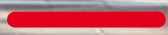




DB Regio AG

Geschäftsbericht 2022

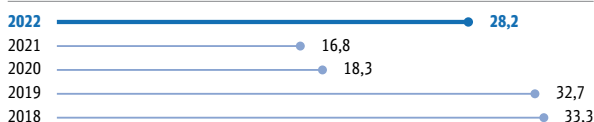


INHALT

1	→	Vorwort der Vorstandsvorsitzenden	33	→	Jahresabschluss
5	→	Bericht des Aufsichtsrats	55	→	Weitere Informationen
9	→	Lagebericht			

ENTWICKLUNGEN IM BERICHTSJAHR

VERKEHRSLAISTUNG / in Mrd. Pkm ¹⁾



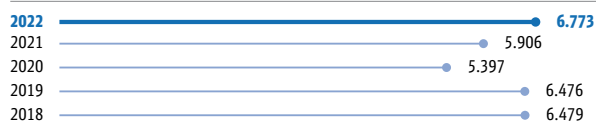
↗ 2022 zu 2021: +67,9%

ERGEBNIS NACH STEUERN ¹⁾ / in Mio. €



↗ 2022 zu 2021: +414 Mio. €

UMSATZERLÖSE / in Mio. €



↗ 2022 zu 2021: +14,7%

UMSATZSTRUKTUR / in %



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	2022	2021	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	6.773	5.906	+ 867	+14,7
Ergebnis nach Steuern ²⁾	-126	-540	+ 414	-76,7
Bilanzsumme per 31.12.	8.415	7.679	+ 736	+ 9,6
Anlagevermögen per 31.12.	5.491	5.223	+ 268	+ 5,1
Eigenkapital per 31.12.	1.838	1.838	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	1.904	1.923	- 19	- 1,0
Brutto-Investitionen	470	217	+ 253	+ 117
Netto-Investitionen ³⁾	467	216	+ 251	+ 116
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	22.392	22.212	+ 180	+ 0,8
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende in Mio.	1.166	775,7	+ 390,3	+ 50,3
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm ¹⁾	28,2	16,8	+ 11,4	+ 67,9
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	363,9	361,3	+ 2,6	+ 0,7

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

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

VORWORT DER VORSTANDSVORSITZENDEN



EVELYN PALLA
Vorstandsvorsitzende
der DB Regio AG

Liebe Leser:innen,

der Nahverkehr auf Schiene und Straße hat 2022 für Schlagzeilen gesorgt, mit denen zu Jahresbeginn niemand rechnen konnte. Gestartet waren wir mit der Erwartung, den Nachfrageeinbruch durch die Corona-Pandemie nach und nach hinter uns zu lassen. Dann das Unfassbare: Am 24. Februar überfiel Russland die Ukraine. Plötzlich herrschte wieder Krieg in Europa – nicht einmal drei Flugstunden von uns entfernt. Hunderttausende flohen aus den umkämpften Gebieten. Viele suchten auch in Deutschland Schutz. Und die DB-Familie startete die größte Hilfsaktion in ihrer Geschichte. Gleichzeitig stiegen die Energiekosten sprunghaft an und stellten uns vor neue Herausforderungen. Und damit nicht genug.

Das von der Bundesregierung initiierte 9-Euro-Ticket sorgte für einen »Sommer des Nahverkehrs«. Als ich zum 1. Juli meine neue Aufgabe als DB-Konzernvorständin Regionalverkehr und kurz darauf als Vorstandsvorsitzende der DB Regio AG antrat, befanden wir uns schon mittendrin. Das 9-Euro-Ticket entlastete nicht nur die Bürger:innen in Deutschland. Es führte auch zu einem enormen Nachfrageschub. So stieg unsere Verkehrsleistung im Aktionszeitraum gegenüber 2019 um über 35 Prozent und lag damit deutlich über dem Vor-Corona-Niveau. Um dieses Mehr an Leistung zu bewältigen, setzte DB Regio rund 50 Fahrzeuge sowie 700 Service- und Sicherheitskräfte zusätzlich ein. Dass das 9-Euro-Ticket ein Erfolg geworden ist, liegt vor allem am Engagement unserer Mitarbeitenden. Unter hoher Belastung leisteten besonders die Triebfahrzeugführer:innen, Kundenbetreuer:innen und Werkstattmitarbeitenden großartige Arbeit, um einen stabilen Betrieb sicherzustellen. Unterstützt wurden sie von vielen freiwilligen Kolleg:innen aus Verwaltung und Management. Ihnen allen gilt mein besonderer Dank!

