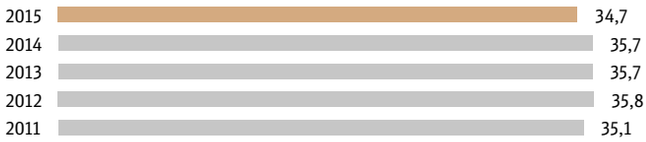
# DB Regio AG
# Geschäftsbericht 2015

**Mehr Qualität, mehr Kunden, mehr Erfolg**

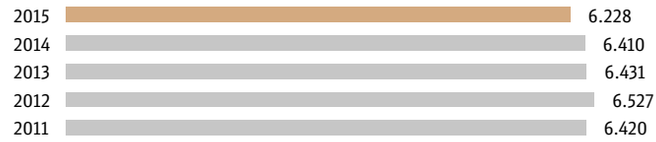
# ENTWICKLUNGEN IM GESCHÄFTSJAHR 2015

**Verkehrsleistung [in Mrd. Pkm [1)]]**



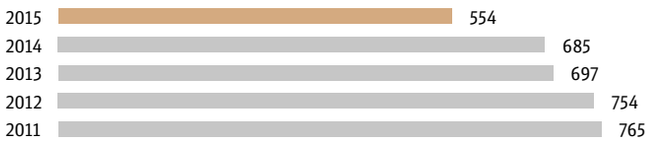

*2015 zu 2014: -2,8%*

**Umsatzerlöse [in Mio. € ]**




*2015 zu 2014: -2,8%*

**Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit [2)] [in Mio. €]**




*2015 zu 2014: -19,1%*

**Umsatzstruktur [in %]**

*2015*

| Ausgewählte Kennzahlen | 2015 | 2014 | Veränderung absolut | Veränderung % |
|---|---|---|---|---|
| **FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €** | | | | |
| Umsatz | 6.228 | 6.410 | -182 | -2,8 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit [2)] | 554 | 685 | -131 | -19,1 |
| Bilanzsumme per 31.12. | 6.834 | 6.607 | +227 | +3,4 |
| Anlagevermögen per 31.12. | 6.156 | 5.947 | +209 | +3,5 |
| Eigenkapital per 31.12. | 1.834 | 1.834 | - | - |
| Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12. | 2.271 | 1.712 | +559 | +32,7 |
| Brutto-Investitionen | 686 | 1.672 | -986 | -59,0 |
| Netto-Investitionen [3)] | 681 | 1.670 | -989 | -59,2 |
| Mitarbeiter per 31.12. in VZP | 21.168 | 21.553 | -385 | -1,8 |
| **LEISTUNGSKENNZAHLEN** | | | | |
| Reisende in Mio. | 1.400 | 1.425 | -25 | -1,8 |
| Verkehrsleistung in Mrd. Pkm [1)] | 34,7 | 35,7 | -1,0 | -2,8 |
| Betriebsleistung in Mio. Trkm [4)] | 400,3 | 411,7 | -11,4 | -2,8 |

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

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

*3) Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.*

*4) Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.*

## DB MITFAHRER-APP FÜR FAHRGEMEINSCHAFTEN

Mit der DB Mitfahrer-App, die es zuerst bei DB Regio Bayern gibt, können sich Reisende zu einer Fahrgemeinschaft für das Bayern-Ticket zusammenfinden, das in allen Nahverkehrszügen sowie nahezu allen städtischen Verkehrsmitteln in Bayern für bis zu fünf Personen gilt. Die App wurde entwickelt, damit mehr Kunden dieses Angebot nutzen können.

# Inhalt


› Vorwort des Vorstandsvorsitzenden 002

› Lagebericht 005

› Jahresabschluss 025

› Weitere Informationen 049

*»Nach wie vor gibt es sowohl im Zug- als auch im Busbereich einen intensiven Wettbewerb. Gleichwohl konnten wir wichtige Vergaben für uns entscheiden.«*

*»Durch Kundennähe und Leistungsstärke wollen wir das von Fahrgästen und Aufgabenträgern bevorzugte Nahverkehrsunternehmen in Deutschland sein.«*

*»Das Jahr 2015 war für die DB Regio AG ein ereignisreiches und herausforderndes Jahr.«*

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

# VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die DB Regio AG wie auch für die gesamte Branche war 2015 ein ereignisreiches und herausforderndes Jahr. Bedeutende Hindernisse auf dem Weg zu einer weiteren positiven Entwicklung unserer Branche konnten aus dem Weg geräumt werden. Andere Herausforderungen allerdings begleiten und belasten uns weiter. Zwanzig Jahre nach der Regionalisierung, die unsere Branche beflügelt und lange Zeit getragen hat, muss jeder Erfolg hart erarbeitet werden. Wir stellen uns dem mit Tatkraft und Optimismus.

Für unsere Branche brachte das zurückliegende Jahr Sicherheit im Hinblick auf die Höhe der Regionalisierungsmittel des Bundes. Der Ende September erzielte Kompromiss verschafft den Aufgabenträgern Planungssicherheit und gibt ihnen finanziellen Spielraum zurück. Ebenso positiv ist die Neuregelung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB Netz, durch die mehr Mittel für die Modernisierung der Infrastruktur zur Verfügung stehen. Das wird der Betriebsqualität des Schienenpersonennahverkehrs zugutekommen, doch zuvor erfordert die verstärkte Bautätigkeit im Netz große Anstrengungen, auch bei den Verkehrsunternehmen. Wir werden alles dafür tun, unter den erschwerten Bedingungen ein attraktives Verkehrsangebot zu gewährleisten und die Erwartungen unserer Kunden zu erfüllen. Und schließlich: Der Tarifkonflikt mit der GDL konnte gelöst werden. Nachdem unsere Fahrgäste fast ein Jahr unter wiederkehrenden Lokführerstreiks gelitten hatten, kam es im Sommer zu einer Einigung.

Weiter verschärft haben sich im Jahr 2015 der intermodale und der intramodale Wettbewerb. Die Nahverkehrsbranche spürte deutlich die Konkurrenz der Fernbusse sowie neuer Mobilitätsformen wie Carsharing und Ridesharing. Zudem profitierte der Individualverkehr vom niedrigen und weiter fallenden Niveau der Kraftstoffpreise.

Nach wie vor gibt es sowohl im Zug- als auch im Busbereich einen intensiven Wettbewerb. Gleichwohl konnten wir wichtige Vergaben für uns entscheiden. So wird beispielsweise die S-Bahn Berlin auch weiterhin die Ringbahn in Berlin betreiben, und DB Regio Südwest erhielt den Zuschlag für das erste vergebene Los der S-Bahn Rhein-Neckar. Nicht erfolgreich waren wir bei der RRX-Vergabe in Nordrhein-Westfalen. Angesichts der stark verkürzten Wertschöpfungskette war bei diesem Verfahren zwar kaum mit einem Erfolg zu rechnen – dennoch schmerzt uns der Verlust.

Im Nahverkehr auf der Straße musste sich DB Regio Bus im Ausschreibungs- und Genehmigungswettbewerb behaupten. In Ostdeutschland, wo DB Regio Bus historisch bedingt eher schwach vertreten ist, wurde der Expansionskurs fortgesetzt. In Westdeutschland war DB Regio Bus bei einer Vielzahl kleinerer sowie bei größeren Vergaben wie zum Beispiel im Kreis Dithmarschen in Schleswig-Holstein erfolgreich.

2015 war auch ein Jahr des Aufbruchs. Das betrifft zum einen das Thema Digitalisierung. Wie der gesamte DB-Konzern wollen und werden wir offensiv die Chancen nutzen, die die Digitalisierung zur Verbesserung unserer Leistung und insbesondere unserer Angebote für die Kunden bietet. Dass wir auf einem guten Weg sind, zeigen die bereits realisierten Projekte wie die Mitfahrer-App für das Bayern-Ticket, die Online-Platzreservierung für Pendler für das Süwex-Zugsystem in Rheinland-Pfalz, die »Wohin Du Willst«-App von DB Regio Bus und unser Engagement beim Mitfahrnetzwerk flinc AG, mit dem wir die Verknüpfung zwischen Ridesharing und klassischem öffentlichen Personennahverkehr voranbringen wollen.

Wichtige Impulse setzt für uns das Mitte 2015 aufgesetzte Programm Zukunft Bahn des DB-Konzerns. Durch Kundennähe und Leistungsstärke wollen wir das von Fahrgästen und Aufgabenträgern bevorzugte Nahverkehrsunternehmen in Deutschland sein. Wo wir das nicht sind, wollen wir es werden. Dazu werden wir die Basisqualität verbessern, Produkt- und Serviceangebote auf die Kundenbedürfnisse im digitalen Zeitalter ausrichten, die Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern verbessern, die Kosten senken und die Erlöskraft steigern sowie unsere Größen- und Erfahrungsvorteile durch eine stärkere Fokussierung unserer Kompetenzen für Verbesserungen nutzen.

Der Schienenverkehr kann zum Verkehrsträger des 21. Jahrhunderts werden. Der Weg dorthin führt über eine deutlich verbesserte Produkt- und Leistungsqualität. Daran arbeiten wir, auch im Sinne unserer Branche, der wir partnerschaftlich verbunden sind. Denn so sehr der Wettbewerb Voraussetzung für einen erfolgreichen öffentlichen Personennahverkehr ist, so sehr sind es auch der Dialog und das Miteinander der Marktteilnehmer: Nur wenn alle zusammenwirken, kann das System Nahverkehr und kann insbesondere der Schienenverkehr sein ganzes Potenzial ausspielen.

Herzlichst Ihr

Dr. Jörg Sandvoß
Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG

# Lagebericht


› Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft 006

› Rahmenbedingungen 007

› Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 009

› Mitarbeiter 013

› Nachhaltigkeit 014

› Strategie 016

› Weitere Informationen 017

› Nachtragsbericht 021

› Chancen- und Risikobericht 021

› Prognosebericht 024

# ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG UND ZUR GESELLSCHAFT

Die DB Regio AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Regio AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehört gegenwärtig eine Frau an, sodass bei konstanter Besetzung des Gremiums das gesetzte Ziel von 20 % derzeit und auch zum Stichtag 30. Juni 2017 erreicht ist.

Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter und zehn Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehören gegenwärtig sechs Frauen an, sodass bei konstanter Besetzung des Gremiums das gesetzte Ziel von 30 % derzeit und auch zum Stichtag 30. Juni 2017 erreicht ist. Auf den weiteren Führungsebenen soll mittelfristig (bis zum 30. Juni 2017) auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 12,5 % und auf der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 22,2 % erreicht werden.

Die DB Regio AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG). Die DB ML AG ist eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG). Innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) ist die DB Regio AG dem Geschäftsfeld DB Regio zugeordnet. Die Organisationsstruktur des DB-Konzerns besteht im Wesentlichen aus neun Geschäftsfeldern, die von der konzernleitenden Management-Holding DB AG geführt werden. Die Anteile der DB AG befinden sich vollständig im Besitz des Bundes.

Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo werden durch das Vorstandsressort Verkehr und Transport geführt. Die internationalen Geschäftsfelder DB Arriva und DB Schenker sind dem Vorstandsressort Finanzen/Controlling zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe, DB Netze Energie und DB Dienstleistungen werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik geführt.

Im Geschäftsfeld DB Regio sind alle Regionalverkehrsaktivitäten (Schiene und Bus) des DB-Konzerns in Deutschland sowie Verkehre von und aus Deutschland in benachbarte Länder gebündelt.

Das Geschäftsfeld DB Regio besteht aus der DB Regio AG und weiteren eigenständigen Tochtergesellschaften. Die bedeutendsten Tochtergesellschaften sind in der Sparte DB Regio Schiene die S-Bahn Berlin GmbH, die S-Bahn Hamburg GmbH, die DB RegioNetz Verkehrs GmbH und die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB). In der Sparte DB Regio Bus sind die wesentlichen Tochtergesellschaften (gesamt: 41) die Omnibusverkehr Franken GmbH, die Autokraft GmbH, die Südbaden Bus GmbH und die Regional Bus Stuttgart GmbH.

Das Geschäftsfeld DB Regio ist mit seinen regionalen Einheiten marktnah aufgestellt. Die Sparte DB Regio Schiene besteht aus elf operativen Regionen (im Vorjahr: zwölf Regionen; Zusammenführung der Regionen Südwest und RheinNeckar zum 1. Januar 2015) und die Sparte DB Regio Bus aus acht Regionen, die jeweils vor Ort das Geschäft verantworten.

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

Das Berichtsjahr verlief für die DB Regio AG insgesamt durchwachsen. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit liegt mit 554 Mio. € um 131 Mio. € beziehungsweise 19,1 % unter dem Vorjahr. Ursächlich hierfür war vor allem ein Rückgang des Umsatzes, insbesondere bedingt durch die Streiks, Leistungsrückgänge infolge von Ausschreibungsverlusten sowie den starken Wettbewerbsdruck aufgrund der Liberalisierung des Fernbusmarktes. Weitere wesentliche Einflussfaktoren im Berichtsjahr waren ein Vergleich mit einem großen Fahrzeughersteller sowie eine größere Wertberichtigung einer Forderung gegen einen Aufgabenträger. Auf der Aufwandsseite konnten geringere Materialaufwendungen infolge von Leistungsverlusten die Preissteigerungen bei den Faktorkosten nur teilweise kompensieren.

# RAHMENBEDINGUNGEN

› Wirtschaftliches Umfeld 007
› Entwicklung auf den relevanten Märkten 007
› Politisches Umfeld 008

## › Wirtschaftliches Umfeld

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten wird durch die konjunkturelle Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Die weiterhin sehr positive Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und steigende Realeinkommen haben im Berichtsjahr die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland geprägt und die Gesamtnachfrage im Personenverkehr gesteigert.

Im Jahr 2015 wurde das Wirtschaftswachstum in Deutschland wie im Vorjahr vor allem durch die kräftige private Konsumnachfrage getragen. Unterstützend wirkte die Entwicklung der Exporte außerhalb der Währungsunion. Die steigende Nachfrage aus Europa und den USA wurde durch die schwache Entwicklung in China und anderen Schwellenländern teilweise kompensiert. Die Abwertung des Euro verbesserte dabei die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Exporte. Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahlen stiegen weiter an. Auch die verfügbaren Realeinkommen stiegen deutlich. Die Kraftstoffpreise gingen signifikant zurück.

## › Entwicklung auf den relevanten Märkten

### › SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND AUF VORJAHRESNIVEAU

Der deutsche Personenverkehrsmarkt wuchs im Jahr 2015 leistungsbedingt um über 1% und damit etwas schwächer als im Vorjahr. Neben sozioökonomischen und konjunkturellen Faktoren stützte vor allem der intensive intermodale Wettbewerb dieses Wachstum. Fernbusanbieter und Low-Cost-Airlines bauten ihr Angebot deutlich aus, was zu Leistungsverschiebungen führte. Zudem beeinflussten die Streikaktivitäten im Schienen- und Luftverkehr sowie anhaltend niedrige Kraftstoffpreise die Verkehrsmittelwahl.

Entgegen der Gesamtmarktentwicklung stagnierte die Verkehrsleistung des deutschen Schienenpersonenverkehrs im Jahr 2015. Maßgeblich verantwortlich für diese Entwicklung waren die Streiks der GDL und das niedrige Kraftstoffpreisniveau. Zudem wirkte der starke Wettbewerb von Fernbusanbietern dämpfend auf die Nachfrage im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr. Während die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr dennoch anstieg, ging sie im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zurück.

Insgesamt ging die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr des DB-Konzerns um 0,2% zurück, wobei sich die Gesellschaften differenziert entwickelten. DB Fernverkehr steigerte die Nachfrage dank guter Akzeptanz von Aktionsangeboten um 2,4% und entwickelte sich damit überdurchschnittlich. Dagegen ging die Verkehrsleistung von DB Regio unter anderem infolge von Ausschreibungsverlusten in Nordrhein-Westfalen und Thüringen um 2,3% zurück. Wettbewerbsbahnen konnten ihre Nachfrage dagegen weiter steigern. Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs am Modal Split ging insgesamt leicht zurück (–8,0%).

Die Betriebsleistung der DB Regio AG lag um 11,4 Mio. Trassenkilometer (Trkm) beziehungsweise 2,8% unter dem Vorjahr. Negativ gegenüber dem Vorjahr wirkten Streikeffekte und die Ausschreibungsverluste in Südwest, Südost und Nord. Die Verkehrsleistung entwickelte sich im Berichtsjahr analog der Betriebsleistung mit einem Rückgang zum Vorjahr von 35,7 Mrd. Personenkilometern (Pkm) auf 34,7 Mrd. Pkm (–2,8%). Die Zahl der Reisenden der DB Regio AG verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um weitere 25 Millionen Personen und damit um 1,8% auf 1.400 Millionen Personen (im Vorjahr: 1.425 Millionen Personen).

Die Verkehrsleistung der Schienentöchter der DB Regio AG sank um 0,1 Mrd. Pkm beziehungsweise 1,1% auf 8,7 Mrd. Pkm (im Vorjahr: 8,8 Mrd. Pkm). Die Zahl der Reisenden der Schienentöchter der DB Regio AG verringerte sich im Vorjahresvergleich um 5 Millionen Personen (–0,7%) auf 746 Millionen Personen (im Vorjahr: 751 Millionen Personen).

Die Verkehrsleistung des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs stieg im Jahr 2015 um 1,0%. Dieses Wachstum wurde durch eine positive Entwicklung im Buslinienfernverkehr getrieben. Hier wurde insbesondere das Angebot von grenzüberschreitenden Verkehren weiter ausgebaut. Die Dynamik blieb mit einer Zuwachsrate von rund 30% aber hinter den Erwartungen zurück. Positiv wirkten zudem die Streiks im Schienen- und Luftverkehr. Die Verkehrsleistung des Busliniennahverkehrs nahm aufgrund anhaltend sinkender Schüler- und Auszubildendenzahlen weiter leicht ab. Dämpfend wirkte zudem die positive Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs.

Die Verkehrsleistung des DB-Konzerns im öffentlichen Straßenpersonenverkehr in Deutschland ging infolge einer schwächeren Nachfrage im Busliniennahverkehr sowie von Bereinigungen des Geschäftsportfolios um 1,3% zurück. Der Marktanteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs blieb stabil (6,4%).

Die Verkehrsleistung der Sparte DB Regio Bus bleibt mit 6,9 Mrd. Pkm (im Vorjahr: 6,9 Mrd. Pkm) auf Vorjahresniveau. Die Zahl der Reisenden ist mit 606 Millionen gegenüber dem Vorjahr (614 Millionen Reisende) um 8 Millionen Reisende beziehungsweise 1,3% leicht gesunken.

