobilisiert, um bis zum Februar 2022 die an uns vergebenen Verkehre aufnehmen zu können und den Wechsel mehrerer Hundert Beschäftigter zu DB Regio zu bewerkstelligen. Die Insolvenz von Abellio geht nicht auf die Corona-Pandemie zurück. Für den Rückzug von Keolis vom deutschen Markt gilt das ebenfalls. Das muss uns zu denken geben, denn es unterstreicht, dass manche Ausschreibungsregime zulasten der Unternehmen in Verbindung mit extrem niedrigen Margen inzwischen klar an Grenzen stoßen.

Allein fokussiert auf die Optimierung der Kosten, davon bin ich überzeugt, lässt sich die Verkehrswende nicht zum Erfolg führen. Was wir – neben Qualität und Robustheit im System – für die Zukunft brauchen, sind technische Innovationen und neue Ideen für den Fahrgastmarkt. Dem stellen wir uns und haben 2021 zwei wichtige Projekte weiter vorangebracht. So ging zum einen in Hamburg im Rahmen eines Gemeinschaftsprojekts mit Siemens Mobility die erste digitale S-Bahn in Betrieb. European Train Control System (ETCS) und Automatic Train Operation (ATO) ermöglichen dabei einen hoch automatisierten Betrieb. Das erleichtert nicht nur die Arbeit im Führerstand, sondern vergrößert dank optimierter Fahrweise auch die Streckenkapazität und verbessert die Betriebsqualität. Zum anderen haben wir mit dem IdeenzugCity ein Fenster in die Zukunft des Schienenverkehrs in urbanen Zentren aufgestoßen. Die flexiblen Raumkonzepte des IdeenzugCity, eines begehbaren Modells im Maßstab 1:1, sind eine intelligente Antwort auf neue Fahrgastbedürfnisse und die Kapazitätsanforderungen der Mobilitätswende. Wir wollen damit Innovationsimpulse für die ganze Branche geben.

Nicht erst morgen, sondern schon jetzt profitieren unsere Fahrgäste von unseren gemeinsam mit unseren Aufgabenträgern umgesetzten Redesignprogrammen, von WLAN in immer mehr Zügen sowie unserem digitalen Informations- und Unterhaltungsangebot für die Reise, dem Zugportal. Ein wichtiges weiteres Feld bilden Innovationen, die den klimafreundlichen öffentlichen Verkehr noch klimafreundlicher machen. Gemeinsam mit Siemens arbeiten wir im Rahmen des Projekts H2GoesRail am wasserstoffbetriebenen Zugverkehr. Für das Land Rheinland-Pfalz setzen wir künftig in der Pfalz 44 batteriebetriebene Züge ein. Die Vergabe dieses Netzes konnten wir im November 2021 für uns entscheiden.

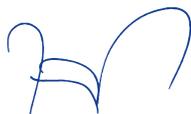
Über Innovationen hinaus hängt der Erfolg der Verkehrswende entscheidend von einer ausreichenden Finanzierung der Aufgabenträger ab. Dass die Regionalisierungsmittel steigen müssen, ist im Koalitionsvertrag bereits hinterlegt. Was als eine ausreichende Finanzierungsbasis für die Mobilitätswende betrachtet werden muss, hat die Unternehmensberatung Roland Berger im Auftrag des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen errechnet. Danach braucht der öffentliche Personennahverkehr (Schiene, Straße und Tram) im Jahr 2030 rund elf Milliarden Euro zusätzliche öffentliche Mittel für die nötigen Mehrleistungen zum Schutz des Klimas und der Umwelt.

Fast gleichauf mit dem Schienenpersonennahverkehr sieht das Gutachten dabei den Busverkehr, der künftig nicht nur als klassischer Linienverkehr, sondern vernetzt mit digitalbasierten On-Demand-Verkehren gedacht werden muss und gerade auf dem Land für eine bisher nicht gekannte Flexibilität und Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs sorgen kann. Wir verfolgen diesen Ansatz bereits jetzt. Vier wichtige Vorreiter, nämlich DB Regio Bus, ioki, CleverShuttle und der Bereich New Mobility, gehören zum DB-Konzern und werden ihre Zusammenarbeit noch weiter verzahnen. Die 2021 realisierten Projekte haben dabei erneut bestätigt, dass die Technologien und die Konzepte unmittelbar umsetzungsreif sind. Das zeigt: Die Mobilitätswende ist keine ferne Utopie. Es gibt bereits in vielen Bereichen Lösungen – und das Zieldatum 2030 für die Verdopplung der Verkehrsleistung ist nicht weit entfernt.

Deshalb kommt es jetzt darauf an, Ernst zu machen, die Einbußen der Pandemie aufzuholen und gemeinsam zu wachsen. Damit das möglichst schnell gelingt, müssen wir uns allerdings auch als Branche modernisieren sowie unsere regionale und funktionale Zersplitterung, unsere Rollenfestlegungen, Eitelkeiten und Eigenheiten zurückstellen. Ein starkes Signal dafür könnte ein bundesweit einheitliches Job-Ticket sein, wie es unter anderem bei unserem Branchentreff regiosignale im Oktober 2021 diskutiert wurde. An dessen Finanzierung könnten sich neben den Beschäftigten und Arbeitgebern auch der Bund, das Land sowie der Verbund oder Tarifgeber beteiligen. Zielgruppe wären 33,5 Millionen Erwerbstätige in Deutschland, die, wenn sie Pkw-Pendler:innen sind, massiv unter den steigenden Preisen für Kraftstoff und Ladestrom leiden. Ein solches Job-Ticket für alle würde einen starken Anreiz zum Umstieg auf den umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr darstellen und zugleich die Botschaft transportieren, dass die Mobilitätswende clever ist und sich für alle lohnt.

Ich bin überzeugt: Wenn wir als Branche zusammenstehen, wenn wir miteinander arbeiten und uns nicht gegenseitig bremsen, werden wir gemeinsam mit der und für die Politik in Bund und Ländern die Mobilitätswende meistern. Doch wir müssen starten und dürfen nicht zögern. Haben wir den Mut zu einem gemeinsamen Aufbruch!

Herzlichst Ihr



Dr. Jörg Sandvoß  
Vorstandsvorsitzender  
der DB Regio AG

# BERICHT DES AUFSICHTSRATS



**BERTHOLD HUBER** Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB Regio AG

## Sitzungen des Aufsichtsrats

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

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu sieben Sitzungen zusammen. In den Sitzungen wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Im Übrigen beriet der Präsidialausschuss über die personellen Angelegenheiten des Vorstands und setzte sich in der Sitzung am 11. Februar 2021 mit der Zielerreichung 2020 und in der Sitzung am 11. November 2021 mit den persönlichen Zielen der Vorstandsmitglieder für 2022 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 10. März 2021 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2020 befasst. Er wurde über die Struktur und Systematik des Vergütungssystems für Konzernführungskräfte, obere und leitende Führungskräfte im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) 2021 unterrichtet und behandelte Angelegenheiten des Vorstands.

In der außerordentlichen Sitzung am 16. April 2021 befasste sich der Aufsichtsrat erneut mit Angelegenheiten des Vorstands.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 9. Juni 2021 wurde der Aufsichtsrat ausführlich über die aktuelle Lage der DB Regio AG informiert.

Schwerpunkt der Sitzung am 9. September 2021 war erneut die Berichterstattung zur aktuellen Lage der DB Regio AG. Zudem befasste sich der Aufsichtsrat eingehend mit der Strategie DB Regio Bus.

In seiner Sitzung am 8. Dezember 2021 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung der DB Regio AG für das Geschäftsjahr 2022, die Investitions- und Projektplanung sowie die Veränderungen gegenüber der vorhergehenden Planung, die Mittelfristplanung 2022 bis 2026 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Regio AG zur Kenntnis genommen. Ferner bestellte der Aufsichtsrat Herrn Dr. Jörg Sandvoß mit Wirkung zum 1. Januar 2022 erneut zum Vorstandsvorsitzenden und Frau Ulrike Haber-Schilling mit Wirkung zum 1. August 2022 erneut zur Vorständin Personal der DB Regio AG.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2021 insbesondere mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Unternehmen. Er verfolgte das Infektionsgeschehen 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. Er ließ sich über die Nachfrageveränderungen im Pandemieverlauf und die Maßnahmen zur Rückgewinnung der Fahrgäste informieren. Er beschäftigte sich eingehend mit der Entwicklung der Fahrgelder und den coronabedingten Schäden und nahm die intensiven Bemühungen zur erfolgreichen Fortführung der Branchenlösung Nahverkehr zur Kenntnis.

Darüber hinaus ließ sich der Aufsichtsrat kontinuierlich über die laufenden Vergabeverfahren der Sparten Schiene und Bus und die Vergabebilanz unterrichten. Er verfolgte die Entwicklung der Pünktlichkeit und der Kundenzufriedenheit. Weiterer Arbeitsschwerpunkt war die Strategie Bus. Der Aufsichtsrat wurde fortlaufend über die Fortschritte bei deren Umsetzung informiert. Die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung wurden zur Kenntnis genommen.

## Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Regio AG zum 31. Dezember 2021 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 gem. dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 24. März 2022 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 2021 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 2021 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

## Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Herr Ralf Schweisel schied mit Ablauf des 31. Juli 2021 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. Oktober 2021 Herr Dr. Sebastian Stern nach.

Der Aufsichtsrat spricht Herrn Schweisel seinen Dank für seine engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeitenden sowie den Belegschaftsvertreter:innen der DB Regio AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2021 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2022

Für den Aufsichtsrat



Berthold Huber  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der DB Regio AG



## IdeenzugCity setzt neue Maßstäbe

Der IdeenzugCity stellt ein begehbares Modell einer S-Bahn der Zukunft vor und setzt Maßstäbe für den Bahnverkehr in Metropolregionen. Der IdeenzugCity zeigt Lösungen, mit denen Besteller und Bahnbetreiber im Nahverkehr Qualität und Kapazität deutlich erhöhen können. Es ist bereits das zweite aus Eigenmitteln finanzierte 1:1-Modell von DB Regio, das Innovationen für Besteller und Betreiber im Regionalverkehr erlebbar macht.

## ÜBERBLICK

### Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr

#### ANHALTENDE AUSWIRKUNGEN DER CORONA-PANDEMIE

Auch das Geschäftsjahr 2021 war für die DB Regio AG wesentlich geprägt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie. Die Zahl der im Schienenpersonennahverkehr beförderten Personen lag zu Jahresbeginn durch die behördlichen Maßnahmen, Empfehlungen zur Minimierung sozialer Kontakte, Einschränkungen für Handel und Dienstleistungen sowie eine allgemeine Mobilitätszurückhaltung deutlich unterhalb der jeweiligen Vorjahresmonate, die noch nicht durch Corona-Effekte beeinflusst waren.

Wie bereits im Vorjahr hielt die DB Regio AG in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern die Mobilität in Deutschland aufrecht.

Im Zuge des Fortschreitens der Impfkampagne zeigte sich ab März 2021 eine merkliche Erholung der Nachfrage im Personenverkehr.

Nach einem eher leichten Anstieg der Reisendenzahlen bis zum Frühjahr 2021 zeigte sich dann analog zu den sinkenden Infektionszahlen ein stärkerer Nachfrageschub. Unterstützend wurde, unter der Überschrift Corona Recovery, ein Portfolio mit einer Vielzahl an Maßnahmen rund um Produktqualität, Öffentlichkeitskampagnen und Fahrgastbetreuung auf den Weg gebracht. Die Maßnahmen beinhalteten u.a. die Teilnahme an der DB Corporate-Kampagne für Pendler:innen im Nahverkehr sowie an der Deutschland-Abo-Aktion des Verbands der Verkehrsunternehmen, die App DB Ausflug sowie neue Angebote für Fahrradfahrende (Fahrradhelfende, Fahrradportal). So setzte sich der aufsteigende Nachfrage-trend bis zum Oktober 2021 fort, das Vor-Corona-Niveau wurde aber noch nicht wieder erreicht.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie werden den Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) auch 2022 noch begleiten. Der DB-Konzern hält aber an den langfristigen Wachstumszielen für die Schiene und seinen eigenen Wachstumszielen im Sinne der Strategie Starke Schiene fest. Der Ausbau der Kapazitäten v.a. in der Infrastruktur wurde daher auch 2021 konsequent fortgesetzt.

Ab Ende November 2021 setzte das Geschäftsfeld DB Regio unter enormer Kraftanstrengung der Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr (KiN) und Kolleg:innen der DB Sicherheit die 3G-Regelung im Nahverkehr um. So wurden rund 50.000 Kontrollen täglich durchgeführt – neben den seit 2020 laufenden Hygienemaßnahmen ein weiterer Beitrag zum Schutz der Fahrgäste und des Bordpersonals. Dabei nicht mitgezählt sind die vielen freiwilligen Gesten der Fahrgäste, die unaufgefordert ihren digitalen Impfnachweis vorzeigten. Darüber hinaus engagierte sich das Geschäftsfeld DB Regio bei der DB-weiten Impfkampagne, im Rahmen derer Mitarbeitende in zehn Impfzentren deutschlandweit ihre Erst-, Zweit- oder ab Dezember 2021 auch ihre Boosterimpfung erhalten konnten. Im Zeitraum von Juni bis August 2021 bekamen in den zehn DB-eigenen Impfzentren mehr als 16.000 Mitarbeitende sowohl eine Erst- als auch eine Zweitimpfung. Die Verantwortung für den operativen Betrieb der zehn Impfzentren wurde über die einzelnen Geschäftsfelder des DB-Konzerns aufgeteilt, dabei übernahm das Geschäftsfeld DB Regio die Federführung für den Betrieb des Impfzentrums in Leipzig.

#### UMSETZUNG DER STAATLICHEN CORONA- UNTERSTÜTZUNGSMASSNAHMEN

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat mit der Bundesrepublik Deutschland (Bund) vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den DB-Konzern gemeinsam zu tragen. Der DB-Konzern plant, die Hälfte der Auswirkungen auf den Systemverbund Bahn durch eigene Gegensteuerungsmaßnahmen zu kompensieren. Der Bund hat zum partiellen Ausgleich von coronabedingten Schäden 2021 verschiedene Maßnahmen umgesetzt:

- Eine weitgehende Förderung der Trassenpreise (rückwirkend ab März 2020) im Schienenfern- und -güterverkehr (DB-Anteil: rund 2,1 Mrd. €).
- Den Entfall der geplanten Dividendenzahlung der DB AG für das Geschäftsjahr 2020 (650 Mio. €). Da die Dividendenzahlung entsprechend der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen in die Infrastruktur vorgesehen ist, wurde sie 2021 vollständig durch Bundesmittel (zusätzliche Investitionszuschüsse) ersetzt.
- Eine Schadenskompensation bei der DB Fernverkehr AG im Zuge des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 (550 Mio. €).

Weitere Unterstützungsmaßnahmen befinden sich noch in der Abstimmung mit der Europäischen Kommission (EU-Kommission) oder dem Bund.

Die unter maßgeblicher Beteiligung des Geschäftsfelds DB Regio schon 2020 begonnene Brancheninitiative unter Einbindung von Verbänden (Bus und Schiene), Aufgabenträgern, einzelnen Bundesländern sowie Eisenbahnverkehrsunternehmen konnte auch für 2021 die Fortführung der wirtschaftlichen Unterstützung des Nahverkehrssektors bewirken. Ende Juni 2021 beschloss Bundestag und Bundesrat die Fortführung der »Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Branchenlösung)« analog zu 2020 auch für 2021. Insgesamt soll die ÖPNV-Branchenlösung für zwei Jahre auf 7 Mrd. € aufgestockt und zu je 50% von Bund und Ländern finanziert werden.

Das Geschäftsfeld DB Regio hat 2021 Mittel aus der Branchenlösung für den Regionalverkehr in Deutschland erhalten (rund 0,5 Mrd. €).

## **STURMTIEF BERND FÜHRTE ZU SCHWEREN HOCHWASSERSCHÄDEN**

Das Sturmtief Bernd hat Mitte Juli 2021 insbesondere in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz durch mehrtägigen, extrem ergiebigen Dauerregen zu schweren Hochwassern geführt, die katastrophale Schäden in den betroffenen Regionen verursacht haben. Dazu gehören auch gravierende Schäden an der Schieneninfrastruktur des DB-Konzerns. Gleise, Weichen, Signaltechnik, Brücken, Bahnhöfe, Stellwerke und Fahrzeuge wurden stark beschädigt. Insgesamt waren rund 600 km Gleise sowie über 50 Brücken und Dutzende Stationen und Haltepunkte betroffen. Mit dem Bund wurde eine Sammelfinanzierungsvereinbarung zur Schadensbeseitigung abgeschlossen. Von den erheblichen Flutschäden konnten 2021 bereits rund 80% beseitigt werden. Der weitere Wiederaufbau der beschädigten Strecken und Anlagen läuft weiter.

Aufgrund des Sturmtiefs Bernd waren in der Sparte Regio Schiene teils erhebliche betriebliche Auswirkungen zu verzeichnen, wobei es zu Zugausfällen kam und die Pünktlichkeit massiv beeinträchtigt wurde. Aus dem Unwetter resultierten auch Schäden an Fahrzeugen. Die Fahrzeuge wurden insbesondere durch umgestürzte Bäume und Wassereinträge beschädigt, teilweise lag die Wasserlinie oberhalb des Fußbodens der Fahrzeuge. Auf einigen Strecken werden die Einschränkungen im Betrieb über das Jahr 2021 hinaus andauern.

## **TARIFRUNDE ABGESCHLOSSEN**

Mit der Einigung mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) Anfang Oktober 2021 ist die Tarifrunde 2020/2021 im DB-Konzern abgeschlossen worden, in deren Verlauf es auch zu Streiks durch die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) gekommen ist. Die Laufzeit bis Februar 2023 gibt Unternehmen und Kund:innen Planungssicherheit.

## **Wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr**

Das Berichtsjahr war für die DB Regio AG wie das Vorjahr herausfordernd. Das Betriebsergebnis blieb aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie im negativen Bereich und verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 42 Mio. € auf – 350 Mio. €. Es gab nahezu keine coronabedingten Einschränkungen mehr in der Betriebsleistung, diese wurde 2021 allerdings durch Streikmaßnahmen der GDL und Hochwasser beeinträchtigt. Die Sonderereignisse Corona, Streik und Hochwasser hatten einen sehr starken negativen Einfluss auf die Verkehrsleistung, die Fahrgastzahlen und infolgedessen auch auf Umsatz und Betriebsergebnis.

## **Angaben zur Gesellschaft**

Die DB Regio AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DBAG 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.

Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio werden durch das Vorstandsressort Personenverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo ist dem 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 sind dem Vorstandsressort Finanzen & Logistik zugeordnet.

Das Geschäftsfeld DB Regio besteht aus der DB Regio AG und weiteren eigenständigen Gesellschaften. In der Sparte Regio Schiene sind die Tochtergesellschaften S-Bahn Berlin GmbH, S-Bahn Hamburg GmbH, DB RegioNetz Verkehrs GmbH und Regionalverkehre Start Deutschland GmbH gebündelt.

Die Sparte Regio Bus besteht weiterhin aus 32 Busgesellschaften (im Vorjahr: ebenfalls 32 Busgesellschaften), von denen 25 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. Die Sparte Regio Bus besteht 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 Sparte Regio Schiene hat bereits Ende 2020 das Projekt Schlagkräftiger@DB Regio ins Leben gerufen, um mit einer deutschlandweiten Produktionsoffensive die DB Regio AG fit für die Zukunft zu machen. Ziel war es, eine höhere Leistungsfähigkeit mit höherer Standardisierung, klareren Prozessen und stärkerer Funktionalisierung zu erreichen. Im Zuge des Projekts wurde das Aufgabengebiet der zentralen Produktionseinheiten deutlich ausgeweitet. Sowohl der Flotten- als auch der Instandhaltungsbereich haben sich funktional aufgestellt und verantworten diese Stränge nun zentral über die gesamte DB Regio AG. Die damit verbundenen Organisationsänderungen wurden zum 1. Juli 2021 umgesetzt. Sie betreffen insbesondere die Werkstätten, die zu fünf Werkeverbänden aggregiert wurden. Eine stärkere standardisierte Struktur im Finanzbereich stellt darüber hinaus die kaufmännische Steuerungs- und Andockfähigkeit an die organisatorischen Veränderungen im Produktionsbereich sicher. Ebenso wurde die Aus- und Fortbildung für Triebfahrzeugführer:innen und Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr aus den Regionen herausgelöst und erfolgt fortan über fünf funktional aufgestellte und zentral angebundene Organisationseinheiten. Ziel der Maßnahme sind die weitere Professionalisierung der Qualifizierung und der damit verbundene Qualitäts- und Effizienzgewinn.

## WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Die DB Regio AG hielt per 31. Dezember 2021 unverändert direkte Anteile an 29 verbundenen und 18 assoziierten Gesellschaften. Davon wurden 2021 25 Beteiligungen an verbundenen Gesellschaften in der Sparte Regio Bus geführt (im Vorjahr: 24 verbundene Gesellschaften).

In den Sparten Regio Schiene und Regio Bus ergaben sich 2021 folgende Veränderungen:

Ein Abspaltungs- und Übernahmevertrag gem. § 123 Abs. 2 Nr. 1 Umwandlungsgesetz (UmwG) wurde zwischen der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm, (vormals DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH; RAB) als übertragendem Rechtsträger und der DB Regio AG als übernehmendem Rechtsträger abgeschlossen. Der auf den Bereich Schiene der RAB entfallende Teil des Vermögens wurde als Gesamtheit im Wege der Umwandlung durch Abspaltung zur Aufnahme auf die DB Regio AG übertragen. Die Abspaltung erfolgte rückwirkend zum 1. Januar 2021. Die Eintragung ins Handelsregister der DB Regio AG ist am 8. November 2021 erfolgt und mit Eintragung in das Handelsregister der RAB am 1. Dezember 2021 wirksam geworden. Der Bereich Bus der RAB wurde rückwirkend zum 1. Januar 2021 der Sparte Regio Bus zugeordnet.

Soweit die Effekte aus der Abspaltung der RAB-Sparte Schiene für das Verständnis der Veränderungen gegenüber dem Vorjahr relevant sind, werden diese Effekte im Lagebericht und im Anhang dargestellt.

Zusätzlich gab es bei der Sparte Regio Bus die Verschmelzung der Hanekamp Busreisen GmbH auf die Weser-Ems Busverkehr GmbH durch Übertragung ihres Vermögens als Ganzes mit wirtschaftlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2021. Die Verschmelzung ist rechtswirksam mit Eintragung im Handelsregister der Weser-Ems Busverkehr GmbH am 2. September 2021.

## ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Die Entsprechenserklärung i.S.d. Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) für das Jahr 2021 für die DB Regio AG ist im Corporate Governance Bericht der DBAG enthalten, der als Teil des Integrierten Berichts 2021 des DB-Konzerns veröffentlicht wird.

## 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 2021 eine Frau an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gem. Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter:innen und zehn Arbeitnehm-

denvertreter:innen sind. Die Anteilseignervertreter:innen werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2021 sechs Frauen an.

	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2024
	Ist	Ist	Ziel
<b>FRAUENANTEIL</b> <sup>1)</sup> / in %			
Vorstand	20,0	20,0	33,3
Aufsichtsrat	30,0	30,0	33,3
Erste Führungsebene	27,1	20,7	28,6
Zweite Führungsebene	27,4	24,0	36,7

<sup>1)</sup> Methodenänderung nach Organisationsstruktur mit rückwirkender Anpassung.

## RAHMENBEDINGUNGEN

### Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird insbesondere durch das konjunkturelle Umfeld in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Infolge der anhaltenden Auswirkungen der Corona-Pandemie war das Umfeld für den öffentlichen Personenverkehr auch 2021 sehr herausfordernd. Die Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie trafen insbesondere viele Dienstleistungsbranchen wie Hotellerie und Restaurants, aber auch den öffentlichen Personenverkehr.

Mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie waren für viele Menschen in Deutschland Unsicherheiten über die eigene Beschäftigungs- und Einkommenssituation verbunden.

Die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland war 2021 weiter von den Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. Sinkende Infektionszahlen und damit einhergehend umgesetzte Lockerungen von Maßnahmen zur Eindämmung der Auswirkungen der Corona-Pandemie führten zu einer deutlichen Erholung der Wirtschaftsleistung ab Juni 2021. Insbesondere der Dienstleistungssektor konnte sich im Sommer 2021 kräftig erholen. Der Wiederanstieg der Infektionszahlen im Laufe des vierten Quartals 2021 führte zu erneuten Beschränkungen bei konsumnahen Dienstleistungen sowie freiwilligen Kontaktreduzierungen, sodass die wirtschaftliche Erholung gebremst wurde. Das Bruttoinlandsprodukt stieg 2021 zwar, lag aber weiter unterhalb des Vor-Corona-Niveaus.

Im Jahresverlauf 2021 stabilisierte sich auch die Beschäftigungssituation. Viele Kurzarbeitende kehrten an die Arbeitsplätze zurück, und auch die Arbeitslosenquote sank leicht. Trotz der positiven Impulse stieg der private Konsum gegenüber dem Vorjahr nur sehr geringfügig. Neben den Auswirkungen der Corona-Pandemie ist hierfür auch der Anstieg der Verbraucherpreise verantwortlich, der höher ausfiel als die Zuwächse bei Löhnen und Gehältern. Besonders stark stiegen dabei die Preise für Energie und damit auch für Kraftstoffe.

Die Industrieproduktion in Deutschland verzeichnete 2021 zwar infolge von Basiseffekten insgesamt ein deutliches Wachstum, befand sich aber weiterhin unter dem Vor-Corona-Niveau und blieb auch hinter dem Wachstum in den meisten Staaten Europas zurück. Dämpfend wirkten insbesondere Lieferengpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen, die trotz guter Auftragslage die produzierende Industrie v.a. in der zweiten Jahreshälfte 2021 belasteten. Insbesondere die deutsche Automobilindustrie wurde vom Mangel an Halbleitern und elektronischen Bauteilen stark getroffen, wodurch die Produktion 2021 nach sehr starken Rückgängen im Vorjahr weiter sank.

Dagegen legten die Elektronikbranche und die Herstellung von Metallprodukten infolge einer hohen globalen Nachfrage stark zu. Dies führte zu ebenfalls kräftigen Produktionszuwächsen in der vorgelagerten Stahlindustrie, die den Rückgang des Vorjahres ausglich.

Trotz gestiegener Strom- und Gaspreise übertraf die chemische Industrie 2021 bei der Produktion das Vor-Corona-Niveau wieder, da sie von globalen Lieferkettenengpässen weniger stark betroffen war. Die Bauwirtschaft hingegen schrumpfte 2021 leicht, nachdem sie im Vorjahr noch geringfügig gewachsen war.

### Entwicklung auf den relevanten Märkten

#### SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND MIT SINKENDEM MARKANTEIL

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie hatten auch 2021 noch gravierende Auswirkungen auf den deutschen Personenverkehrsmarkt. Der Einbruch der Verkehrsnachfrage setzte sich infolge weiter bestehender Kontakt- und Reisebeschränkungen im ersten Quartal 2021 fort. Im Vergleich zum ersten Quartal 2020 ist dabei zu beachten, dass es erst ab März 2020 zu coronabedingten Einschränkungen kam. Im weiteren Jahresverlauf 2021 zeichnete sich eine schrittweise Erholung ab, die insgesamt zu einem deutlichen Wachstum des Personenverkehrsmarktes führte. Die Verkehrsleistung blieb jedoch deutlich hinter dem Vor-Corona-Niveau zurück.

Seit Ausbruch der Corona-Pandemie bevorzugen Menschen tendenziell Individualverkehre zulasten öffentlicher Verkehrsmittel. Mobilitätsanbieter verringerten ihr Angebot oder unterbrachen es zeitweise vollständig. Ausmaß und Dynamik der Entwicklung fielen daher in den einzelnen Marktsegmenten unterschiedlich aus:

- Der motorisierte Individualverkehr konnte 2021 nach einem deutlichen Vorjahresrückgang wieder merklich zulegen. Auf Langstrecken überstieg die Verkehrsleistung teilweise das Vor-Corona-Niveau deutlich. Der motorisierte Individualverkehr profitierte im Jahresverlauf 2021 anhaltend von infektionsschutzbedingten Präferenzen für Individualverkehre, auch wenn sich dieser Effekt abschwächte. Zudem wirkte der Trend zu Urlaub in Deutschland positiv.
- Der Schienenpersonenverkehr ging 2021 infolge der coronabedingt ausbleibenden Nachfrage nach Pendler-, Privat- und Geschäftsreisen weiter zurück. Zudem belasteten die Hochwasser insbesondere in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz im Juli 2021 sowie Unsicherheiten durch die Tarifaueinandersetzung mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im August und September 2021 die Entwicklung.
- Die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr verzeichnete spürbare Verluste durch coronabedingt ausgebliebene Pendler- und Privatfahrten. Die Entwicklung traf DB-konzerninterne und -externe Bahnen gleichermaßen, fiel aber regional unterschiedlich stark aus.
- Die Entwicklung im Schienenpersonenfernverkehr wurde geprägt durch eine coronabedingt deutlich schwächere Nachfrage nach Privat- und Geschäftsreisen im ersten Quartal 2021. Der entsprechende Vorjahreszeitraum war noch nicht vollständig durch die Corona-Pandemie beeinflusst und wies noch sehr starke Zuwächse auf. Zudem setzte FlixTrain sein Angebot bis in den Mai 2021 für mehrere Monate aus. Im Jahresverlauf 2021 erholte sich die Nachfrage infolge eines rückläufigen Infektionsgeschehens schrittweise, sodass insgesamt das schwache Vorjahresniveau erreicht wurde. Unterstützend wirkten Zugewinne aus dem Luft- und dem Buslinienfernverkehr sowie Angebotsausweitungen.

Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs insgesamt war in der Folge weiter rückläufig.

## DEUTLICHE PREISSTEIGERUNGEN AN DEN ENERGIEMÄRKTEN

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

Der Ölpreis hat 2021 auf Dollarbasis durch die Wiederbelebung der Weltwirtschaft und die hierdurch steigende Nachfrage bei gleichzeitig begrenzten Fördermengen um deutlich über 60% angezogen. Diese Entwicklung wurde für den Euro-Raum durch Währungskurseffekte teilweise kompensiert.

Die Kraftstoffpreise in Deutschland stiegen 2021 um rund 22%. Neben einem höheren Ölpreis wurde der Anstieg darüber hinaus durch die Einführung der CO<sub>2</sub>-Steuer sowie die Rücknahme der im zweiten Halbjahr 2020 umgesetzten temporären Mehrwertsteuerabsenkung zu Jahresbeginn 2021 getrieben.

Steigende Kraftstoffpreise stärken i. d. R. die Wettbewerbssituation der Eisenbahnen im Vergleich zum Personenkraftwagen (Pkw). Angesichts der Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie durch behördlich angeordnete Kontaktbeschränkungen sowie die Bevorzugung individueller Verkehrsmittel während der Pandemie war die Kraftstoffpreisentwicklung für die Verkehrsmittelwahl der Reisenden im Personenverkehr 2021 allerdings von untergeordneter Bedeutung.

Die Notierungen am Terminmarkt für Strom legten 2021 außerordentlich stark zu. Wesentliche Treiber waren höhere Preise für Emissionsberechtigungen (Zertifikate im Rahmen des europäischen Emissionshandelssystems) sowie für Erdgas. Im operativen Geschäft des DB-Konzerns wirkten unsere Sicherungsaktivitäten dämpfend.

## Leistungsentwicklung

Die Betriebsleistung der DB Regio AG lag v.a. aufgrund der Eingliederung des Bereichs Schiene der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)  **38** mit 353 Mio. Trassenkilometern (Trkm) um 16,4 Mio. Trkm bzw. 4,9% über dem Vorjahreswert.

Die Verkehrsleistung lag trotz der Eingliederung des Bereichs Schiene der RAB mit 16,8 Mrd. Personenkilometern (Pkm) um 1,5 Mrd. Pkm bzw. um 8,2% unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 18,3 Mrd. Pkm). Die Zahl der Reisenden blieb entsprechend im Berichtsjahr mit 776 Millionen Reisenden bzw. 5,3% unter dem Vorjahreswert. Die Rückgänge sind begründet durch Corona-Pandemie, Hochwasser und Streikmaßnahmen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL).

Die Verkehrsleistung der Töchter der DB Regio AG in der Sparte Regio Schiene lag mit 4,6 Mrd. Pkm um 23,3% unter dem Vorjahreswert. Die Zahl der Reisenden der Tochtergesellschaften der DB Regio AG reduzierte sich im Vorjahresvergleich um 16,1% auf 455 Millionen Reisende (im Vorjahr: 542 Millionen Reisende). Diese Abweichungen sind bedingt durch die Abspaltung der RAB sowie Einflüsse durch die Corona-Pandemie, Hochwasser und Streikmaßnahmen der GDL.

Die Verkehrsleistung der Sparte Regio Bus lag mit 4,5 Mrd. Pkm (im Vorjahr: 3,8 Mrd. Pkm, +18,4%) über dem Vorjahr. Die Zahl der Reisenden ist mit 419 Millionen Reisenden gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 363 Millionen Reisende) aufgrund von höherer Betriebsleistung um 56 Millionen Reisende bzw. 15,4% gestiegen. Auch hier liegt die Verbesserung an Teilen in der Integration des Busgeschäfts der RAB in die Sparte Regio Bus.

### ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen blieb aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie und hiermit in Zusammenhang stehender Maßnahmen hinter den Erwartungen zurück. Weiterhin haben die Streikmaßnahmen der GDL und das Hochwasser das Verkehrsaufkommen zusätzlich negativ beeinflusst.

## Politisches Umfeld

### KOALITIONSVERTRAG DER NEUEN BUNDESREGIERUNG STÄRKT DEN SCHIENENVERKEHR

Mit dem Koalitionsvertrag vom 24. November 2021 bekennen sich die Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD), Bündnis 90/Die Grünen (Grüne) und die Freie Demokratische Partei (FDP) zu einer leistungsstarken Schiene und zum integrierten DB-Konzern:

- Die neue Bundesregierung will bis 2030 den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf 25% erhöhen und die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr verdoppeln.
- Es soll erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investiert werden.
- Die Infrastruktureinheiten (DB Netz AG und DB Station & Service AG) sollen innerhalb des DB-Konzerns »zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt« werden.
- Die Finanzierungsmöglichkeiten des Infrastrukturbereichs des DB-Konzerns sollen gestärkt und verbessert werden.

- Zu weiteren wesentlichen Vorhaben für die Branche gehören die zügige Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr und des Deutschland-Takts, ein Programm »Schnelle Kapazitätserweiterung«, die Bündelung und Stärkung der Bahnhofsprogramme, die Digitalisierung von Fahrzeugen und Strecken, die beschleunigte Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung, die Stärkung des Einzelwagenverkehrs und des kombinierten Verkehrs, eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel sowie ein Ausbau- und Modernisierungspakt für den öffentlichen Personennahverkehr.
- Zur schnelleren Umsetzung will die Koalition eine Beschleunigungskommission Schiene einsetzen.

### KONJUNKTURPAKET DER BUNDESREGIERUNG

Im Juni 2020 verständigte sich die Bundesregierung auf umfassende Maßnahmen zum Thema »Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken«. Diese enthalten zahlreiche generelle Entlastungen für die deutsche Wirtschaft und setzten zugleich branchenspezifische Impulse in 2020 und 2021. In diesem Zusammenhang gab es 2021 insbesondere bei den coronabedingten Kompensationsmaßnahmen für den DB-Konzern Entwicklungen:

- Für den partiellen Schadensausgleich wurde im Nachtragshaushalt 2020 eine Stärkung des Eigenkapitals der DB AG i.H.v. 5 Mrd. € vorgesehen.
- Diese Summe wurde im Rahmen des Bundeshaushalts 2021 auf 2021 übertragen, weil die beihilferechtliche Abstimmung mit der EU-Kommission 2020 noch nicht abgeschlossen werden konnte.
- Auf Grundlage des fortgeschrittenen Verhandlungsstands mit der EU-Kommission wurden im Rahmen des im April 2021 vom Bundestag verabschiedeten Nachtragshaushalts 2021 die bisher als Eigenkapitalerhöhung vorgesehenen Mittel um knapp 3,1 Mrd. € abgesenkt und in gleicher Höhe umgeschichtet:
  - Die Bundesmittel zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes wurden als Ausgleich für den Entfall der Dividendenzahlung der DB AG für das Geschäftsjahr 2020 um 650 Mio. € erhöht.
  - Die Ausgaben zur Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr wurden um 600 Mio. € erhöht und weitere 27 Mio. € im Rahmen einer Verpflichtungsermächtigung für 2022 zur Abrechnung der Leistungen aus dem Dezember 2021 verankert. Für eine Förderung der Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr wurden ferner rund 1,8 Mrd. € im Bundeshaushalt eingestellt zuzüglich einer Verpflichtungsermächtigung für 2022 i.H.v. 279 Mio. € zur Abrechnung der Leistungen aus dem Dezember 2021 und Fortsetzung der Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr bis Mai 2022.

Die beihilferechtliche Abstimmung mit der EU-Kommission zur Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr und im Schienengüterverkehr rückwirkend zum März 2020 wurde 2021 abgeschlossen, ebenso die Schadenskompensation für den Schienenpersonenfernverkehr für den ersten Lockdown im Frühjahr 2020. Die entsprechenden Maßnahmen wurden 2021 umgesetzt. Die beihilferechtliche Abstimmung bezüglich der Schadenskompensation für den Schienengüterverkehr wurde auch abgeschlossen. Die Abstimmung mit der EU-Kommission zu weiteren Schadenskompensationen dauert an.

Mit dem Gesetz über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets erfolgte die zusätzliche, einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel 2020 um 2,5 Mrd. €, womit sich der Bund hälftig an der Branchenlösung beteiligte. Auch für 2021 hat der Bund eine hälftige Beteiligung an der Fortsetzung der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr i. H. v. 1 Mrd. € zugesagt, soweit die Länder wie für 2020 einen gleich hohen Finanzierungsbeitrag beisteuern. Die Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr soll auch 2022 fortgeführt werden.

### **ÄNDERUNG DES BUNDES-KLIMASCHUTZGESETZES UND KLIMASCHUTZ-SOFORTPROGRAMM**

Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) hat am 28. April 2021 einen Beschluss zum Klimaschutzgesetz veröffentlicht, der die Zulässigkeit der Fixierung von Treibhausgasminderungszielen und Emissionsobergrenzen bestätigt. Zugleich fordert er eine Schärfung der Ziele und eine Konkretisierung auch für die Zeit nach 2030. Der Gesetzgeber hat unter Beachtung dieser Vorgabe eine Änderung des Gesetzes beschlossen. Die Ziele zur nationalen Treibhausgasminderung für 2030 wurden von –55% auf –65% erhöht. Mit –88% wird erstmals ein konkretes Ziel für 2040 vorgegeben. Das Zieljahr für die Klimaneutralität Deutschlands wurde von 2050 auf 2045 vorgezogen. Für den Verkehrssektor reduziert sich die Jahreshöchstmenge der Treibhausgasemissionen in 2030 von bisher 95 auf 85 Mio. t CO<sub>2</sub>e. Die Emissionen im Verkehrssektor müssen dafür um mindestens 48% (zuvor: 42%) reduziert werden.

Begleitend zur Änderung des Klimaschutzgesetzes hat der Bund im Juni 2021 ein Sofortprogramm im Umfang von 8 Mrd. € bis 2025 beschlossen. Der Fokus liegt auf 2022 und 2023. Für die Schiene sind insgesamt 200 Mio. € für zusätzliche Digitalisierungsvorhaben vorgesehen. Diese Mittel stehen unter Vorbehalt der finalen Beschlussfassung des Bundeshaushalts 2022, die voraussichtlich Ende des zweiten Quartals 2022 erfolgt.

### **NATIONALE PLATTFORM ZUKUNFT DER MOBILITÄT LEGT ERGEBNISBERICHT FÜR DIE JAHRE 2018 BIS 2021 VOR**

In der vom Bund eingerichteten Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) ist der DB-Konzern im Lenkungs-kreis und in den Arbeitsgruppen Klimaschutz im Verkehr sowie Digitalisierung für den Mobilitätssektor vertreten. Die Arbeitsgruppe Klimaschutz im Verkehr hat im Juni 2021 einen Bericht dazu vorgelegt, wie sich die bereits getroffenen Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 im Verkehr weiter beschleunigen und ausbauen lassen. Den Maßnahmen zur Stärkung und weiteren Elektrifizierung der Schiene sowie des öffentlichen Verkehrs wird dabei eine tragende Rolle beigemessen. Im Rahmen anderer Arbeitsgruppen wurden vertiefende Ausarbeitungen u.a. zur Elektromobilität und Digitalisierung im Verkehr erstellt. Der DB-Konzern ist in diesem Kontext Projektbeteiligter des RealLab Hamburg, in dessen Rahmen die Gewinnung von Erkenntnissen zu den Voraussetzungen und Bedarfen intermodaler und autonomer Mobilität Gegenstand sind. Im Oktober 2021 hat die NPM einen Ergebnisbericht für die Jahre 2018 bis 2021 vorgelegt. Die Arbeit der NPM ist damit zunächst beendet.

### **MASTERPLAN SCHIENENVERKEHR UND DEUTSCHLAND-TAKT**

Als Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI; jetzt: Bundesministerium für Digitales und Verkehr [BMDV]) im Juni 2020 den Masterplan Schienenverkehr veröffentlicht, der von der Branche breit getragen wird. Die Umsetzung insgesamt sowie von wesentlichen Elementen wie dem Deutschland-Takt ist Gegenstand fortbestehender Gremien unter Leitung des Bundes und Beteiligung des DB-Konzerns.

Auf den jährlichen Schienengipfeln des Bundes werden der erreichte Stand und die anstehenden Herausforderungen öffentlich erörtert. Am 17. Mai 2021 fand der dritte Schienengipfel mit Fokus auf europäischen Verkehr statt. Zahlreiche EU-Staaten unterzeichneten einen Letter of Intent zum Trans-EuropExpress 2.0 für grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehre auf der Schiene. Dieser soll Teil eines vernetzten Europa-Takts werden.

Am 18. August 2021 hat das BMDV das positive Ergebnis der volkswirtschaftlichen Bewertung eines Maßnahmenbündels für den Deutschland-Takt verkündet. Danach sind rund 180 Maßnahmen in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgerückt. Damit verbunden ist die grundsätzliche Finanzierungsfähigkeit aus dem Bedarfsplanteil. Grundlage der Bewertung ist der durch unabhängige Gutachter des Bundes erstellte Zielfahrplan 2030+, zu dem im September 2021 der Abschlussbericht vorgelegt wurde.

## **NOVELLE DES EISENBAHNREGULIERUNGSRECHTS IN KRAFT GETRETEN**

Mit der am 18. Juni 2021 in Kraft getretenen Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes erfolgte eine Anpassung des nationalen Rechtsrahmens an Entwicklungen des Unionsrechts und wurden Grundlagen für neue Modelle der Kapazitätsvergabe und Fahrplanerstellung, u.a. für den Deutschland-Takt, geschaffen. Letztere werden im Rahmen einer nationalen Rechtsverordnung zur Durchführung von Pilotprojekten weiter ausgestaltet.

## **MOBILFUNKVERSORGUNG ENTLANG DER SCHIENENWEGE**

2021 stand die Umsetzung der Versorgungsaufgaben aus der 5G-Auktion 2019 im Fokus. Diese sehen u.a. eine bessere Versorgung entlang der Schienenwege vor. Die Eisenbahnen sind nach den Auktionsbedingungen zur Mitwirkung aufgefordert. Der DB-Konzern hat zur Erfüllung dieser Mitwirkungsobliegenheit das Projekt Masterplan Konnektivität Schiene initiiert. Im Austausch mit den Mobilfunkunternehmen werden im Projekt zentrale Mitwirkungsbedarfe offengelegt und Einigungen zum Abruf von Mitwirkungsleistungen getroffen. Auch die DB broadband GmbH zahlt mit ihrem weitreichenden Angebot von Glasfaserkapazitäten entlang der Schienenwege auf die Mitwirkung ein. Die mit Zustimmung des Bundesrates am 7. Mai 2021 verabschiedete Novelle des Telekommunikationsgesetzes trifft – im weitgehenden Gleichklang zu den Vorgängervorschriften – Regelungen zur Mitnutzung von Eisenbahninfrastruktur. Neu aufgenommen wurde das Ziel der Frequenzregulierung, entlang von Verkehrswegen eine unterbrechungsfreie Konnektivität bis möglichst 2026 zu gewährleisten. Ebenfalls wurden die Kompetenzen der Bundesnetzagentur (BNetzA) zur Durchsetzung der Versorgungsaufgaben erweitert.