Der 9-Euro-Sommer hat ein Stück der Mobilitätswende vorweggenommen, die notwendig ist, damit Deutschland seine Klimaziele im Verkehrssektor erreicht. Der Nahverkehr steht dabei im Rampenlicht. Und dank des Deutschland-Tickets, für das Bund und Länder Ende 2022 die Weichen gestellt haben, wird er es auch bleiben. Allerdings bedeutet ein attraktives Tarifangebot für sich genommen noch keine Mobilitätswende. Neben der Ausweitung des Angebots muss es auch darum gehen, die neu gewonnenen Fahrgäste zu binden und neue Kundengruppen für den öffentlichen Personennahverkehr zu erschließen. Für uns als Verkehrsunternehmen bedeutet das, mit Innovationen und überzeugenden Konzepten voranzugehen.

Unsere Ideenzüge sind dafür ein hervorragendes Beispiel. So gewann der IdeenzugCity im Jahr 2022 gleich mehrere Innovations- und Designpreise. Denn er vereint innovatives Informationsdesign, neue Komfortelemente und eine auf Knopfdruck an die Nachfrage anpassbare Raumgestaltung. Davon überzeugten sich 39.000 Fachbesucher:innen der InnoTrans letzten September. Dass unsere innovativen Zuginnenraumkonzepte Realität werden, zeigte auch der Ideenzug Südostbayernbahn, der von uns in Zusammenarbeit mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft entwickelt wurde. Er geht im Juli 2023 in den Fahrgastbetrieb.

Ein solch attraktiver S-Bahn- und Regionalverkehr auf der Schiene ist das Rückgrat der Mobilitätswende. Doch wir denken auch über die Schiene hinaus. Unser Ziel ist, den Menschen Angebote für eine Alltagsmobilität zur Verfügung zu stellen, die sie vom Auto unabhängig machen – weil sie genauso flexibel und attraktiv sind wie der eigene Pkw. Schon heute ermöglichen vielfältige Angebote im öffentlichen Personennahverkehr und ein dichtes Liniennetz in den urbanen Zentren vielen Bürger:innen, auf das eigene Auto zu verzichten. In suburbanen und ländlichen Regionen, wo mehr als die Hälfte der Bevölkerung wohnt, sind jedoch viele noch auf das Auto angewiesen, da sich das Angebot oft auf ein rudimentäres Linienbusangebot beschränkt. Hier können und müssen integrierte Verkehre den öffentlichen Personennahverkehr auf ein neues Niveau heben.

Integrierte Verkehre vernetzen intelligent den klassischen Linienverkehr auf Straße und Schiene mit flexiblen On-Demand-Angeboten. Das dafür nötige Know-how können wir als DB Regio Straße aus einer Hand anbieten: Wir entwickeln digitale Plattformen, um On-Demand-Verkehre effizient zu betreiben, sind im Linienverkehr in der Fläche präsent und konzipieren für unsere Aufgabenträger bereits jetzt integrierte Verkehre.

Integrierte Verkehrskonzepte können ein Game Changer werden, vor allem dann, wenn autonomes Fahren hinzukommt. Auch hier sind wir Pionier. Schon 2017 haben wir in Bad Birnbach den ersten autonomen Shuttleverkehr Deutschlands auf die Straße gebracht. Aktuell beteiligen wir uns an der Shuttlemodellregion Oberfranken und sind Konsortialführer des internationalen EU-Förderprojekts ULTIMO, das im November 2022 zur Stärkung autonomer Verkehre im europäischen öffentlichen Personennahverkehr gestartet wurde. Im laufenden Jahr beteiligen wir uns zudem als Partner des Rhein-Main-Verkehrsverbunds an einem Projekt zum autonomen Fahren, dessen Flotte perspektivisch in den öffentlichen Personennahverkehr und den regulären Straßenverkehr integriert werden soll.