Die Prognose der rückläufigen Leistungsentwicklung aus dem Lagebericht zum Geschäftsjahr 2014 hat sich im Berichtsjahr bestätigt.

# › Politisches Umfeld

## › REVISION DES REGIONALISIERUNGSGESETZES

Bund und Länder haben sich im Oktober 2015 über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verständigt und damit eine verlässliche Finanzierungsgrundlage für Länder, Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen geschaffen. Für das Jahr 2016 erhöht der Bund die Regionalisierungsmittel, mit denen die Länder insbesondere den SPNV finanzieren, auf 8 Mrd. €. In den Jahren 2017 bis 2031 steigt der Zuschuss jährlich um 1,8%. Die Länder weisen dem Bund regelmäßig die konkrete Verwendung der Gelder nach. Wie der Zuschuss zwischen den einzelnen Ländern aufgeteilt wird, soll eine Rechtsverordnung regeln, die der Zustimmung des Bundesrats bedarf. Bestandteil der Einigung ist auch die Erklärung, die Dynamik des Anstiegs der Infrastrukturentgelte, insbesondere der Stations- und Trassenentgelte im SPNV, nach Maßgabe des Eisenbahnregulierungsrechts zu begrenzen. Das Dritte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes trat zum 1. Januar 2016 in Kraft. Die Auszahlung der Regionalisierungsmittel an die Länder erfolgt zunächst nach dem alten Verteilungsschlüssel und wird nach Vorlage des neuen Verteilungsschlüssels länderscharf gegengerechnet.

# ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

› Umsatzentwicklung 009
› Ergebnisentwicklung 009
› Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage 010
› Entwicklung der Tochtergesellschaften der DB Regio AG 010
› Finanzlage 010
› Kapitalflussrechnung 011
› Investitionen 011
› Finanzierung des Investitionsprogramms 011
› Bilanzstruktur 012
› Wesentliche Beteiligungen 012

## › Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen mit 6.228 Mio. € um 182 Mio. € beziehungsweise 2,8 % unter dem Vorjahreswert.

Die Fahrgelderlöse überschritten mit 2.752 Mio. € den Vorjahreswert um 114 Mio. € beziehungsweise 4,3 %. Grund waren hier vor allem höhere Verbunderlöse aufgrund von Tarifanpassungen und Zuwächsen in den Ballungsgebieten sowie aperiodische Erlöse insbesondere aus der Schlussabrechnung von Einnahmeaufteilungsverträgen. Gegenläufig wirken die gegenüber dem Vorjahr rückläufigen Erlöse aus bahneigenen Angeboten. Ursächlich hierfür sind vor allem Streikeffekte, der weiter wachsende Fernbusmarkt und die gesunkenen Kraftstoffpreise.

Das Bestellerentgelt lag mit 3.442 Mio. € um 287 Mio. € deutlich unter dem Vorjahr (im Vorjahr: 3.729 Mio. €). Ursächlich hierfür sind Leistungsverluste, nochmals deutlich höhere Streikeffekte sowie die geringeren Bestellerentgeltsätze bei neu gewonnenen Ausschreibungen. Positiv wirkte die Bestellerentgeltdynamisierung.

Insgesamt entfielen rund 55 % des Umsatzes auf Bestellerentgelte und rund 44 % auf Fahrgelderlöse.

Der Umsatz des Berichtsjahres wurde insbesondere durch die Streikeffekte, den wachsenden Fernbusmarkt sowie gesunkene Kraftstoffpreise negativ beeinflusst. Die negativen Auswirkungen des Streiks betrugen bei der DB Regio AG im Umsatz in Summe rund 88 Mio. €.

## › Ergebnisentwicklung

Mit 6.235 Mio. € sank die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 180 Mio. € beziehungsweise 2,8 %. Hierzu trug insbesondere der Umsatzrückgang mit 182 Mio. € bei.

Im Vergleich zum Vorjahr wurden mit 441 Mio. € um 137 Mio. € (+45,1 %) höhere sonstige betriebliche Erträge erzielt. Dies liegt im Wesentlichen in höheren Entschädigungen von Herstellern für Fahrzeugmängel, in höheren Rückstellungsauflösungen und in Zuschreibungen auf Finanzanlagen begründet.

Der Materialaufwand sank leicht von 4.128 Mio. € im Vorjahr um 15 Mio. € beziehungsweise 0,4 % auf 4.113 Mio. €. Höhere Vertriebsprovisionen sowie höhere Aufwendungen für Schienenersatzverkehrsleistungen, bedingt durch diverse Baumaßnahmen, konnten durch einen geringeren Instandhaltungsaufwand überkompensiert werden.

Der Personalaufwand lag bei 1.177 Mio. € und damit um 1,5 % unter dem Vorjahreswert von 1.195 Mio. €. Ursache hierfür ist die geringere Anzahl der durchschnittlichen Mitarbeiter (–2,2 %), was aber zum Teil durch Tarifsteigerungen aufgezehrt wird.

Mit 510 Mio. € lagen die Abschreibungen um 44 Mio. € beziehungsweise 9,5 % über dem Vorjahreswert. Hierzu trug im Wesentlichen der Zulauf von Triebzügen der Baureihen (BR) VT 620–623, ET 1440, ET 428/429, Lokomotiven der BR 146 sowie Doppelstockwagen bei (siehe hierzu Abschnitt Investitionen).

Der sonstige betriebliche Aufwand stieg gegenüber dem Vorjahr um 56 Mio. € beziehungsweise 13,2 % auf 483 Mio. €. Hauptgrund für den Anstieg sind höhere Rückstellungszuführungen.

Mit 219 Mio. € verschlechterte sich das Beteiligungsergebnis um 11 Mio. € gegenüber dem Vorjahreswert von 230 Mio. € (siehe hierzu Abschnitt »Entwicklung der Tochtergesellschaften der DB Regio AG«).

Das Zinsergebnis reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 10 Mio. € beziehungsweise 20,8 % auf – 58 Mio. €.

Mit 554 Mio. € sank das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der DB Regio AG im Vorjahresgleich um 131 Mio. € (im Vorjahr: 685 Mio. €). Streiks wirkten sich in Summe mit 72 Mio. € negativ aus. Das Ergebnis nach Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 554 Mio. € wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die Muttergesellschaft DB ML AG abgeführt.

## › Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage

Entgegen der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2014 abgegebenen Prognose lagen vor allem die Umsatzerlöse aufgrund von Streiks im Zuge der Tarifverhandlungen sowie der allgemeinen Entwicklung der Fahrgelderlöse deutlich unter den Erwartungen.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit fiel entsprechend der oben genannten Entwicklung der Umsatzerlöse niedriger aus als prognostiziert.

## › Entwicklung der Tochtergesellschaften der DB Regio AG

### › SPARTE DB REGIO SCHIENE INKLUSIVE RAB

| Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €] | 2015 | 2014 | Veränderung in % |
|---|---|---|---|
| Umsatz | 1.522 | 1.485 | +2,5 |
| Ergebnis vor Steuern | 177 | 148 | +19,6 |
| Brutto-Investitionen | 42 | 79 | – 46,8 |
| Mitarbeiter in VZP per 31.12. | 6.512 | 6.335 | +2,8 |

Die Umsatzerlöse der Töchter der Sparte DB Regio Schiene lagen durch einen Anstieg der Fahrgelderlöse mit 1.522 Mio. € um 37 Mio. € beziehungsweise 2,5 % über dem Vorjahr.

Das Ergebnis vor Steuern stieg gegenüber dem Vorjahr um 29 Mio. € auf 177 Mio. € (im Vorjahr: 148 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen der Tochtergesellschaften lagen im Berichtsjahr bei 42 Mio. € und damit um 37 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Neben Investitionen in das Betriebs- und Informationssystem sowie das Zugsicherungssystem der S-Bahn Berlin wurde in kleinere und mittlere Werkstatt- und sonstige Projekte investiert. Weiterhin wurde mit dem Umbau der Triebwagen der BR 474 für die S-Bahn Hamburg begonnen. Da nur in geringem Umfang Zuschüsse realisiert wurden, entsprechen im Berichtsjahr die Netto-Investitionen mit 42 Mio. € dem Wertansatz der Brutto-Investitionen.

Die Mitarbeiterzahl ist im Vergleich zum Vorjahr um 177 beziehungsweise 2,8 % auf 6.512 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2014: 6.335 Mitarbeiter) gestiegen.

### › SPARTE DB REGIO BUS

| Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €] | 2015 | 2014 | Veränderung in % |
|---|---|---|---|
| Umsatz | 1.284 | 1.292 | – 0,6 |
| Ergebnis vor Steuern | 38 | 66 | – 42,4 |
| Brutto-Investitionen | 112 | 150 | – 25,3 |
| Mitarbeiter in VZP per 31.12. | 8.618 | 8.560 | + 0,7 |

Die Umsatzerlöse der Töchter der Sparte DB Regio Bus lagen mit 1.284 Mio. € um 8 Mio. € leicht unter dem Vorjahr. Das Ergebnis vor Steuern lag mit 38 Mio. € um 28 Mio. € unter dem Vorjahreswert (66 Mio. €). Der Rückgang resultierte aus dem geringeren Umsatz bei gestiegenem Produktionsaufwand (im Wesentlichen aus Personalaufwand).

Die Brutto-Investitionen, überwiegend in Kraftomnibusse, lagen mit 112 Mio. € um 38 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Die Abweichung zum Vorjahr ist in erster Linie auf geringere Busbeschaffungen für Neuverkehre zurückzuführen.

Die Zahl der Mitarbeiter per 31. Dezember 2015 betrug 8.618 Mitarbeiter (31. Dezember 2014: 8.560 Mitarbeiter). Der Anstieg resultierte vor allem aus Leistungszuwächsen (beispielsweise in der Region Ost).

## › Finanzlage

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

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S & P) und Moody's laufend überprüft. Im Berichtsjahr haben beide Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die sehr guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG bestätigt (Moody's: Aa1, S & P: AA). Die Ratings von S & P und Moody's sind damit seit der ersten Erteilung unverändert. S & P hat im Berichtsjahr allerdings den Ausblick für die Rating-Einstufungen von »stabil« auf »negativ« zurückgenommen. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind im Internet unter www.db.de/rating verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung verfügt die DB Regio AG über zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 500 Mio. €. Diese wurden per 31. Dezember 2015 mit 72 Mio. € in Anspruch genommen. Langfristige und kurzfristige Verbindlichkeiten haben sich im Berichtsjahr differenziert entwickelt. Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich insbesondere aufgrund von Darlehensaufnahmen um 785 Mio. €. Der Rückgang der kurzfristigen Passiva um 607 Mio. € ist vor allem auf die Freigabe von Einbehalten gegenüber Fahrzeuglieferanten und geringere kurzfristige Verbindlichkeiten aus der konzerninternen Finanzierung zurückzuführen.

## › Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 957 Mio. € und lag damit um 91 Mio. € über dem Vorjahreswert.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 142 Mio. € auf 820 Mio. €. Hierin spiegeln sich die Brutto-Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 686 Mio. €, unter Berücksichtigung der Verrechnung der Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern und der Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinbehalten von € 358 Mio. €, wider.

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit, vor allem aufgrund der Auszahlung der Gewinnabführung an das Mutterunternehmen sowie der planmäßigen Tilgung von Finanzkrediten, reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 58 Mio. € auf 133 Mio. €. Diese Reduktion resultierte vor allem aus der Aufnahme höherer langfristiger Darlehen aus der DB-Konzernfinanzierung als im Vorjahr.

## › Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen der DB Regio AG reduzierten sich um 986 Mio. € auf 686 Mio. €. Wesentliche Ursache für den Rückgang ist der weitgehende Abschluss der großen Fahrzeugbeschaffungsprojekte von Triebzügen der BR 430 und 442. Von den Brutto-Investitionen entfielen rund 96% auf Fahrzeuge und knapp 4% auf Werkstätten und sonstige Investitionen.

Die Investitionsschwerpunkte bei den Fahrzeugen (inklusive der Anlagen im Bau) lagen in der Beschaffung von Triebzügen der BR 620–623 für die Dieselnetze Südwest, Ost-West in Brandenburg und Köln in Höhe von 274 Mio. €, der BR 1440 für das Teilnetz S5/S8 in Nordrhein-Westfalen sowie der BR 428 und 429 für das Regionalexpressnetz Südwest und das Teilnetz Haardachse in Höhe von 122 Mio. €. Ein weiterer Schwerpunkt der Fahrzeugbeschaffung ist der Zugang von Lokomotiven der BR 146 für Regionalexpressnetze in Nordrhein-Westfalen sowie für das Teilnetz Main-Weser-Kinzigtal in Hessen in Höhe von 108 Mio. € sowie von Doppelstockwagen für die Teilnetze RE-Kreuz Bremen, Schleswig-Holstein Netz Mitte und Nord-Süd in Brandenburg in Höhe von 87 Mio. €.

Im Bereich der Werkstätten wurden im Berichtsjahr rund 14 Mio. € investiert. Schwerpunkte waren hier der Neu- und Umbau von Werkstatt- sowie Fahrzeugreinigungsanlagen für die Standorte München-Pasing und Köln-Nippes/Deutz.

Nach Abzug der erhaltenen Investitionszuschüsse (5 Mio. €) ergaben sich Netto-Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 681 Mio. €, die um 989 Mio. € unter dem Vorjahreswert lagen (im Vorjahr: 1.670 Mio. €).

Das Bestellobligo für Investitionen reduzierte sich per 31. Dezember 2015 auf 1.423 Mio. € (im Vorjahr: 2.034 Mio. €).

## › Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen im Bereich des Sachanlagevermögens von 686 Mio. €, unter Berücksichtigung der Verrechnung der Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern und der Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinbehalten von 358 Mio. €, ein Kapitalbedarf in Höhe von 1.030 Mio. € (im Vorjahr: 1.114 Mio. €), der im Wesentlichen aus dem Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit gedeckt werden konnte. Auch für künftige Investitionen wird von einer unveränderten Finanzierungsstruktur ausgegangen.

## › Bilanzstruktur

| Bilanzstruktur [in % der Bilanzsumme] | 31.12.2015 | 31.12.2014 |
|---|---|---|
| **AKTIVA** | | |
| Anlagevermögen | 90,1 | 90,0 |
| Umlaufvermögen | 9,9 | 10,0 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 0,0 | 0,0 |
| | **100,0** | **100,0** |
| **PASSIVA** | | |
| Eigenkapital | 26,9 | 27,8 |
| Rückstellungen | 16,3 | 15,6 |
| Verbindlichkeiten | 55,0 | 54,8 |
| Zinspflichtige Verbindlichkeiten | 33,2 | 25,9 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 1,8 | 1,8 |
| | **100,0** | **100,0** |
| **Bilanzsumme in Mio. €** | **6.834** | **6.607** |

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2015 im Vergleich zum Vorjahresende um 227 Mio. € beziehungsweise 3,4% auf 6.834 Mio. € angestiegen.

Das Anlagevermögen hat sich per 31. Dezember 2015 um 3,5% beziehungsweise 209 Mio. € auf 6.156 Mio. € erhöht. Dies resultierte daraus, dass die Netto-Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 681 Mio. € über der Summe der Abschreibungen (510 Mio. €) lagen. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist auf 90,1% (per 31. Dezember 2014: 90,0%) angestiegen.

Das Umlaufvermögen hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 2,6% beziehungsweise 18 Mio. € auf 677 Mio. € erhöht. Ursache hierfür sind unter anderem gestiegene Schadenersatzansprüche in den sonstigen Vermögensgegenständen. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen entspricht mit 9,9% (per 31. Dezember 2014: 10,0%) dem Vorjahresniveau.

Das Eigenkapital beträgt per 31. Dezember 2015 unverändert 1.834 Mio. €. Durch die höhere Bilanzsumme ist die Eigenkapitalquote leicht von 27,8% auf 26,9% zurückgegangen.

Die Verbindlichkeiten hatten per 31. Dezember 2015 einen Anteil von 55,0% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2014: 54,8%) und lagen mit 3.764 Mio. € um 140 Mio. € über dem Vorjahreswert. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten in Höhe von 2.271 Mio. € resultierten im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB ML AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Im Berichtsjahr wurden 216 Mio. € planmäßig getilgt. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme hat sich von 25,6% auf 33,2% erhöht.

Die Rückstellungen lagen mit 1.112 Mio. € um 83 Mio. € beziehungsweise 8,1% über dem Niveau zum Vorjahresende.

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben einen Anteil an der Bilanzsumme von 37,7% (per 31. Dezember 2014: 26,4%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 35,4% (per 31. Dezember 2014: 45,8%).

Das Anlagevermögen ist zu 71,7% (im Vorjahr: 60,2%) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital gedeckt.

## › Wesentliche Beteiligungen

Die DB Regio AG hielt per 31. Dezember 2015 direkt Anteile an 34 verbundenen und 21 assoziierten Gesellschaften.

Davon wurden im Berichtsjahr 27 Beteiligungen an verbundenen Gesellschaften in der Sparte DB Regio Bus geführt.

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

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

- Kauf aller Anteile (100%) von der Verkehrsgesellschaft mbH Untermain – VU – an der DB Busverkehr Hessen GmbH durch die DB Regio AG mit Wirkung zum 1. Januar 2015.
- Gründung der DB Regionalverkehr Bayern GmbH mit Vertrag vom 26. Mai 2015 und Handelsregistereintragung vom 22. Juni 2015.
- Übertragung aller Geschäftsanteile (100%) der Rheinpfalzbus GmbH von der BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH auf die DB Regio AG im Wege der Abspaltung zur Aufnahme gemäß §§ 123 ff. UmwG mit Wirkung zum 1. Januar 2015.

# MITARBEITER

› Überblick über die Tarifentwicklung 013
› Maßnahmen im Bereich Soziales 014

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

Per 31. Dezember 2015 beschäftigte die DB Regio AG insgesamt 21.168 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2014: 21.553 Mitarbeiter). Das sind 385 Mitarbeiter beziehungsweise 1,8% weniger als im Vorjahr. Im Produktionsprozess waren 83,3% der Beschäftigten tätig, darunter 4.271 Kundenbetreuer und Prüfer, 9.550 Triebfahrzeugführer (Tf) sowie 3.119 Mitarbeiter in den Werkstätten der DB Regio AG. Am Jahresende waren 919 Auszubildende beschäftigt. Im Jahresdurchschnitt betrug die Mitarbeiterzahl 21.379 Mitarbeiter (im Vorjahr: 21.851 Mitarbeiter). Der Rückgang um 472 Mitarbeiter beziehungsweise 2,2% war im Wesentlichen bedingt durch eingetretene und künftige Leistungsverluste.