## **NEUAUFLAGE DES EUROPÄISCHEN FÖRDERPROGRAMMS CONNECTING EUROPE FACILITY**

Am 15. Juli 2021 trat die neue Connecting-Europe-(CEF-)Verordnung (EU) 2021/1153 in Kraft. Bei der mit 33,7 Mrd. € ausgesetzten Fazilität für den Zeitraum 2021 bis 2027 handelt es sich um das wichtigste EU-Förderprogramm für die Schiene. Für den Verkehrssektor sind 25,8 Mrd. € vorgesehen, davon können 11,2 Mrd. € von Nicht-Kohäsionsländern wie Deutschland beantragt werden. Hieraus können Infrastrukturprojekte zum Ausbau von grenzüberschreitenden Verbindungen, Kapazitäts- und Leistungssteigerung bestehender Strecken und Schienenknoten, Anbindung von Güterterminals an das Trans-europäische Verkehrsnetz und Elektrifizierung von Strecken gefördert werden. Unterstützt werden außerdem Projekte

im Zusammenhang mit intelligenter und nachhaltiger Mobilität, wie z.B. das European Rail Traffic Management System, Innovationen beim Kapazitäts- oder Verkehrsmanagement oder zur Minderung von Schienengüterverkehrslärm. Darüber hinaus sind zusätzlich 1,7 Mrd. € für alle 27 Mitgliedsstaaten für Projekte für die zivile und militärische Mobilität («Dual Use») reserviert. Der erste Aufruf für die Beantragung von CEF-Fördermitteln wurde am 16. September 2021 veröffentlicht. Vonseiten des DB-Konzerns ist ein Gesamtportfolio von 19 Maßnahmen mit einem Umfang von rund 3,1 Mrd. € zur Antragstellung vorgesehen. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Fördersätze (zwischen 30% und 50%) ergibt sich daraus eine mögliche Fördersumme von bis zu rund 1,2 Mrd. €.

## **DEUTSCHER AUFBAU- UND RESILIENZPLAN GENEHMIGT**

Zur Bewältigung der Corona-Pandemie einigten sich die europäischen Institutionen neben dem mehrjährigen Finanzrahmen auch auf ein befristetes Instrument zur Krisenbewältigung i.H.v. 750 Mrd. € (Next Generation EU). Im Rahmen von Next Generation EU wurde eine Aufbau- und Resilienzfazilität eingerichtet, die Finanzhilfen i.H.v. insgesamt 312,5 Mrd. € an die Mitgliedsstaaten für Reformen und Investitionen zwischen 2021 und 2026 ermöglicht. Dafür müssen die Mitgliedsstaaten Aufbaupläne mit Projekten zur Bewertung an die EU-Kommission einreichen. Für den deutschen Aufbau- und Resilienzplan (DARP) erfolgte die Auswahl der Projekte unter der Maßgabe, dass die Deutschland zustehenden Mittel i.H.v. rund 25,6 Mrd. € für Vorhaben des Konjunktur- und Zukunftspakets eingesetzt werden. Für die Schiene sind Zuschüsse für Investitionen in digitale Stellwerkstechnik i.H.v. 500 Mio. € und zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr i.H.v. 227 Mio. € vorgesehen. Der Rat der EU hat den DARP am 13. Juli 2021 final gebilligt. Am 26. August 2021 wurden 2,3 Mrd. € als Vorfinanzierung an Deutschland ausgezahlt.

## **BNETZA GENEHMIGT TRASSENPREISE FÜR 2022**

Mit Beschluss vom 5. März 2021 hat die BNetzA die Entgelte für die Trassenpreise 2022 genehmigt. Die Trassenentgelte werden für den Fernverkehr um 3,8%, für den Güterverkehr um 0,5% und für den Nahverkehr um 1,8% steigen. Gem. dem Entgeltantrag war für den Fernverkehr im Vergleich zum Fahrplanjahr 2021 eine Entgelterhöhung von 4,6% und für den Güterverkehr eine Absenkung der Entgelte um 0,6% vorgesehen. Abweichend von der Beantragung ging die BNetzA von einer höheren Tragfähigkeit des Güterverkehrs aus und hat einen wesentlichen Eingangsparameter entsprechend angepasst. Im Ergebnis erfolgt eine Entgeltverschiebung zu Lasten des Güterverkehrs und zugunsten des Fernverkehrs. Der Entgeltgenehmigungsantrag für die Trassenentgelte der

Netzfahrplanperiode 2022/2023 wurde Anfang Oktober 2021 durch die DB Netz AG gestellt. Der Bescheid der BNetzA hierzu steht noch aus.

## **BNETZA ERÖFFNET FESTLEGUNGSVERFAHREN ZUM BAHNSTROMNETZZUGANG**

Das bereits 2019 von der BNetzA eingeleitete Festlegungsverfahren zur Weiterentwicklung der Geschäftsprozesse für den Zugang zum Bahnstromnetz steht vor dem Abschluss. Im April 2021 hatte die BNetzA ein überarbeitetes Dokument für die zukünftigen automatisierten Geschäftsprozesse zur öffentlichen Konsultation gestellt. Mit dem Festlegungsverfahren sollen Transparenz und Verbindlichkeit der Zugangsregeln, Datenformate und Kommunikationsfristen für alle Marktpartner (Stromlieferanten, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrzeughalter und DB Netze Energie GmbH) verbessert werden. Die BNetzA beabsichtigt hierbei, die Verantwortung der Halter der Eisenbahnfahrzeuge zu stärken. Um den Bahnstromnetzbetreiber fristgerecht mit verbindlichen Nutzungsdaten zu versorgen, sollen diese Informationen zukünftig durch die Halter der Fahrzeuge bereitgestellt werden. Hierdurch würden Qualität und Geschwindigkeit der Zugangsprozesse bis hin zur Abrechnung verbessert werden. In der Rolle des Bahnstromnetzbetreibers begrüßt die DB Netze Energie GmbH diese Weiterentwicklung. Nachdem die BNetzA zahlreiche Stellungnahmen ausgewertet hat, sollen die behördlich festgelegten Geschäftsprozesse voraussichtlich 2022 beschlossen werden. Dabei ist zum Aufbau der erforderlichen IT-Systeme durch alle beteiligten Marktpartner eine angemessene Übergangsfrist festzulegen.

## **BRANCHENINITIATIVE RUNDER TISCH KAPAZITÄT**

Das Geschäftsfeld DB Regio hat die Mitte 2019 von der DB Netz AG ins Leben gerufene Brancheninitiative Runder Tisch Kapazität auch in 2021 begleitet. Arbeitsgruppen behandeln drängende Themen und Lösungsansätze rund um das Spannungsfeld einer langfristigen Umsetzung von Verkehrskonzepten bei einer steigenden Nachfrage auf der Schiene und gleichzeitig steigendem Bauvolumen. So wurden u.a. die notwendigen Kapazitätsnutzungskonzepte und Modelle zur Trassenplanung und -vergabe behandelt und auch das Kapazitätsmanagement von Bahnhöfen und Maßnahmen zur Reisendenlenkung betrachtet. 2022 wird sich die Arbeit des Runden Tisches Kapazität auf die Markteinführung und Weiterentwicklung des neuen Kapazitätsnutzungskonzepts, Maßnahmen zur Verbesserung der Kapazitätsausnutzung sowie die Änderung der Nutzungsbedingungen in Planung und Umgang mit Baumaßnahmen fokussieren.

# **ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE**

## **Umsatzentwicklung**

Die Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen 2021 mit 5.906 Mio. € um 509 Mio. € über dem Vorjahreswert. Ursächlich hierfür waren höhere Bestellerentgelte sowie die Eingliederung des Bereichs Schiene der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)  38.

Die Fahrgelderlöse lagen mit 1.018 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.142 Mio. €; -10,9%). Zum einen ist das Fahrgeld 2021 durch die Eingliederung des Bereichs Schiene der RAB gestiegen, zum anderen gab es bei der S-Bahn München einen Wechsel von einem Nettovertrag zu einem Bruttovertrag, der bewirkt, dass die Fahrgelderlöse an den Besteller abgeführt werden. Im Gegenzug hat sich das Bestellerentgelt erhöht, woraus eine ergebnisneutrale Verschiebung innerhalb der Umsatzerlöse folgt. Auslastungsrisiko und -chance liegen bei Bruttoverträgen bei den Aufgabenträgern.

Die Bestellerentgelte lagen bei 4.640 Mio. € und um 645 Mio. € bzw. 16,1% deutlich über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 3.995 Mio. €). Wie beim Fahrgeld haben auch hier die beiden Effekte RAB und S-Bahn München einen wesentlichen Einfluss auf die Abweichung.

Insgesamt entfielen rund 78,6% des Umsatzes auf Bestellerentgelte und rund 17,2% auf Fahrgelderlöse. Rund 4,2% des Umsatzes sind sonstige Umsatzerlöse.

## **Ergebnisentwicklung**

Mit 5.912 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 514 Mio. € bzw. 9,5%. Hierzu trugen insbesondere der Anstieg der Bestellerentgelte und die Integration des Bereichs Schiene der RAB in die DB Regio AG bei. Aufgrund der andauernden Corona-Pandemie wurde das Umsatzwachstum durch den Anstieg bei den Bestellerentgelten teilweise durch Fahrgeldverluste verringert.

Im Vergleich zum Vorjahr wurden mit 511 Mio. € um 62 Mio. € geringere sonstige betriebliche Erträge erzielt. Ursachen waren im Wesentlichen die von Bund und Ländern erhaltenen Unterstützungsleistungen im Rahmen der Branchenlösung zur Kompensation der Corona-Schäden i.H.v. 354 Mio. € (im Vorjahr: 469 Mio. €). Gegenläufig wirkten v.a. höhere Inanspruchnahmen von Drohverlustrückstellungen.

Der Materialaufwand lag mit 4.243 Mio. € um 406 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 3.837 Mio. €). Neben der Eingliederung des Bereichs Schiene der RAB in die DB Regio AG gab es aufgrund normalisierter Betriebsleistung zusätzlich höhere Infrastrukturaufwendungen (im Vergleich

zum Vorjahr: +145 Mio. €). Darüber hinaus waren gestiegene Instandhaltungsaufwendungen sowie höhere Energiekosten durch einen Preisanstieg prägend.

Der Personalaufwand von 1.446 Mio. € stieg gegenüber Vorjahr um 89 Mio. € bzw. 6,6% (im Vorjahr: 1.357 Mio. €). Wesentliche Ursachen waren der Tarifeffekt und die Übernahme des Bereichs Schiene der RAB.

Mit 511 Mio. € lagen die Abschreibungen um 3 Mio. € bzw. 0,6% unter dem Vorjahreswert. Verantwortlich hierfür war die Reduzierung der Abschreibungen von Bestandsanlagen. Gegenläufig wirkten erhöhte Abschreibungen aus dem Zugang von Doppelstocktriebzügen sowie Investitionen in Werkstätten.

Mit 573 Mio. € erhöhte sich der sonstige betriebliche Aufwand um 2 Mio. € im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Geringeren Zuführungen zu den Drohverlustrückstellungen standen höhere konzerninterne Belastungen entgegen.

Das Betriebsergebnis sank um 42 Mio. € auf –350 Mio. € (im Vorjahr: –308 Mio. €).

Das Zinsergebnis verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 2 Mio. € bzw. 5,0% auf –38 Mio. €.

Das Beteiligungsergebnis war mit –152 Mio. € um 64 Mio. € besser als im Vorjahr. Dies lag im Wesentlichen an um 71 Mio. € geringeren Aufwendungen aus Verlustübernahme und um 21 Mio. € geringeren Abschreibungen auf Finanzanlagen bei einem gegenläufigen Effekt durch um 28 Mio. € niedrigere Erträge aus Gewinnabführungsverträgen.

Mit –540 Mio. € blieb das Ergebnis nach Steuern coronabedingt wie im Vorjahr negativ (im Vorjahr: –564 Mio. €, +4,3%). Es wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der DB AG übernommen.

## ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Die Entwicklung der DB Regio AG im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2020 abgegebenen Prognose für die Entwicklung von Umsatz und Ergebnis im Geschäftsjahr 2021.

## 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

AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN / in Mio. €	2021 <sup>1)</sup>	2020	Veränderung in %
Umsatz	1.441	1.690	-14,7
Ergebnis nach Steuern	21	29	-27,6
Brutto-Investitionen	204	301	-32,2
Mitarbeitende in VZP <sup>2)</sup> per 31.12.	5.727	6.779	-15,5

<sup>1)</sup> Ohne Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) 併合38; Vorjahreswerte nur bedingt vergleichbar.

<sup>2)</sup> Vollzeitpersonen.

Die Umsatzerlöse der Töchter der Sparte Regio Schiene lagen mit 1.441 Mio. € um 249 Mio. € bzw. 14,7% unter dem Vorjahreswert, diese Minderung ist größtenteils durch die Abspaltung der Sparte Schiene der RAB auf die DB Regio AG und die Zuordnung der Sparte Bus der RAB zu DB Regio Bus begründet.

Das Ergebnis nach Steuern lag mit 21 Mio. € um 8 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 29 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen der Tochtergesellschaften lagen im Berichtsjahr bei 204 Mio. € und damit um 97 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Schwerpunkt der Investitionen war die Beschaffung von Triebwagen der Baureihe (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. Die Zuschüsse lagen mit 10 Mio. € um 9 Mio. € über dem Vorjahreswert. Schwerpunkt der Förderung waren Zuschüsse i.H.v. 7 Mio. € für die Ausrüstung der BR 480 der S-Bahn Berlin mit einem Zugbeeinflussungssystem. Die Netto-Investitionen i.H.v. 194 Mio. € lagen somit um 106 Mio. € unter dem Vorjahreswert.

Die Anzahl der Mitarbeitenden betrug zum Jahresende 5.727 und verringerte sich damit um 1.052 Mitarbeitende bzw. 15,5% gegenüber dem Vorjahresendwert (per 31. Dezember 2020: 6.779 Mitarbeitende). Wesentliche Ursache ist die Übertragung der Mitarbeitenden der RAB zur DB Regio AG bzw. zur Sparte Regio Bus.

## TOCHTERGESELLSCHAFTEN DER SPARTE REGIO BUS

AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN / in Mio. €	2021 <sup>1)</sup>	2020	Veränderung in %
Umsatz	1.297	1.155	+12,3
Ergebnis nach Steuern	-163	-214	+23,8
Brutto-Investitionen	131	110	+19,1
Mitarbeitende in VZP <sup>2)</sup> per 31.12.	9.281	8.772	+5,8

<sup>1)</sup> Inkl. RAB-Sparte Bus; Vorjahreswerte nur bedingt vergleichbar.

<sup>2)</sup> Vollzeitpersonen.

Die Umsatzerlöse der Töchter der Sparte Regio Bus lagen mit 1.297 Mio. € um 142 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.155 Mio. €).

Das Ergebnis nach Steuern lag mit –163 Mio. € um 51 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: –214 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen, überwiegend in Kraftomnibusse, lagen mit 131 Mio. € über dem Vorjahresniveau.

Die Zahl der Mitarbeitenden per 31. Dezember 2021 betrug 9.281 Mitarbeitende (per 31. Dezember 2020: 8.772 Mitarbeitende). Der Anstieg ist im Wesentlichen bedingt durch die Zuordnung des Bus-Teils der RAB zur Sparte Regio Bus.

## Finanzlage

Durch die Einbindung in den DB-Konzern kann die DB Regio AG die Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns nutzen. Das Finanzmanagementsystem des DB-Konzerns ist im Konzern-Lagebericht des DB-Konzerns ausführlich beschrieben.

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

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. S&P und Moody's haben im Berichtsjahr keine Veränderungen der Rating-Einschätzungen und der Ausblicke der DB AG vorgenommen. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind online verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Regio AG per 31. Dezember 2021 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien i.H.v. 500 Mio. €. Diese waren per 31. Dezember 2021 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 2021 differenziert entwickelt. Aus der Abspaltung des Bereichs Schiene der RAB wurden langfristige und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten i.H.v. 30 Mio. € übernommen. Insgesamt wurden kurzfristige Finanzverbindlichkeiten i.H.v. 207 Mio. € getilgt. Im Geschäftsjahr 2022 stehen ebenfalls Tilgungen i.H.v. 207 Mio. € an. Durch die Verschiebung der Tilgungen nach 2022 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 2021 343 Mio. € und lag damit um 520 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Dies resultierte im Wesentlichen aus einer um 94 Mio. € niedrigeren Erhöhung (im Vorjahr: eine um 434 Mio. € höhere Zunahme) der übrigen Rückstellungen, einer um 117 Mio. € geringeren Zunahme (im Vorjahr: ein um 102 Mio. € höherer Anstieg) u.a. der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie aus einem Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – vornehmlich gegenüber Fahrzeugherstellern – i.H.v. 156 Mio. € (im Vorjahr: eine Zunahme i.H.v. 429 Mio. €).

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 294 Mio. € auf 666 Mio. €. Im Berichtsjahr erfolgten Brutto-Investitionen in Sachanlagen i.H.v. 217 Mio. € (im Vorjahr: 250 Mio. €). Unter Berücksichtigung der Verringerung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern und der Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinbehalten i.H.v. 85 Mio. € (im Vorjahr: 89 Mio. €) führte dies zu um 37 Mio. € niedrigeren Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen als im Vorjahr. Gegenläufig wirkten sich eine Einzahlung von 50 Mio. € in die Kapitalrücklage der S-Bahn Hamburg GmbH sowie eine um 57 Mio. € höhere Zunahme der Forderungen aus Cashpooling aus. Ebenso stiegen die Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen um 168 Mio. €.

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr per saldo um 814 Mio. € auf 323 Mio. €. Dies resultiert im Wesentlichen aus dem Mittelzufluss aufgrund der Verlustübernahme des Vorjahres durch die DB AG von 564 Mio. €, während im Vorjahr noch ein Mittelabfluss aus der Gewinnabführung für das Jahr 2019 an die DB AG von 320 Mio. € zu verzeichnen war. Ein gegenläufiger Effekt ergibt sich daraus, dass im Berichtsjahr kein zinsloses langfristiges Darlehen (im Vorjahr: i.H.v. 65 Mio. €) aufgenommen wurde.

## Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagevermögen der DB Regio AG lagen im Berichtsjahr bei 217 Mio. € (im Vorjahr: 250 Mio. €). Von den Brutto-Investitionen entfielen rund 82 % auf Fahrzeuge und knapp 18 % auf Werkstätten und sonstige Investitionen.

Ein Investitionsschwerpunkt bei den Fahrzeugen lag in der Beschaffung von sechs Zuggarnituren für das Teilnetz Ringzug West zum Einsatz auf der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München mit Investitionen i.H.v. 70 Mio. €.

Weiterhin erfolgten Investitionen in das Redesign von Fahrzeugen. Ein Schwerpunkt ist hier das Redesign von 56 Elektrotriebwagen der Baureihe 423 für den Übergangsvertrag S-Bahn München mit einem Investitionsvolumen i.H.v. 62 Mio. €.

Im Bereich der Werkstätten wurden im Berichtsjahr rund 30 Mio. € investiert. Schwerpunkte waren hier die Anpassung der Werkstätten in Freiburg, München und Ludwigshafen.

Nach Abzug der erhaltenen Investitionszuschüsse (1 Mio. €), ergaben sich Netto-Investitionen in das Sachanlagevermögen i.H.v. 216 Mio. €, die um 29 Mio. € unter dem Vorjahreswert lagen (im Vorjahr: 245 Mio. €).

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2021 auf 911 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 651 Mio. €). Die wesentliche Ursache für diese Erhöhung ist die Bestellung von 44 batterieelektrischen Fahrzeugen für das Pfalznetz.

## FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen in das Sachanlagevermögen von 217 Mio. €, unter Berücksichtigung der Verrechnung der Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern und der Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinhalten von 85 Mio. €, ein Kapitalbedarf i.H.v. 302 Mio. € (im Vorjahr: 339 Mio. €), der aus dem Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit gedeckt werden konnte. Auch für künftige Investitionen wird von einer weitgehend unveränderten Finanzierungsstruktur ausgegangen.

## Bilanzstruktur

BILANZSTRUKTUR / in % der Bilanzsumme	31.12.2021	31.12.2020
<b>AKTIVA</b>		
Anlagevermögen	68,1	71,1
Umlaufvermögen	31,9	28,8
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,1
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>PASSIVA</b>		
Eigenkapital	23,9	24,1
Rückstellungen	29,6	24,1
Verbindlichkeiten	43,6	49,2
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	25,0	27,5
Rechnungsabgrenzungsposten	2,9	2,6
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Bilanzsumme in Mio. €</b>	<b>7.679</b>	<b>7.638</b>

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2021 um 0,5% bzw. 41 Mio. € auf 7.679 Mio. € erhöht.

Das Anlagevermögen hat sich per 31. Dezember 2021 um 3,9% bzw. 211 Mio. € auf 5.223 Mio. € verringert. Dies resultierte v.a. daraus, dass – bei Abgängen zu Restbuchwerten von 8 Mio. € – die Netto-Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen i.H.v. 230 Mio. €, der Zugang im Bereich des Finanzanlagevermögens aus der Einzahlung in die Kapitalrücklage der S-Bahn Hamburg GmbH i.H.v. 50 Mio. € sowie der Nettozugang im Anlagevermögen aus der Abspaltung des Bereichs Schiene der RAB i.H.v. 38 Mio. € unter der Summe der Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen (511 Mio. €) und auf Finanzanlagen (10 Mio. €) lagen. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist um 3,0 Prozentpunkte auf 68,1% gesunken (per 31. Dezember 2020: 71,1%).

Gegenläufig hat sich das Umlaufvermögen um 11,5% bzw. 253 Mio. € auf 2.455 Mio. € erhöht. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ist somit um 3,1 Prozentpunkte auf 31,9% gestiegen (per 31. Dezember 2020: 28,8%). Im Wesentlichen resultierte diese Veränderung aus der Erhöhung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 165 Mio. €.

Das Eigenkapital lag per 31. Dezember 2021 mit 1.838 Mio. € unverändert auf Vorjahresniveau. Durch die leicht gestiegene Bilanzsumme verringerte sich die Eigenkapitalquote um 0,2 Prozentpunkte auf 23,9%.

Die Rückstellungen lagen mit 2.271 Mio. € um 429 Mio. € bzw. 23,3% über dem Vorjahresendwert.

Die Verbindlichkeiten hatten per 31. Dezember 2021 einen Anteil von 43,6% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2020: 49,2%) und lagen mit 3.350 Mio. € um 408 Mio. € unter dem Vorjahresendwert. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten i.H.v. 1.923 Mio. € resultierten aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Im Berichtsjahr wurden 207 Mio. € planmäßig getilgt. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme hat sich von 27,5% auf 25,0% verringert.