Dem Klimaschutz haben wir uns in allen Bereichen verschrieben. Er bildet einen Innovationsschwerpunkt mit dem Ziel, den Umweltvorteil von Bahn und Bus weiter auszubauen. Und wir kommen voran. Gemeinsam mit Siemens sind wir Partner des Projekts H2goesRail. Zudem warten und betreiben wir die Wasserstoffzüge des Rhein-Main-Verkehrsverbunds. Mit Unterstützung der Aufgabenträger haben wir zwei nicht elektrifizierte Netze in Baden-Württemberg und Hessen auf den klimafreundlichen alternativen Kraftstoff HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) umgestellt und damit 90 Prozent des CO₂-Ausstoßes gegenüber Dieselfahrzeugen eingespart. Das wollen wir – auch im Busbereich – weiter vorantreiben. Darüber hinaus fahren wir seit diesem Jahr in ganz Baden-Württemberg sowie in allen DB Regio-Netzen in Schleswig-Holstein mit 100 Prozent Ökostrom. Wir investieren weiter in (batterie-)elektrische Züge und erhöhen sukzessive den Anteil von Elektro- und Wasserstoffbussen in unserer Flotte. Alternative Antriebe stehen auch in unserem Bustechnologiezentrum in Weiterstadt (Hessen) im Fokus: Dort entwickeln wir den Betriebshof der Zukunft.

All diese Anstrengungen finden in einem herausfordernden Umfeld statt. Wir schließen das Geschäftsjahr 2022 mit einem Ergebnis nach Steuern von – 126 Mio. Euro ab. Das bedeutet zwar eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Vorjahr, das noch ganz im Zeichen der Pandemie stand. Allerdings haben steigende Energiekosten und die Inflation unser Ergebnis deutlich belastet. Trotzdem war 2022 ein erfolgreiches Jahr. Wir freuen uns, dass wir im intensiven Wettbewerb auf dem Vergabemarkt im Schienenpersonennahverkehr unsere Verkehre verteidigen, Neuverkehre gewinnen und unseren Marktanteil halten konnten. Erfreulich entwickelt hat sich unsere Wettbewerbsfähigkeit im Busverkehr. Das Programm #SchlagkräftigerBus zeigt Wirkung: Der Auftragsbestand ist gestiegen. Erstmals seit 2014 verzeichnen wir wieder ein Mengenwachstum. Mit professionellen Betriebsaufnahmen auf der Straße und der Schiene konnten wir auch 2022 das Vertrauen unserer Aufgabenträger rechtfertigen. Jedoch können wir mit der betrieblichen Qualität im Schienenverkehr insgesamt genauso wenig zufrieden sein wie die ganze Branche.

Der wesentliche Grund für die unterdurchschnittliche Performance ist der schlechte Zustand der Schieneninfrastruktur sowie das immense Bauvolumen für deren Sanierung und Ausbau. Wir tun alles dafür, die Folgen für unsere Fahrgäste so gut wie möglich abzufedern.

Auch die Corona-Pandemie hat die Betriebsqualität belastet. Ein hoher Krankenstand führte in vielen deutschen Verkehrsunternehmen zu Fahrtausfällen. Auch wir waren punktuell betroffen. Das bestärkt uns in unserem Engagement, neue Mitarbeitende für den Nahverkehr zu gewinnen.

Dem branchenweiten Fachkräftemangel begegnen wir mit einer breit angelegten und erfolgreichen Rekrutierung. Dabei haben wir festgestellt, dass die Mobilitätswende ein Thema ist, das viele bewegt und mit dem wir Bewerber:innen überzeugen können, bei DB Regio eine gesellschaftlich sinnvolle Aufgabe mit einer inhaltlich spannenden und zugleich sicheren Berufsperspektive zu verbinden. Ebenso wichtig sind auch unsere attraktiven Arbeitsbedingungen, die individuelle Erwartungen und Bedürfnisse berücksichtigen. All das hat im vergangenen Jahr rund 4.000 neue Mitarbeitende zu uns gebracht. Und für 2023 haben wir uns rund 5.000 Neueinstellungen zum Ziel gesetzt.