## › Überblick über die Tarifentwicklung

Die Grundlagentarifverträge mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) sind zum 30. Juni 2014 ohne Nachwirkung ausgelaufen. Darin war geregelt, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe im DB-Konzern Tarifverträge abschließen darf. Das war die Voraussetzung für eine konflikt- und widerspruchsfreie Tarifpolitik mit den beiden konkurrierenden Gewerkschaften. In der Tarifrunde 2014/2015 stand daher neben der Tarifentwicklung auch die grundsätzliche Frage im Fokus, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe verhandelt.

Ende Mai 2015 hat sich der DB-Konzern mit der EVG auf einen umfassenden Tarifabschluss geeinigt. Der Tarifvertrag sieht unter anderem Vereinbarungen zur Entgeltentwicklung mit einer Laufzeit bis zum 30. September 2016 vor, die eine Lohnerhöhung von 5,1% in zwei Stufen sowie eine Einmalzahlung in Höhe von insgesamt 1.100 € enthalten. Zudem wurden Verbesserungen bei der betrieblichen Altersvorsorge vereinbart. Für die Berufsgruppe Lokomotivführer wurde ebenfalls ein Tarifvertrag abgeschlossen, der die bestehenden Regelungen widerspruchsfrei in das Tarifwerk der EVG integriert. Zudem wurde eine Verständigung über die Einführung eines neuen, flexibleren Vergütungssystems zum 1. Januar 2016 erzielt, das auch Leistungskomponenten enthält. Darüber hinaus haben der DB-Konzern und die EVG einen Tarifvertrag »Arbeit 4.0« unterzeichnet. Ziel ist es, die rapiden Veränderungen der Arbeitswelt durch die zunehmende Digitalisierung gemeinsam und aktiv zu gestalten.

Am 30. Juni 2015 wurden die Tarifverhandlungen mit der GDL erfolgreich beendet. Nach intensiven Verhandlungen und insgesamt neun Streikrunden seit Beginn der Tarifverhandlungen Mitte 2014 wurde dem Schlichterspruch seitens des ehemaligen Ministerpräsidenten Matthias Platzeck und Thüringens Ministerpräsidenten Bodo Ramelow zugestimmt. Der DB-Konzern und die GDL haben sich auf ein Gesamtpaket bestehend aus Vereinbarungen zur Entgeltentwicklung, einer Absenkung der Referenzarbeitszeit ab 2018 um eine Wochenstunde sowie einem umfassenden Programm zur Belastungsreduktion und zum Abbau von Überstunden verständigt. Darüber hinaus erhält die GDL bis zum Jahr 2020 eine Langfristperspektive als Tarifpartner mit einem verbindlichen Schlichtungsverfahren. Gleichzeitig wird das Arbeitszeitsystem reformiert. Die Vereinbarungen zur Entgeltentwicklung haben eine Laufzeit bis zum 30. September 2016 und enthalten eine Lohnerhöhung von 5,1% in zwei Stufen sowie eine Einmalzahlung in Höhe von insgesamt 1.100 €.

Alle Ergebnisse und Vereinbarungen zu Arbeitszeit, Pausenregelungen oder Vergütung stehen in keinem Widerspruch zu den bestehenden Regelungen. Damit hat der DB-Konzern sein Ziel erreicht, für ein und dieselbe Berufsgruppe nicht nach Gewerkschaftszugehörigkeit unterscheiden zu müssen.

## › Maßnahmen im Bereich Soziales

Im Bereich Soziales lag ein wesentlicher Schwerpunkt auf der Verbesserung der internen Information und Kommunikation, insbesondere in Richtung der betrieblichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne BKU-Anschluss. Hierfür wurde die Regio Info-App entwickelt – eine interne Nachrichten-App, über die schnell und einfach aktuelle Informationen zum Geschäftsfeld DB Regio versendet werden. Neben zentralen Informationen bietet die App den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von DB Regio auch Neuigkeiten aus den Regionen.

Zudem wurde in der Sparte Schiene die »Initiative Fahrpersonal« ins Leben gerufen. In einem agilen Ansatz wurden mithilfe des Persona-Konzepts konkrete Maßnahmen entwickelt, damit unsere Tf und Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) ihre Rolle als »Gesicht zum Kunden« besser ausfüllen können und langfristig die Mitarbeiterbindung an unser Unternehmen gestärkt wird. Neben den Wünschen und Bedürfnissen des Fahrpersonals wurden dabei im Besonderen auch das Arbeitsumfeld und die Schnittstellen berücksichtigt.

Darüber hinaus wurde bei DB Regio Schiene auf die Zunahme von Übergriffen auf Fahrpersonale reagiert und die Betreuung nach traumatischen Ereignissen weiter optimiert. So ist sichergestellt, dass ein Mitarbeiter nach einem Übergriff eng durch die Führungskraft betreut wird, über Unterstützungsleistungen (wie unter anderem psychologische Beratung) informiert wird und auch alle relevanten Personale im Umgang mit traumatischen Ereignissen geschult sind.

# NACHHALTIGKEIT

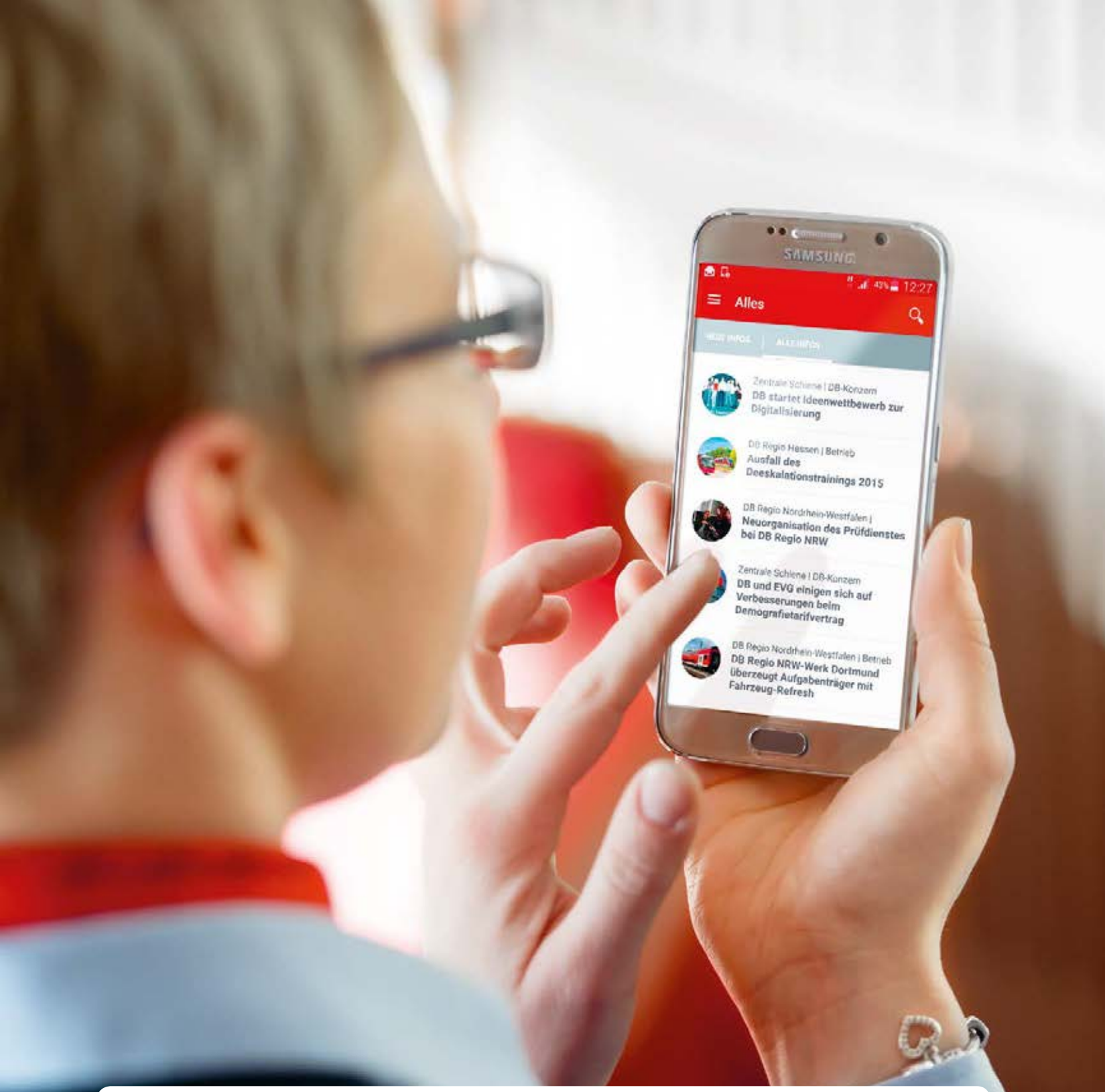
Mit der Strategie DB2020 hat der DB-Konzern einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist nicht nur über die strukturelle Organisation und das DB-Konzernzielsystem sowie die Geschäftsfeldzielsysteme, sondern auch über das Leitbild und in den Konzernrichtlinien im DB-Konzern verankert. Das Leitbild beschreibt zudem Mission, Vision und Werte des DB-Konzerns. Da die Nachhaltigkeit ein entscheidendes Kriterium des Handelns des DB-Konzerns ist, werden die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit bereits im Leitbild des DB-Konzerns aufgegriffen: »Wir gestalten unsere Führungsposition entlang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie aus. Diese bringen wir in Einklang miteinander, um einen nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.«

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

Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind im Internet unter www.db.de/nachhaltigkeit verfügbar. Dort wird umfassend dargestellt, welche Beiträge zu einer nachhaltigen Gesellschaft der DB-Konzern als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands leistet.

Zum Thema Nachhaltigkeit wird zudem im Konzern-Lagebericht des DB-Konzerns ausführlich Stellung genommen. Von den Erläuterungen zu § 289 Abs. 3 HGB (Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht daher abgesehen.




## REGIO INFO-APP FÜR MITARBEITER

Mit der Einführung der Regio Info-App im Berichtsjahr soll die interne Information und Kommunikation verbessert werden. Die App richtet sich dabei insbesondere an unsere betrieblichen Mitarbeiter, die infolge einer fehlenden Anbindung an die IT-Landschaft des DB-Konzerns von einem Teil des digitalen Informationsflusses im DB-Konzern abgeschnitten sind. Gleichzeitig gewinnen digitale Medien und mobile Technologien für die Informationsgewohnheiten immer mehr an Bedeutung. Die App liefert schnell und einfach aktuelle Informationen rund um das Geschäftsfeld DB Regio. Die Regio Info-App wurde bis Ende des Berichtsjahres auf über 6.000 Endgeräten installiert.

# STRATEGIE

Das Geschäftsfeld DB Regio hat sich in seiner Vision 2022 das langfristige Ziel gesetzt, das führende Nahverkehrsunternehmen in Deutschland zu sein. Um dieses Ziel zu erreichen, arbeitet DB Regio verstärkt an den drei Dimensionen, die auch durch die DB-Konzernstrategie DB2020 definiert sind.

Diesen liegen jeweils spezifische strategische Stoßrichtungen zugrunde:

- Ökonomie: Kundenzufriedenheit steigern und Marktposition im ÖPNV verteidigen
- Soziales: Mitarbeiterzufriedenheit steigern
- Ökologie: Umweltvorteile weiterentwickeln

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

- Ziele der Dimension Ökonomie sind die kontinuierliche Steigerung der Kundenzufriedenheit und die Verteidigung der Marktposition. Zentraler Punkt des Handelns bei DB Regio Schiene ist das Dienstleistungsversprechen, das gegenüber den beiden Kundengruppen – Bestellern und Fahrgästen – besteht. Neben den umfassenden Aktivitäten, um effektiver und effizienter zu werden, gilt es, die Kundenorientierung weiter in den Fokus zu rücken. Dazu werden vielfältige Maßnahmen zur Steigerung der Zufriedenheit der Kunden umgesetzt. Bei DB Regio Bus stehen ebenfalls die Aufgabenträger und die Fahrgäste im Fokus. Ein enger Dialog mit den Aufgabenträgern und eine Marktforschung zu Fahrgastbedürfnissen bilden die Grundlage, auf der Maßnahmen zur Steigerung der Kundenzufriedenheit abgeleitet werden.

  Die Gewinnquote von DB Regio Schiene lag im Berichtsjahr nicht auf dem angestrebten Niveau. Um zukünftig die Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen und damit die Vergabeerfolge wieder zu steigern, werden weiterhin konsequent die Kosten gesenkt und die Erlöskraft optimiert. Ein wesentliches Instrument zur Erreichung unserer Ziele in der Dimension Ökonomie ist die kontinuierliche Verbesserung, die wir unter der Überschrift »Besser werden« aktiv vorantreiben. Auch der Busverkehr muss sich bereits seit einigen Jahren in einem zunehmend intensiven Wettbewerbsumfeld bewähren. Dem steigenden Kostendruck in wettbewerblichen Verfahren begegnet DB Regio Bus mit umfassenden Effizienzprogrammen. Dazu wird der im Bereich Schiene bereits laufende Gedanke der »Entwicklungspläne« übernommen. Langfristig soll der Marktanteil im öffentlichen Schienenpersonenverkehrs-(ÖSPV-)Markt gehalten und sollen profitable Wachstumschancen durch innovative Produkte und kreative Marktbearbeitung genutzt werden.
- In der Dimension Soziales soll die Mitarbeiterzufriedenheit gesteigert werden. Zufriedene Mitarbeiter sind die Basis für erfolgreiches Handeln im Markt. Ein wichtiger Schlüssel liegt darin, die Mitarbeiter an der kontinuierlichen Verbesserung des Unternehmens aktiv zu beteiligen. Ein Instrument dafür sind die Workshops im Nachgang zur Mitarbeiterbefragung, in denen offen die Ergebnisse der jeweiligen Organisationseinheiten diskutiert und gemeinsam Maßnahmen abgeleitet werden. Im Berichtsjahr führte nahezu jede Einheit solch einen Workshop durch. Weiter wird unter der Überschrift »Besser werden« ein intensiver Dialog über Haltung und Methodik mit unseren Führungskräften fortgeführt.
- Dieser hierarchieübergreifende Dialog wird über Veranstaltungsformate wie den RegioTreff, den Bustag und den BFK-Kickoff Bus (betriebliche Führungskräfte; BFK) sichergestellt. Ergänzt wird dieser Dialog durch regelmäßige Informationen zu wichtigen Themen, die beispielsweise durch regionale Mitarbeiterzeitungen oder unter Nutzung neuer Medien zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus sichern die strukturierte Identifizierung leistungsbereiter und -fähiger Mitarbeiter und Führungskräfte sowie das Aufzeigen von Möglichkeiten zur eigenen Karriereentwicklung eine hohe Zufriedenheit und garantieren außerdem die bestmögliche Nutzung vorhandener Potenziale.
- In der Dimension Ökologie werden Umweltvorteile weiterentwickelt. Langfristiger Unternehmenserfolg wird auch durch die Übernahme ökologischer Verantwortung bestimmt. Ziel ist es daher, die Stärke als strukturell umweltfreundlicher Verkehrsträger vor allem gegenüber dem Autoverkehr weiter auszubauen. DB Regio Bus berücksichtigt deshalb bei Fahrzeugausschreibungen den Dieselverbrauch ebenso wie die Anschaffungs- und Instandhaltungskosten. Auch wird die energiesparende Fahrweise weiter vorangetrieben.

# WEITERE INFORMATIONEN

› Einführung eines Shared Service Center (SSC) Buchhaltung im DB-Konzern 017
› DB-Konzern stellt umfassendes Programm zum Konzernumbau vor 017
› Vergaben im Schienenpersonenverkehr 018
› Beihilfeverfahren und Auskunftsersuchen zu Verkehrsverträgen 019
› Wesentliche Entwicklungen im Bereich der Fahrzeugbeschaffung 019
› Ausbau der Aktivitäten im Fahrgastmarkt 020

## › Einführung eines Shared Service Center (SSC) Buchhaltung im DB-Konzern

Anfang April 2014 wurde der DB-konzernweite Aufbau einer zentralen SSC-Organisation beschlossen, in der die heute dezentral in den Geschäftsfeldern, Servicecentern oder DB-Konzernunternehmen erbrachten Buchhaltungsaufgaben in weiten Teilen zentral gebündelt werden. Das SSC Buchhaltung wird demnach als Servicefunktion Leistungen nach einheitlichen Prinzipien erbringen. Die DB-konzerninterne Zusammenarbeit mit dem SSC erfolgt nach definierten Standards und auf Basis von Geschäftsbesorgungsverträgen. Mithilfe der SSC-Organisation soll im gesamten DB-Konzern die Einführung innovativer Technologien und Prozesse zentral gesteuert und somit die Qualität und Effizienz der Rechnungswesenfunktionen weiter erhöht werden. Für die Implementierung wurde ein dreistufiger Pfad entwickelt.

- In Phase 1 erfolgte mit Wirkung zum 1. November 2014 eine Aufteilung der Rechnungswesenfunktionen in lokal verbleibende gesellschaftsspezifische Funktionen (Bilanzfunktionen) und Buchhaltungsfunktionen.
- In Phase 2 wurden die in Phase 1 separierten Buchhaltungsfunktionen mit Wirkung zum 1. Februar 2015 in eine dezentrale SSC-Struktur im Wege eines (Teil-) Betriebsübergangs auf die DB ML AG überführt und dem Konzernrechnungswesen unterstellt. Dezentrale SSC-Struktur bedeutet, dass die Mitarbeiter weiterhin an ihren bisherigen Standorten verbleiben.
- Innerhalb des SSC erfolgt in Phase 3 die Neuausrichtung der dezentralen SSC-Organisation in die prozessorientierte SSC-Zielorganisation.

## › DB-Konzern stellt umfassendes Programm zum Konzernumbau vor

Um der nicht zufriedenstellenden wirtschaftlichen Entwicklung des DB-Konzerns der letzten Jahre vor allem im Schienengeschäft in Deutschland (Eisenbahn in Deutschland) zu begegnen, hat der DB-Konzern Ende Juli 2015 ein Programm für den weitreichenden Umbau des DB-Konzerns vorgestellt.

Im DB-Konzern haben insbesondere der Schienenpersonen- und -güterverkehr in Deutschland erheblich an Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität eingebüßt. Gleichzeitig besteht in diesen Geschäften in den nächsten Jahren ein umfangreicher Investitionsbedarf unter anderem für die Flottenmodernisierung. Um die Zukunftsfähigkeit des DB-Konzerns zu sichern, ist daher eine gute Finanzkraft unabdingbar. Im Zusammenhang mit dem DB-Konzernumbau soll die doppelstöckige Holding-Struktur mit DB AG und DB ML AG zur Vermeidung von Redundanzen, zur Reduzierung von Abstimmungsaufwendungen sowie zur Beschleunigung von Entscheidungen aufgelöst werden. Zudem wurde der DB-Konzernvorstand von acht auf sechs Ressorts verkleinert. Ein Bestandteil der Reorganisation ist eine neue Geschäftsverteilung im DB-Konzernvorstand zur Bündelung der Geschäftsfelder der Eisenbahn in Deutschland im neuen Ressort Verkehr und Transport. Darüber hinaus werden die Servicefunktionen und internen Dienstleistungen im DB-Konzern neu strukturiert. Die DB-Konzernleitung soll auf die Ausübung von DB-Konzernleitungsfunktionen und Richtlinienkompetenz beschränkt werden.