Die langfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten haben einen Anteil an der Bilanzsumme von 27,8% (per 31. Dezember 2020: 35,5%), die kurzfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Abgrenzungsposten von 48,3% (per 31. Dezember 2020: 40,4%).

Das Anlagevermögen ist zu 76,0% (per 31. Dezember 2020: 83,7%) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital gedeckt.

# NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

## Qualität

### PÜNKTLICHKEITSENTWICKLUNG UNTER DRUCK

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland lag 2021 unter dem hohen Niveau des Vorjahres. Hauptgrund ist der Wegfall des kapazitätsentlastenden und damit pünktlichkeitssteigernden Corona-Sondereffekts.

- Positive Effekte resultierten aus einer weiteren Reduktion der primären Störungen durch Verbesserung der Anlagenverfügbarkeit.
- Große strukturelle und extern bedingte Herausforderungen haben die Pünktlichkeit gegenläufig stark belastet. Strukturell führte das starke Verkehrswachstum v.a. in den bereits vorhandenen Engpässen (Top-Verkehrsknoten und -Strecken) in Verbindung mit einer Ausweitung des Bauvolumens in diesen Bereichen zu angespannten Kapazitätssituationen. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, wurden Maßnahmen beschlossen, die zu einer Qualitätssteigerung in den kommenden Jahren beitragen soll.
- Eine Vielzahl externer Sonderereignisse hat zudem zu vorübergehenden Pünktlichkeitseinbrüchen im Jahresverlauf 2021 geführt: der massive Wintereinbruch im Februar, hohe Temperaturen im Juni, die schweren Hochwasser im Juli sowie das Sturmtief Hendrik/Ignatz im Oktober.
- Ebenfalls negativ wirkten die Streikmaßnahmen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL).

### Lagezentren zur Steuerung von Pünktlichkeit und Baumaßnahmen

- **Lagezentrum Bau im DB-Konzern:** 2021 wurden kaskadierende Performance-Dialoge eingeführt, die eine durchgängige Steuerung u.a. der baubetrieblichen Einschränkungen der Infrastruktur monitoren und hierüber eine bereichs- und ebenenübergreifende Steuerung ermöglichen. Das wieder gestiegene Verkehrsaufkommen in Verbindung mit drohenden Versorgungs- und fahrplanerischen Engpässen sowie teilweise massive Unwetterereignisse stellten hohe Anforderungen an die Baudurchführung in 2021 dar. Über vorausschauende Optimierung etwa der erforderlichen Sperrzeitstunden oder frühzeitige Identifikation kritischer Konstellationen mittels Analyse der Gleiskilometersperrstunden greift das Lagezentrum Bau und Baubetriebstechnologie nunmehr frühzeitiger in eine

gesamthafte Optimierung des Baugeschehens ein. Gemeinsame regionale und zentrale Anstrengungen haben dazu beigetragen, dass die Einhaltung der Jahresziele der baubetrieblichen Einschränkungen im vertakteten Schienenpersonennahverkehr trotz zusätzlicher infrastruktureller Sonderprogramme wie des Schnellläuferprogramms digitale Schiene, des Glasfaserausbaus und des Oberbauprogramms 2021 eingehalten werden konnte.

- **Lagezentrum Pünktlichkeit im DB-Konzern:** Zu den Kernaufgaben gehören die Analyse unterjähriger Pünktlichkeitszielabweichungen, 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 Risiko Radar Bau. Das Frühwarnsystem wurde 2021 um den Schienengüterverkehr erweitert. Konkrete Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Pünktlichkeit wurden abgeleitet und initiiert. Dazu gehört u.a. die Entwicklung einer Vier-Monats-Bauvorschau für den Rail Freight Corridor 1. Die wirksame Umsetzung der Maßnahmen wurde in mehreren unterjährigen Workshops überwacht und diskutiert.

### Optimierung der S-Bahn-Systeme

Auf die S-Bahnen der großen Metropolen kommt eine Schlüsselrolle in Deutschlands Verkehrswende zu. Sie werden in den nächsten Jahren ein signifikantes Wachstum zu meistern haben – bei gleichzeitiger Qualitätssteigerung. Insbesondere sollen die Pünktlichkeit in den nächsten fünf Jahren deutlich gesteigert und zugleich Zugausfälle verringert werden. Hierfür wurde im DB-Konzern das Programm Starke S-Bahn mit dem Ziel gestartet, die Voraussetzungen für hochperformante S-Bahn-Systeme zu entwickeln und umzusetzen. Dabei werden lokal erfolgreiche Ansätze, wie z.B. die Verhinderung von Gleisübertritten durch das Aufstellen von Zäunen bei der S-Bahn München, als Standards für die Metropolen umgesetzt. Im Fokus des Programms Starke S-Bahn stehen die Kernressourcen der S-Bahn-Systeme, insbesondere die Fahrwege, die Bahnsteige, die Fahrzeuge, die Systemtechnologien und nicht zuletzt die Mitarbeitenden. Damit die Betriebsqualität verbessert werden kann, sollen die Kernprozesse der Bahnproduktion, v.a. die Planung und Steuerung, die Durchführung und die Instandhaltung, gestärkt werden. Hier fließen auch die Erfahrungen, die 2020 gesammelt wurden und zu einer Steigerung der Pünktlichkeit beigetragen haben, mit ein.

So werden z.B. Erkenntnisse aus der reduzierten Reisenden- zahl genutzt, um Maßnahmen für die Zeit nach der Corona- Pandemie abzuleiten, wie z.B. die Anpassung der Bahnsteig- gestaltung, Fahrplananpassungen und Infrastrukturver- besserungen. Diese Aktivitäten unterstützen dabei, dass die Pünktlichkeitsziele für die S-Bahnen erreicht werden.

### **Pünktlichkeit im Geschäftsfeld DB Regio**

Die Pünktlichkeit in der Sparte Regio Schiene konnte in 2021 den Wert aus dem durch ausgeprägte Corona-Effekte (ins- besondere niedrigere Auslastung des Schienennetzes) be- einflussten Jahr 2020 nicht erreichen. Dennoch war die Pünkt- lichkeit insgesamt besser als im Jahr 2018 und auf dem Niveau von 2019.

Im ersten Halbjahr 2021 verlief die Pünktlichkeit – mit Ausnahme des Wintereinbruchs – deutlich über dem Durch- schnitt der letzten Vor-Corona-Jahre. Mit Beginn des Sommers stieg die Bauaktivität deutlich an und führte zu erheblichen Kapazitätsengpässen im Netz. Erschwerend kamen viele, teils hitzebedingte, Anlagenstörungen hinzu. Hervorzuheben ist auch die Flutkatastrophe im Ahrtal, die die Pünktlichkeit insbesondere in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz beeinträchtigt hat. Weitere Faktoren mit negativer Auswir- kung waren die niedrige Pünktlichkeit im Fernverkehr, die Ausweitung von Expresstrassen im Schienengüterverkehr sowie die Streikmaßnahmen der GDL. Aus diesen Gründen sank die Pünktlichkeit in der zweiten Jahreshälfte 2021 deut- lich. Insgesamt hat die konsequente Pünktlichkeitsarbeit im Geschäftsfeld DB Regio mit regionalen Einzelmaßnahmen trotz der vielen Einschlüge Wirkung gezeigt.

Bei der Sparte Regio Bus verblieb die Pünktlichkeit auf relativ hohem Niveau.

### **KUNDENZUFRIEDENHEIT**

Die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste mit der Sparte Regio Schiene ist im Vergleich zum Vorjahr nochmals gestiegen. Der Zufriedenheitsindex (ZI) für die Sparte Regio Schiene insgesamt lag im Berichtsjahr bei 72 ZI-Punkten. Sowohl die Regionalverkehre (ZI: 73; +1 ZI-Punkte) als auch die S-Bah- nen (ZI: 70; +3 ZI-Punkte) konnten sich im Vergleich zum Vorjahr erneut verbessern. Noch höher fiel die Zufriedenheit mit der letzten Fahrt aus, hier konnte die Sparte Regio Schiene gesamthaft den Wert von 79 ZI-Punkten (Regionalverkehre sowie S-Bahnen) halten. Insbesondere bei der Zufriedenheit mit der letzten Fahrt schlugen sich die signifikanten Verbes- serungen in allen Leistungsdimensionen nieder. Die laufenden Qualitätsmaßnahmen sowie Modernisierungsprogramme

zeigen Erfolge bei der Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Pünktlichkeit sowie einer höheren Qualität der Reisenden- information sowie der Fahrzeuge. Dennoch ist auch bei der Kundenzufriedenheit 2021 ein pandemiebedingt besonderes Jahr gewesen.

Die Kundenzufriedenheit der Sparte Regio Bus lag für die aktuelle Fahrt bei 78 ZI-Punkten (im Vorjahr: 77 ZI-Punkte) und die Zufriedenheit mit den Busgesellschaften bei 75 ZI- Punkten (im Vorjahr: 71 ZI-Punkte). Damit konnten die Werte aus dem Jahr 2020 sogar leicht verbessert werden. Eine Stei- gerung der Bewertung ist u.a. bei den Punkten Fahrkarten- angebote, Haltestellen und Fahrzeuge zu verzeichnen.

### **Mitarbeitende**

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewähr- leisten, rechnen wir die Zahl der Mitarbeitenden im DB-Kon- zern in Vollzeitpersonen (VZP) um. Teilzeitbeschäftigte Mit- arbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

Per 31. Dezember 2021 beschäftigte die DB Regio AG 22.212 Mitarbeitende und damit 712 Mitarbeitende mehr als am Vorjahresende (+3,3%; per 31. Dezember 2020: 21.500 Mit- arbeitende). Darin enthalten ist ein Zuwachs von 782 Mit- arbeitenden per 31. Dezember 2021 durch die [Eingliederung des Bereichs Schiene der Regionalverkehr Alb Bodensee GmbH \(RAB\)](#)  38 in die DB Regio AG. Im Produktionsprozess waren 80,8% der Mitarbeitenden tätig, darunter 9.949 Triebfahrzeugführer:in- nen, 4.219 Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr und Prüfer: innen sowie 3.215 Mitarbeitende in den Werkstätten. Am Jahresende waren 1.510 Auszubildende beschäftigt. Der Perso- nalbestand betrug im Jahresdurchschnitt 22.409 Mitarbeitende (im Vorjahr: 21.569 Mitarbeitende).

### **ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG / TARIFVERHANDLUNGEN**

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundes- verkehrsminister, der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), dem Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeberverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister das Bündnis für unsere Bahn unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund hat sich der DB-Konzern im September 2020 mit der EVG auf ein um- fassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen in 2022 und einer Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu relevanten Zukunftsthemen. Nach weiteren Verhand- lungen verständigte sich der DB-Konzern mit der EVG im Oktober 2021 auf zusätzliche tarifvertragliche Regelungen, die die Vereinbarungen zum Bündnis für unsere Bahn ergänzen:

- Die Mitarbeitenden erhalten 600 € in 2021 und weitere 500 € im März 2022 als Corona-Prämie. Für die Themen Zulagen, Ausbildung sowie Wohnen und Mobilität wurden Lösungen gefunden. So wurden z.B. zusätzliche Mittel für die Mobilität der Mitarbeitenden bereitgestellt.
- Die Regelungen kommen in den Betrieben des DB-Konzerns zur Anwendung, in denen die EVG entsprechend dem Tarifeinheitsgesetz die Mehrheit der Mitarbeitenden organisiert.
- Dort gelten auch weiterhin die Tarifverträge, die DB-Konzern und EVG im September 2020 geschlossen haben. Neben einer Entgelterhöhung von 1,5 % zum 1. Januar 2022 beinhalten diese auch einen erweiterten Kündigungsschutz für die Mitarbeitenden. Die Verträge haben eine Gesamtlaufzeit von 24 Monaten bis Februar 2023.

Nach mehreren Verhandlungsrunden hat sich der DB-Konzern zudem mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im September 2021 auf einen Tarifabschluss verständigt:

- Die Entgelte steigen zum 1. Dezember 2021 um 1,5 % und um weitere 1,8 % zum 1. März 2023. Insgesamt wurde eine Laufzeit von 32 Monaten von März 2021 bis Oktober 2023 vereinbart.
- Die Mitarbeitenden erhalten zum 1. Dezember 2021 eine Corona-Prämie, die je nach Entgeltgruppe 600 €, 400 € bzw. 300 € beträgt. Für den 1. März 2022 wurde eine zweite Corona-Prämie i.H.v. 400 € vereinbart.
- DB-Konzern und GDL haben Tarifverträge für das Zugpersonal und erstmals auch für Mitarbeitende in den Werkstätten und der Verwaltung bei den sechs Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Fernverkehr AG, DB Cargo AG, DB Regio AG, DB RegioNetz Verkehrs GmbH, S-Bahn Berlin GmbH und S-Bahn Hamburg GmbH geschlossen.
- DB-Konzern und GDL stimmen darin überein, dass das Tarifeinheitsgesetz im DB-Konzern Grundlage für die Anwendung der Tarifverträge ist. Danach kommt in solchen Betrieben, in denen sich unterschiedliche Tarifverträge in ihrem Geltungsbereich überschneiden, der Tarifvertrag derjenigen Gewerkschaft zur Anwendung, die in dem jeweiligen Betrieb die meisten in einem Arbeitsverhältnis stehenden Mitgliedern organisiert (Mehrheitstarifvertrag).
- Die Abschlüsse berücksichtigen die Interessen der Reisenden, der Mitarbeitenden und des DB-Konzerns gleichermaßen: So enthalten sie u.a. einen Lohnabschluss, der die Corona-Schäden berücksichtigt und das Engagement der Mitarbeitenden des DB-Konzerns insbesondere während der Corona-Pandemie würdigt.

## MASSNAHMEN IM BEREICH SOZIALES

Trotz des Pandemiegeschehens rekrutierte die Sparte Regio Schiene in Zusammenarbeit mit der zentralen Rekrutierungsorganisation des DB-Konzerns 2.128 neue Mitarbeitende – darunter 981 zusätzliche Triebfahrzeugführer:innen, die im Anschluss vornehmlich durch die Funktionsausbildung qualifiziert wurden. Zudem bietet das Geschäftsfeld DB Regio eine eigene mehrjährige berufliche Erstausbildung an, die in der Sparte Regio Schiene 2021 von 566 neuen Auszubildenden begonnen wurde – davon 291 mit dem Ausbildungsberuf Triebfahrzeugführer:in. 125 Auszubildende haben im Berichtsjahr ihre berufliche Erstausbildung als Triebfahrzeugführer:in abgeschlossen und wurden anschließend in eine Festanstellung übernommen. Für die Sparte Regio Bus wurden im Berichtsjahr 1.524 Mitarbeitende extern eingestellt, darunter 1.283 Busfahrer:innen.

Auch die in der Vergangenheit gestarteten Maßnahmen zum Schutz der Mitarbeitenden vor Übergriffen wurden in 2021 weitergeführt. Insgesamt haben 2021 mehr als 2.300 Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr an der in 2020 eingeführten Deeskalationsfortbildung teilgenommen.

Die ebenfalls bereits in 2020 pilotierte Triebfahrzeugführer:innen-Akademie zur geschäftsfeldübergreifenden Ausbildung von Triebfahrzeugführer:innen wurde in 2021 verstetigt und ausgebaut. Gemischte Teilnehmendenklassen der Geschäftsfelder DB Regio, DB Fernverkehr und DB Cargo können nun an insgesamt zwölf Standorten eine gemeinsame Ausbildung als Triebfahrzeugführer:in absolvieren. Das Geschäftsfeld DB Regio übernimmt dabei den Großteil der Trägerschaft für diese gemischten Klassen und bildete so in 2021 mehr als 500 Triebfahrzeugführer:innen im Rahmen der Triebfahrzeugführer:innen-Akademie aus.

Unter dem Stichwort »Digitalisierung der Arbeitsprozesse der Fahrpersonale« wurde in 2021 das neue Dokumentenmanagement- und Assistenzsystem FASSI-MOVE bundesweit auf den Tablets der Triebfahrzeugführer:innen und Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr in Betrieb genommen. Über dieses System erhalten die Mitarbeitenden digitalen Zugriff auf Regelwerke, Weisungen und Dienstpläne. Für die Triebfahrzeugführer:innen werden im System zusätzlich wichtige fahrtbezogene Informationen wie Tages-LA (Tagesaktuelle Übersicht der Langsamfahrstellen), FPLO (Fahrplananordnung) oder Ersatzfahrpläne angezeigt.

Weiterhin wurde im Berichtsjahr das Entwicklungsprogramm FastTrack@Regio für Frauen im Bereich Produktion der Sparte Regio Schiene eingeführt. Im September 2021 starteten 13 Frauen in das Programm. Ziel ist es, Frauen bei der Entwicklung auf eine Funktion als leitende Führungskraft hin zu unterstützen und dadurch zu einer gleichberechtigten Teilhabe von Männern und Frauen an Führungspositionen

beizutragen. 2022 steigen weitere Frauen aus dem Bereich Finanzen und dem Bereich Bus in eine neue Programmstaffel ein. Vor dem Hintergrund der allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklung war das Thema Vielfalt und Toleranz für das Geschäftsfeld DB Regio auch 2021 von großer Bedeutung. Mit der Geschäftsfeld-DB-Regio-weiten Kampagne »Du hast das Wort« positioniert sich das Unternehmen gegen soziale Diskriminierung jeglicher Art sowie für Vielfalt und Diversität.

Mit dem Projekt »Zukunft betriebliche Führung« hat sich die Sparte Regio Bus das Ziel gesetzt, die Rolle der betrieblichen Führungskräfte zu stärken, mehr Zeit für Führung zu schaffen und so die Mitarbeitendenzufriedenheit zu steigern. Deshalb wurden im Berichtsjahr die Tätigkeiten einer Teamleitung Fahrdienst systematisch erfasst und analysiert, Potenziale identifiziert und konkrete Maßnahmen definiert, um mehr Zeit für wirksame Führung zu generieren. Neben übergreifenden Verbesserungsideen und der Prüfung einer Entlastung von verzichtbaren Aufgaben wurden aufgrund der unterschiedlichen strukturellen Gegebenheiten vor Ort auch Best Practices und Delegationsmöglichkeiten identifiziert, deren Umsetzung in den Niederlassungen vorangetrieben wird. Die Umsetzung der Maßnahmen hat im Berichtsjahr begonnen und wird 2022 abgeschlossen.

Auch für das Fahrpersonal der Sparte Regio Bus wurden Maßnahmen zur Verbesserung des Arbeitsalltags umgesetzt. Mithilfe eines in den Fahrzeugen verbauten Telematiksystems, das Daten zum Zustand des Fahrzeugs und zur Fahrweise sammelt, erhalten Busfahrer:innen seit 2018 Rückmeldung zum Fahrverhalten. Im Berichtsjahr wurde die visuelle Darstellung des Feedbacks überarbeitet und auf das Wesentliche reduziert. Nun wird dem Fahrpersonal das eigene Fahrverhalten in Form von farbigen Piktogrammen in einer App auf dem dienstlichen Smartphone gespiegelt. Die Nutzung des Feedbacks fördert eine stressfreie Fahrweise und erhöht die Sicherheit für Fahrpersonale und Kund:innen im Bus.

## Ökologie

### SPEZIFISCHER ENERGIEVERBRAUCH

Im Berichtsjahr lag der auf die Verkehrsleistung (in Personenkilometern [Pkm]) normierte spezifische Endenergieverbrauch auf der Schiene 26,3% höher als im Referenzjahr 2006 (im Vorjahr: +13,2% im Vergleich zu 2006). Treiber dieser Verschlechterung waren die Reisendenzahlen, die coronabedingt 2021 gesunken sind. Trotzdem konnte die Energieeffizienz der Zugfahrten mit weiteren Maßnahmen verbessert werden. 831 Dieseltriebzüge und -lokomotiven der Flotte von

DB Regio sind inzwischen mit dem Regioenergiesparsystem (RESY) ausgestattet. Das entspricht einem Anteil von 63%. Bereits bei jeder zweiten Fahrt wird die Software genutzt, die Triebfahrzeugführer:innen bei einer effizienten Fahrweise unterstützt. Gemessen gegenüber 2019, vor der Einführung von RESY, konnten 2021 insgesamt 4,1 Mio. Liter Diesel eingespart werden. Basierend auf den Dispositionsdaten wurde ein System für unsere Doppelstockwagen entwickelt, um in der Abstellung die Heizung und Klimaanlage automatisch zu regeln und so Energie zu sparen. Bisher muss der richtige Abstellmodus manuell eingestellt werden. 2021 wurde das Serienengineering erstellt, das aktuell fertiggestellt wird. Ab dem Frühjahr 2022 soll dann der Einbau der ersten Module in Reisezugwagen Dosto 2003 in den Regionen Nordost, Südost und Baden-Württemberg erfolgen.

Im Busverkehr hat sich der spezifische Endenergieverbrauch bezogen auf Buskilometer (Buskm) im Vergleich zu 2006 weiter auf -2,5% reduziert (im Vorjahr: -1,4% im Vergleich zu 2006).

## 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 Starken Schiene leisten wird.

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.

Für das Geschäftsfeld DB Regio bedeutet dies bspw. den verstärkten Einsatz von elektrisch betriebenen Zügen und alternativen Antrieben wie Wasserstoff in neuen Ausschreibungen. So konnte das Geschäftsfeld DB Regio 2021 die Ausschreibung des Pfalznetzes in Rheinland-Pfalz für sich entscheiden und betreibt dort ab Ende 2025 eine neue Flotte aus

44 batterieelektrischen Zügen. Ende 2022 startet das Geschäftsfeld DB Regio außerdem die Instandhaltung der weltweit größten Flotte wasserstoffbetriebener Züge am Standort Frankfurt-Griesheim. Im Rahmen des Projekts H2GoesRail beginnt 2024 dann auch der Probetrieb des ersten wasserstoffbetriebenen Zuges im Raum Tübingen.

Darüber hinaus engagiert sich das Geschäftsfeld DB Regio auch in Corona-Zeiten in der Branche für die Sicherstellung eines uneingeschränkten Nahverkehrsangebots, um den Infektionsschutz in den Zügen zu gewährleisten und trotz niedriger Fahrgastzahlen die Mobilität der Menschen in Deutschland aufrechtzuerhalten. 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

Mit der Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns 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 sog. Ausbausteine. Zentrales Kriterium für die Auswahl der Ausbausteine ist ihre geschäftsfeldübergreifende Bedeutung für das DB-Konzernziel der Starken Schiene. In

Summe ergeben sich daraus 16 für den DB-Konzern relevante Ausbausteine. Sie werden im Rahmen der Strategie noch durch geschäftsfeldspezifische Ausbausteine ergänzt.