Für das Jahr 2022 ist oft der Begriff »Zeitenwende« gebraucht worden. Er bezieht sich auf die Tragödie des Krieges Russlands gegen die Ukraine. Wir haben geholfen, wo wir konnten, haben mehr als 110.000 Flüchtende per Bus und Bahn von Polen nach Deutschland und in weitere Länder der europäischen Union befördert. Wir haben Menschen durch sanitätsdienstlich ausgebildete Mitarbeitende betreut, sie begleitet, Informationspakete gepackt, mit Sachspenden Not gelindert. In einer gemeinsamen Initiative mit dem IT-Anbieter Cisco haben wir außerdem in unseren DB Medibussen mehr als 12.000 Flüchtende kostenlos medizinisch behandelt. Und ich denke, ich kann hier für alle Mitarbeitenden bei DB Regio sprechen: Darauf sind wir wirklich stolz!

Wir können nur hoffen, dass der Krieg möglichst rasch ein Ende findet. Eine Zeitenwende wird das Jahr 2022 trotzdem bleiben. Das betrifft auch die Mobilität. Zum drängenden Problem des Klimawandels kommt jetzt die Notwendigkeit hinzu, die Energieabhängigkeit zu mindern und möglichst schnell aus fossilen Energieträgern auszusteigen. Bus und Bahn spielen dabei eine zentrale Rolle.

Das gibt uns die Chance, den Nahverkehr einen großen Schritt voranzubringen. Das Deutschland-Ticket könnte der Auftakt zu einem Turnaround, einer nachhaltigen Wende im Verkehrsbereich sein. Sie wird gelingen, wenn wir die neu gewonnenen Fahrgäste dauerhaft zu überzeugten Nutzer:innen unseres Systems machen. Das ist die Aufgabe, die vor uns und der ganzen Branche liegt. Deshalb arbeiten wir unter Hochdruck daran, die Betriebsqualität stetig zu verbessern. Und wir wollen noch mutiger und innovativer werden, um Konzepte und Ideen zu entwickeln, die die Menschen begeistern. So wird die Mobilitätswende Wirklichkeit. Stück für Stück ein bisschen mehr.

Herzlichst Ihre

Evelyn Palla
Vorstandsvorsitzende
der DB Regio AG

BERICHT DES AUF SICHTSRATS



DR. RICHARD LUTZ
Aufsichtsratsvorsitzender
der DB Regio AG

Sitzungen des Aufsichtsrats

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

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu neun Sitzungen zusammen. In den Sitzungen wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Im Übrigen beriet der Präsidialausschuss über die personellen Angelegenheiten des Vorstands und setzte sich eingehend mit den persönlichen Zielvereinbarungen und Zielerreichungen der Vorstandsmitglieder auseinander. Die Vorstandsangelegenheiten wurden abschließend im Aufsichtsrat beraten und beschlossen.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats stand laufend in Verbindung mit dem Vorstand, insbesondere mit dessen Vorsitzender bzw. Vorsitzendem, und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 24. März 2022 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2021 und der aktuellen Lage befasst. Zudem hat der Aufsichtsrat neue Geschäftsordnungen für den Vorstand und für den Aufsichtsrat verabschiedet, die die Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex (PCGK) berücksichtigen.

Schwerpunkt der Sitzung des Aufsichtsrats am 2. Juni 2022 war die Berichterstattung zur aktuellen Lage. Zudem wurde Herr Frank Klingenhöfer mit Wirkung zum 1. April 2023 erneut zum Vorstandsmitglied für das Ressort Regio Bus bestellt.

Schwerpunkt der Sitzung am 8. September 2022 war wiederum die Berichterstattung zur aktuellen Lage der DB Regio AG.