Mit dem Konzernumbau will der DB-Konzern schlanker, schneller, effizienter sowie kundenorientierter und damit wettbewerbsfähiger werden. Neben wettbewerbsfähigeren Kostenstrukturen auch in der DB-Konzernleitung geht es vor allem um die Erreichung einer höheren Qualität, eine

stärkere Ausrichtung auf den Kunden und seine Bedürfnisse sowie um mehr Wirtschaftlichkeit, insbesondere in den Geschäften der Eisenbahn in Deutschland. Teil des Konzernumbaus ist auch das auf mehrere Jahre angelegte Programm Zukunft Bahn. Von August bis Dezember 2015 arbeiteten fünf Projektteams mit unterschiedlichen Themen an der Neuaufstellung des DB-Konzerns, darunter das zentrale Projekt Zukunft Bahn mit einem Team von Spezialisten aus allen Geschäftsfeldern. Nach der Aufsichtsratssitzung Mitte Dezember 2015 hat die Umsetzungsphase begonnen: Im ersten Schritt werden im Jahr 2016 an vielen Stellen schnelle operative Verbesserungen umgesetzt, um für die Kunden »Ärgernisse zu beseitigen«.

Im Zeithorizont II bis 2020, »Qualität, die überzeugt«, wird der Großteil der entwickelten Maßnahmen umgesetzt. Im Zeithorizont III, »Leistung, die begeistert«, werden langfristig wirksame Maßnahmen ergriffen.

Im Zuge des vorgestellten DB-Konzernumbaus wurde zudem eine weitere Vereinfachung der Markenarchitektur beschlossen. Zur Stärkung des Marktauftritts treten zukünftig der DB-Konzern, der nationale und grenzüberschreitende Personenverkehr, die Infrastrukturgeschäftsfelder sowie der Schienengüterverkehr einheitlich unter der Bildmarke DB auf. Mit der Vereinfachung der Markenarchitektur erfolgt die markenseitige Umsetzung des Verschlankungsprozesses, der mit dem DB-Konzernumbau eingeleitet wurde. Die Markenauftritte der internationalen Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva bleiben in der bisherigen Form bestehen.

Entsprechend der im Berichtsjahr neu eingeführten Führungsstruktur sowie der geänderten Markenarchitektur haben sich auch die Bezeichnungen der Geschäftsfelder des DB-Konzerns verändert.

## › Vergaben im Schienenpersonenverkehr

Die Vergabeintensität im deutschen SPNV-Markt war im Berichtsjahr wie erwartet sehr hoch. Im Berichtsjahr wurden Vergabeentscheidungen von SPNV-Leistungen mit einer jährlichen Betriebsleistung von 117 Mio. Trkm getroffen (im Vorjahr: 63 Mio. Trkm).

Die Sparte DB Regio Schiene konnte sich davon ein jährliches Leistungsvolumen von 62,6 Mio. Trkm vertraglich sichern, das entspricht einer Gewinnquote von 53% (im Vorjahr: 64%).

Die Vergabeentscheidungen für das kontrahierte und damit abgesicherte Auftragsvolumen umfassten im Berichtsjahr insgesamt 1.148 Mio. Trkm, davon hat die Sparte DB Regio Schiene 39% (448 Mio. Trkm) für sich entschieden.

### › VERGABEN AN DIE SPARTE DB REGIO SCHIENE IM JAHR 2015

| Netz/Strecke | Mio. Trkm p. a. | Betriebsstart | Laufzeitende | Bisheriger Betreiber |
|---|---|---|---|---|
| Mehrverkehr Saar RB [1] | 0,6 | 12/2014 | 12/2018 | DB Regio AG |
| Interimsvertrag RP für zukünftige S-Bahn RN [1] | 2,1 | 12/2014 | 12/2017 | DB Regio AG |
| Dieselnetz Nordwestsachsen Teil C | 0,5 | 06/2016 | 12/2025 | Transdev Sachsen GmbH |
| Übergangsvertrag BaWü [2] | 33,6 | ab 10/2016 | max. bis 06/2021 | DB Regio AG |
| S-Bahn Rhein-Neckar Los 1 | 7,9 | 12/2016 | 12/2033 | DB Regio AG |
| Meinerzhagen–Lüdenscheid | 0,3 | 12/2016 | 12/2033 | Reaktivierung/ Lückenschluss |
| euregiobahn | 1,5 | 12/2016 | 12/2020 | DB Regio AG |
| Netz West (SH) | 4,3 | 12/2016 | 12/2025 | Nord-Ostsee-Bahn (NOB) |
| Netz 3b Gäu-Murr | 2,1 | 12/2017 | 12/2025 | DB Regio AG |
| Teilnetz Ring (S-Bahn Berlin) | 9,7 | ab 11/2020 | 12/2035 | DB Regio AG |
| **Insgesamt** | **62,6** | | | |

[1] *Rückwirkend im EU-Amtsblatt veröffentlichte Vergabe.*

[2] *17 Einzellose mit unterschiedlichen Laufzeiten von 3 Monaten bis maximal 4,5 Jahren.*

### › VERGABEN AN WETTBEWERBER IM JAHR 2015

| Netz/Strecke | Mio. Trkm p. a. | Betriebsstart | Laufzeitende |
|---|---|---|---|
| Stadtbahn Heilbronn Nord [1] | 1,0 | 12/2014 | 12/2028 |
| Klostermansfeld–Wippra | 0,0 | 06/2015 | 12/2016 |
| E7 Chemnitz–Leipzig | 1,0 | 12/2015 | 12/2023 (+2) |
| Hof–Landesgrenze (Asch) | 0,2 | 12/2015 | 12/2023 (+2) |
| RE 2 Göttingen–Hannover–Uelzen | 2,8 | 12/2015 | 12/2017 |
| Elektronetz Mittelsachsen (EMS) II | 5,8 | 06/2016 | 12/2030 |
| Nordast der Rurtalbahn | 0,4 | 12/2016 | 12/2020 |
| Dieselnetz Südthüringen (DNST) | 4,0 | 12/2017 | 12/2028 |
| Erft-Schwalm-Netz | 0,8 | 12/2017 | 12/2029 |
| Teutoburger Wald | 5,3 | 12/2017 | 12/2032 |
| RRX-Linien Los 1 | 6,2 | 12/ 2018/ 2020 | 12/2033 |
| RRX-Linien Lose 2 und 3 | 8,5 | ab 06/2019 | 12/2033 |
| Netz Spree-Neiße | 1,9 | 12/2018 | 12/2030 |
| Hellweg-Netz | 5,7 | 12/2018 | 12/2030 |
| 2019-Südhessen-Untermain | 2,5 | 12/2018 | 12/2033 |
| Dieselnetz Sachsen-Anhalt (DISA) | 8,4 | 12/2018 | 12/2032 |
| **Insgesamt** | **54,5** | | |

[1] *Rückwirkend im EU-Amtsblatt veröffentlichte Vergabe.*

### › VERGABEVERFAHREN S-BAHN NÜRNBERG

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hatte den Zuschlag an National Express angekündigt. Gegen diese Ankündigung ist DB Regio vorgegangen, und das Oberlandesgericht (OLG) München hat die BEG verpflichtet, eine erneute Prüfung der Leistungsfähigkeit von National Express ohne die nachträglich vom Mutterkonzern vorgelegten Sicherheiten durchzuführen. Nach Abschluss der Prüfung der Leistungsfähigkeit von National Express hat die BEG erneut den Zuschlag an National Express angekündigt und keine weiteren Erläuterungen dazu gegeben. Gegen diese erneute Ankündigung des Zuschlags an National Express hat DB Regio nach erfolgloser Rüge erneut ein Nachprüfungsverfahren eingeleitet. Gleichzeitig wurde ein vorläufiges Zuschlagsverbot ausgesprochen.

### › VERGABEVERFAHREN D-NETZ AUGSBURG

Die BEG hat den Zuschlag an die Bayerische Regiobahn angekündigt. Dies wurde seitens DB Regio gerügt, und nach Nichtabhilfe durch den Aufgabenträger wurde das Nachprüfungsverfahren eingeleitet. Gleichzeitig wurde ein vorläufiges Zuschlagsverbot ausgesprochen. In der mündlichen Verhandlung ging die Vergabekammer allerdings davon aus, dass die Mindestanforderungen an die Fahrzeuge bezüglich des Einstiegsbereichs durch die Bayerische Regiobahn eingehalten worden sind. Unklarheiten in der Formulierung der Anforderungen an die Mindestbedingungen dürften nicht zulasten der Bayerischen Regiobahn gehen.

### › VERGABEVERFAHREN STUTTGARTER NETZ

Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) hat die Angebote von DB Regio für alle drei Lose aufgrund eines angeblichen Verstoßes gegen Mindestbedingungen ausgeschlossen. Der Zuschlag soll an Abellio und Go Ahead gehen. Gegen den Ausschluss wurde eine Rüge erhoben, und nach Nichtabhilfe wurde das Nachprüfungsverfahren eingeleitet. Ein vorläufiges Zuschlagsverbot wurde ausgesprochen. DB Regio hat das wirtschaftlichste Angebot abgegeben.

## › Beihilfeverfahren und Auskunftsersuchen zu Verkehrsverträgen

Im Rahmen des laufenden förmlichen Prüfverfahrens der EU-Kommission gegen den Bund wegen der angeblichen Gewährung rechtswidriger Beihilfen infolge des Abschlusses eines Verkehrsvertrags zwischen DB Regio und den Ländern Brandenburg und Berlin gab es im Jahr 2015 keine wesentlichen Veränderungen. Dies gilt auch bezogen auf die vorläufigen Prüfverfahren zum Verkehrsvertrag S-Bahn Berlin, zum Verkehrsvertrag Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und zu den Schienenaußenstrecken beziehungsweise dem Verkehrsvertrag Baden-Württemberg.

## › Wesentliche Entwicklungen im Bereich der Fahrzeugbeschaffung

Die im Dezember 2014 verspätet begonnenen Auslieferungen von 28 elektrischen Triebzügen der BR 1440 durch Alstom für den Verkehrsvertrag S 5/S 8 in Nordrhein-Westfalen sowie der 42 elektrischen Triebzüge der BR 428/429 durch Stadler für die Verkehrsverträge RE-Netz Südwest und Haardachse wurden im Berichtsjahr abgeschlossen.

Zum Ende des ersten Quartals 2015 konnten sich DB Regio AG und Bombardier Transportation bei verschiedenen Fahrzeugprojekten auf einen außergerichtlichen Vergleich verständigen und damit umfangreiche juristische Auseinandersetzungen unter anderem zu den Fahrzeugen BR 442 (Talent 2) und BR 430 (S-Bahn Stuttgart) einvernehmlich beilegen. Noch bestehende Meinungsverschiedenheiten wollen die Parteien durch eine neue, effektive Zusammenarbeit lösen.

Ab der zweiten Jahreshälfte 2015 wurden insgesamt 32 im Jahr 2012 bestellte Lokomotiven der BR 146.2 für die Regionen Nordrhein-Westfalen und Hessen beschafft und damit die im Fahrzeugvertrag bestehende Option zur Beschaffung weiterer Lokomotiven vollständig ausgeschöpft.

Im September 2015 wurden von der DB Regio AG 16 Elektrotriebzüge vom Typ Talent 2 von Bombardier im Rahmen eines Beschaffungsvertrags für den Verkehrsvertrag Gäu-Murr bestellt. Das zur Anwendung kommende Finanzierungsmodell des Landes Baden-Württemberg sieht einen Weiterverkauf der Fahrzeuge an den Aufgabenträger beziehungsweise an die Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg AöR (SFBW) vor. Vor diesem Hintergrund leistet die SFBW die aus dem Beschaffungsvertrag vorgegebenen

Zahlungen direkt an Bombardier. Die DB Regio AG pachtet die Fahrzeuge zur Erfüllung der verkehrsvertraglichen Leistungen des Netzes Gäu-Murr von der SFBW zurück.

Bis Jahresende wurden durch Alstom 38 Triebwagen der BR VT 622/623 sowie 17 der BR VT 623 für das Dieselnetz Südwest beziehungsweise für das Dieselnetz Ost-West in Brandenburg ausgeliefert. Diese Fahrzeuge wurden 2012 beziehungsweise 2013 bestellt.

Weiterhin wurden im Dezember insgesamt 45 Mittelwagen für die Verkehrsnetze Schleswig-Holstein Netz Mitte, RE-Kreuz Bremen sowie Nord-Süd in Brandenburg aus dem Rahmenvertrag mit Bombardier mit erheblichem Verzug ausgeliefert. Auch weitere Abrufe, die von der DB Regio AG vor dem Jahr 2014 aus diesem Rahmenvertrag vorgenommen wurden, befinden sich bereits in Lieferverzug oder haben einen vom Hersteller angekündigten Lieferverzug von bis zu zwei Jahren.

## › Ausbau der Aktivitäten im Fahrgastmarkt

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

Um noch mehr Neukunden aus dem Segment der preisbewussten Gelegenheitsnutzer zu gewinnen, werden eine Reihe tariflicher Maßnahmen umgesetzt. So hat beispielsweise die DB Regio Südost mit dem 120/120+-Ticket ein preiswertes Angebot eingeführt. Das neue Tarifangebot gilt für ganz Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie ausgewählte Stichstrecken und ist extrem einfach hinsichtlich seiner Gestaltung und Preisstruktur: Entfernungen bis 120 km kosten 15 €, Entfernungen über 120 km kosten 18 €. Weitere Pilotprojekte, die sich ebenfalls an die preissensible Kundschaft richten, sind für das Jahr 2016 in mehreren Regionen geplant. Zielsetzung dieser Maßnahmen sind die Rückgewinnung der in den Fernbusmarkt abgewanderten Kunden sowie die Generierung von Mehrverkehr zur Optimierung der Auslastung.

Die seit Oktober 2015 angebotene DB Mitfahrer-App ermöglicht, sich für gemeinsame Fahrten zu verabreden, die Reisezeit gemeinsam zu nutzen und durch das Teilen des Tickets darüber hinaus noch Geld zu sparen. Im kommenden Jahr wird der Rollout von derzeit Bayern auf die anderen Bundesländer erfolgen. Damit können noch mehr Kunden, insbesondere in der jüngeren Zielgruppe, von der Preiswürdigkeit unserer Pauschalpreistickets überzeugt werden. Mit einem viral verbreiteten Datingvideo wird die App auf neuartige Weise vermarktet.

Nach einer erfolgreichen Erprobung auf dem Test-Streckenabschnitt Koblenz – Trier soll die für mobile Endgeräte optimierte Sitzplatzreservierung für den Südwest-Express (SÜWEX) auf dessen gesamtes Netz ausgeweitet werden. Über eine grafische Sitzplatzanzeige ist die Reservierung jederzeit variabel veränderbar. Nach Etablierung im Netz des SÜWEX soll es ab Ende 2016 einen bundesweiten Rollout geben. Damit kommen wir dem Bedürfnis vieler Fahrgäste nach einem gesicherten Sitzplatz nach.

Der stabile Zugang zum Internet während der Fahrt wird zunehmend als Basisqualität von den Kunden vorausgesetzt und ist einer der Haupttreiber für die Kundenzufriedenheit. Auf Basis einer technischen Machbarkeitsstudie mit rund zehn verschiedenen Systemen sowie der Konzeption von Betreibermodellen und Refinanzierungsmöglichkeiten wird das Angebot für unsere Fahrgäste noch attraktiver gestaltet. Für den Kunden relevante und individuelle Informationen sollen schnell und aktiv übermittelt und Marketingaktivitäten noch besser als Services gestaltet werden. Die enge Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern, Mobilfunkanbietern und technischen Partnern ermöglicht die Inbetriebnahme erster Piloten und Strecken im Jahr 2016.

# NACHTRAGSBERICHT

› Klage des Landes Sachsen-Anhalt auf Schadenersatz 021

## › Klage des Landes Sachsen-Anhalt auf Schadenersatz

Das Land Sachsen-Anhalt hat gegen die DB Netz AG, die DB Regio AG und die DB AG eine Klage auf Kartellschadenersatz erhoben. Die Klage ist auf eine vermeintlich rechtswidrige Trassenpreisgestaltung der DB Netz AG durch die Erhebung von Regionalfaktoren in den Jahren 2003 bis 2011 gestützt. Die beklagten DB-Unternehmen werden sich gegen die Klage verteidigen. Im Gegenzug bestehen bei der DB Regio AG gegen das Land Sachsen-Anhalt noch offene verkehrsvertragliche Forderungen auf Erstattung von gestiegenen Infrastrukturnutzungskosten für die Jahre 2008 bis 2015. Diese wird sie ebenfalls auf dem Rechtsweg geltend machen.

# CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

› Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen 021
› Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung 021
› Umfassendes Risikomanagementsystem 022
› Bewertung der derzeitigen Risikoposition 022

## › Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Aktivitäten der DB Regio AG liegt im Bereich der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität für die Fahrgäste. Hierin werden Chancen für zusätzliche Verbesserungen des Kundenzuspruchs gesehen.

Auch eine über den Erwartungen liegende Entwicklung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds würde sich positiv auf die Geschäftsfeldentwicklung auswirken.

## › Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Ein Hauptteil der Risiken der DB Regio AG ist im Bereich Konjunktur, Markt und Wettbewerb zu finden. Um dem Risiko aus dem Verlust von Verkehrsleistungen entgegenzuwirken, wird kontinuierlich an der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit gearbeitet.

Unsicherheiten bestehen ebenfalls im Zusammenhang mit veränderten Marktbedingungen und dem zunehmenden intermodalen Wettbewerb, der sich durch die Liberalisierung des Fernbusmarktes nochmals intensiviert hat. Für die DB Regio AG ist dabei auch die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich die Zahl der Erwerbstätigen und das verfügbare Einkommen) von Bedeutung. Deshalb werden die Tarife kontinuierlich weiterentwickelt und das Leistungsangebot überprüft und optimiert.