Die zentralen Ziele der Starken Schiene sind:

- Leistung eines wesentlichen Beitrags zur Erreichung von Deutschlands Klimazielen.
- Konzentration auf das Kerngeschäft, den Systemverbund Bahn, zu dem auch die DB Regio AG gehört. Das Leitbild des DB-Konzerns ist die Starke Schiene in Deutschland und deren Umsetzung.
- Erzielung einer deutlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene:
  - Im Schienenpersonenfernverkehr soll die Zahl der Reisenden im Vergleich zu 2015 auf mehr als 260 Millionen jährlich verdoppelt werden.
  - Im öffentlichen Personennahverkehr will der DB-Konzern im Vergleich zu 2015 mehr als eine Milliarde Reisende jährlich zusätzlich befördern.
  - Im deutschen Schienengüterverkehr soll die Verkehrsleistung von DB Cargo um 70% im Vergleich zu 2015 zunehmen. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs in Deutschland soll sich auf 25% erhöhen.
  - Zusammen mit dem Bund will der DB-Konzern 30% mehr Kapazität in der Schieneninfrastruktur schaffen. Dies soll durch Ausbau, technologische Innovation und Digitalisierung sowie eine bessere Ausnutzung vorhandener Kapazitäten erreicht werden.

Alles, was der DB-Konzern tut, wird am Beitrag zu einer starken Schiene gemessen. Das hat auch Auswirkungen auf die Beteiligungen des DB-Konzerns. Beteiligungen mit strategischer Bedeutung für die Starke Schiene, wie z.B. 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 vom coronabedingt verringerten Fahrgastaufkommen und den daraus resultierenden wirtschaftlichen Belastungen der Branche baut das Geschäftsfeld DB Regio weiterhin auf der DB-Konzernstrategie Starke Schiene auf. Die Ausweitung des Schienenverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs ist ein Beitrag zur klimafreundlichen Verkehrswende. Unter dem Motto »Urbane und regionale Mobilität« haben die beststehenden acht strategischen Ausbausteine weiterhin Gültigkeit und werden durch den Ausbaustein »Grüner« ergänzt:

- **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 Schienenpersonennahverkehrs

bei. Die Schienenfahrzeugflotte und die Werklandschaft werden kontinuierlich entlang den Anforderungen eines modernen Verkehrsmarktes weiterentwickelt. Auch im Berichtsjahr hat das Geschäftsfeld DB Regio daher seine Flotte erneuert und modernisiert:

- Insgesamt sind im Berichtsjahr 44 neue Fahrzeuge zugelassen (davon 22 über ein Mietmodell eingesetzt).
- Zudem wurden 296 Fahrzeuge umgebaut und modernisiert.

Zu den Maßnahmen der Modernisierung unserer Fahrzeugflotte gehören u.a. die Umgestaltung des Interieurs oder der Einbau von Fahrgastinformationssystemen. Der Schwerpunkt lag mit rund 60% aller im Berichtsjahr im Geschäftsfeld DB Regio umgebauten Fahrzeuge auf der Modernisierung der großen S-Bahn-Flotten in Hamburg, München und Berlin. Zudem wurden u.a. 30 Fahrzeuge für das E-Netz Mainfranken umgebaut und die Modernisierung der Fahrzeugflotte für das Netz Elbe-Spree begonnen, für das 13 Elektrotriebwagen (ET) 442 im Jahr 2021 umgebaut wurden.

Unter den Neufahrzeugen, die im Berichtsjahr zugelassen sind, befinden sich u.a. sechs Zuggarnituren von Škoda für die Regional-Express-Linie Nürnberg–Ingolstadt–München und weitere 19 Siemens-Mireo-Züge für den Einsatz bei der S-Bahn Rhein-Neckar. Zudem erhielt die Sparte Regio Schiene den Zuschlag für den Betrieb des Pfalznetzes, in dem ab Dezember 2025 die ersten von insgesamt 44 batterieelektrischen Triebzügen der Firma Stadler eingesetzt werden sollen.

- **2. Ausbaustein 100.000 Mitarbeitende:** Für einen robusten Betrieb ist ausreichendes und qualifiziertes Personal von entscheidender Bedeutung. Gerade in der Pandemie stellen die Mitarbeitenden des Geschäftsfelds 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-Pandemie weiter.
- **3. Dienstleister für die Branche:** Im Schienenpersonennahverkehrsmarkt bilden sich, auch getrieben durch veränderte Ausschreibungsmodelle, neue Rollen rund um die Themen Fahrzeugflotte und Instandhaltung. Das Geschäftsfeld DB Regio als integrierter Anbieter bietet bereits heute leistungsstarke Angebote auf allen Stufen der Wertschöpfungskette des Schienenpersonennahverkehrs. Zukünftig werden wir diese Leistungen noch stärker auch am Drittmarkt positionieren und für Aufgabenträger und andere Verkehrsunternehmen verfügbar machen. 2021

wurden bspw. Instandhaltungsverträge mit der Niederrheinischen Eisenbahn und der Bodensee-Oberschwaben-Bahn abgeschlossen, laufende Instandhaltungsverträge mit der Hessischen Landesbahn, National Express, vlexx und Alstom wurden erfolgreich fortgeführt. Zudem hat sich das Geschäftsfeld DB Regio auch 2021 am Tf-Personalpool 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 des Geschäftsfelds DB Regio geleistet.
- **5. Neue Mobilitätsformen:** Gemeinsam mit Partnern im DB-Konzern werden verkehrsmittelübergreifende Mobilitätslösungen aufgebaut und im Markt positioniert. Das Geschäftsfeld DB Regio bringt hierbei neben fachlicher Expertise seine regionale Verankerung und den Zugang zu Aufgabenträgern und Fahrgästen ein. Damit wird das Bestandssystem Schienenpersonennahverkehr/öffentlicher Personennahverkehr anknüpfungsfähig gemacht für eine intelligente Ergänzung mit zusätzlichen Mobilitätsmodi. Für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr heißt dies v.a., bestehende Linien mit alternativen Bedienungsformen wie On-Demand-Verkehren zu ergänzen und CO<sub>2</sub>-neutrale Antriebsarten zu implementieren.
- **6. Digitale Plattformen:** Auf Basis digitaler Plattformen entwickelt sich die DB AG auch unter Federführung der in Mobimeo gebündelten Aktivitäten zum Integrationspartner für weitere DB-Gesellschaften und DB-konzernexterne Dritte. Das Geschäftsfeld DB Regio bringt sich hier mit seinen aktuellen Aktivitäten (z.B. Streckenagent, Zug-Portal oder WDW – Wohin Du Willst) 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 v.a. im Hinblick auf »Letzte Meile«-Konzepte und Flächenverkehre. 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.

- **8. Innovationstreiber:** Nach Überwindung der Corona-Pandemie geht das Geschäftsfeld DB Regio von einer weiterhin dynamisch wachsenden Nachfrage nach zeitgemäßen Mobilitätsangeboten aus. Bereits heute ist das Geschäftsfeld DB Regio führender Anbieter von urbaner und regionaler Mobilität in Deutschland. Diese Position soll verteidigt und mit kundenzentrierten Innovationen in Zusammenarbeit mit der Branche weiter gestärkt werden. Ziel ist, die Position als Innovationstreiber der Zukunftsbranche öffentlicher Personennahverkehr/Schienenpersonennahverkehr weiter auszubauen. Insbesondere mit dem IdeenzugCity, aber auch mit der Veranstaltung regiosignale und dem regiosignale-Blog füllt das Geschäftsfeld DB Regio diese Rolle bereits heute aus.
- **9. Grüner:** Schon heute trägt der Regionalverkehr wesentlich zur Vermeidung von Emissionen und durch seine Raumeffizienz zur Erhöhung der Lebensqualität bei. Zum Ausbau und Erhalt dieses Vorteils wird das Geschäftsfeld DB Regio verstärkt Ökostrom an die Aufgabenträger vermarkten und die Umsetzung des Dieselausstiegs durch alternative Antriebe aktiv begleiten. Planung und Umsetzung klimaneutraler Wärmeversorgung in den DB Regio-Werken tragen ebenfalls zur CO<sub>2</sub>-Einsparung bei.

## WEITERE INFORMATIONEN

### Ausbau der Aktivitäten im Fahrgastmarkt

Auch 2021 hat die DB Regio AG das Angebot für die Fahrgäste sukzessive weiterentwickelt. Fokusthemen waren dabei die Bewältigung der Auswirkungen der Corona-Pandemie, die qualitative Verbesserung der Reisendeninformation und der Tariflandschaft, der Ausbau der digitalen Services und die Vorstellung des IdeenzugCity.

Ein wesentlicher Treiber der Kundenzufriedenheit ist das Thema Fahrgastinformation. Zur Optimierung der Information zu An- und Abfahrtszeiten wurde deren Prognose bundesweit auf der Basis von Big Data, Machine Learning und Ansätzen der künstlichen Intelligenz eingeführt. Besondere

Relevanz hat die Reisendeninformation bei Störungen. Im Störfall sind für Fahrgäste Informationen über Ersatzverkehre sowie deren voraussichtliche Ankunft am Zielort sehr wichtig. Zu diesem Zweck werden jetzt nahezu bundesweit Echtzeit-Informationen über die Ersatzverkehre im Busnotverkehr zur Verfügung gestellt.

In Zeiten von Corona gewinnt die Information über die Auslastung der Züge zunehmend an Bedeutung. Seit Anfang 2021 wurde die Auslastungsinformation daher in einzelnen Netzen umgesetzt und über die digitalen Kanäle an die Fahrgäste kommuniziert. Parallel wird seit 2021 an einem branchenweiten Konzept für eine übergreifende und einheitliche Auslastungsinformation gearbeitet, das den Fahrgästen zuverlässige Informationen zur Verfügung stellt.

Die App DB Streckenagent ist nach dem DB Navigator die zweitstärkste App des DB-Konzerns, die mit digitalen Services für eine verbesserte Reisendeninformation direkt auf die Kundenzufriedenheit einzahlt. Im Berichtsjahr konnten die Downloadzahlen auf rund 2,9 Millionen gesteigert werden. Die Streckenagent-Nutzenden erhalten Echtzeitinformationen über Verspätungen und Alternativrouten per Push-Meldungen. Ein Relaunch mit weiteren Mehrwertangeboten ist für Anfang 2022 geplant.

Weitere Fortschritte konnte das Geschäftsfeld DB Regio bei der Ausstattung von Nahverkehrszügen mit WLAN erreichen. Nicht zuletzt durch intensive Einbindung der Aufgabenträgerorganisationen gehören WLAN-Systeme inzwischen zum Standard bei Neuvergaben im Schienenpersonennahverkehr. Aber auch in Bestandsverkehren geht es mit der Ausstattung voran. In Kooperation mit den Aufgabenträgerorganisationen hat die Sparte Regio Schiene bereits 38 Netze mit WLAN ausgestattet. Bezogen auf die Gesamtverkehrsleistung der Sparte Regio Schiene waren somit im Dezember 2021 bereits 34 % mit WLAN ausgestattet. Für weitere zehn Netze ist der Ausbau geplant.

Als zusätzlichen Service bietet das Geschäftsfeld DB Regio mit dem Zugportal eine Plattform für Info- und Serviceangebote. Neben Unterhaltung, Podcasts und Nachrichten von über 30 Content-Partnern werden die Fahrgäste mit relevanten Informationen zu ihrer aktuellen Fahrt versorgt. Das Zugportal ist in 23 Netzen lokal in den Zügen der Sparte Regio Schiene oder online unter [zugportal.de](https://zugportal.de)  verfügbar.

Seit Sommer 2021 bietet das Geschäftsfeld DB Regio gemeinsam mit DB Fernverkehr auf [bahn.de](https://bahn.de) mit DB Smile einen neuen virtuellen Assistenten. Der auf künstlicher Intelligenz beruhende Chatbot berät rund um die Uhr zu allen Fragestellungen rund um die Bahnfahrt.

Im Juli 2021 wurde der IdeenzugCity der Branche vorgestellt. Dieses Designkonzept wurde mit rund 50 Partnern entwickelt und ermöglicht durch teilweise automatisierte Komponenten, veränderbare und kapazitätssteigernde Innenräume, zielgerichtet auf die Anforderungen an den Nahverkehr in Metropolräumen zu reagieren. Darüber hinaus wurde der IdeenzugCity im November 2021 im S-Bahn Werk Berlin-Schöneweide präsentiert. Dort konnten viele hochrangige Vertreter:innen aus Politik und Branche erreicht sowie eine hohe mediale Aufmerksamkeit generiert werden. Die Umsetzung bestimmter Komponenten und Konzepte aus dem IdeenzugRegio und dem IdeenzugCity wurde 2021 weiter forciert, sodass die Inbetriebnahme erster Komponenten für Ende 2022 geplant ist.

Der Deutschlandtarif der Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG) startet am 1. Januar 2022 planmäßig. Infolge der Einführung des Deutschlandtarifs wird der bisher zur Anwendung kommende Schienenpersonennahverkehrstarif der DB AG abgelöst. Zudem enden alle bilateralen Tarifkooperationsverträge mit nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Die Tarifanerkennung wird von nun an über die DTVG sichergestellt. Damit kommt das Geschäftsfeld DB Regio einer langjährigen Forderung der Monopolkommission und der Marktteilnehmenden im Schienenpersonennahverkehr nach. 2021 wurde unter Regie der DTVG und aller relevanten Stakeholder der Deutschlandtarif inhaltlich ausgestaltet und es wurden Kooperationsverträge geschlossen. Damit wurde sichergestellt, dass es mit Tarifstart zu keiner Verschlechterung in der Tarifanerkennung kommt und erste kleinere Tarifoptimierungen in Kraft treten.

Moderne digitale Vertriebslösungen im Produktportfolio für Vielfahrer:innen und Pendler:innen wurden im Berichtsjahr weiter vorangetrieben. Auf bahn.de und im DB Navigator können unsere Kund:innen neben dem Bar-Tarif in 48 Verbänden auch Zeitkarten in 25 Verbänden erwerben, in sechs Verbänden können zudem Abonnements gebucht werden. Durch das erweiterte Angebotsportfolio wurden zahlreiche Neukund:innen für die digitalen DB-Verkaufskanäle gewonnen, und der DB Navigator hat sich zu einer führenden Reise-App mit deutschlandweit verfügbarem Verbundproduktportfolio etabliert. Eine weitere Digitalisierung der Verbundtarife ist für 2022 in Planung.

Die Corona-Pandemie hat das Geschäftsfeld DB Regio auch bei der Kommunikation mit den Fahrgästen und Stakeholdern vor besondere Herausforderungen gestellt: Auf dem Branchenkongress »regiosignale #hybrid« haben sich im Oktober 2021 vor Ort und digital mehr als 800 hochrangige Branchenvertreter:innen von Aufgabenträgerorganisationen,

Verkehrsunternehmen und Verbänden u.a. gemeinsam mit Trend- und Mobilitätsforscher:innen mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Branche des öffentlichen Personennahverkehrs auseinandergesetzt und intensiv konkrete Maßnahmen zur Rückgewinnung der Fahrgäste diskutiert.

Zur Zurückgewinnung der durch die Corona-Pandemie verlorenen Fahrgäste wurden umfassende Marketingkommunikationsmaßnahmen geplant und umgesetzt. Zum Ende des Lockdowns im Frühjahr 2021 starteten die Geschäftsfelder DB Regio und DB Fernverkehr in die erste Kommunikationsphase »Vorfreude«. Die Kampagne zielte darauf, Reiseanlässe zu schaffen. Mit der darauffolgenden Fortführung der Kommunikationskampagne »Sicher reisen. Gemeinsam geht das.« haben die Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio eine Kampagne zur Steigerung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste gestartet. Die Kommunikation zielte auf die Maßnahmen zur Reduzierung der Infektionsrisiken in der Bahn ab. Mit der personenverkehrsübergreifenden Kampagne »Deutschland neu entdecken – Urlaub in Deutschland« inszenierte der DB-Konzern in Kooperation mit den Landestourismusorganisationen eine Kampagne rund um das Thema »Reisebedürfnis wecken« mit Fokus auf Freizeitverkehre. Auf dem Erfolg von »Urlaub in Deutschland« soll auch 2022 aufgesetzt werden.

Ebenfalls zur Kundenrückgewinnung wurde ein gesonderter Corona-Recovery-Programm mit einer Vielzahl von regionalen und überregionalen Fahrgastrückgewinnungsmaßnahmen umgesetzt. Diese sind fachbereichsübergreifend auf eine schnelle qualitative Verbesserung des Angebots und der Services ausgerichtet und wirken positiv auf unsere Fahrgäste.

## Vergaben im Schienenpersonennahverkehr

Das neu ausgeschriebene Vergabevolumen im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland, das 2021 veröffentlicht wurde, war in etwa so hoch wie im Vorjahr. Von den Aufgabenträgern wurden 20 Vergabeverfahren mit einer jährlichen Betriebsleistung von bis zu 72 Mio. Trassenkilometern (Trkm) veröffentlicht. Darunter waren u.a. der Linienstern Mühldorf 2025+ in Bayern, das Netz Nord-Süd in Berlin/Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern und das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz (MDSB 2025+) in Sachsen und Sachsen-Anhalt. Im Berichtsjahr wurden Vergabeentscheidungen von Schienenpersonennahverkehrsleistungen mit einer jährlichen Betriebsleistung von 141 Mio. Trkm getroffen (im Vorjahr: 35 Mio. Trkm). Infolge des von Abellio eingeleiteten Schutzschirmverfahrens haben sich die Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen zu insgesamt fünf Notvergaben nach Art. 5 Abs. 5 der VO (EG) 1370/2007 zum Übergang der bisher von Abellio betriebenen Schienenpersonennahverkehrsnetze entschieden:

- Die Netze S-Bahn Rhein-Ruhr Los B und Ruhr-Sieg übernimmt ab dem 1. Februar 2022 die DB Regio AG,
- die Rhein-Ruhr-Express-(RRX-)Linien Los 1 (Regional-Express [RE] 1/RE 11) betreibt ab 1. Februar 2022 die National Express Rail GmbH und
- das Niederrhein-Netz sowie die Linie S7 (Wuppertal–Solingen) bedient ab dem 1. Februar 2022 die VIAS Rail GmbH.

In Baden-Württemberg übernimmt die landeseigene Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH die Abellio-Leistungen im Netz 1 Stuttgarter Netz Los Neckartal für zwei Jahre ab dem 1. Januar 2022.

Die Sparte Regio Schiene konnte sich von dem im Berichtsjahr entschiedenen jährlichen Leistungsvolumen 72 Mio. Trkm vertraglich sichern, das entspricht einer Vergabequote von 51% (im Vorjahr: 86%).

Die Vergabeentscheidungen für das über die Laufzeit kontrahierte und damit abgesicherte Auftragsvolumen umfassten im Berichtsjahr insgesamt rund 1.278 Mio. Trkm (im Vorjahr: rund 310 Mio. Trkm), wovon die Sparte Regio Schiene 50% (im Vorjahr: 84%) für sich entschieden hat. Die Sparte Regio Schiene hat ihre Bestandsverkehre zu 77% verteidigt. Außerdem wurden Leistungen von Wettbewerbern gewonnen und Mehrverkehre u.a. aus größeren Ausschreibungsvolumina und Nachträgen zu Verkehrsverträgen generiert.

#### VERGABEN AN DIE SPARTE REGIO SCHIENE 2021

NETZ/STRECKE	Mio. Trkm p. a.	Betriebsstart (geplant)	Laufzeitende	Bisheriger Betreiber
S-Bahn Hannover Übergangsvertrag	9,4	Dez. 20	Jun. 22	DB Regio AG
Neigtechnik-Netz Thüringen	4,4	Dez. 21	Dez. 28	DB Regio AG
S-Bahn München (1. MSBV)	20,9	Dez. 20	Dez. 34	DB Regio AG
München–Passau Übergang	2,6	Dez. 21	Dez. 24	DB Regio AG
Expressverkehr Nordostbayern (EVNO)	8,6	Dez. 23	Dez. 30	DB Regio AG
Netz 59 Vorlaufbetrieb Neubaustrecke (NBS) (Stuttgart–)Wendlingen–Ulm	0,8	Dez. 22	Dez. 27	Neuverkehr
2025- Main-Weser	1,7	Dez. 24	Dez. 38	DB Regio AG
RE 18 Saarbrücken–Landes- grenze (–Forbach–Metz)	0,1	Dez. 21	Dez. 24	DB Regio AG
Pfalznetz	5,9	Dez. 23/25	Jun. 37/ Dez. 40	DB Regio AG
Teilnetz Ostseeküste West Überbrückung	2,2	Dez. 21	Dez. 26	DB Regio AG
Expressverkehr Ostbayern Übergang Los 1	2,2	Dez. 23	Dez. 26	DB Regio AG, DLB
S-Bahn Rhein-Ruhr Los B Übergang	7,1	Feb. 22	Dez. 23	Abellio
Ruhr-Sieg-Netz Übergang	3,4	Feb. 22	Dez. 23	Abellio
Maas-Wupper-Express RE 13	2,6	Dez. 26	Dez. 40	Keolis
ÖBB-Netz	0,1	Jan. 22	Dez. 31	DB RegioNetz
<b>Insgesamt</b>	<b>72,0</b>			

#### VERGABEN AN ANDERE EISENBAHNVERKEHRS- UNTERNEHMEN 2021

NETZ/STRECKE	Mio. Trkm p. a.	Betriebsstart (geplant)	Laufzeitende
Netz Prignitz	0,3	Dez. 20	Dez. 22
IR 25 Nord Interimsvertrag	2,8	Dez. 22	Dez. 23
Nordhausen–Ilfeld	0,2	Jan. 21	Dez. 30
Teilnetz Ostseeküste II	1,8	Dez. 21	Dez. 34
Regionalbahn (RB) 56 Bad Bentheim– Nordhorn–Neuenhaus	0,3	Dez. 21	Dez. 36
Elbe-Altmark II	0,4	Dez. 22	Dez. 28
2024 Mittelhessen	4,3	Dez. 23	Dez. 38
Regensburg / Donautal (RDO)	7,2	Dez. 22	Dez. 36
2024-Lahntal-Vogelsberg-Rhön (LVR)	3,2	Dez. 23	Dez. 38
2024-Rheingau	3,0	Dez. 23	Dez. 38
Netz Ostbrandenburg 2 (NOB2)	6,7	Dez. 24	Dez. 36
RB 21 Nord	0,5	Dez. 21	Dez. 25
RB 28 (Eifel-Bördebahn)	0,3	Dez. 21	Dez. 25
Mittelrheinbahn (MRB)	3,2	Dez. 23	Dez. 33
Glauchau–Gößnitz	0,1	Jun. 21	Dez. 25
Gotteszell–Viechtach	0,3	Sep. 21	Sep. 22
XMU-Netz SH Los Ost	4,2	Dez. 22	Dez. 35
XMU-Netz SH Los Ost-West	1,7	Dez. 23	Dez. 35
Regionalverkehr Oberfranken	5,4	Dez. 23	Dez. 35
2023-Ländchesbahn	0,5	Dez. 22	Dez. 32
Linie A2 Norderstedt Mitte–Ulzburg Süd	0,4	Jan. 21	Dez. 27
Sonderverkehrsdienstleistungen BaWü	0,1	Jun. 22	Jun. 29
XMU-Netz SH Los Nord	4,5	Dez. 23	Dez. 35
RRX-Linien Los 1 Übergang	6,2	Feb. 22	Dez. 23
Niederrhein-Netz Übergang	2,9	Feb. 22	Dez. 23
S7 Wuppertal–Solingen Übergang	1,5	Feb. 22	Dez. 23
Netz 1 Stuttgarter Netz Los Neckartal Übergang	6,8	Jan. 22	Dez. 23
<b>Insgesamt</b>	<b>68,8</b>		

Im November 2021 erhielt die DB Regio AG eine Zuschlagsankündigung für die Vergabe Warnow II. Nach einem Nachprüfungsverfahren wurde der Zuschlag am 17. Februar 2022 an die DB Regio AG rechtskräftig erteilt.