Vor dem Hintergrund der Sparbemühungen der öffentlichen Haushalte existiert das Risiko, dass das Niveau der Bestellerentgelte für zukünftige Vergaben oder bestehende Leistungen gekürzt wird. Diesem Risiko wird begegnet, indem unser Leistungsangebot entsprechend angepasst und versucht wird, die Fahrgeldeinnahmen zu steigern. Ein zusätzliches Risiko resultiert daraus, dass vertraglich vereinbarte Durchreichungen für Energie- und Infrastrukturkosten nicht anerkannt werden. Hier werden frühzeitig Gespräche mit Aufgabenträgern zur Sondierung von Lösungsstrategien geführt.

Weitere Risiken stammen aus dem Bereich Produktion und Technik.

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

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

Finanzwirtschaftliche Risiken, Beschaffungsrisiken (unter anderem Energie), aber auch IT- und Compliance-Risiken werden bereits auf Ebene des DB-Konzerns durch den Einsatz geeigneter Instrumente gesteuert und begrenzt. Darüber hinaus werden innerhalb der DB Regio AG weiterführende Maßnahmen zur Risikobegrenzung getroffen.

Zusätzlich existieren für die DB Regio AG die folgenden Risiken:

- Rechtliche und steuerliche Risiken (unter anderem Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitigkeiten)
- Veränderung der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene und Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens
- Personalrisiken aus höheren Tarifabschlüssen (Entgelt und Produktivität) als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten

## Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die DB Regio AG (und ihre Tochtergesellschaften) umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat quartalsweise berichtet. Für zwischen den Berichtsterminen auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht, Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

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

## Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Von den vorgenannten Risiken sind die wettbewerbsbedingten Verluste von Verkehrsleistungen sowie die veränderten Marktbedingungen und der zunehmende intermodale Wettbewerb in Bezug auf die betragsmäßige Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit am bedeutendsten. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr verringert. Als Ergebnis der Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

## NEUE MOBILE TERMINALS FÜR KUNDENBETREUER IM NAHVERKEHR

Seit dem Berichtsjahr werden unsere Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) mit dem neuen mobilen Terminal MTx ausgerüstet. Das MTx ist ein Tablet, das unter anderem mit einem 7-Zoll-Display, einem Drucker, einem Kartenleser und Internetzugang ausgestattet ist. Mit dem neuen MTx wird den Mitarbeitern ein innovatives Arbeitsmittel zur Verfügung gestellt, das unter anderem deutlich schneller die Erstellung von Fahrscheinen sowie die Kontrolle von Tickets ermöglicht. Über die Online-Verbindung verfügt das MTx darüber hinaus über aktuelle Fahrplandaten und hat Zugriff auf weitere Informationsquellen. Im ersten Halbjahr 2016 sollen alle unsere KiNs mit einem MTx ausgestattet sein.

# PROGNOSEBERICHT

› Konjunkturelle Aussichten 024
› Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte 024
› Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen 024
› Voraussichtliche Entwicklung der DB Regio AG im Geschäftsjahr 2016 024

## › Konjunkturelle Aussichten

Die Aussichten für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2016 basieren auf der Annahme keiner weiteren Verschlechterung der geopolitischen Entwicklung.

Für Deutschland wird im Jahr 2016 eine leichte Beschleunigung des Wirtschaftswachstums erwartet. Getrieben wird dies durch die gute Beschäftigungssituation und steigende Einkommen. Auch der Zustrom von Migranten entfaltet kurzfristig positive Impulse für den privaten und staatlichen Konsum. Zudem dürfte die fortschreitende Erholung des Euro-Raums positive Effekte auf die innereuropäischen Exporte haben.

## › Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Im deutschen Schienenpersonenverkehrsmarkt erwarten wir im Jahr 2016 einen leichten Zuwachs der Verkehrsleistung, unter anderem infolge von Angebotserweiterungen im Schienenpersonenfernverkehr.

## › Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Im Rahmen der Verkehrspolitik und des regulatorischen Umfelds ist nicht auszuschließen, dass insbesondere die Gesetzesinitiative zur Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU (Eisenbahnregulierungsgesetz) zukünftig spürbare Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit haben kann. Im Hinblick auf die derzeitigen Planungen gehen wir jedoch davon aus, dass eine etwaige Umsetzung keinen wesentlichen Einfluss auf den Verlauf des Geschäftsjahres 2016 nehmen wird.

## › Voraussichtliche Entwicklung der DB Regio AG im Geschäftsjahr 2016

In Summe rechnen wir mit einem leichten Rückgang der Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2016. Die Tarifanpassungen und eine zielgerichtete Vermarktung können die zu erwartende rückläufige Verkehrsleistung (insbesondere in Südost, Nord und NRW) aufgrund verlorener Ausschreibungen nicht kompensieren.

Wir gehen für 2016 von einem leicht rückläufigen Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit aus. Diese Entwicklung beruht im Wesentlichen auf dem leichten Umsatzrückgang.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

**Zukunftsbezogene Aussagen**

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

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

# Jahres-abschluss


› Gewinn- und Verlustrechnung 026

› Bilanz 026

› Kapitalflussrechnung 027

› Entwicklung des Anlagevermögens 028

› Anhang 029

› Anteilsbesitzliste 039

› Erläuterungen zur getrennten Rechnungslegung der Bereiche Erbringung von Verkehrsleistungen und Betrieb von Eisenbahninfrastruktur gemäß § 9 (1a) AEG 041

› Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 048

# GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

| Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €] | Anhang | 2015 | 2014 |
|---|---|---|---|
| Umsatzerlöse | (15) | 6.228 | 6.410 |
| Bestandsveränderungen | | 3 | 1 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | (16) | 4 | 4 |
| Gesamtleistung | | 6.235 | 6.415 |
| Sonstige betriebliche Erträge | (17) | 441 | 304 |
| Materialaufwand | (18) | - 4.113 | - 4.128 |
| Personalaufwand | (19) | -1.177 | -1.195 |
| Abschreibungen | | - 510 | - 466 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | (20) | - 483 | - 427 |
| | | **393** | **503** |
| Beteiligungsergebnis | (21) | 219 | 230 |
| Zinsergebnis | (22) | - 58 | - 48 |
| **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** | | **554** | **685** |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | (23) | 0 | -11 |
| Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn | (32) | - 554 | - 674 |
| **Jahresergebnis** | | **-** | **-** |

# BILANZ

## › Aktiva

| [in Mio. €] | Anhang | 31.12.2015 | 31.12.2014 |
|---|---|---|---|
| **A. ANLAGEVERMÖGEN** | | | |
| Sachanlagen | (2) | 5.699 | 5.536 |
| Finanzanlagen | (2) | 457 | 411 |
| | | **6.156** | **5.947** |
| **B. UMLAUFVERMÖGEN** | | | |
| Vorräte | (3) | 105 | 93 |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | (4) | 568 | 566 |
| Guthaben bei Kreditinstituten | | 4 | 0 |
| | | **677** | **659** |
| **C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN** | (5) | 1 | 1 |
| | | **6.834** | **6.607** |

## › Passiva

| [in Mio. €] | Anhang | 31.12.2015 | 31.12.2014 |
|---|---|---|---|
| **A. EIGENKAPITAL** | | | |
| Gezeichnetes Kapital | (6) | 410 | 410 |
| Kapitalrücklagen | (7) | 1.413 | 1.413 |
| Gewinnrücklagen | (8) | 11 | 11 |
| | | **1.834** | **1.834** |
| **B. RÜCKSTELLUNGEN** | (9) | 1.112 | 1.029 |
| **C. VERBINDLICHKEITEN** | (10) | 3.764 | 3.624 |
| **D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN** | (11) | 124 | 120 |
| | | **6.834** | **6.607** |

# KAPITALFLUSSRECHNUNG

| **Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €]** | Anhang | **2015** | 2014 |
|---|---|---|---|
| Periodenergebnis (vor Gewinnabführung und Ertragsteuern) | | 554 | 685 |
| Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens [1)] | | 480 | 466 |
| Zunahme/Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Aufzinsung) | | -2 | -1 |
| Cashflow vor Steuern | | 1.032 | 1.150 |
| Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung) | | 71 | 96 |
| Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge | | -3 | 0 |
| Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind | | 3 | -81 |
| Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind | | 23 | -99 |
| Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens [1)] | | -8 | -3 |
| Zinsaufwendungen/Zinserträge | | 58 | 44 |
| Zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge im Beteiligungsergebnis | | -214 | -217 |
| Sonstige Beteiligungserträge | | -5 | -13 |
| Ertragsteuerzahlungen | | 0 | -11 |
| **Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit** | | **957** | **866** |
| | | | |
| Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens | | 15 | 23 |
| Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen | | -1.045 | -1.136 |
| Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens | | 0 | 3 |
| Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen | | -13 | -6 |
| Veränderung der Forderungen aus Cashpooling | | 0 | 253 |
| Erhaltene Zinsen | | 1 | 1 |
| Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden | | 226 | 193 |
| Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen | | -4 | -9 |
| **Mittelfluss aus Investitionstätigkeit** | | **-820** | **-678** |
| | | | |
| Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten | | -216 | -127 |
| Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten | | 800 | 600 |
| Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling | | -3 | 76 |
| Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen | | 5 | 2 |
| Gezahlte Zinsen | | -45 | -45 |
| Auszahlungen für Gewinnabführung an das Mutterunternehmen | | -674 | -697 |
| **Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit** | | **-133** | **-191** |
| | | | |
| **Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds** | | **4** | **-3** |
| Finanzmittelfonds am Anfang der Periode | | 0 | 3 |
| **Finanzmittelfonds am Ende der Periode** | **(24)** | **4** | **0** |

[1)] *Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.*

# ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

| | Anschaffungs- und Herstellungskosten | | | | | Abschreibungen | | | | | | Buchwert | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **[in Mio. €]** | **Vortrag per 01.01. 2015** | Zugänge | Umbu-chungen | Abgänge | **Stand per 31.12. 2015** | **Vortrag per 01.01. 2015** | Abschrei-bungen | Zuschrei-bungen | Umbu-chungen | Abgänge | **Stand per 31.12. 2015** | **Stand per 31.12. 2015** | Stand per 31.12. 2014 |
| **SACHANLAGEN** | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Grundstücke, grundstücks-gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | | | | | | | | | | | | | |
| a) Grundstücke, grundstücks-gleiche Rechte | 80 | 3 | – | –1 | **82** | –1 | 0 | – | – | – | **–1** | **81** | **79** |
| b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten | 318 | 5 | 11 | –2 | **332** | –107 | –12 | – | – | 1 | **–118** | **214** | **211** |
| c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs | 4 | 1 | 0 | 0 | **5** | –1 | 0 | – | – | 0 | **–1** | **4** | **3** |
| | **402** | **9** | **11** | **–3** | **419** | **–109** | **–12** | **–** | **0** | **1** | **–120** | **299** | **293** |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen | 74 | 1 | 3 | 0 | **78** | –27 | –4 | – | – | 0 | **–31** | **47** | **47** |
| 3. Fahrzeuge für den Personenverkehr | 9.684 | 626 | 33 | –70 | **10.273** | –4.634 | –479 | – | – | 66 | **–5.047** | **5.226** | **5.050** |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören | 152 | 3 | 4 | –2 | **157** | –98 | –9 | – | – | 2 | **–105** | **52** | **54** |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 77 | 5 | 3 | –3 | **82** | –53 | –6 | – | – | 1 | **–58** | **24** | **24** |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 68 | 37 | –54 | 0 | **51** | – | – | | – | – | **0** | **51** | **68** |
| | **10.457** | **681** | **–** | **–78** | **11.060** | **–4.921** | **–510** | **–** | **0** | **70** | **–5.361** | **5.699** | **5.536** |
| **FINANZANLAGEN** | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | 447 | 17 | – | –1 | **463** | –37 | – | 30 | – | – | **–7** | **456** | **410** |
| 2. Beteiligungen | 1 | 0 | – | 0 | **1** | 0 | – | – | – | – | **0** | **1** | **1** |
| | **448** | **17** | **–** | **–1** | **464** | **–37** | **–** | **30** | **–** | **–** | **–7** | **457** | **411** |
| **Anlagevermögen insgesamt** | **10.905** | **698** | **0** | **–79** | **11.524** | **–4.958** | **–510** | **30** | **0** | **70** | **–5.368** | **6.156** | **5.947** |

# ANHANG

Der Jahresabschluss der DB Regio AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der aktuell gültigen Fassung sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

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

## › (1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

Das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände wird im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) nicht ausgeübt.

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

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

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

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

| | Jahre |
|---|---|
| Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten | 5 – 50 |
| Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs | 10 – 75 |
| Gleisanlagen | 20 – 25 |
| Hochbauten und übrige bauliche Anlagen | 10 – 50 |
| Signalanlagen | 20 |
| Fernmeldeanlagen | 20 |
| Schienenfahrzeuge | 15 – 30 |
| Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge | 5 – 25 |
| Betriebs- und Geschäftsausstattung | 2 – 20 |

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

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten ausgewiesen, gegebenenfalls – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen wird im Wesentlichen die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Anlagevermögen). Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Unverzinsliche Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden zum Barwert angesetzt. Der Ermittlung des Abzinsungsbetrags wurde die durchschnittliche Verzinsung der vergangenen sieben Geschäftsjahre von Bundesanleihen mit fristenkongruenter Laufzeit zugrunde gelegt. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- beziehungsweise pauschalierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen abgesetzt.

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

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

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

Bei der DB Regio AG wird das Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (Contractual Trust Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Pensionsverpflichtungen (einschließlich der Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes) und aus der Bewertung sowie den laufenden Erträgen des Deckungsvermögens. Der sich ergebende Saldo wird im Zinsergebnis ausgewiesen.

Der beizulegende Zeitwert übersteigt zum 31. Dezember 2015 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die 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 langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den durch den beauftragten Treuhänder verwalteten Kapitalanlagen verrechnet. Aufgrund der stets korrespondierenden Wertentwicklung von Rückstellungen und Deckungsansprüchen sind keine abführungsgesperrten Erträge entstanden.

Die 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 2015 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwerts des Deckungsvermögens angesetzt.

Die wesentlichen per 31. Dezember 2015 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

| [in %] | 31.12.2015 |
|---|---|
| Rechnungszinsfuß | 3,89 |
| Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung | 2,60 |
| Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe) | 1,75 |
| Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation | 2,40 |

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 2,50 % (Altersteilzeit) und 3,25 % (Jubiläum, Sterbegeld) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten beträgt 3,89 %.

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Fremdwährungsforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs am Bilanzstichtag.

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

Forderungen gegen und Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der 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 des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

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

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. 19 erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

# › Erläuterungen zur Bilanz

## › (2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf Seite 28 dargestellt.

Im Berichtsjahr erhaltene Investitionszuschüsse in Höhe von 5 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 2 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibung auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Lokomotiven – vorgenommen.

## › (3) VORRÄTE

| [in Mio. €] | 31.12.2015 | 31.12.2014 |
|---|---|---|
| Hilfs- und Betriebsstoffe | 94 | 86 |
| Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen | 11 | 7 |
| **Insgesamt** | **105** | **93** |

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 39 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €) gebildet.

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

## › (4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

| [in Mio. €] | 31.12.2015 | davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr | 31.12.2014 |
|---|---|---|---|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 201 | 2 | 238 |
| Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 302 | - | 305 |
| Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 0 | - | 0 |
| Sonstige Vermögensgegenstände | 65 | 44 | 23 |
| **Insgesamt** | **568** | **46** | **566** |

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände aus insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken belaufen sich auf 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten 238 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 222 Mio. €) Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen und 64 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 46 Mio. €) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Der Ausweis des Vorjahres beinhaltete zudem Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft von 37 Mio. €.

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

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten mit 63 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 20 Mio. €) hauptsächlich Forderungen aus Schadenersatzansprüchen, von denen 44 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 0 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr aufweisen.

## › (5) AKTIVE RECHNUNGS-ABGRENZUNGSPOSTEN

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten enthält im Wesentlichen Vorauszahlungen an die Eisenbahn-Unfallkasse.

## › (6) GEZEICHNETES KAPITAL

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

## › (7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2015 einen Betrag in Höhe von 1.413 Mio. € aus.

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

Im Jahr 2007 hat die DB AG im Sinne einer abschließenden Umsetzung der §§ 2 Abs. 1, 25 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) die in ihrem Eigentum stehenden Immobilien sowie die damit in funktionalem Zusammenhang stehenden Rechtsverhältnisse übertragen. Der die übertragenen Vermögenswerte abzüglich der zugehörigen Verpflichtungen übersteigende Wert (59 Mio. €) wurde nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in die Kapitalrücklage eingestellt.

## › (8) GEWINNRÜCKLAGEN

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

## › (9) RÜCKSTELLUNGEN

| [in Mio. €] | 31.12.2015 | 31.12.2014 |
|---|---|---|
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 12 | 13 |
| Steuerrückstellungen | 8 | 7 |
| Sonstige Rückstellungen | 1.092 | 1.009 |
| **Insgesamt** | **1.112** | **1.029** |

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 5 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 1 Mio. €); 607 T € wurden im Rahmen von Personalübergängen an verbundene Unternehmen übertragen (im Vorjahr: 414 T € von verbundenen Unternehmen übernommen).

Am 13. Dezember 2012 haben die DB ML AG und die DB Regio AG mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 den schuldbefreienden Schuldbeitritt der DB ML AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Regio AG an ihre Mitarbeiter erteilter Pensionszusagen vereinbart. Im Gegenzug hat die DB Regio AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Regio AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (5 Mio. €; im Vorjahr: 4 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB ML AG. Die Pensionsrückstellungen werden bei der DB ML AG bilanziert. Die DB Regio AG und die DB ML AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 12 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 13 Mio. €).

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

| [in Mio. €] | 31.12.2015 | 31.12.2014 |
|---|---|---|
| Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen | 650 | 522 |
| Verpflichtungen im Personalbereich | 155 | 184 |
| Drohverluste aus Verkehrsverträgen | 138 | 157 |
| Verpflichtungen aus Auflagen Dritter | 69 | 71 |
| Unterlassene Instandhaltung | 37 | 33 |
| Haftpflichtrenten | 12 | 13 |
| Übrige Risiken | 31 | 29 |
| **Insgesamt** | **1.092** | **1.009** |

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

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen.

Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten sowie für Kosten künftiger Betriebsprüfungen gebildet.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 4.960 T € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 4.283 T €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (4.960 T €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (10.988 T € beizulegender Zeitwert; 9.748 T € Anschaffungskosten) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (10.988 T €) verrechnet.

## › (10) VERBINDLICHKEITEN

| [in Mio. €] | 31.12. 2015 | davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr | 1 bis 5 Jahre | über 5 Jahre | 31.12. 2014 |
|---|---|---|---|---|---|
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen | 48 | 35 | 7 | 6 | 38 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 479 | 331 | 148 | - | 840 |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 3.143 | 959 | 684 | 1.500 | 2.663 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 0 | 0 | - | - | 1 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 94 | 84 | 4 | 6 | 82 |
| davon aus Steuern | 10 | 10 | - | - | 9 |
| davon im Rahmen der sozialen Sicherheit | 0 | 0 | - | - | 0 |
| **Insgesamt** | **3.764** | **1.409** | **843** | **1.512** | **3.624** |
| davon zinspflichtig | 2.271 | | | | 1.712 |

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

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen gegenüber der DB ML AG betreffen mittel- bis langfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 2.184 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 1.399 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus Darlehen und Cashpooling in Höhe von 87 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 291 Mio. €), Zinsabgrenzungen in Höhe von 23 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 24 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 6 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 4 Mio. €). Außerdem sind in Höhe von 554 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 674 Mio. €) Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung gegenüber der DB ML AG enthalten.

Gegenüber der DB AG sind kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 20 Mio. € enthalten (per 31. Dezember 2014: 2 Mio. €).

Insgesamt sind unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, 256 Mio. € Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten (per 31. Dezember 2014: 272 Mio. €).

## › (11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

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

| [in Mio. €] | 31.12.2015 | 31.12.2014 |
|---|---|---|
| Erlösabgrenzung | 65 | 66 |
| Abgegrenzte Bestellerentgelte | 57 | 51 |
| Sonstige Abgrenzungen | 2 | 3 |
| **Insgesamt** | **124** | **120** |

## › (12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB ML AG für in Höhe von 225 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 198 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB ML AG voraussichtlich erfüllt werden können.

## (13) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

| [in Mio. €] | 31.12.2015 | 31.12.2014 |
|---|---|---|
| Bestellobligo für Investitionen | 1.423 | 2.034 |
| Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen | 119 | 138 |
| davon gegenüber verbundenen Unternehmen | 107 | 120 |
| **Insgesamt** | **1.542** | **2.172** |

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse (494 Mio. €; per 31. Dezember 2014: 876 Mio. €), weil die DB Regio AG keine Anzahlungen leistet. Das hiermit verbundene Risiko wird abgesichert.

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen.

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

| [in Mio. €] | 31.12.2015 | 31.12.2014 |
|---|---|---|
| **FÄLLIGKEITEN** | | |
| fällig bis 1 Jahr | 64 | 72 |
| fällig 1 bis 5 Jahre | 47 | 57 |
| fällig über 5 Jahre | 8 | 9 |
| **Insgesamt** | **119** | **138** |

## (14) FINANZINSTRUMENTE

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

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte beträgt 68.364 t Diesel (per 31. Dezember 2014: 93.964 t Diesel). Das zu sichernde Volumen wird auf Basis der geplanten Verkehrsleistungen der regionalen Busgesellschaften prognostiziert. Hierbei wird auf die Verbrauchshistorie zurückgegriffen.

Die Nominalwerte der eingesetzten Commodity-Dieselderivate betragen zum Stichtag 31. Dezember 2015 insgesamt 42 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 59 Mio. €).

Die negativen Marktwerte der schwebenden Geschäfte wurden in Höhe von 15 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 13 Mio. €) als Drohverlustrückstellung unter den sonstigen Rückstellungen erfasst.

# Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

## (15) UMSATZERLÖSE

| [in Mio. €] | 2015 | 2014 |
|---|---|---|
| Fahrgeldeinnahmen | 2.752 | 2.638 |
| Bestellung der Länder | 3.442 | 3.729 |
| Sonstige Umsatzerlöse | 34 | 43 |
| **Insgesamt** | **6.228** | **6.410** |

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Die Umsatzerlöse enthalten 61 Mio. € (im Vorjahr: 100 Mio. €) Umsatzerlöse aus Vorjahren und 61 Mio. € (im Vorjahr: 36 Mio. €) aus der Auflösung von Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen. 70 Mio. € wurden aufgrund nicht anerkannter Durchreichungen von Infrastrukturkosten erlösmindernd gebucht.

## (16) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

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

## (17) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

| [in Mio. €] | 2015 | 2014 |
|---|---|---|
| Leistungen für Dritte und Materialverkäufe | 183 | 192 |
| davon Verkauf von Material und Energie | 19 | 12 |
| davon sonstige Leistungen Dritte | 164 | 180 |
| Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung | 7 | 8 |
| Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen | 119 | 58 |
| Erträge aus staatlichen Zuschüssen | 9 | 6 |
| Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen | 11 | 6 |
| Erträge aus der Zuschreibung auf Finanzanlagen | 30 | - |
| Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen | 75 | 31 |
| Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen | 1 | 1 |
| Übrige Erträge | 6 | 2 |
| **Insgesamt** | **441** | **304** |
| davon periodenfremd | 195 | 92 |

In den übrigen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 3 T € (im Vorjahr: 0 T €) enthalten. Der Anstieg der Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen resultiert aus den abgeschlossenen Vergleichen gegenüber der Fahrzeugindustrie (Mängel an Fahrzeugen beziehungsweise verspätete Auslieferung von Fahrzeugen).

## › (18) MATERIALAUFWAND

| [in Mio.€] | 2015 | 2014 |
|---|---|---|
| Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren | 581 | 586 |
| davon Aufwendungen für Energie | 552 | 558 |
| davon Strom | 361 | 353 |
| davon Stromsteuer | 36 | 36 |
| davon Diesel, sonstige Treibstoffe | 149 | 162 |
| davon sonstige Energien | 6 | 7 |
| davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren | 27 | 28 |
| davon Preis- und Wertberichtigungen Material | 2 | 0 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | 3.061 | 3.036 |
| davon eingekaufte Leistungen Transport | 360 | 356 |
| davon Provisionen | 203 | 185 |
| davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst | 115 | 112 |
| davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur | 2.337 | 2.336 |
| davon Nutzung Trassen | 1.899 | 1.905 |
| davon Nutzung Stationen | 438 | 431 |
| davon sonstige bezogene Leistungen | 46 | 47 |
| Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung | 471 | 506 |
| **Insgesamt** | **4.113** | **4.128** |

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.€] | 2015 | 2014 |
|---|---|---|
| **LÖHNE UND GEHÄLTER** | | |
| davon für Arbeitnehmer | 796 | 802 |
| davon für zugewiesene Beamte | 172 | 182 |
| Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG | 160 | 169 |
| direkt ausgezahlte Nebenbezüge | 12 | 13 |
| | **968** | **984** |
| **SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG[1)]** | | |
| davon für Arbeitnehmer | 170 | 171 |
| davon für zugewiesene Beamte | 39 | 40 |
| Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG | 39 | 40 |
| davon für Altersversorgung | 29 | 27 |
| | **209** | **211** |
| **Insgesamt** | **1.177** | **1.195** |

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

## › (20) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

| [in Mio.€] | 2015 | 2014 |
|---|---|---|
| Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten | 36 | 36 |
| Reise- und Repräsentationsaufwendungen | 22 | 23 |
| Gebühren und Beiträge | 24 | 22 |
| Forschungs- und Entwicklungskosten | 11 | 20 |
| Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten | 13 | 11 |
| Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial | 6 | 7 |
| Sonstige bezogene Dienstleistungen | 211 | 223 |
| davon bezogene IT-Leistungen | 48 | 52 |
| davon sonstige Kommunikationsdienste | 7 | 4 |
| davon sonstige Serviceleistungen | 156 | 167 |
| Aufwendungen aus Schadenersatz | 2 | 1 |
| Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | 1 | 2 |
| Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen | 4 | 3 |
| Übrige Aufwendungen | 153 | 79 |
| davon sonstiger personalbezogener Aufwand | 23 | 24 |
| davon Zuführung zu Drohverlustrückstellungen | 100 | 19 |
| davon sonstige übrige Aufwendungen | 30 | 36 |
| **Insgesamt** | **483** | **427** |
| davon periodenfremd | 1 | 2 |

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 17 T € (im Vorjahr: 8 T €) sonstige Steuern und 7 T € (im Vorjahr: 2 T €) Aufwendungen aus der Währungsumrechnung.

## › (21) BETEILIGUNGSERGEBNIS

| [in Mio.€] | 2015 | 2014 |
|---|---|---|
| Erträge aus Beteiligungen | 5 | 13 |
| davon aus verbundenen Unternehmen | 5 | 13 |
| Erträge aus Gewinnabführungsverträgen | 236 | 221 |
| Aufwendungen aus Verlustübernahme | -22 | -4 |
| **Insgesamt** | **219** | **230** |

## › (22) ZINSERGEBNIS

| [in Mio.€] | 2015 | 2014 |
|---|---|---|
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 3 | 1 |
| davon aus verbundenen Unternehmen | - | 0 |
| davon aus der Abzinsung von Rückstellungen | 2 | 0 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | -61 | -49 |
| davon an verbundene Unternehmen | -44 | -43 |
| davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen | -12 | -4 |
| davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung | 0 | 1 |
| davon Erträge aus dem Deckungsvermögen | 0 | 1 |
| davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen | 0 | 0 |
| **Insgesamt** | **-58** | **-48** |

### › (23) STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

Der Ausweis im Vorjahr in Höhe von 11 Mio. € betraf ausschließlich Steuernachzahlungen für Vorjahre aus abgeschlossener Betriebsprüfung.

## › 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. Die Kapitalflussrechnung, die im Vorjahr noch gemäß dem damals gültigen Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 2 (DRS 2) aufgestellt wurde, ist freiwillig an die Empfehlungen des DRS 21 angepasst worden.

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

### › (24) FINANZMITTELFONDS

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

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Verbindlichkeiten gegenüber der DB ML AG aus dem Cashpooling in Höhe von 72 Mio. € (im Vorjahr: 76 Mio. €) nicht einbezogen, da eine Abgrenzung zwischen Finanzierungstätigkeit und der Disposition der liquiden Mittel (DRS 21.34) nicht eindeutig erfolgen kann.

## › Sonstige Angaben

### › (25) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG

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

### › (26) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB Regio AG ist ein Tochterunternehmen der DB ML AG und wird in den Konzern-Abschluss der DB AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den dazu nach § 315a Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt wird. Die DB Regio AG ist auch Gesellschaft des Teilkonzerns DB ML AG, für den der Konzern-Abschluss für den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellt wird.

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

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

### › (27) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf den Seiten 39 f. beigefügt.

### › (28) BESCHÄFTIGTE

| | 2015 | | 2014 | |
|---|---|---|---|---|
| **[in Vollzeitpersonen]** | im Jahresdurchschnitt | am Jahresende | im Jahresdurchschnitt | am Jahresende |
| Arbeitnehmer | 17.479 | 17.374 | 17.624 | 17.509 |
| Zugewiesene Beamte | 3.900 | 3.794 | 4.227 | 4.044 |
| | **21.379** | **21.168** | **21.851** | **21.553** |
| Auszubildende | 866 | 919 | 982 | 1.031 |
| **Insgesamt** | **22.245** | **22.087** | **22.833** | **22.584** |

Die Zahl der Mitarbeiter wird innerhalb des DB-Konzerns zur besseren Vergleichbarkeit in Vollzeitpersonen (VZP) ausgewiesen. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden demnach entsprechend ihrem Anteil an der tariflichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitpersonen umgerechnet.

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

## › (29) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

**DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM GESCHÄFTSJAHR 2015 AN BEZIEHUNGSWEISE GEHÖREN AN:**

**Dr. Manfred Rudhart (bis 31. Dezember 2015)**
Vorsitzender des Vorstands,
Bad Homburg

**Dr. Jörg Sandvoß (seit 1. Januar 2016)**
Vorsitzender des Vorstands,
Darmstadt

**Kay Euler**
Ressort Produktion,
Michendorf-Wilhelmshorst

**Michael Hahn**
Ressort Regio Bus,
Idstein

**Norbert Klimt**
Ressort Finanzen/Controlling,
Holzkirchen

**Marion Rövekamp**
Ressort Personal,
München

**ALS AUFSICHTSRATSMITGLIEDER WAREN BEZIEHUNGSWEISE SIND BESTELLT:**

**Ulrich Homburg (bis 31. Juli 2015)**
Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Kronberg

**Berthold Huber (seit 5. August 2015)**
Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Weilheim

**Reiner Bieck[1)] (bis 30. September 2015)**
Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Panketal

**Klaus-Dieter Hommel[1)] (seit 3. November 2015)**
Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Neuenhagen

**Jörg Bröck[1)]**
Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb R.2.3
der S-Bahn Stuttgart,
Tuttlingen

**Marion Carstens[1)]**
Gewerkschaftssekretärin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Berlin

**Ralf Damde[1)] (seit 17. Juni 2015)**
Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb Süd
der DB Regio AG,
Ensdorf

**Christoph Djazirian (bis 31. Dezember 2015)**
Leiter Strategie Personenverkehr der
DB Mobility Logistics AG,
Frankfurt am Main

**Rainer Fenk[1)] (bis 17. Juni 2015)**
Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG,
Mitglied des Betriebsrats der DB Region Nordostbayern
der DB Regio AG,
Irchenrieth

**Dr. Dieter Glück (bis 17. Juni 2015)**
Leiter des Referats LA 14 im Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur, a. D.,
Pocking

**Manuela Herbort (seit 1. Januar 2016)**
Konzernbevollmächtigte für die Länder Hamburg und
Schleswig-Holstein der Deutschen Bahn AG,
Langenhagen

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

**Thomas Hoffmann[1] (bis 17. Juni 2015)**
Projektleiter Regio Südost der DB Regio AG,
Halle (Saale)

**Ulrich Klenke (bis 31. März 2015)**
Leiter Konzernmarketing der DB Mobility Logistics AG,
Berlin

**Jürgen Knörzer[1]**
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
DB Regio Schiene/Bus der DB Regio AG,
Schwarzach

**Herbert Mahlberg[1] (seit 17. Juni 2015)**
Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
DB Regio Schiene/Bus der DB Regio AG,
Vorsitzender des Spartenbetriebsrats Personenverkehr,
Bad Münstereifel

**Vitus Miller[1] (bis 17. Juni 2015)**
Referent Mitarbeiterangelegenheiten fit 2014
der Region Baden-Württemberg der DB Regio AG,
Stuttgart

**Frank Miram**
Leiter Wirtschaft, Politik und Regulierung
der Deutschen Bahn AG,
Berlin

**Marianne Motherby**
Leiterin Recht der Deutschen Bahn AG,
Berlin

**Steffen Müller (seit 17. Juni 2015)**
Persönlicher Referent Staatssekretär Michael Odenwald,
Leiter des Referats Koordinierung Aufsichtsrat der
DB AG im Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur,
Berlin

**Dr. Michael Offer**
Leiter der Unterabteilung VIII B
im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin

**Ronald Pofalla (seit 1. April 2015)**
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Mühlheim an der Ruhr

**Norbert Quitter (seit 17. Juni 2015)**
Stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft
Deutscher Lokomotivführer,
Bensheim

**Hartmut Schaefer[1] (bis 17. Juni 2015)**
Stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats
der Region Südost der DB Regio AG,
Lutherstadt Eisleben

**Ines Schreiber[1] (seit 17. Juni 2015)**
Mitglied des Betriebsrats Wahlbetrieb R.3.1
Niedersachsen der DB Regio AG, Kundenbetreuerin
mit betrieblichen Aufgaben der DB Regio AG,
Haste

**Dr. Ursula Schütze-Kreilkamp**
Leiterin Personalentwicklung Konzern und
Konzernführungskräfte der DB Mobility Logistics AG,
Köln

**Ralf Schweisel**
Leiter Konzerncontrolling der DB Mobility Logistics AG,
Potsdam

**Bernd Seubert[1]**
Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb R.1.1
Unterfranken der DB Regio AG,
Würzburg

**Claus Weselsky[1] (bis 17. Juni 2015)**
Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher
Lokomotivführer,
Leipzig

**Andreas Zylka[1] (seit 17. Juni 2015)**
Regionalleiter Personal DB Regio Nordost
der DB Regio AG,
Berlin

[1] *Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.*

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats betrugen im Berichtsjahr 51 T € (im Vorjahr: 51 T €).

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

Die Bezüge aller im Berichtsjahr tätigen Vorstandsmitglieder werden im Rahmen von Managementverträgen durch die DB ML AG in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Somit entfallen die Angaben nach § 285 Nr. 9 HGB.