#### Vergaben im Straßenpersonennahverkehr

Das neu ausgeschriebene Vergabevolumen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr in Deutschland war deutlich höher als in den Vorjahren. Von den Auftraggebern wurden 240 Vergabeverfahren mit einer jährlichen Betriebsleistung von 170 Mio. Nutzkilometern (NKM) vergeben. Darunter waren u.a. Frankfurt Linienbündel B und Bautzen.

Die Sparte Regio Bus konnte sich von dem im Berichtsjahr entschiedenen jährlichen Leistungsvolumen 46 Mio. NKM vertraglich sichern, das entspricht einer Gewinnquote bezogen auf alle Ausschreibungen von 27% und einer Erfolgsquote bezogen auf die Ausschreibungen, an denen teilgenommen wurde, von 36%. Beide Werte liegen unterhalb des sehr hohen Vorjahreswerts. Die Sparte Regio Bus hat 60% ihrer neu vergebenen Bestandsverkehre verteidigt und 13% der vorher von Wettbewerbern erbrachten Leistungen gewonnen.

## NACHTRAGSBERICHT

Nach Schluss des Berichtsjahres sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten.

## 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 ab. 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 v.a. 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.

Zudem liegen Risiken der DB Regio AG v.a. 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 z.B. 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 Preisanpassungen für steigende Energie-, Infrastruktur- und Personalkosten 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 u.a. auch infolge von Konflikten oder Epidemien 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 u.a. 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 u.a. durch höhere Tarifabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten.
  - Beschaffungs-/Energiamarktrisiken aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen.
  - IT-/Telekommunikations-/Cyberisiken z.B. 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, z.B. rechtliche Risiken (u.a. Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitigkeiten).

## Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze des Risikomanagements 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. Für außerhalb des Berichtsturnus 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 2021 lagen die Risikoschwerpunkte des Geschäftsfelds DB Regio für die Entwicklung im Folgejahr in den Bereichen Produktion und Technik sowie Konjunktur, Markt und Wettbewerb, die hauptsächlich von der andauernden Corona-Lage beeinflusst ist. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr, ausgenommen Corona, durch Risiken aus erhöhten Instandhaltungsaufwendungen und den Eintritt von Sturmtief Bernd leicht erhöht.

Der Eintritt von Corona im Jahr 2020 war ein nicht erwartbares Ereignis und wurde dementsprechend entgegen dem bestehenden Plan als ein »unerwarteter« Risikoaufschlag im Risikobericht des Geschäftsfelds DB Regio berichtet. Im Berichtsjahr ist das Geschäftsfeld DB Regio wieder zum Normalbetrieb zurückgekehrt. Neben auftretenden Sonderereignissen, wie Sturmtief Bernd und Streikmaßnahmen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, lag der Risikoschwerpunkt in der Entwicklung der Corona-Lage und dazugehörigen Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie. Die andauernde Pandemie wird auch in den nächsten Jahren ein Teilaspekt der Unternehmensplanung und des Risikoberichts bleiben.

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

# PROGNOSEBERICHT

Die Entwicklung der Märkte und des konjunkturellen Umfelds wurde 2021 weiter negativ durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst. Auch im Geschäftsjahr 2022 erwarten wir noch weitere coronabedingte Belastungen. Insgesamt gehen wir für die Entwicklung in 2022 von weiter rückläufigen coronabedingten Belastungen sowie einer weiteren Erholung der Wirtschaftsleistung aus. Damit einhergehend erwarten wir auch eine wieder stärkere Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln.

In Abhängigkeit vom weiteren Verlauf der Corona-Pandemie, deren Länge und Intensität zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht absehbar sind, wird die Geschäftsentwicklung der DB Regio AG voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2022 noch erheblich durch die Corona-Pandemie beeinflusst werden. Deshalb unterliegen die nachfolgenden Prognosen einer anhaltend hohen Unsicherheit. Zudem basieren sie auf der Annahme einer stabilen geopolitischen Lage.

## Konjunkturelle Aussichten

Für 2022 wird erwartet, dass die deutsche Wirtschaft weiter kräftig zulegen wird. Die Erholung der Wirtschaftsleistung dürfte jedoch erst ab dem zweiten Quartal 2022 erfolgen. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sollten insgesamt weiter nachlassen. Globale Lieferkettenengpässe dürften im Jahresverlauf 2022 nachlassen, was zu Nachholeffekten und einer raschen Steigerung der Industrieproduktion führen sollte.

Weiterer wesentlicher Treiber dürfte der private Konsum werden. Hier wirken eine sich weiter erholende Beschäftigungslage sowie ein schrittweiser Abbau von während der Corona-Pandemie zusätzlich aufgebauten Ersparnissen. Die Verbraucherpreise werden voraussichtlich auch 2022 weiter steigen, die Dynamik sollte im Jahresverlauf aber nachlassen.

## Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Nach dem coronabedingten Leistungseinbruch in den beiden Vorjahren im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau dürfte sich der deutsche Personenverkehrsmarkt 2022 spürbar erholen. Die Verkehrsleistung wird in allen Marktsegmenten mit Ausnahme des motorisierten Individualverkehrs allerdings voraussichtlich weiter hinter dem Vor-Corona-Niveau zurückbleiben.

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage wird auch 2022 stark von dem Infektionsgeschehen, ergriffenen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie und dem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung abhängen. Individuelle Fortbewegungsför-

men mit geringem Infektionsrisiko dürften bei einem Andauern der Pandemie weiter den Vorzug gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln erhalten.

Unter diesen Umständen dürfte allen voran der motorisierte Individualverkehr wieder das Vor-Corona-Niveau erreichen. Steigende Kraftstoffpreise durch die 2021 in Kraft getretene CO<sub>2</sub>-Bepreisung bleiben zunächst von untergeordneter Bedeutung. Zusätzliche merkliche Preisanstiege sollten das Wachstum aber dämpfen.

Für den Schienenpersonenverkehr ist mit einer spürbaren Erholung im Nah- und Fernverkehr zu rechnen. Der Fernverkehr dürfte dabei von Zugewinnen aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr sowie einem ausgebauten Angebot profitieren. Wesentliche Voraussetzungen dafür sind ein rückläufiges coronabedingtes Infektionsgeschehen, eine teilweise oder vollständige Rücknahme von Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie, ein wieder steigendes Vertrauen in die Infektionsschutzsicherheit öffentlicher Räume, insbesondere von Verkehrsmitteln, sowie eine wieder stärker fortschreitende Verkehrsverlagerung auf die Schiene als Beitrag zur Erreichung von Deutschlands Klimazielen.

Im europäischen Personenverkehr wird die Entwicklung 2022 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 wird jedoch langfristig Motor für die Entwicklung klimafreundlicher öffentlicher Mobilität, insbesondere des Schienenpersonenverkehrs bleiben.

## Beschaffungsmärkte bleiben 2022 voraussichtlich unter Druck

Als Basisszenario erwarten wir für das erste Halbjahr 2022 nur wenige physische Engpässe auf der Beschaffungsseite. Die immensen geldpolitischen und fiskalischen Hilfsprogramme dürften zusammen mit dem Impffortschritt in der westlichen Welt den gewünschten Stimuluseffekt für die Weltwirtschaft erzeugen. Daraus ergibt sich in vielen Märkten allerdings weiterhin eine Schieflage, die aus einer starken Nachfrage und einem durch die Corona-Pandemie zusätzlich verknappten Angebot resultiert. Neben den stark volatilen Rohstoffmärkten beobachten wir weiterhin eine noch nie da gewesene Preisdynamik auch im Bau- und Logistikbereich. Aktuelle Prognosen der Erzeugerpreise gehen von einer Stabilisierung dieser Märkte Ende 2022 auf einem deutlich höheren Niveau als vor dem starken Anstieg 2021 aus.

Die Klimaschutzbestrebungen beschleunigen den Strukturwandel im Energiesektor. Der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien dürfte Preisausschläge am Stromspotmarkt aufgrund ihrer eingeschränkten Prognostizierbarkeit weiter verstärken. Während auf der Produktionsseite der Ausstieg aus der Kernkraft- und Kohleverstromung das Potenzial für höhere Preise birgt, werden die Entwicklungen im Mobilitätssektor die Nachfragedynamik maßgeblich beeinflussen. Auf lange Sicht dürfte jedoch nach einer erfolgreichen Umstellung auf erneuerbare Energien eine günstige Energiequelle zur Verfügung stehen.

Für 2022 ist weiterhin mit einer Schieflage aus einer sehr starren Nachfrage und einem verknappten Angebot von Schlüsselprodukten wie z.B. Chips und Rohstoffen (wie Eisen-erz) zu rechnen. Bei Steinkohle, Gas und Ähnlichem sind in den Wintermonaten überdurchschnittlich hohe Preise zu erwarten. Auf der Förderseite könnte es zu Ausfällen und damit einer weiteren Angebotsverknappung kommen. In Deutschland bleibt die Kohleverstromung aufgrund der weiterhin hohen Gaspreise attraktiv. Die Lage am Gasmarkt dürfte sich erst mit einer Verstärkung der russischen Gaslieferungen entspannen.

Bei den Preisen für Emissionsberechtigungen (CO<sub>2</sub>-Zertifikate) sollte in den nächsten Monaten wenig Spielraum für sinkende Notierungen vorhanden sein. Der politische Wille der Bundesregierung und auch der EU-Kommission zu einem raschen klimaneutralen Umbau der Energieversorgung wird sich hier bemerkbar machen.

Insgesamt spricht die Marktsituation auch in den ersten Monaten 2022 für weiter hohe Strompreise. Die Spotpreise werden hier noch deutlich mehr als in den Vorjahren vom Temperaturverlauf und Windaufkommen beeinflusst werden.

Bei den Rohölpreisen ist zunächst ebenfalls mit keiner Entspannung zu rechnen. Die derzeit niedrigen Lagerbestände sprechen für eine stabile Preisentwicklung. Hinzu kommt, dass mit einem Abflachen der Corona-Pandemie die Nachfrage nach Ölprodukten deutlich ansteigen wird.

## Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Eine zentrale Rahmenbedingung für den Güter- und Personenverkehr ist die weltwirtschaftliche Entwicklung. Für 2022 ist hier eine weiterhin hohe Dynamik zu erwarten.

Zudem sind für 2022 weiterhin positive Veränderungen der Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland infolge der Fortführung sowie Intensivierung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele und Maßnahmen der neuen Bundesregierung zu erwarten.

## Voraussichtliche Entwicklung der DB Regio AG im Geschäftsjahr 2022

Die Geschäftsentwicklung der DB Regio AG wird voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2022 spürbar durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst werden.

- Nach der deutlichen Verbesserung der Kundenzufriedenheit im Berichtsjahr gehen wir für 2022 von einer stabilen Entwicklung aus. Durch einen weiteren Anstieg des Verkehrsvolumens und eine anhaltend hohe Bauaktivität erwarten wir dies auch bei der Pünktlichkeit.
- Leistung: Bei den Trassenkilometern (Trkm) wird ein Anstieg der Leistung erwartet. Ein leicht negativer Vergabesaldo wird durch Leistungserweiterungen in mehreren Regionen leicht überkompensiert. Hinzu kommen infolge des von Abellio eingeleiteten Schutzschirmverfahrens zwei Notvergaben in Nordrhein-Westfalen (Netze Ruhr-Sieg und S-Bahn Rhein-Ruhr Los 2).
- Umsatz: Die Umsatzentwicklung wird auch 2022 maßgeblich von der weiteren Pandemieentwicklung abhängen. Die Einführung der 3G-Regelung hat bereits Ende 2021 eine spürbar negative Auswirkung auf die Fahrgastzahlen gehabt. Die erwartete deutliche Erholung bei den Fahrgastzahlen und damit auch den Fahrgelderlösen wird sich dadurch weiter verzögern. Positiv werden sich die erhaltenen Notvergaben in Nordrhein-Westfalen aufgrund der Insolvenz des Unternehmens Abellio auswirken.
- Trotz der weiter anhaltenden Corona-Pandemie erwarten wir für das Geschäftsjahr 2022 ein deutlich besseres Ergebnis als im Berichtsjahr. Dabei ist unterstellt, dass die zusätzlichen Fahrgeldschäden weiterhin über die Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr ausgeglichen werden. Für die Umsatzentwicklung wird mit einem Anstieg im einstelligen Prozentbereich gerechnet. Insgesamt wird von einer Entspannung der Pandemieentwicklung ausgegangen, jedoch wird das wirtschaftliche Niveau von vor der Corona-Pandemie aus dem Jahr 2019 noch nicht wieder erreicht werden 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 bspw. 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.

## Elektrisch unterwegs in Bayern

In Bayern sind die ersten Elektrobusse von DB Regio in Bad Tölz und in Oberstdorf im Allgäu unterwegs. Der Einsatz der Busse erfolgt im Rahmen eines zwölfjährigen Förderprojekts des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV). Mit einer Kapazität von 325 kWh können die Fahrzeuge, abhängig von der jeweils benötigten Klimatisierung, bis zu 250 km zurücklegen. Die Elektrobusse werden mit Ökostrom betrieben und sparen im direkten Vergleich mit einem Diesibus rund 80 t CO<sub>2</sub> pro Jahr ein. Die Fahrzeuge sind zudem leiser. Mit dem Einsatz der neuen Busse sammeln wir Erfahrungen in Sachen Elektromobilität auch für künftige Ausschreibungen.



Unterwegs mit  
100% Ökostrom.

# JAHRESABSCHLUSS

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
Umsatzerlöse	(15)	5.906	5.397
Bestandsveränderungen		1	-3
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	5	4
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	511	573
Materialaufwand	(18)	-4.243	-3.837
Personalaufwand	(19)	-1.446	-1.357
Abschreibungen		-511	-514
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	-573	-571
Beteiligungsergebnis	(21)	-152	-216
Zinsergebnis	(22)	-38	-40
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>-540</b>	<b>-564</b>
Erträge aus Verlustübernahme	(31)	540	564
<b>Jahresergebnis</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## BILANZ

### Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>	(2)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		28	17
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		310	315
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		226	230
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		5	5
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		42	45
3. Fahrzeuge für Personenverkehr		4.222	4.457
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		35	34
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		31	31
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		89	98
	(2)	<b>4.729</b>	<b>4.980</b>
III. Finanzanlagen	(2)	466	437
		<b>5.223</b>	<b>5.434</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
Vorräte	(3)	478	435
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	1.977	1.767
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		0	-
		<b>2.455</b>	<b>2.202</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(5)	1	2
		<b>7.679</b>	<b>7.638</b>

### Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
Gezeichnetes Kapital	(6)	410	410
Kapitalrücklage	(7)	1.417	1.417
Andere Gewinnrücklagen	(8)	11	11
		<b>1.838</b>	<b>1.838</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>	(9)	2.271	1.842
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>	(10)	3.350	3.758
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(11)	220	200
		<b>7.679</b>	<b>7.638</b>

# KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung [+] bzw. Verlustübernahme [-] und Ertragsteuern)		- 540	- 564
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens <sup>1)</sup>		521	545
Zunahme / Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Aufzinsung)		- 2	1
Cashflow vor Steuern		- 21	- 18
Zunahme / Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung)		359	453
Zahlungsunwirksame Erträge aus der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) <sup>2)</sup>		- 53	- 38
Zunahme / Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 129	- 246
Zunahme / Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 35	459
Gewinn / Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens <sup>1)</sup>		- 10	- 10
Zinsaufwendungen / Zinserträge		37	40
Zahlungsunwirksame Aufwendungen / Erträge im Beteiligungsergebnis		143	186
Sonstige Beteiligungserträge		0	- 1
Erträge aus außerordentlichen Posten		- 1	-
Erträge von außergewöhnlicher Größenordnung (Erträge aus der ÖPNV-Branchenlösung)		- 354	- 469
Einzahlungen im Zusammenhang mit Erträgen von außergewöhnlicher Größenordnung (Einzahlungen aus der ÖPNV-Branchenlösung)		407	507
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>343</b>	<b>863</b>
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		- 13	- 3
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		18	16
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		- 302	- 339
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		0	0
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		- 50	0
Veränderung der Forderungen aus Cashpooling		- 141	- 84
Erhaltene Zinsen		0	0
Einzahlungen aus Gewinnabführungen / Erhaltene Dividenden		74	122
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen		- 252	- 84
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>- 666</b>	<b>- 372</b>
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten		- 207	- 200
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten		-	65
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		-	-
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen / Zuwendungen		1	5
Gezahlte Zinsen		- 35	- 41
Einzahlungen für Verlustübernahme durch das Mutterunternehmen		564	-
Auszahlungen für Gewinnabführung an das Mutterunternehmen		-	- 320
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>323</b>	<b>- 491</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		0	0
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>(23)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>1)</sup> Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.

<sup>2)</sup> Saldiert mit noch nicht ertragswirksamen Einzahlungen.

# ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert		
	Vortrag per 01.01. 2021	Zugang aus Ab- spaltung Bereich RAB		Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2021	Vortrag per 01.01. 2021	Zugang aus Ab- spaltung Bereich RAB		Stand per 31.12. 2021	Stand per 31.12. 2021	Stand per 31.12. 2020	
		Schiene <sup>1)</sup>	Zugänge					Abschrei- bungen	Abgänge				
<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>													
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	4	-	8	1	-	13	-2	-	0	-	-2	11	2
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	-	-	3	-	-	3	-	-	-	-	-	3	-
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	14	0	3	3	0	20	-3	0	-3	0	-6	14	11
3. Geleistete Anzahlungen	4	-	3	-4	-	3	-	-	-	-	-	3	4
	<b>22</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>-5</b>	<b>0</b>	<b>-3</b>	<b>0</b>	<b>-8</b>	<b>28</b>	<b>17</b>
<b>SACHANLAGEN</b>													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken													
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	81	-	0	-	-1	80	-1	-	-	-	-1	79	80
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	410	0	5	5	-1	419	-180	0	-14	1	-193	226	230
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	7	0	0	0	0	7	-2	0	0	0	-2	5	5
	<b>498</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>-2</b>	<b>506</b>	<b>-183</b>	<b>0</b>	<b>-14</b>	<b>1</b>	<b>-196</b>	<b>310</b>	<b>315</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	95	-	1	0	-1	95	-50	-	-4	1	-53	42	45
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	11.051	218	147	54	-163	11.307	-6.594	-174	-475	158	-7.085	4.222	4.457
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	161	6	5	1	-3	170	-127	-3	-7	2	-135	35	34
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	100	4	6	1	-5	106	-69	-3	-8	5	-75	31	31
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	98	1	52	-61	-1	89	-	-	-	-	-	89	98
	<b>12.003</b>	<b>229</b>	<b>216</b>	<b>0</b>	<b>-175</b>	<b>12.273</b>	<b>-7.023</b>	<b>-180</b>	<b>-508</b>	<b>167</b>	<b>-7.544</b>	<b>4.729</b>	<b>4.980</b>
<b>FINANZANLAGEN</b>													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	468	-11	50	-	-	507	-32	-	-10	-	-42	465	436
2. Beteiligungen	1	0	0	-	0	1	-	-	-	-	-	1	1
	<b>469</b>	<b>-11</b>	<b>50</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>508</b>	<b>-32</b>	<b>-</b>	<b>-10</b>	<b>-</b>	<b>-42</b>	<b>466</b>	<b>437</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>12.494</b>	<b>218</b>	<b>280</b>	<b>-</b>	<b>-175</b>	<b>12.817</b>	<b>-7.060</b>	<b>-180</b>	<b>-521</b>	<b>167</b>	<b>-7.594</b>	<b>5.223</b>	<b>5.434</b>

<sup>1)</sup> Abspaltung des Bereichs Schiene der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)  38.

# 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.

Gem. Abspaltungs- und Übernahmevertrag vom 1. November 2021 zwischen der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB; vormals DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH [RAB]), Ulm, als übertragendem Rechtsträger und der DB Regio AG als übernehmendem Rechtsträger sowie der Zustimmungsbeschlüsse der beteiligten Rechtsträger vom gleichen Tag wurde der auf den Bereich Schiene der RAB entfallende Teil des Vermögens als Gesamtheit im Wege der Umwandlung durch Abspaltung zur Aufnahme gem. § 123 Abs. 2 Nr. 1 Umwandlungsgesetz (UmwG) von der RAB auf die DB Regio AG übertragen.

Die Abspaltung erfolgte rückwirkend zum 1. Januar 2021, 0:00 Uhr. Die Eintragung in das Handelsregister der DB Regio AG ist am 8. November 2021 erfolgt und mit Eintragung in das Handelsregister der RAB am 1. Dezember 2021 wirksam geworden.