## › (30) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

## › (31) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Berichtspflichtige Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

## › (32) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

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

Frankfurt am Main, den 15. Februar 2016

DB Regio AG
Der Vorstand

# ANTEILSBESITZLISTE

| Tochterunternehmen [Name und Sitz] | Währung | Eigenkapital in Tausend [1)] | Beteiligung in % |
|---|---|---|---|
| VOLLKONSOLIDIERT | | | |
| Autokraft GmbH, Kiel | EUR | 9.264 | 100,00 |
| BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn | EUR | 2.850 | 100,00 |
| BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein | EUR | 6.178 | 100,00 |
| BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede | EUR | 5.353 | 100,00 |
| Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg | EUR | 6.397 | 51,17 |
| Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde | EUR | 3.900 | 51,17 |
| BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld | EUR | 9.746 | 100,00 |
| BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf | EUR | 5.082 | 100,00 |
| DB Busverkehr Hessen GmbH, Gießen | EUR | 13.753 | 100,00 |
| DB Regio Bus Bayern GmbH, Coburg | EUR | 1.005 | 100,00 |
| DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg | EUR | 1.045 | 100,00 |
| DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam | EUR | 5.283 | 100,00 |
| DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt | EUR | 50 | 100,00 |
| DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main | EUR | 69.191 | 100,00 |
| DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm | EUR | 29.911 | 100,00 |
| Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall | EUR | 1.582 | 100,00 |
| Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode-Honerdingen | EUR | 4.749 | 100,00 |
| Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg | EUR | 3.070 | 100,00 |
| KOB GmbH, Oberthulba | EUR | 1.519 | 70,00 |
| NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster | EUR | 865 | 100,00 |
| Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg | EUR | 16.259 | 100,00 |
| ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz | EUR | 6.177 | 100,00 |
| RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg | EUR | 12.010 | 100,00 |
| Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart | EUR | 19.948 | 100,00 |

| Tochterunternehmen [Name und Sitz] | Währung | Eigenkapital in Tausend [1)] | Beteiligung in % |
|---|---|---|---|
| Regionalbus Braunschweig GmbH – RBB –, Braunschweig | EUR | 7.473 | 100,00 |
| Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf | EUR | 3.336 | 70,00 |
| Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden | EUR | 6.427 | 51,00 |
| Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel | EUR | 4.580 | 100,00 |
| Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München | EUR | 13.557 | 100,00 |
| RegioTram Betriebsgesellschaft mbH i. L., Kassel | EUR | 253 | 50,96 |
| rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern | EUR | 283 | 48,69 |
| Rheinpfalzbus GmbH, Ludwigshafen am Rhein | EUR | 5.610 | 100,00 |
| Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH, Montabaur | EUR | 1.828 | 74,90 |
| RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz | EUR | 10.007 | 74,90 |
| RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen | EUR | 1.645 | 100,00 |
| RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel | EUR | 1.749 | 100,00 |
| RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe | EUR | 8.891 | 100,00 |
| Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken | EUR | 5.463 | 100,00 |
| Saar-Pfalz-Mobil GmbH, Bexbach | EUR | 565 | 100,00 |
| S-Bahn Berlin GmbH, Berlin | EUR | 170.903 | 100,00 |
| S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg | EUR | 63.684 | 100,00 |
| S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg | EUR | 25 | 100,00 |
| SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau | EUR | 9.654 | 100,00 |
| Südwest Mobil GmbH, Mainz | EUR | 4.260 | 100,00 |
| Verkehrsgesellschaft mbH Untermain – VU –, Aschaffenburg | EUR | 2.733 | 100,00 |
| Vorpommernbahn GmbH, Wolgast | EUR | 8.482 | 100,00 |
| WB Westfalen Bus GmbH, Münster | EUR | 6.176 | 100,00 |
| Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen | EUR | 10.941 | 100,00 |

| Tochterunternehmen [Name und Sitz] | Währung | Eigenkapital in Tausend [1] | Beteiligung in % |
|---|---|---|---|
| AT EQUITY | | | |
| Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH, Ingelheim am Rhein [2), 3)] | EUR | 123 | 29,00 |
| »ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen [2), 3)] | EUR | 30 | 25,60 |
| Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg [2), 4)] | EUR | 150 | 25,31 |
| Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover [2), 5), 6)] | EUR | 111 | 42,00 |
| FahrBus Ostalb GmbH, Aalen [2), 3), 5)] | EUR | 227 | 49,90 |
| Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen [2), 4), 5)] | EUR | 59 | 30,00 |
| FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen [2), 3)] | EUR | 146 | 47,50 |
| Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück [2), 3)] | EUR | 26 | 50,00 |
| Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen [2), 4)] | EUR | 8.598 | 28,00 |
| Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen [2), 5), 7)] | EUR | 2 | 50,00 |
| Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich [2), 4)] | EUR | 1.149 | 33,33 |
| Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden am Main [2), 3)] | EUR | 107 | 25,00 |
| Niedersachsentarif GmbH, Hannover [2), 3)] | EUR | 54 | 8,33 |
| NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel [2), 3)] | EUR | 105 | 46,90 |
| OstalbMobil GmbH, Aalen [2)] | EUR | 50 | 39,30 |
| OWL Verkehr GmbH, Bielefeld [2), 4)] | EUR | 221 | 21,36 |
| RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing [2), 4)] | EUR | 58 | 33,33 |
| Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau [2), 4)] | EUR | 402 | 45,00 |
| Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken [2), 3)] | EUR | 60 | 41,67 |
| stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg [2), 4)] | EUR | 25 | 45,20 |
| TGO – Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg [2), 4)] | EUR | 283 | 48,50 |
| Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim [2), 3)] | EUR | 237 | 30,91 |
| UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH i. L., Kaiserslautern [2), 8)] | EUR | 48 | 61,67 |
| Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt [2), 3)] | EUR | 70 | 12,50 |
| Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg/Weser [2), 4)] | EUR | 26 | 48,54 |
| VerkehrsGesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Lauda-Königshofen [2), 4), 5)] | EUR | 112 | 42,19 |
| Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz [2), 3)] | EUR | 30 | 34,00 |
| Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH – VVM, Würzburg [2), 4)] | EUR | 30 | 18,64 |
| Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg [2), 4), 5)] | EUR | 52 | 26,92 |
| Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen [2), 4)] | EUR | 440 | 19,62 |
| Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen [2), 3)] | EUR | 68 | 45,00 |
| Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen [2), 4), 5)] | EUR | 74 | 32,09 |
| VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw [2), 4)] | EUR | 619 | 32,50 |
| VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig [2), 4), 5)] | EUR | 720 | 20,00 |
| VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig [2), 4), 5)] | EUR | 30 | 20,00 |
| VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier [2), 4)] | EUR | 38 | 38,46 |
| Völklinger Verkehrsgesellschaft mbH, Völklingen [2), 4), 5)] | EUR | 217 | 25,50 |
| WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern [2), 4)] | EUR | 211 | 45,00 |
| WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen [2), 4)] | EUR | 110 | 40,00 |
| AT COST | | | |
| Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach [2), 4)] | EUR | 189 | 54,00 |
| Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil [2), 3)] | EUR | 93 | 70,20 |
| vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal [2), 4)] | EUR | 152 | 51,42 |
| VVW Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock [2), 3)] | EUR | 27 | 21,61 |

*[1] Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.*

*[2] Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.*

*[3] Daten für Geschäftsjahr 2013.*

*[4] Daten für Geschäftsjahr 2014.*

*[5] Vorläufige Abschlussdaten.*

*[6] Daten für Geschäftsjahr 2012.*

*[7] Daten für Geschäftsjahr 2010.*

*[8] Daten aus Liquidationsbilanz per 31.07.2013.*

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

Die von der DB Regio AG betriebenen Serviceeinrichtungen sind Teil der Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 2 Abs. 3 AEG. Damit besteht für die DB Regio AG als öffentliche Eisenbahn die Verpflichtung aus § 9 Abs. 1a AEG, die Bereiche Eisenbahnverkehr wie auch Eisenbahninfrastruktur in ihrer Rechnungslegung zu trennen und je Bereich eine nach handelsrechtlichen Grundsätzen aufzustellende zusätzliche Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung in den Anhang ihres Jahresabschlusses aufzunehmen.

## › Definition der Bereiche

Die DB Regio AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

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

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

## › Methodik und Zuordnungsregeln im Rahmen der Trennungsrechnung

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

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

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

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

# Bilanz nach Tätigkeitsbereichen

## AKTIVA

| [in Mio. €] | 31.12.2015 Bereich Verkehr | 31.12.2015 Bereich Infrastruktur | 31.12.2014 Bereich Verkehr | 31.12.2014 Bereich Infrastruktur |
|---|---|---|---|---|
| **A. ANLAGEVERMÖGEN** | | | | |
| Sachanlagen | 5.333 | 366 | 5.166 | 370 |
| Finanzanlagen | 457 | - | 411 | - |
| | **5.790** | **366** | **5.577** | **370** |
| **B. UMLAUFVERMÖGEN** | | | | |
| VORRÄTE | | | | |
| Hilfs- und Betriebsstoffe | - | 94 | - | 86 |
| Unfertige Erzeugnisse/Leistungen | - | 11 | - | 7 |
| | **-** | **105** | **-** | **93** |
| FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE | | | | |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 200 | 1 | 237 | 1 |
| Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 301 | 45 | 304 | 46 |
| Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 0 | - | 0 | 0 |
| Sonstige Vermögensgegenstände | 64 | 1 | 22 | 1 |
| | **565** | **47** | **563** | **48** |
| Guthaben bei Kreditinstituten | 4 | 0 | 0 | 0 |
| | **569** | **152** | **563** | **141** |
| **C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN** | 1 | 0 | 1 | 0 |
| | **6.360** | **518** | **6.141** | **511** |

## PASSIVA

| [in Mio. €] | 31.12.2015 Bereich Verkehr | 31.12.2015 Bereich Infrastruktur | 31.12.2014 Bereich Verkehr | 31.12.2014 Bereich Infrastruktur |
|---|---|---|---|---|
| **A. EIGENKAPITAL** | | | | |
| Zugeordnetes Eigenkapital | 1.505 | 329 | 1.505 | 329 |
| Ausgleichsposten | 50 | -50 | 24 | -24 |
| | **1.555** | **279** | **1.529** | **305** |
| **B. RÜCKSTELLUNGEN** | | | | |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 11 | 2 | 11 | 2 |
| Steuerrückstellungen | 7 | 1 | 6 | 1 |
| Sonstige Rückstellungen | 1.065 | 26 | 980 | 29 |
| | **1.083** | **29** | **997** | **32** |
| **C. VERBINDLICHKEITEN** | | | | |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen | 48 | 0 | 38 | - |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 468 | 11 | 828 | 12 |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 2.991 | 197 | 2.548 | 160 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 91 | 2 | 80 | 2 |
| | **3.598** | **210** | **3.495** | **174** |
| **D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN** | 124 | 0 | 120 | - |
| | **6.360** | **518** | **6.141** | **511** |

# › Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

## › BEREICH VERKEHR

| | Anschaffungs- und Herstellungskosten | | | | | Abschreibungen | | | | | | Buchwert | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **[in Mio. €]** | **Vortrag per 01.01. 2015** | Zugänge | Umbu-chungen | Abgänge | **Stand per 31.12. 2015** | **Vortrag per 01.01. 2015** | Abschrei-bungen | Zuschrei-bungen | Umbu-chungen | Abgänge | **Stand per 31.12. 2015** | **Stand per 31.12. 2015** | Stand per 31.12. 2014 |
| **SACHANLAGEN** | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Grundstücke, grundstücks-gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | | | | | | | | | | | | | |
| a) Grundstücke, grundstücks-gleiche Rechte | 15 | 0 | - | -2 | **13** | -1 | - | - | - | 0 | **-1** | **12** | **14** |
| b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten | 56 | 0 | 1 | -2 | **55** | -12 | -2 | - | 0 | 0 | **-14** | **41** | **44** |
| c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs | 0 | - | - | - | **0** | 0 | - | - | - | - | **0** | **0** | **0** |
| | **71** | **0** | **1** | **-4** | **68** | **-13** | **-2** | **-** | **0** | **0** | **-15** | **53** | **58** |
| 2. Gleisanlagen, Strecken-ausrüstung und Sicherungsanlagen | 5 | 0 | 1 | 0 | **6** | 0 | 0 | - | 0 | 0 | **0** | **6** | **5** |
| 3. Fahrzeuge für den Personenverkehr | 9.684 | 626 | 33 | -70 | **10.273** | -4.634 | -479 | - | - | 66 | **-5.047** | **5.226** | **5.050** |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören | 11 | 0 | 0 | 0 | **11** | -5 | -1 | - | 0 | 0 | **-6** | **5** | **6** |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 16 | 3 | 0 | -1 | **18** | -12 | -1 | - | - | 0 | **-13** | **5** | **4** |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 43 | 30 | -35 | 0 | **38** | - | - | | - | - | **-** | **38** | **43** |
| | **9.830** | **659** | **-** | **-75** | **10.414** | **-4.664** | **-483** | **-** | **0** | **66** | **-5.081** | **5.333** | **5.166** |
| **FINANZANLAGEN** | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | 447 | 17 | - | -1 | **463** | -37 | - | 30 | - | - | **-7** | **456** | **410** |
| 2. Beteiligungen | 1 | 0 | - | 0 | **1** | 0 | - | - | - | - | **0** | **1** | **1** |
| | **448** | **17** | **-** | **-1** | **464** | **-37** | **-** | **30** | **-** | **-** | **-7** | **457** | **411** |
| **Anlagevermögen insgesamt** | **10.278** | **676** | **-** | **-76** | **10.878** | **-4.701** | **-483** | **30** | **0** | **66** | **-5.088** | **5.790** | **5.577** |

## › BEREICH INFRASTRUKTUR

| [in Mio. €] | Anschaffungs- und Herstellungskosten | | | | | Abschreibungen | | | | | Buchwert | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Vortrag per 01.01. 2015** | Zugänge | Umbu-chungen | Abgänge | **Stand per 31.12. 2015** | **Vortrag per 01.01. 2015** | Abschrei-bungen | Umbu-chungen | Abgänge | **Stand per 31.12. 2015** | **Stand per 31.12. 2015** | Stand per 31.12. 2014 |
| **SACHANLAGEN** | | | | | | | | | | | | |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | | | | | | | | | | | | |
| a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte | 65 | 4 | - | -1 | **68** | 0 | - | - | - | **0** | **68** | **65** |
| b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten | 262 | 8 | 11 | -3 | **278** | -95 | -10 | - | 1 | **-104** | **174** | **167** |
| c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs | 4 | 1 | 0 | 0 | **5** | -1 | 0 | - | 0 | **-1** | **4** | **3** |
| | **331** | **13** | **11** | **-4** | **351** | **-96** | **-10** | **-** | **1** | **-105** | **246** | **235** |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen | 69 | 1 | 2 | 0 | **72** | -27 | -4 | - | 0 | **-31** | **41** | **42** |
| 3. Fahrzeuge für den Personenverkehr | - | - | - | - | **-** | - | - | - | - | **-** | **-** | - |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören | 141 | 3 | 3 | -2 | **145** | -93 | -8 | - | 2 | **-99** | **46** | **48** |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 61 | 3 | 2 | -2 | **64** | -41 | -5 | - | 1 | **-45** | **19** | **20** |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 25 | 7 | -18 | 0 | **14** | - | - | - | - | **-** | **14** | **25** |
| | **627** | **27** | **0** | **-8** | **646** | **-257** | **-27** | **-** | **4** | **-280** | **366** | **370** |
| **FINANZANLAGEN** | | | | | | | | | | | | |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | - | - | - | - | **-** | - | - | - | - | **-** | **-** | - |
| 2. Beteiligungen | - | - | - | - | **-** | - | - | - | - | **-** | **-** | - |
| | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** |
| **Anlagevermögen insgesamt** | **627** | **27** | **0** | **-8** | **646** | **-257** | **-27** | **-** | **4** | **-280** | **366** | **370** |

## › ERLÄUTERUNGEN ZU EINZELNEN POSTEN DER BILANZ

### › Anlagevermögen

Die Zuordnung des Anlagevermögens erfolgt direkt über separate Kontierungen (vergleiche im Einzelnen die getrennten Anlagenspiegel in dieser Anlage). Im Berichtsjahr wurden von den Zugängen im Anlagevermögen im Bereich Verkehr 5 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) und im Bereich Infrastruktur 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) Investitionszuschüsse abgesetzt. Die außerplanmäßigen Abschreibungen in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) betreffen ausschließlich den Bereich Verkehr.

### › Vorräte

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

### › Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die per 31. Dezember 2015 bestehenden Forderungen mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

| [in Mio. €] | Bereich Verkehr | | | Bereich Infrastruktur | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **31.12. 2015** | davon mit Rest-laufzeit bis 1 Jahr | 31.12. 2014 | **31.12. 2015** | davon mit Rest-laufzeit bis 1 Jahr | 31.12. 2014 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 200 | 198 | 237 | 1 | 1 | 1 |
| Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 301 | 301 | 304 | 45 | 45 | 46 |
| Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 0 | 0 | 0 | - | - | 0 |
| Sonstige Vermögens-gegenstände | 64 | 20 | 22 | 1 | 1 | 1 |
| **Insgesamt** | **565** | **519** | **563** | **47** | **47** | **48** |

Im Bereich Infrastruktur werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen um die Forderungen

aus der Erbringung von Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (44 Mio. €; im Vorjahr: 45 Mio. €).

## › Zugeordnetes Eigenkapital

Bei der erstmaligen Zuordnung der Aktiva und Passiva zu den Tätigkeitsbereichen im Geschäftsjahr 2013 wurde die jeweils entstehende Residualgröße aus zugeordneten Vermögensgegenständen und Schulden im Eigenkapital des Tätigkeitsbereichs einheitlich unter der Position Zugeordnetes Eigenkapital erfasst und aufgrund des Stetigkeitsgrundsatzes beibehalten.

Aufgrund unterschiedlicher Zuordnungen beziehungsweise Schlüsselungen bei Bestands- und Erfolgskonten entstehen differierende Jahresergebnisse in den Bilanzen beziehungsweise den Gewinn- und Verlustrechnungen der beiden Tätigkeitsbereiche. Die Differenzen in den Bilanzen der Tätigkeitsbereiche werden in einem Ausgleichsposten erfasst und sind gesondert im Eigenkapital des jeweiligen Tätigkeitsbereichs ausgewiesen.

## › Rückstellungen

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

## › Verbindlichkeiten

Die per 31. Dezember 2015 bestehenden Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

Im Bereich Verkehr werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Instandhaltungsleistungen vom Bereich Infrastruktur pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (44 Mio. €; im Vorjahr: 45 Mio. €).

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

| | Bereich Verkehr | | | Bereich Infrastruktur | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **[in Mio. €]** | **31.12. 2015** | davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr | 31.12. 2014 | **31.12. 2015** | davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr | 31.12. 2014 |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen | 48 | 35 | 38 | 0 | 0 | – |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 468 | 320 | 828 | 11 | 11 | 12 |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 2.991 | 946 | 2.548 | 197 | 57 | 160 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 91 | 82 | 80 | 2 | 2 | 2 |
| davon aus Steuern | 9 | 9 | 8 | 1 | 1 | 1 |
| davon im Rahmen der sozialen Sicherheit | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Insgesamt** | **3.598** | **1.383** | **3.495** | **210** | **70** | **174** |
| davon zinspflichtig | 2.125 | | 1.599 | 146 | | 113 |

## › Haftungsverhältnisse

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB ML AG in Höhe von 225 Mio. € (im Vorjahr: 198 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Verkehr mit 192 Mio. € (im Vorjahr: 173 Mio. €) und den Bereich Infrastruktur mit 33 Mio. € (im Vorjahr: 25 Mio. €).

# › Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

| Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €] | 2015 Bereich Verkehr | 2015 Bereich Infrastruktur | 2014 Bereich Verkehr | 2014 Bereich Infrastruktur |
|---|---|---|---|---|
| Umsatzerlöse | 6.224 | 579 | 6.409 | 590 |
| Bestandsveränderungen | - | 3 | - | 1 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | - | 1 | - | 1 |
| Gesamtleistung | 6.224 | 583 | 6.409 | 592 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 378 | 30 | 244 | 31 |
| **MATERIALAUFWAND** | | | | |
| Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren | -545 | -232 | -548 | -238 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | -3.048 | -30 | -3.025 | -21 |
| Instandhaltungsaufwand | -753 | -33 | -793 | -41 |
| | **-4.346** | **-295** | **-4.366** | **-300** |
| **PERSONALAUFWAND** | | | | |
| Löhne und Gehälter | -812 | -156 | -824 | -159 |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung | -174 | -35 | -177 | -34 |
| | **-986** | **-191** | **-1.001** | **-193** |
| Abschreibungen auf Sachanlagen | -484 | -26 | -441 | -25 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | -434 | -60 | -390 | -56 |
| | **352** | **41** | **455** | **49** |
| Beteiligungsergebnis | 219 | - | 230 | - |
| Zinsergebnis | -55 | -3 | -45 | -3 |
| **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** | **516** | **38** | **640** | **46** |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | 0 | - | -11 | - |
| Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn | -516 | -38 | -629 | -46 |
| **Jahresergebnis** | **-** | **-** | **-** | **-** |

## › ERLÄUTERUNGEN ZU EINZELNEN POSTEN DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### › Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse des Bereichs Verkehr resultieren ausschließlich aus der Personenbeförderung. Die Umsatzerlöse des Bereichs Infrastruktur setzen sich zusammen aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (44 Mio. €; im Vorjahr: 48 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Bereich Verkehr (3 Mio. €; im Vorjahr: 3 Mio. €) und zusätzlich aus Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr (528 Mio. €; im Vorjahr: 538 Mio. €). Diese ergänzen die Umsatzerlöse aus den originären Geschäftsvorfällen.