Der Abspaltung lag als Schlussbilanz gem. § 17 Abs. 2 in Verbindung mit § 125 UmwG die testierte Bilanz aus dem Jahresabschluss der RAB zum 31. Dezember 2020 zugrunde, aus der folgende Abspaltungsbilanz für den Bereich Schiene entwickelt wurde (verkürzte Darstellung):

PER 31.12. / in Mio. €	2020
<b>AKTIVA</b>	
Anlagevermögen	49
Vorräte	14
Forderungen aus Lieferung und Leistungen	12
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	47
Sonstige Vermögensgegenstände	1
	<b>123</b>
<b>PASSIVA</b>	
Eigenkapital	12
Rückstellungen	66
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	42
Sonstige Verbindlichkeiten	1
	<b>123</b>

Die DB Regio AG hat die Buchwerte des auf sie übergehenden Vermögens der RAB fortgeführt. Als Aufwärtsabspaltung auf den Alleingesellschafter DB Regio AG als übernehmenden Rechtsträger erfolgte nach § 125 Satz 1 UmwG in Verbindung mit § 68 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwG keine Kapitalerhöhung. Nach Maßgabe des Verhältnisses der Ertragswerte der Bereiche Schiene und Bus der RAB resultierte aus der Substanzminderung durch den Abgang des Bereichs Schiene eine quotale Reduzierung des Buchwerts der Beteiligung an der RAB um 11 Mio. €, der damit von 12 Mio. € auf 1 Mio. €

gesunken ist. In Höhe der Differenz aus dem positiven Reinvermögen des Bereichs Schiene der RAB (12 Mio. €) und dem quotalen Buchwertabgang der Beteiligung (11 Mio. €) ergab sich ein Abspaltungsgewinn von 1 Mio. €, der unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen wurde.

Für den Bereich Schiene der RAB ergibt sich im Geschäftsjahr die nachfolgende komprimierte Gewinn- und Verlustrechnung.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG RAB (BEREICH SCHIENE) FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2021
Umsatzerlöse	229
Andere aktivierte Eigenleistungen	0
Sonstige betriebliche Erträge	21
Materialaufwand	-176
Personalaufwand	-46
Abschreibungen	-8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-9
Zinsergebnis	0
<b>Ergebnis nach Steuern / Jahresüberschuss</b>	<b>11</b>

Aufgrund des im Verhältnis zum Vermögen und zu den Schulden der DB Regio AG relativ geringen Vermögensübergangs sind die Zahlen des laufenden Geschäftsjahres mit denen des Vorjahres grundsätzlich vergleichbar.

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die DB Regio AG betreibt neben Eisenbahnverkehr auch Serviceeinrichtungen in Form von Wartungseinrichtungen und Außenreinigungsanlagen im Sinne von Anlage 2 Nr. 2 Buchstaben e und f Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG). Damit sind die Pflichten zur getrennten Rechnungslegung nach § 12 Abs. 2 EReG 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 gem. § 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 (11 Mio. €; im Vorjahr: 2 Mio. €) ist gem. § 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 ggf. vorgenommen.

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen, soweit diese durch die Fertigung verursacht 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 Forschungs-

ergebnissen 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, ggf. – 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](#) [§ 40](#)). 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 2021 für die DB Regio AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,60 % für überfällige Forderungen und 0,12 % für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,10 %.

Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als 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 gem. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen. Das Saldierungsgebot gilt auch für korrespondierende Aufwendungen und Erträge aus der Auf- bzw. Abzinsung der Schulden und aus der Bewertung dieser Vermögensgegenstände. Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gem. § 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 (sog. Contractual Trust Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- bzw. 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 2021 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die korrespondierende Aufstockung der Pensionsverpflichtungen von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens vollständig kompensiert, sodass aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden ist.

Die DB Regio AG hat darüber hinaus langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gem. § 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 2021 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. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Zinsergebnis erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden gem. § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,31%) ergibt sich per 31. Dezember 2021 ein Unterschiedsbetrag von 1 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 1 Mio. €), der gem. § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB nicht abführungsgesperrt ist.

Die wesentlichen per 31. Dezember 2021 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2021
Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt)	1,87
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenerwartung (je nach Personengruppe)	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,46

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gem. den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre i. H. v. 0,33% (Altersteilzeit), 0,81% (Jubiläum) sowie 0,80% (Sterbegeld) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten beträgt 1,31%.

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 bzw. Einnahmen, die Aufwand bzw. Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen, werden als aktive bzw. passive Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasste Fremdwährungsforderungen bzw. -verbindlichkeiten, Bankguthaben und -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr sowie Kassenbestände in Fremdwährung werden bei ihrem Zugang mit dem Devisenkassamittelkurs ihres jeweiligen Entstehungszeitpunktes und im Jahresabschluss 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 beob-

achtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- bzw. 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 Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 §12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB Regio AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamten Tarifkräfte als Arbeitnehmende beschäftigt werden würden (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

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

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

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

## Erläuterungen zur Bilanz

### (2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagenspiegel zu entnehmen.

Der gem. § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Entwicklungskosten beträgt 8 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 0 Mio. €), von denen 8 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 0 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Berichtsjahr erhaltene Investitionszuschüsse i. H. v. 1 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 5 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

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

Bei den Finanzanlagen wurden im Berichtsjahr Beteiligungsbuchwerte i. H. v. 10 Mio. € (im Vorjahr: 31 Mio. €) vollständig wertberichtigt.

### (3) VORRÄTE

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Hilfs- und Betriebsstoffe	183	159
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	5	4
Waren	290	272
<b>Insgesamt</b>	<b>478</b>	<b>435</b>

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i. H. v. 55 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 50 Mio. €) gebildet.

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

Unter den Waren werden im Berichtsjahr Schienenfahrzeuge i. H. v. 290 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 272 Mio. €) ausgewiesen, die nur vorübergehend im Bestand der DB Regio AG sind.

#### (4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	31.12.2021	davon Restlaufzeit über 1 Jahr	31.12.2020	davon Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	695	-	530	3
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.206	-	1.150	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0	-
Sonstige Vermögensgegenstände	76	2	87	3
<b>Insgesamt</b>	<b>1.977</b>	<b>2</b>	<b>1.767</b>	<b>6</b>

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände aus insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken belaufen sich auf 1 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 2 Mio. €).

Einzelwertberichtigungen für strittige Forderungen sind i.H.v. 46 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 45 Mio. €) gebildet.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen die Gesellschafterin DB AG mit 1.056 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 939 Mio. €). Davon bestehen Forderungen gegen die Gesellschafterin DB AG aus dem kurzfristigen Cashpooling i.H.v. 515 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 375 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i.H.v. 1 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 0 Mio. €). Außerdem sind i.H.v. 540 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 564 Mio. €) Forderungen aus Verlustübernahme enthalten.

Darüber hinaus sind im Berichtsjahr in den Forderungen gegen verbundene Unternehmen Erstattungsansprüche gegen die RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH sowie die DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH aus Schuldbeitritten zu Sicherungszwecken von insgesamt 16 Mio. €, die vollständig einzelwertberichtigt wurden, enthalten.

Insgesamt beinhalten die Forderungen gegen verbundene Unternehmen 106 Mio. € Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (per 31. Dezember 2020: 138 Mio. €) sowie 45 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 73 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 76 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 87 Mio. €), von denen 2 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 3 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr aufweisen, und beinhalten im Wesentlichen Forderungen aus Schadenersatzansprüchen i.H.v. 16 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 31 Mio. €) sowie Forderungen aus der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) i.H.v. 56 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 53 Mio. €).

Die Bilanzierung der Forderungen aus der ÖPNV-Branchenlösung erfolgte unter Berücksichtigung individueller Rückzahlungsrisiken sowie einer pauschalen Berücksichtigung etwaiger weiterer Risiken im Hinblick auf die endgültige Abrechnung i.H.v. 8 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 6 Mio. €). Die Ermittlung der Abschläge erfolgte i.H.v. 15% (per 31. Dezember 2020: 5% für Phase 1 [1. März bis 31. August 2020] bzw. 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 beträgt per 31. Dezember 2021 unverändert 1.417 Mio. €.

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 überstieg hat.

Darüber hinaus führte per 31. Dezember 2020 die DB-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 Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) vorgenommene Neubewertung von Rückstellungen von Rückstellungen per 1. Januar 2010. Der Betrag aus Auflösungen und Abzinsungen von Rückstellungen i.H.v. insgesamt 11 Mio. € wurde gem. Art. 67 Abs. 1 Satz 3 Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (EGHGB) unmittelbar in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

#### (9) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	19	18
Steuerrückstellungen	3	6
Sonstige Rückstellungen	2.249	1.818
<b>Insgesamt</b>	<b>2.271</b>	<b>1.842</b>

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 1 Mio. € zugeführt (per 31. Dezember 2020: 3 Mio. €); 1 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 0 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 erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Regio AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Regio AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (15 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 13 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von DB-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 (1 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 0 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 durch die Arbeitnehmenden finanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) i.H.v. 19 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 18 Mio. €).

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen	1.849	1.421
Verpflichtungen im Personalbereich	142	145
Drohverluste aus Verkehrsverträgen	154	176
Unterlassene Instandhaltung	58	47
Ungewisse Verbindlichkeiten aus Schuldbeitritten zu Sicherungszwecken	16	-
Haftpflichtrenten	11	11
Übrige Risiken	19	18
<b>Insgesamt</b>	<b>2.249</b>	<b>1.818</b>

Der Anstieg der Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen resultiert u.a. aus den besonderen Umständen und Abrechnungsverfahren zur Gewährung von Billigkeitsleistungen durch Bund und Länder zum Ausgleich von Schäden (insbesondere Fahrgeldverlusten) im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Zusammenhang mit dem Ausbruch von Covid-19 (ÖPNV-Branchenlösung). Ein Teilbetrag von 123 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 63 Mio. €) entfällt auf individuelle und pauschale Rückzahlungsrisiken auf bereits erhaltene Zahlungen aus der ÖPNV-Branchenlösung. Darüber hinaus resultiert der Zuwachs zu einem wesentlichen Anteil aus Rückzahlungsverpflichtungen gegenüber den Aufgabenträgern aufgrund von Zugausfällen, die durch Unwetter, die extremen Flutereignisse sowie die Streiks in 2021 bedingt waren.

Aufgrund der im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie anhaltend geringeren Fahrgelderlöse sowie aufgrund gestiegener Kosten für Personal und Instandhaltung in einzelnen Verkehrsverträgen erfolgten Zuführungen zu den Rückstellungen für Drohverluster aus Verkehrsverträgen i.H.v. 62 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 131 Mio. €).

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen v.a. Freizeitansprüche, Altersteilzeitverpflichtungen, Tantiemen und Jubiläumszuwendungen.

Im Geschäftsjahr hat die DB Regio AG zwei Schuldbeitritte zu Sicherungszwecken vereinbart. Danach haftet die DB Regio AG gesamtschuldnerisch mit der RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH sowie der DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH für die Erfüllung von Zahlungsverpflichtungen aus Kreditlinienverträgen gegenüber der DB AG. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist in beiden Fällen zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH sowie die DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH voraussichtlich nicht erfüllt werden können. Die voraussichtliche Haftungshöhe aus den Schuldbeitritten beträgt per 31. Dezember 2021 16 Mio. €.

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 i.H.v. 19 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten: 14 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (19 Mio. €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert: 41 Mio. €; Anschaffungskosten: 35 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (41 Mio. €) verrechnet.

## (10) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	davon mit Restlaufzeit				davon mit Restlaufzeit			
	31.12.2021	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre	31.12.2020	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	169	157	12	6	164	151	13	7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	576	576	0	0	732	292	440	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.410	694	1.716	600	2.711	811	1.900	900
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	1	1	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	195	102	93	84	150	85	65	65
davon aus Steuern	12	12	-	-	12	12	-	-
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0	0	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>3.350</b>	<b>1.529</b>	<b>1.821</b>	<b>690</b>	<b>3.758</b>	<b>1.340</b>	<b>2.418</b>	<b>972</b>
davon zinspflichtig	1.923				2.100			

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

Die Verminderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ergibt sich im Wesentlichen aus geringeren Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen die Gesellschafterin DB AG mit 1.980 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 2.179 Mio. €). Davon bestehen mittel- bis langfristige Finanzverbindlichkeiten i.H.v. 1.716 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 1.900 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus Darlehen i.H.v. 207 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 200 Mio. €), Zinsabgrenzungen i.H.v. 18 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 21 Mio. €), Verbindlichkeiten im Rahmen der umsatzsteuerlichen Organschaft i.H.v. 1 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 36 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i.H.v. 38 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 22 Mio. €).

Insgesamt sind unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, 279 Mio. € Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (per 31. Dezember 2020: 291 Mio. €) sowie 188 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 259 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 130 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 133 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Erlösabgrenzung	189	154
Abgegrenzte Bestellerentgelte	31	46
Sonstige Abgrenzungen	-	0
<b>Insgesamt</b>	<b>220</b>	<b>200</b>

## (12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für i.H.v. 413 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 360 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. €	31.12.2021	31.12.2020
Bestellobligo für Investitionen	911	651
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	808	858
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	192	199
<b>Insgesamt</b>	<b>1.719</b>	<b>1.509</b>

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuld- anerkennnisse (555 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 361 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 2021 Leasingraten i.H.v. 162 Mio. € gezahlt (im Vorjahr: 120 Mio. €).

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

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
<b>FÄLLIGKEITEN</b>		
fällig bis 1 Jahr	170	185
fällig 1 bis 5 Jahre	263	294
fällig über 5 Jahre	375	379
<b>Insgesamt</b>	<b>808</b>	<b>858</b>

Unter den anderen Drittschuldverhältnissen werden zudem Verpflichtungen aus der Übernahme von erwarteten Verlusten im Rahmen von Ergebnisabführungsverträgen während deren unkündbarer Restlaufzeit i.H.v. bis zu 60 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 67 Mio. €) ausgewiesen. Diese betreffen ausschließlich das Jahr 2022.

### (14) FINANZINSTRUMENTE

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

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte beträgt 17.424 t Diesel (per 31. Dezember 2020: 29.256 t Diesel). Sämtliche Energiepreisicherungen 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 2021 7 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 12 Mio. €). Drohverlustrückstellungen waren nicht zu bilden, da die schwebenden Geschäfte per 31. Dezember 2021 keine negativen Marktwerte aufweisen. Die per 31. Dezember 2020 für die negativen Marktwerte der schwebenden Geschäfte unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesene Drohverlustrückstellung i.H.v. 2 Mio. € wurde vollständig ertragswirksam aufgelöst.

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### (15) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2021	2020
Personenverkehr	5.658	5.137
davon Erlöse aus Verkehrsverträgen	4.640	3.995
davon eigene Fahrgelderlöse	1.018	1.142
Sonstige Umsatzerlöse	248	260
<b>Insgesamt</b>	<b>5.906</b>	<b>5.397</b>

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Die Umsatzerlöse aus Verkehrsverträgen enthalten 983 Mio. € (im Vorjahr: 815 Mio. €) Fahrgelderlöse, die auf die Ansprüche auf Bestellerentgelte im Rahmen von Bruttoverträgen anzurechnen sind. Davon betreffen 93 Mio. € (im Vorjahr: 70 Mio. €) Fahrgelderlöse aus Vorjahren.

Wie im Vorjahr kann auch im Berichtsjahr der v.a. durch die Corona-Pandemie ausgelöste Rückgang der eigenen Fahrgelderlöse zum Teil durch die Zuschüsse aus der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), die unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen sind, kompensiert werden.

In den Erlösen aus Verkehrsverträgen waren im Vorjahr Umsatzerlöse aus Sondervereinbarungen mit den Aufgabenträgern im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie i.H.v. 52 Mio. € enthalten. Hierunter fielen u.a. die Fortzahlung variabler Bestellerentgelte trotz eines coronabedingt reduzierten Umfangs der erbrachten gegenüber den vertragsgemäß zu erbringenden Leistungen.

Die Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöskorrekturen für Vorjahre i.H.v. 70 Mio. € (im Vorjahr: per saldo – 25 Mio. €).

### (16) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Die unter dieser Position ausgewiesenen Leistungen betreffen i.H.v. 3 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) Leistungen für das Anlagevermögen und i.H.v. 2 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) aufgearbeitete Fahrzeugkomponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist.

### (17) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2021	2020
Erträge aus Dieselpreisicherungsgeschäften	1	-
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	13	45
Erträge aus der Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	80	24
Erträge aus Zuschüssen der öffentlichen Hand (ÖPNV-Branchenlösung)	354	469
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	26	12
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	18	15
Ertrag aus Abspaltung Bereich RAB Schiene	1	-
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	15	6
Übrige Erträge	3	2
<b>Insgesamt</b>	<b>511</b>	<b>573</b>
davon periodenfremd	108	56

Die Erträge aus Zuschüssen der öffentlichen Hand (Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr; ÖPNV) beinhalten Erträge im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie i.H.v. 354 Mio. € (im Vorjahr: 469 Mio. €), von denen 68 Mio. € das Vorjahr betreffen. 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 2021 bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses ergangener Bewilligungen ergeben sich im folgenden Geschäftsjahr 2022 Erträge i.H.v. rund 8 Mio. €.

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

Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträge enthalten Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen mit 18 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen mit 15 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €), Erträge aus Schadenersatz mit 6 Mio. € (im Vorjahr: 31 Mio. €), Erträge aus Zuwendungen mit 1 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) sowie im Berichtsjahr Erträge aus Zuschüssen der öffentlichen Hand (ÖPNV-Branchenlösung) i.H.v. 68 Mio. €, von denen 28 Mio. € aus der Auflösung von Rückstellungen resultieren und 40 Mio. € aus Bescheiden für das Geschäftsjahr 2020, die im Jahr 2021 eingegangen sind.

## (18) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2021	2020
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	514	457
davon Aufwendungen für Energie	474	421
davon Strom	291	280
davon Stromsteuer	28	28
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	148	107
davon sonstige Energien	7	6
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	39	36
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	1	0
Aufwendungen für bezogene Leistungen	3.004	2.791
davon eingekaufte Leistungen Transport	197	157
davon Provisionen	185	171
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	126	125
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	2.407	2.262
davon Nutzung Trassen	1.962	1.840
davon Nutzung Stationen	445	422
davon sonstige bezogene Leistungen	89	76
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	725	589
<b>Insgesamt</b>	<b>4.243</b>	<b>3.837</b>

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. €	2021	2020
Löhne und Gehälter	1.167	1.095
davon für Arbeitnehmende	1.044	968
davon für zugewiesene Beamt:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG)	115	118
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	8	9
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung <sup>1)</sup>	279	262
davon für Arbeitnehmende	249	232
davon für zugewiesene Beamt:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	30	30
davon für Altersversorgung	52	51
<b>Insgesamt</b>	<b>1.446</b>	<b>1.357</b>

<sup>1)</sup> Auch Zahlungen für Unterstützung z.B. ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener.

## (20) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2021	2020
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	34	32
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	42	34
Werbung und Verkaufsförderung	30	25
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	21	22
Forschungs- und Entwicklungskosten	25	24
Gebühren und Beiträge	8	8
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	5	5
Sonstige bezogene Dienstleistungen	255	224
davon bezogene IT-Leistungen	80	82
davon sonstige Kommunikationsdienste	6	3
davon sonstige Serviceleistungen	169	139
Aufwendungen aus Schadenersatz	2	3
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2	2
Wertberichtigung auf den Erstattungsanspruch aus Schuldbeitritt	16	-
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	8	5
Übrige Aufwendungen	125	187
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	32	29
davon Zuführung zu Drohverlustrückstellungen	62	131
davon sonstige übrige Aufwendungen	31	27
<b>Insgesamt</b>	<b>573</b>	<b>571</b>
davon periodenfremd	8	6

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 18 T € (im Vorjahr: 35 T €) sonstige Steuern und 4 T € (im Vorjahr: 20 T €) Aufwendungen aus der Währungsumrechnung.

## (21) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2021	2020
Erträge aus Beteiligungen	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	1	1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	45	73
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-188	-259
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-10	-31
<b>Insgesamt</b>	<b>-152</b>	<b>-216</b>

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen enthalten im Berichtsjahr außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen i.H.v. 10 Mio. € (im Vorjahr: 31 Mio. €), die aufgrund voraussichtlich dauernder Wertminderungen vorgenommen wurden.

## (22) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2021	2020
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	1
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	1
davon Aufwendungen / Erträge aus dem Deckungsvermögen	-	1
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-38	-41
davon an verbundene Unternehmen	-32	-37
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-4	-4
davon gegenüber Kreditinstituten	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-1	-
davon Aufwendungen / Erträge aus dem Deckungsvermögen	-1	-
<b>Insgesamt</b>	<b>-38</b>	<b>-40</b>

## Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung folgt grundsätzlich den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e. V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 21 (DRS 21) Kapitalflussrechnung.

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

### (23) FINANZMITTELFONDS

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln. Dieser beträgt 3 T€ (im Vorjahr: 0 T€).

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Forderungen gegen die DB AG aus dem Cashpooling i.H.v. 515 Mio. € (im Vorjahr: 375 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 Europäischen Union (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](http://bundesanzeiger.de)  erhältlich.

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

### (26) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den [Anteilsbesitz](#)  47 ist beigefügt.

### (27) BESCHÄFTIGTE

	2021		2020	
	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	20.063	20.012	18.975	19.076
Zugewiesene Beamt:innen	2.346	2.200	2.594	2.424
	<b>22.409</b>	<b>22.212</b>	<b>21.569</b>	<b>21.500</b>
Auszubildende	1.353	1.510	1.160	1.393
<b>Insgesamt</b>	<b>23.762</b>	<b>23.722</b>	<b>22.729</b>	<b>22.893</b>

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 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) zugewiesen worden. Sie arbeiten für die DB Regio AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

## (28) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

### Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2021 an:

#### DR. JÖRG SANDVOSS

Vorsitzender des Vorstands,  
Darmstadt

#### ULRIKE HABER-SCHILLING

Ressort Personal,  
Berlin

#### FRANK KLINGENHÖFER

Ressort Regio Bus,  
Mannheim

#### RALPH ROHDE

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)

#### MARION CARSTENS\*

Abteilungsleiterin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Berlin

#### RALF DAMDE\*

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

#### DR. ALEXANDER GOMMLICH

Leiter Recht der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

**MANUELA HERBERT**

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\***

Mitglied des Betriebsrats Wahlbetrieb R.8.1 RheinNeckar der DB Regio AG, Bad Schönborn

**HERBERT MAHLBERG\***

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

**FRANK MIRAM**

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

**STEFFEN MÜLLER**

Leiter der Unterabteilung Strategisches Controlling, Erfolgskontrolle, Beteiligungen im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 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 (BIS 31. JULI 2021)**

Konzernbeauftragter Controlling und Rechnungswesen der Deutschen Bahn AG, Potsdam

**BERND SEUBERT\***

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

**DR. SEBASTIAN STERN (SEIT 1. OKTOBER 2021)**

Konzernbeauftragter Steuerung Finanzen Systemverbund der Deutschen Bahn AG, Hamburg

**ANDREAS ZYLKA\***

Regionalleiter Personal DB Regio Nordost der DB Regio AG, Berlin

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in T €	2021	2020
Gesamtbezüge des Vorstands	1.994	2.052
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	74	72
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	838	830
Nicht gebildete Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	2.843	2.803
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	102	105

Die Gesamtbezüge des Vorstands entfallen auf fünf (im Vorjahr: sieben) Vorstandsmitglieder, die einen Arbeitsvertrag mit der DB Regio AG haben, und bestehen aus einer fixen Grundvergütung i.H.v. insgesamt 1.478 T € (im Vorjahr: 1.485 T €), einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme i.H.v. 405 T € (im Vorjahr: 348 T €) und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtbezüge betragen 1.994 T € (im Vorjahr: 2.052 T €) und umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

Den Mitgliedern des Vorstands wurden im Berichtsjahr keine Kredite und Vorschüsse gewährt. Über die im Rahmen des Schuldbetriffs 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**

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag gem. § 285 Nr. 33 HGB liegen nicht vor.

**(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 25. Februar 2022

DB Regio AG  
Der Vorstand

# ANTEILSBESITZLISTE

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
<b>VOLLKONSOLIDIERT</b>			
Autokraft GmbH, Hamburg	EUR	27.303	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	16.112	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.512	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	7.980	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	13.468	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	9.290	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	8.128	100,00
DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz	EUR	55.890	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	EUR	2.321	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	15.692	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	EUR	- 6.743	74,90
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	50	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	65.001	100,00
DB SEV GmbH, Berlin	EUR	2.123	99,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	19.131	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	EUR	5.013	100,00
KOB GmbH, Oberhulba	EUR	1.981	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	EUR	907	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	22.800	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	14.711	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	16.273	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	21.864	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH - RBB -, Hamburg	EUR	12.113	100,00
Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	30.127	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	5.129	70,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	22.993	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	EUR	7.087	100,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	105	48,69
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	- 6.483	74,90
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	21.250	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	169.690	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	150.358	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	EUR	19	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	21.411	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU -, Aschaffenburg	EUR	3.722	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	12.584	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Hamburg	EUR	17.527	100,00
<b>AT EQUITY</b>			
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen <sup>2),3)</sup>	EUR	25	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, Ravensburg <sup>2),4)</sup>	EUR	618	28,02
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover <sup>2),3)</sup>	EUR	239	42,00
Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG), Frankfurt am Main <sup>4)</sup>	EUR	33	30,66
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen <sup>2),4)</sup>	EUR	98	30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen <sup>2),4)</sup>	EUR	218	47,50
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen <sup>2),3)</sup>	EUR	9.101	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen <sup>2),5)</sup>	EUR	4	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich <sup>2),4)</sup>	EUR	997	33,33
Niedersachsentarif GmbH, Hannover <sup>2),4)</sup>	EUR	72	12,50

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel <sup>2),4)</sup>	EUR	141	53,59
OstalbMobil GmbH, Aalen <sup>2),4)</sup>	EUR	278	19,65
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing <sup>2),4)</sup>	EUR	482	33,33
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau <sup>2),4)</sup>	EUR	330	46,55
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken <sup>2),4)</sup>	EUR	51	16,67
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg <sup>2),4)</sup>	EUR	25	39,80
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg <sup>2),4)</sup>	EUR	192	49,00
Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain - VAB GmbH, Aschaffenburg <sup>2),6)</sup>	EUR	25	36,44
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt <sup>2),4)</sup>	EUR	305	11,11
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz <sup>2),4)</sup>	EUR	30	15,05
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH - VVM, Würzburg <sup>2),4)</sup>	EUR	30	22,04
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg <sup>2),4)</sup>	EUR	54	25,93
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen <sup>2),4)</sup>	EUR	440	19,62
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen <sup>2),3)</sup>	EUR	215	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen <sup>2),3)</sup>	EUR	138	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw <sup>2),3)</sup>	EUR	684	32,60
VHN Verkerholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig <sup>2),4)</sup>	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig <sup>2),4)</sup>	EUR	580	20,00
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern <sup>2),4)</sup>	EUR	231	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen <sup>2),4)</sup>	EUR	121	40,00
<b>FAIR VALUE</b>			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach <sup>2),4)</sup>	EUR	261	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Villingen-Schwenningen <sup>2),7)</sup>	EUR	101	70,20
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal <sup>2),3)</sup>	EUR	227	51,42
VVW Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock <sup>2),4)</sup>	EUR	27	20,63

<sup>1)</sup> Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

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

<sup>3)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2019.

<sup>4)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2020.

<sup>5)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2015.

<sup>6)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2017.

<sup>7)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2018.

# ERLÄUTERUNGEN ZUR GETRENNTEN RECHNUNGS- LEGUNG DER BEREICHE

## ERBRINGEN VON VERKEHRSLEISTUNGEN UND BETRIEB VON SERVICEEINRICHTUNGEN GEM. § 12 ABS. 2 EREGG

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

### Definition der Bereiche

Die DB Regio AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

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

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

### 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 (vgl. im Einzelnen die [getrennten Anlagenspiegel](#)  52 f.). Im Berichtsjahr wurden von den Zugängen im Anlagevermögen im Verkehrsbereich 1 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) und im Servicebereich 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) Investitionszuschüsse abgesetzt. Die außerplanmäßigen Abschreibungen betreffen den Bereich Verkehr mit 0 Mio. € (im Vorjahr: 4 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 2021 bestehenden Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

in Mio. €	Bereich Verkehr				Bereich Service			
	davon mit Rest-laufzeit		davon mit Rest-laufzeit		davon mit Rest-laufzeit		davon mit Rest-laufzeit	
	31.12. 2021	über 1 Jahr	31.12. 2020	über 1 Jahr	31.12. 2021	über 1 Jahr	31.12. 2020	über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	689	-	528	3	6	-	2	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.190	-	1.132	-	101	-	79	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0	-	-	-	0	-
Sonstige Vermögensgegenstände	76	2	86	3	0	-	1	-
<b>Insgesamt</b>	<b>1.955</b>	<b>2</b>	<b>1.746</b>	<b>6</b>	<b>107</b>	<b>-</b>	<b>82</b>	<b>-</b>

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 (56 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 50 Mio. €). Im Bereich Verkehr werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrags der Ergebnisabführung für den Bereich Serviceeinrichtungen erhöht (29 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 11 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 bzw. Schlüsselungen bei Bestands- und Erfolgskonten entstehen differierende Jahresergebnisse in den Bilanzen bzw. 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 2021 bestehenden Verbindlichkeiten sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

in Mio. €	Bereich Verkehr				Bereich Service			
	davon mit Restlaufzeit		davon mit Restlaufzeit		davon mit Restlaufzeit		davon mit Restlaufzeit	
	31.12. 2021	bis 1 Jahr	31.12. 2020	laufzeit bis 1 Jahr	31.12. 2021	bis 1 Jahr	31.12. 2020	laufzeit bis 1 Jahr
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	169	157	162	149	0	0	2	2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	559	559	722	282	17	17	10	10
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.268	700	2.583	828	227	79	189	44
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	1	1	0	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	192	99	147	82	3	3	3	3
davon aus Steuern	10	10	10	10	2	2	2	2
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>3.188</b>	<b>1.515</b>	<b>3.615</b>	<b>1.342</b>	<b>247</b>	<b>99</b>	<b>204</b>	<b>59</b>
davon zinspflichtig	1.758		1.940		165		160	

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 (56 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 50 Mio. €). Im Bereich Service werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrags der Ergebnisabführung für den Bereich Service erhöht (29 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 11 Mio. €).

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

## HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB AG i.H.v. 413 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 360 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Verkehr i.H.v. 352 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 308 Mio. €) und den Bereich Service i.H.v. 61 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 52 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 (59 Mio. €; im Vorjahr: 41 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Verkehrsbereich (3 Mio. €; im Vorjahr: 2 Mio. €), aus Instandhaltungsleistungen für den Verkehrsbereich (669 Mio. €; im Vorjahr: 597 Mio. €) sowie zusätzlich aus sonstigen Leistungen für den Verkehrsbereich wie Vermietung und Personalausleihe (15 Mio. €; im Vorjahr: 15 Mio. €). Diese ergänzen die Umsatzerlöse aus den übrigen originären Geschäftsvorfällen (39 Mio. €; im Vorjahr: 32 Mio. €).

### SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In den sonstigen betrieblichen Erträgen im Verkehrsbereich sind Erträge aus der Währungsumrechnung i.H.v. 2 T € (im Vorjahr: 9 T €) enthalten. Die sonstigen betrieblichen Erträge im Servicebereich beinhalten Erträge aus der Währungsumrechnung i.H.v. 0 T € (im Vorjahr: 0 T €).

### MATERIALAUFWAND

Die vom Servicebereich bezogenen Instandhaltungsleistungen (669 Mio. €; im Vorjahr: 598 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Verkehrsbereichs als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Servicebereichs werden Aufwendungen (271 Mio. €; im Vorjahr: 239 Mio. €), die im Jahresabschluss der DB Regio AG unter dem Instandhaltungsaufwand erfasst sind, als Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe (266 Mio. €; im Vorjahr: 233 Mio. €) und bezogene Leistungen (5 Mio. €; im Vorjahr: 6 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 i.H.v. 44 Mio. € (im Vorjahr: 44 Mio. €).

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Servicebereich enthalten Aufwendungen für Altersversorgung i.H.v. 8 Mio. € (im Vorjahr: 7 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: 15 Mio. €) im Wesentlichen aus Mietaufwendungen und Personalausleihungen zugesetzt.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern für den Verkehrsbereich i.H.v. 16 T € (im Vorjahr: 35 T €) und im Servicebereich i.H.v. 2 T € (im Vorjahr: 0 T €) angefallen.

Darüber hinaus sind im Verkehrsbereich 4 T € (im Vorjahr: 20 T €) und im Servicebereich 0 T € (im Vorjahr: 0 T €) Aufwendungen aus der Währungsrechnung angefallen.

## BETEILIGUNGSERGEBNIS

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

in Mio. €	Bereich Verkehr	
	2021	2020
Erträge aus Beteiligungen	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	1	1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	45	73
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-188	-259
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-10	-31
<b>Insgesamt</b>	<b>-152</b>	<b>-216</b>

## ZINSEERGEBNIS

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	
	2021	2020	2021	2020
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	1	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	0	-	0
davon Aufwendungen / Erträge aus dem Deckungsvermögen	-	1	-	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-35	-38	-3	-3
davon an verbundene Unternehmen	-29	-34	-3	-3
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-4	-4	0	0
davon Aufwendungen / Erträge aus dem Deckungsvermögen	-1	-	0	-
<b>Insgesamt</b>	<b>-35</b>	<b>-37</b>	<b>-3</b>	<b>-3</b>

## BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

Hinsichtlich der Ergebnisverwendung wird unterstellt, dass die Tätigkeitsbereiche jeweils einen eigenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) abgeschlossen haben und die ansonsten auszuweisenden Jahresüberschüsse der Tätigkeitsbereiche an diese abgeführt bzw. Jahresfehlbeträge der Tätigkeitsbereiche von dieser übernommen werden.

## Bilanz nach Tätigkeitsbereichen

### AKTIVA

PER 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2021	2020	2021	2020
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	28	17	0	0
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	27	52	283	263
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	18	42	208	188
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	5	5
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen	0	4	42	41
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	4.222	4.457	-	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	2	3	33	31
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	9	9	22	22
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	62	76	27	22
	<b>4.322</b>	<b>4.601</b>	<b>407</b>	<b>379</b>
III. Finanzanlagen	466	437	-	-
	<b>4.816</b>	<b>5.055</b>	<b>407</b>	<b>379</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>				
I. Vorräte				
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	-	-	183	159
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	-	-	5	4
3. Waren	290	272	0	0
	<b>290</b>	<b>272</b>	<b>188</b>	<b>163</b>
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	689	528	6	2
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.190	1.132	101	79
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	0
4. Sonstige Vermögensgegenstände	76	86	0	1
	<b>1.955</b>	<b>1.746</b>	<b>107</b>	<b>82</b>
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	0	-	-	-
	<b>2.245</b>	<b>2.018</b>	<b>295</b>	<b>245</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	1	2	0	0
	<b>7.062</b>	<b>7.075</b>	<b>702</b>	<b>624</b>

### PASSIVA

PER 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2021	2020	2021	2020
<b>A. EIGENKAPITAL</b>				
Zugeordnetes Eigenkapital	1.510	1.510	328	328
Ausgleichsposten	-98	-64	98	64
	<b>1.412</b>	<b>1.446</b>	<b>426</b>	<b>392</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>				
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	16	15	3	3
Steuerrückstellungen	3	5	0	1
Sonstige Rückstellungen	2.223	1.794	26	24
	<b>2.242</b>	<b>1.814</b>	<b>29</b>	<b>28</b>
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>				
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	169	162	0	2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	559	722	17	10
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.268	2.583	227	189
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	1	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	192	147	3	3
	<b>3.188</b>	<b>3.615</b>	<b>247</b>	<b>204</b>
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	220	200	-	-
	<b>7.062</b>	<b>7.075</b>	<b>702</b>	<b>624</b>

## Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

### BEREICH VERKEHR

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert		Stand per 31.12. 2020	
	Vortrag per 01.01. 2021	Übertragung von/an DB-Konzerngesellschaften <sup>1)</sup>	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2021	Vortrag per 01.01. 2021	Übertragung von/an DB-Konzerngesellschaften <sup>2)</sup>	Abschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2021		Stand per 31.12. 2021
<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>														
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	4	-	8	1	-	13	-2	0	0	-	-	-2	11	2
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	0	-	3	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3	0
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	14	-	3	3	0	20	-3	0	-3	-	-	-6	14	11
3. Geleistete Anzahlungen	4	-	3	-4	-	3	-	-	-	-	-	-	3	4
	<b>22</b>	<b>-</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>-5</b>	<b>0</b>	<b>-3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-8</b>	<b>28</b>	<b>17</b>
<b>SACHANLAGEN</b>														
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken														
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	11	-	0	-	-1	10	-1	0	-	-	-	-1	9	10
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	65	-33	0	1	0	33	-23	9	-1	-	-	-15	18	42
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	0	0	-	0	0	0	0	-	-	0	0	0
	<b>76</b>	<b>-33</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>-1</b>	<b>43</b>	<b>-24</b>	<b>9</b>	<b>-1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-16</b>	<b>27</b>	<b>52</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	5	-4	0	0	0	1	-1	0	0	-	0	-1	0	4
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	11.051	218	147	54	-163	11.307	-6.594	-174	-475	-	158	-7.085	4.222	4.457
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	10	0	1	-1	0	10	-7	0	-1	-	0	-8	2	3
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	22	0	0	0	-2	20	-13	0	-3	-	5	-11	9	9
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	76	6	36	-54	-2	62	-	-	-	-	-	-	62	76
	<b>11.240</b>	<b>187</b>	<b>184</b>	<b>0</b>	<b>-168</b>	<b>11.443</b>	<b>-6.639</b>	<b>-165</b>	<b>-480</b>	<b>-</b>	<b>163</b>	<b>-7.121</b>	<b>4.322</b>	<b>4.601</b>
<b>FINANZANLAGEN</b>														
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	468	-11	50	-	-	507	-32	-	-10	-	-	-42	465	436
2. Beteiligungen	1	0	0	-	0	1	-	-	-	-	-	-	1	1
	<b>469</b>	<b>-11</b>	<b>50</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>508</b>	<b>-32</b>	<b>-</b>	<b>-10</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-42</b>	<b>466</b>	<b>437</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>11.731</b>	<b>176</b>	<b>248</b>	<b>-</b>	<b>-168</b>	<b>11.987</b>	<b>-6.676</b>	<b>-165</b>	<b>-493</b>	<b>-</b>	<b>163</b>	<b>-7.171</b>	<b>4.816</b>	<b>5.055</b>

<sup>1)</sup> Hierin enthalten sind Übertragungen vom Bereich Verkehr in den Bereich Service i. H. v. 32 Mio. €. Der Rest entfällt auf die **Abspaltung des Bereichs Schiene der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)**  38.

<sup>2)</sup> Hierin enthalten sind Übertragungen vom Bereich Verkehr in den Bereich Service i. H. v. -9 Mio. €. Der Rest entfällt auf die Abspaltung des Bereichs Schiene der RAB.

**BEREICH SERVICE**

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert		Stand per 31.12. 2020	
	Vortrag per 01.01. 2021	Übertragung von/an DB-Konzerngesellschaften <sup>1)</sup>	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2021	Vortrag per 01.01. 2021	Übertragung von/an DB-Konzerngesellschaften <sup>2)</sup>	Abschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2021		Stand per 31.12. 2021
<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>														
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	-	-	-	-	0	0	-	0	-	-	0	0	0
3. Geleistete Anzahlungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>SACHANLAGEN</b>														
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken														
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	70	-	-	-	-	70	0	-	-	-	-	0	70	70
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	345	33	5	4	-1	386	-157	-9	-13	-	1	-178	208	188
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	7	-	0	0	-	7	-2	-	0	-	-	-2	5	5
	<b>422</b>	<b>33</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>-1</b>	<b>463</b>	<b>-159</b>	<b>-9</b>	<b>-13</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>-180</b>	<b>283</b>	<b>263</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	90	4	1	0	-1	94	-49	-	-4	-	1	-52	42	41
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	151	6	4	2	-3	160	-120	-3	-6	-	2	-127	33	31
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	78	4	5	1	-2	86	-56	-3	-5	-	0	-64	22	22
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	22	-5	16	-7	1	27	-	-	-	-	-	-	27	22
	<b>763</b>	<b>42</b>	<b>31</b>	<b>-</b>	<b>-6</b>	<b>830</b>	<b>-384</b>	<b>-15</b>	<b>-28</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>-423</b>	<b>407</b>	<b>379</b>
<b>FINANZANLAGEN</b>														
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>763</b>	<b>42</b>	<b>31</b>	<b>-</b>	<b>-6</b>	<b>830</b>	<b>-384</b>	<b>-15</b>	<b>-28</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>-423</b>	<b>407</b>	<b>379</b>

<sup>1)</sup> Hierin enthalten sind Übertragungen vom Bereich Verkehr in den Bereich Service i. H. v. 32 Mio. €. Der Rest entfällt auf die **Abspaltung des Bereichs Schiene der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)**  38.

<sup>2)</sup> Hierin enthalten sind Übertragungen vom Bereich Verkehr in den Bereich Service i. H. v. - 9 Mio. €. Der Rest entfällt auf die Abspaltung des Bereichs Schiene der RAB.

## Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

### BEREICH VERKEHR

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2021	2020
Umsatzerlöse	5.808	5.324
Bestandsveränderungen	-	-
Andere aktivierte Eigenleistungen	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	508	571
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	- 468	- 419
Aufwendungen für bezogene Leistungen	- 2.990	- 2.779
Instandhaltungsaufwand	- 1.040	- 878
	- 4.498	- 4.076
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	- 976	- 919
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	- 232	- 219
	- 1.208	- 1.138
Abschreibungen	- 483	- 488
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 509	- 515
	- 382	- 322
Beteiligungsergebnis	- 152	- 216
Zinsergebnis	- 35	- 37
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>- 569</b>	<b>- 575</b>
Erträge aus Verlustübernahme	569	575
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-	-
<b>Jahresergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### BEREICH SERVICE

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2021	2020
Umsatzerlöse	785	687
Bestandsveränderungen	1	- 3
Andere aktivierte Eigenleistungen	2	2
Sonstige betriebliche Erträge	3	2
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	- 312	- 270
Aufwendungen für bezogene Leistungen	- 19	- 19
Instandhaltungsaufwand	- 83	- 69
	- 414	- 358
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	- 191	- 176
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	- 47	- 43
	- 238	- 219
Abschreibungen	- 28	- 26
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 79	- 71
	32	14
Beteiligungsergebnis	-	-
Zinsergebnis	- 3	- 3
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-	-
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>29</b>	<b>11</b>
Erträge aus Verlustübernahme	-	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	- 29	- 11
<b>Jahresergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

# BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die DB Regio AG, Frankfurt am Main

## Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB Regio AG, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Regio AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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.

Gem. § 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) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem alle 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 oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu 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 25. Februar 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Guido Tamm  
Wirtschaftsprüfer

ppa. Martin Both  
Wirtschaftsprüfer

# KONTAKTINFORMATIONEN

## DB REGIO AG

Europa-Allee 70–76  
60486 Frankfurt am Main  
www.dbregio.de

## INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

Deutsche Bahn AG  
Investor Relations und Sustainable Finance  
Europaplatz 1  
10557 Berlin  
Telefon – 030.297-640 31  
E-Mail – [ir@deutschebahn.com](mailto:ir@deutschebahn.com)  
Internet – [www.deutschebahn.com/ir](http://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](http://db.de/berichte)  abrufbar.



## KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG  
Konzernkommunikation  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin  
Telefon – 030.297-61030  
E-Mail – [presse@deutschebahn.com](mailto:presse@deutschebahn.com)  
Internet – [www.deutschebahn.com/presse](http://www.deutschebahn.com/presse)

## DB-SERVICENUMMER

Der DB-Konzern erteilt seinen Kund:innen im Personenverkehr in Deutschland sämtliche telefonischen Auskünfte zum Ortstarif. Eine Hotline bündelt Auskünfte über Fahrpläne, Tickets und die BahnCard und navigiert Reisende gezielt zu den Servicemitarbeitenden.



- **DB-Servicenummer:** 030.297 0. Auskünfte über Fahrpreise und Fahrpläne, Informationen über die Serviceleistungen der Deutschen Bahn und zur BahnCard.
- **Mobilitätsservice-Zentrale:** 030.652 128 88. Kontakt für die Planung barrierefreier Reisen.
- **Servicecenter Fahrgastrechte:** 030.586 020 920. Informationen zu Fahrpreiserstattungen im Rahmen der EU-Fahrgastrechteverordnung.
- **Fundservice:** 030.586 020 909. Meldung von verlorenen oder gefundenen Gegenständen im Zug oder Bahnhof. Unter [bahn.de/hilfe](http://bahn.de/hilfe)  finden Kund:innen Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.



## DB-PERSONENVERKEHR IM SOCIAL WEB

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



## 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.



**RECYCLED**  
Papier aus  
Recyclingmaterial  
FSC® C016267



**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** DB AG/Max Lautenschläger  
 **1** DB AG/Patrick Kuschfeld/Max Lautenschläger  
 **5** DB AG/Max Lautenschläger  
 **8** neomind.eu  
 **34** DB AG/Max Lautenschläger

**DB Regio AG**  
Europa-Allee 70-76  
60486 Frankfurt am Main

[www.dbregio.de](http://www.dbregio.de)