Die Instandhaltungsleistungen des Bereichs Infrastruktur für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (44 Mio. €; im Vorjahr: 48 Mio. €) werden abweichend zum Jahresabschluss der DB Regio AG als Umsatzerlöse und nicht als sonstige betriebliche Erträge ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Bereichs Infrastruktur um Erlöse aus der üblichen Geschäftstätigkeit handelt.

### › Sonstige betriebliche Erträge

Im sonstigen betrieblichen Ertrag werden im Bereich Infrastruktur 11 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €) im Wesentlichen aus Mietaufwendungen und Personalausleihungen zugeordnet. Gegenläufig werden 44 Mio. € (im Vorjahr: 48 Mio. €) aus Instandhaltungsleistungen in die Umsatzerlöse umgegliedert.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen im Bereich Verkehr sind Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 3 T€ (im Vorjahr: 0 T€) enthalten. Die sonstigen betrieblichen Erträge im Bereich Infrastruktur beinhalten Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 0 T€ (im Vorjahr: 0 T€).

## › Materialaufwand

Die vom Bereich Infrastruktur bezogenen Instandhaltungsleistungen (528 Mio. €; im Vorjahr: 538 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Bereichs Verkehr als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Bereichs Infrastruktur werden Aufwendungen (203 Mio. €; im Vorjahr: 210 Mio. €), die im Jahresabschluss der DB Regio AG unter dem Instandhaltungsaufwand erfasst sind, als Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Bereichs Infrastruktur um Materialverbrauch des Fertigungsbereichs handelt.

## › Personalaufwand

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Verkehr beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 21 Mio. € (im Vorjahr: 21 Mio. €).

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Infrastruktur enthalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 3 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €).

## › Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

Im sonstigen betrieblichen Aufwand werden im Bereich Verkehr 11 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €) im Wesentlichen aus Mietaufwendungen und Personalausleihungen zugesetzt.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern für den Bereich Verkehr in Höhe von 17 T € (im Vorjahr: 8 T €) und im Bereich Infrastruktur in Höhe von 0 T € (im Vorjahr: 0 T €) angefallen. Darüber hinaus sind im Bereich Verkehr 7 T € (im Vorjahr: 2 T €) und im Bereich Infrastruktur 0 T € (im Vorjahr: 0 T €) Aufwendungen aus der Währungsumrechnung angefallen.

## › Beteiligungsergebnis

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

| | Bereich Verkehr | |
|---|---|---|
| **[in Mio. €]** | **2015** | 2014 |
| Erträge aus Beteiligungen | 5 | 13 |
| davon aus verbundenen Unternehmen | 5 | 13 |
| Erträge aus Gewinnabführungsverträgen | 236 | 221 |
| Aufwendungen aus Verlustübernahme | -22 | -4 |
| **Insgesamt** | **219** | **230** |

## › Zinsergebnis

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

| | Bereich Verkehr | | Bereich Infrastruktur | |
|---|---|---|---|---|
| **[in Mio. €]** | **2015** | 2014 | **2015** | 2014 |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 3 | 2 | 0 | 0 |
| davon aus verbundenen Unternehmen | - | 0 | - | 0 |
| davon aus der Abzinsung von Rückstellungen | 2 | 0 | - | 0 |
| davon Erträge aus dem Deckungsvermögen | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen | -58 | -47 | -3 | -3 |
| davon an verbundene Unternehmen | -41 | -40 | -3 | -3 |
| davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen | -12 | -3 | - | -0 |
| **Insgesamt** | **-55** | **-45** | **-3** | **-3** |

## › Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

# BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 15. Februar 2016
PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

ppa. Martin Both
Wirtschaftsprüfer

# Weitere Informationen


› Bericht des Aufsichtsrats 050

› Mandate der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats 053

# BERICHT DES AUFSICHTSRATS

› Sitzungen des Aufsichtsrats 050
› Arbeitsschwerpunkte 050
› Jahresabschluss 051
› Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand 051

## › Sitzungen des Aufsichtsrats

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

Darüber hinaus standen der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu drei Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Eine weitere Sitzung fand zwischen den designierten Mitgliedern des Präsidialausschusses im Vorfeld zur konstituierenden Aufsichtsratssitzung statt.

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 16. März 2015 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2014 befasst.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 17. Juni 2015 wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter, die Mitglieder des Präsidialausschusses und des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) gewählt. Der Aufsichtsrat nahm zudem die Mittelfristplanung 2015 bis 2019 zur Kenntnis.

In der außerordentlichen Sitzung am 14. Oktober 2015 wurde der Vorstandsvorsitzende der DB Regio AG bestellt und die Zustimmung zur Bestellung eines Aufsichtsratsmitglieds der S-Bahn Berlin GmbH gemäß § 32 MitbestG erteilt.

In seiner Sitzung am 8. Dezember 2015 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung der DB Regio AG für das Geschäftsjahr 2016, die Investitions- und Projektplanung sowie die Veränderungen gegenüber der vorhergehenden Planung, die Mittelfristplanung (2016 bis 2020) sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Regio AG und die Informationen zum Konzernprogramm Zukunft Bahn zur Kenntnis genommen. Zudem hat der Aufsichtsrat die Zielwerte für den Frauenanteil im Vorstand und im Aufsichtsrat beschlossen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2015 insbesondere mit dem aktuellen Auftragsbestand. Er ließ sich kontinuierlich über die laufenden Vergabeverfahren in den Bereichen Schiene und Bus und die jeweilige Vergabebilanz unterrichten.

Der Aufsichtsrat befasste sich intensiv mit der wirtschaftlichen Lage der DB Regio AG, den aktuellen Marktentwicklungen im Nahverkehr und den daraus für das Unternehmen entstehenden Herausforderungen.

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

Berthold Huber, Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB Regio AG

Er ließ sich über die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung berichten.

Einen weiteren Schwerpunkt der Befassung bildeten die im Rahmen des Konzernprogramms Zukunft Bahn geplanten geschäftsfeldspezifischen Vorhaben.

Der Aufsichtsrat nahm die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung zur Kenntnis.

## › Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Regio AG zum 31. Dezember 2015 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 8. März 2016 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 2015 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wurde aufgrund des mit der DB Mobility Logistics AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Regio AG für das Geschäftsjahr 2015 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

## › Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Herr Dr. Manfred Rudhart schied mit Wirkung zum 31. Dezember 2015 aus dem Vorstand der DB Regio AG aus. Herr Dr. Jörg Sandvoß wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2016 zum Vorstandsvorsitzenden der DB Regio AG bestellt.

Herr Norbert Klimt wurde mit Wirkung zum 1. Juli 2016 erneut zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Finanzen/Controlling der DB Regio AG bestellt.

Herr Ulrich Klenke schied zum 31. März 2015 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. April 2015 Herr Ronald Pofalla nach.

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 17. Juni 2015 endete die Amtszeit der bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrats.

Als Anteilseignervertreter wählte die Hauptversammlung am 17. Juni 2015 erneut Frau Sigrid Heudorf, Frau Marianne Motherby, Frau Dr. Ursula Schütze-Kreilkamp sowie die Herren Ulrich Homburg, Christoph Djazirian, Frank Miram, Dr. Michael Offer, Ronald Pofalla und Ralf Schweisel. Herr Dr. Dieter Glück schied mit Beendigung der Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte Herr Steffen Müller nach.

Die Wahl der Arbeitnehmervertreter erfolgte in der Delegiertenversammlung am 11. März 2015. Frau Marion Carstens sowie die Herren Reiner Bieck, Jörg Bröck, Jürgen Knörzer und Bernd Seubert wurden bestätigt. Die Herren Rainer Fenk, Thomas Hoffmann, Vitus Miller, Hartmut Schaefer und Claus Weselsky schieden mit Beendigung der Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat aus. Ihnen folgten Frau Ines Schreiber sowie die Herren Ralf Damde, Herbert Mahlberg, Norbert Quitter und Andreas Zylka nach.

In seiner konstituierenden Sitzung am 17. Juni 2015 wählte der Aufsichtsrat Herrn Ulrich Homburg zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Herrn Reiner Bieck zum Stellvertreter. Neben den Herren Homburg und Bieck wurden Herr Müller und Herr Knörzer in den Präsidialausschuss des Aufsichtsrats gewählt. In gleicher Zusammensetzung wurde der Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz gebildet.

Herr Ulrich Homburg schied zum 31. Juli 2015 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 5. August 2015 Herr Berthold Huber nach.

Herr Berthold Huber wurde am 10. August 2015 zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.

Herr Reiner Bieck schied zum 30. September 2015 aus dem Aufsichtsrat aus. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung zum 3. November 2015 Herr Klaus-Dieter Hommel bestellt.

Herr Klaus-Dieter Hommel wurde am 8. Dezember 2015 zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

Herr Christoph Djazirian schied zum 31. Dezember 2015 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. Januar 2016 Frau Manuela Herbort nach.

Der Aufsichtsrat spricht den ausgeschiedenen Mitgliedern von Vorstand und Aufsichtsrat seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Regio AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2015 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2016
Für den Aufsichtsrat

Berthold Huber
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Regio AG

# MANDATE DER MITGLIEDER DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

› Vorstand 053
› Aufsichtsrat 053

## › Vorstand

**Dr. Manfred Rudhart (bis 31. Dezember 2015)**
Vorsitzender des Vorstands,
Bad Homburg
a) › S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)
› S-Bahn Hamburg GmbH (Vorsitz)
b) › Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien (Board of Directors)

**Dr. Jörg Sandvoß (seit 1. Januar 2016)**
Vorsitzender des Vorstands,
Darmstadt
a) › S-Bahn Berlin GmbH (seit 1. Januar 2016) (Vorsitz)

**Kay Euler**
Ressort Produktion,
Michendorf-Wilhelmshorst
a) › DB Services GmbH
› DB Sicherheit GmbH
› S-Bahn Berlin GmbH
› S-Bahn Hamburg GmbH

**Michael Hahn**
Ressort Regio Bus,
Idstein
a) › Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) (Vorsitz)
› Regional Bus Stuttgart GmbH RBS (Vorsitz)
› Regionalverkehr Oberbayern GmbH (Vorsitz)
b) › Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN)

**Norbert Klimt**
Ressort Finanzen/Controlling,
Holzkirchen
a) › DB RegioNetz Verkehrs GmbH (Vorsitz)
› DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) (Vorsitz)
› S-Bahn Berlin GmbH
› S-Bahn Hamburg GmbH
b) › Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN)

**Marion Rövekamp**
Ressort Personal,
München
a) › DB Fernverkehr AG
› DB JobService GmbH
› DB Vertrieb GmbH
› S-Bahn Berlin GmbH
b) › DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

## › Aufsichtsrat

**Ulrich Homburg (bis 31. Juli 2015)**
Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Kronberg
a) › DB Fernverkehr AG (Vorsitz)
› DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)
› DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
b) › Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien (Board of Directors)

**Berthold Huber (seit 5. August 2015)**
Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Weilheim
**a)** › DB Fernverkehr AG
› DB Vertrieb GmbH
› S-Bahn Berlin GmbH
› DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG
**b)** › DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
› DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

**Reiner Bieck[1)] (bis 30. September 2015)**
Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Panketal
**a)** › DB Fernverkehr AG
› DB Vertrieb GmbH
› S-Bahn Berlin GmbH
› DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG

**Klaus-Dieter Hommel[1)] (seit 3. November 2015)**
Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Neuenhagen
**a)** › Deutsche Bahn AG
› DB Mobility Logistics AG
› DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
› DB Fernverkehr AG
› DB Vertrieb GmbH
› DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
› DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
› DEVK Pensionsfonds-AG
› DEVK Rechtschutz-Versicherungs-AG
**b)** › DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

**Jörg Bröck[1)]**
Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb R.2.3 der S-Bahn Stuttgart,
Tuttlingen
**a)** › Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)

**Marion Carstens**
Gewerkschaftssekretärin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Berlin

**Ralf Damde[1)] (seit 17. Juni 2015)**
Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb Süd der DB Regio AG,
Ensdorf
**a)** › Sparda Bank Südwest eG

**Christoph Djazirian (bis 31. Dezember 2015)**
Leiter Strategie Personenverkehr der DB Mobility Logistics AG,
Frankfurt am Main
**a)** › DB Vertrieb GmbH
› S-Bahn Berlin GmbH

**Rainer Fenk[1)] (bis 17. Juni 2015)**
Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG,
Mitglied des Betriebsrats der Region Nordostbayern der DB Regio AG,
Irchenrieth

**Dr. Dieter Glück (bis 17. Juni 2015)**
Leiter des Referats LA 14 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, a. D.,
Pocking

**Manuela Herbort (seit 1. Januar 2016)**
Konzernbevollmächtigte für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein der Deutschen Bahn AG,
Langenhagen
**a)** › DB Gastronomie GmbH

**Sigrid Heudorf**
Leiterin Beschäftigungsbedingungen und Sozialpolitik der Deutschen Bahn AG,
Frankfurt am Main
**a)** › DB Schenker Rail AG
› DB Gastronomie GmbH
**b)** › DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)
› Signal Iduna Gruppe (Beirat)

**Thomas Hoffmann[1] (bis 17. Juni 2015)**
Projektleiter Regio Südost der DB Regio AG,
Halle (Saale)

**Ulrich Klenke (bis 31. März 2015)**
Leiter Konzernmarketing der DB Mobility Logistics AG,
Berlin
**a)** › DB Fernverkehr AG
**b)** › AMEROPA-REISEN GmbH

**Jürgen Knörzer[1]**
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats DB Regio Schiene/Bus der DB Regio AG,
Schwarzach
**a)** › DB Mobility Logistics AG
**b)** › DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

**Herbert Mahlberg[1] (seit 17. Juni 2015)**
Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats DB Regio Schiene/Bus der DB Regio AG,
Vorsitzender des Spartenbetriebsrats Personenverkehr,
Bad Münstereifel

**Vitus Miller[1] (bis 17. Juni 2015)**
Referent Mitarbeiterangelegenheiten fit 2014 der Region Baden-Württemberg der DB Regio AG,
Stuttgart

**Frank Miram**
Leiter Wirtschaft, Politik und Regulierung der Deutschen Bahn AG,
Berlin

**Marianne Motherby**
Leiterin Recht der Deutschen Bahn AG,
Berlin
**a)** › DB Schenker Rail AG
› DB Barnsdale AG

**Steffen Müller (seit 17. Juni 2015)**
Persönlicher Referent Staatssekretär Michael Odenwald,
Leiter des Referats Koordinierung Aufsichtsrat der DB AG im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
Berlin

**Dr. Michael Offer**
Leiter der Unterabteilung VIII B im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin
**a)** › T-Systems International GmbH

**Ronald Pofalla (seit 1. April 2015)**
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Mülheim an der Ruhr
**a)** › DB Fernverkehr AG
› Schenker AG
› DB Schenker Rail AG

**Norbert Quitter[1] (seit 17. Juni 2015)**
Stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,
Bensheim
**a)** › DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
› DB Fernverkehr AG
**b)** › IDUNA Vereinigte Lebensversicherung aG für Handwerk, Handel und Gewerbe (Beirat)
› DEVK Pensionsfonds-AG (seit 1. Januar 2016) (Beirat GDL/TAV)

**Hartmut Schaefer[1] (bis 17. Juni 2015)**
Stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats der Region Südost der DB Regio AG,
Lutherstadt Eisleben

**Ines Schreiber[1] (seit 17. Juni 2015)**
Mitglied des Betriebsrats Wahlbetrieb R.3.1
Niedersachsen der DB Regio AG,
Kundenbetreuerin mit betrieblichen Aufgaben
der DB Regio AG,
Haste

**Dr. Ursula Schütze-Kreilkamp**
Leiterin Personalentwicklung Konzern und
Konzernführungskräfte der DB Mobility Logistics AG,
Köln
**a)** › DB Fernverkehr AG
› Schenker AG
**b)** › DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

**Ralf Schweisel**
Leiter Konzerncontrolling der DB Mobility Logistics AG,
Potsdam
**a)** › DB Vertrieb GmbH
› DB Barnsdale AG

**Bernd Seubert[1]**
Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb R.1.1
Unterfranken der DB Regio AG,
Würzburg
**b)** › DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn (Beirat)
› Signal Iduna Gruppe (Beirat)

**Claus Weselsky[1] (bis 17. Juni 2015)**
Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher
Lokomotivführer,
Leipzig
**a)** › DB Schenker Rail AG
› S-Bahn Berlin GmbH
› DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
› Netinera Deutschland GmbH
**b)** › Bahn-Betriebskrankenkasse (Verwaltungsrat)
› Deutscher Beamtenwirtschaftsbund (BWB) GmbH
› DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)
› Signal Iduna Gruppe (Beirat)

**Andreas Zylka[1] (seit 17. Juni 2015)**
Regionalleiter Personal DB Regio Nordost der DB Regio AG,
Berlin

*[1] Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.*
*a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.*
*b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.*
*Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2015 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2015. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2015 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.*

## › Impressum

**DB REGIO AG**
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
www.dbregio.de

### BEITRAG ZUR RESSOURCENSCHONUNG

Dieser Bericht wurde auf dem Recycling-Papier EnviroTop gedruckt, das mit dem Umweltzeichen Blauer Engel ausgezeichnet ist. Das für EnviroTop eingesetzte Altpapier wird nach modernsten De-Inking-Verfahren aufbereitet. EnviroTop wird ohne zusätzliche Bleiche, ohne optische Aufheller und ohne Strichauftrag produziert.

### IMPRESSUM

- Redaktion: DB Mobility Logistics AG, Investor Relations
- Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Wiesbaden
- Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
- Lithografie: Koch. Prepress Print Media GmbH, Wiesbaden
- Druck: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen
- Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin
- Bildnachweis: Umschlag: Max Lautenschläger › Seite 1: Bartlomiej Banaszak › Seite 2: Andreas Varnhorn › Seite 5: Andreas Varnhorn › Seite 15: Max Lautenschläger › Seite 23: Max Lautenschläger › Seite 25: Volker Emersleben › Seite 49: Kai Michael Neuhold › Seite 51: Max Lautenschläger/Andreas Varnhorn

**DB Regio AG**
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.dbregio.de