In seiner Sitzung am 8. Dezember 2022 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung der DB Regio AG für das Geschäftsjahr 2023 zur Kenntnis genommen. Ferner bestellte der Aufsichtsrat Herrn Ralph Rohde mit Wirkung zum 1. Dezember 2023 erneut zum Vorstandsmitglied für das Ressort Finanzen/Controlling der DB Regio AG.

In seinen außerordentlichen Sitzungen befasste sich der Aufsichtsrat mit Angelegenheiten des Vorstands. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2022 insbesondere mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens und verfolgte die Umsatz- und Ergebnisentwicklung. Er nahm die Auswirkungen der Corona-Pandemie und die Bemühungen zur erfolgreichen Fortführung der Branchenlösung Nahverkehr zur Kenntnis. Darüber hinaus ließ sich der Aufsichtsrat ausführlich über die Herausforderungen und Auswirkungen des 9-Euro-Tickets unterrichten. Er befasste sich dabei insbesondere mit der personellen und betrieblichen Lage.

Der Aufsichtsrat verfolgte die weitere Umsetzung der Strategie Bus und bestätigte die Bündelung der straßengebundenen Aktivitäten im neuen Ressort Regio Straße.

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

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Regio AG zum 31. Dezember 2022 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 15. März 2023 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 2022 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Regio AG für das Geschäftsjahr 2022 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Herr Dr. Jörg Sandvoß schied mit Ablauf des 6. Juli 2022 aus dem Vorstand aus. Als Nachfolgerin wurde Frau Evelyn Palla mit Wirkung zum 7. Juli 2022 bestellt.

Herr Andreas Zylka schied mit Ablauf des 30. Juni 2022 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 5. Juli 2022 Frau Alexandra Schiemanowitz nach.

Herr Berthold Huber schied mit Ablauf des 31. Juli 2022 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. August 2022 Herr Dr. Richard Lutz nach. Herr Dr. Lutz wurde mit Wirkung zum 8. August 2022 zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.

Herr Norbert Quitter schied mit Ablauf des 31. Juli 2022 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. August 2022 Herr Lars Jedinat nach.

Herr Klaus-Dieter Hommel schied mit Ablauf des 30. September 2022 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 9. November 2022 Herr Martin Burkert nach. Herr Burkert wurde am 8. Dezember 2022 zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.

Herr Jürgen Knörzer schied mit Ablauf des 31. Oktober 2022 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 9. November 2022 Frau Carola Schein nach.

Frau Marion Carstens schied mit Ablauf des 30. November 2022 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihr folgte mit Wirkung zum 2. Dezember 2022 Herr Florian Wrobel nach.

Der Aufsichtsrat spricht Frau Carstens, Herrn Hommel, Herrn Huber, Herrn Knörzer, Herrn Quitter, Herrn Zylka und Herrn Dr. Sandvoß seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeitenden sowie den Belegschaftsvertreter:innen der DB Regio AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2022 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2023

Für den Aufsichtsrat

Dr. Richard Lutz
Aufsichtsratsvorsitzender
der DB Regio AG



LAGEBERICHT

ÜBERBLICK

Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr

ANHALTENDE AUSWIRKUNGEN DER CORONA-PANDEMIE

Auch in 2022 musste sich der Personenverkehr mit den Folgen der Corona-Pandemie und den damit einhergehenden Schutzmaßnahmen auseinandersetzen. Bis zum Ende des ersten Quartals 2022 galt es, die 3G-Vorgaben (geimpft, genesen oder getestet) sowohl für die Mitarbeitenden am Arbeitsplatz als auch für Reisende im öffentlichen Personenverkehr umzusetzen. Ab dem zweiten Quartal 2022 wurden zahlreiche Corona-Schutzmaßnahmen, wie bspw. die Homeoffice-Pflicht oder die Maskenpflicht in der Öffentlichkeit, gelockert. Für Reisende und Mitarbeitende im öffentlichen Personennahverkehr galt jedoch, basierend auf den Corona-Schutzverordnungen der einzelnen Bundesländer, weiterhin eine Maskenpflicht in Zug und Bus. Erste Bundesländer, bspw. Bayern und Sachsen-Anhalt, verzichteten ab Mitte Dezember auf diese Schutzmaßnahme auch im öffentlichen Personennahverkehr.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Verkehrsnachfrage waren im Personenverkehr v. a. im ersten Quartal 2022 noch spürbar. Seit April 2022 zeigt sich aber wieder eine deutliche Erholung.

Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr lag zu Beginn des Berichtsjahres durch behördliche Maßnahmen, Empfehlungen zur Minimierung sozialer Kontakte, Einschränkungen für Handel und Dienstleistungen sowie eine allgemeine Mobilitätszurückhaltung deutlich unterhalb des Vor-Corona-Niveaus. Im Zuge fortschreitender Impfkampagnen und der Rücknahme einschränkender Maßnahmen zeigte sich im Jahresverlauf eine kräftige Erholung der Verkehrsleistung des Schienenpersonenverkehrs. Bei der DB Regio AG hat sich die Verkehrsleistung um rund 68% gegenüber dem Vorjahr erhöht. Insbesondere in den Monaten Juni bis August 2022 war eine außerordentliche Steigerung der Reisendenzahlen sowie der Verkehrsleistung infolge des 9-Euro-Tickets zu verzeichnen, die über das Vor-Corona-Niveau hinausgingen. Ab September 2022 war die Nachfrage wieder ähnlich wie vor Beginn des 9-Euro-Tickets (Mai 2022).

Das Vor-Corona-Niveau wurde insgesamt 2022 noch nicht wieder erreicht. Maßgeblich hierfür sind veränderte Arbeitswelten mit hohem Homeoffice-Anteil bzw. mobilem Arbeiten. Es wird aber unverändert davon ausgegangen, dass auch der Schienenpersonennahverkehr wieder auf einen Wachstumspfad zurückkehren wird.

WEITERE UMSETZUNG DER STAATLICHEN CORONA-UNTERSTÜTZUNGSMASSNAHMEN

Die Deutsche Bahn AG (DBAG) hat mit der Bundesrepublik Deutschland (Bund) vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) gemeinsam zu tragen.

Der Bund setzte die Maßnahmen zum partiellen Ausgleich von coronabedingten Schäden 2022 fort:

- Die coronabedingte Förderung der Trassenpreise im Fernverkehr wurde infolge der Nachfrageerholung bis Ende 2022 auf reduziertem Niveau fortgesetzt.
- Die Bundesmittel zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes wurden als Ausgleich für den Entfall der Dividendenzahlung der DBAG auch 2022 erhöht.
- Nach Freigabe der Europäischen Kommission wurden weitere Kompensationen für coronabedingte Schäden ausgezahlt.
- Ende Mai 2022 beschlossen Bundestag und Bundesrat, die durch die Corona-Pandemie und das im Zeitraum von Juni bis August 2022 temporär gültige 9-Euro-Ticket induzierten Mindereinnahmen analog zu 2020 und 2021 auch in 2022 zu kompensieren. Insgesamt stellte der Bund den Ländern hierfür 3,7 Mrd. € zur Verfügung. 2,5 Mrd. € dienten zur Kompensation der Mindereinnahmen aus dem 9-Euro-Ticket, 1,2 Mrd. € zur Abdeckung von Corona-Mindereinnahmen. Die Länder wurden verpflichtet, die für die Abdeckung von Corona-Mindereinnahmen bereitgestellten Mittel i. H. v. 1,2 Mrd. € durch Landesmittel in gleicher Höhe zu ergänzen.

BREITES MASSNAHMENPAKET FÜR UKRAINE

Der DB-Konzern schnürte ein breites Hilfspaket, um die vom Krieg in der Ukraine betroffenen Menschen zu unterstützen. Ein DB-konzernweiter Krisenstab koordinierte die Aktivitäten. Dazu gehörten etwa ein Hilfsfonds für Flüchtende und die Bereitstellung von Wohnraum. Das kostenlose DB-Ticket »helpukraine« erleichterte Flüchtlingen aus der Ukraine die Weiterreise in Deutschland.

DB Regio hat auf Straße und Schiene über 110.000 Flüchtende von Polen nach Deutschland sowie innerhalb Deutschlands und in weitere Länder der europäischen Union befördert.

Darüber hinaus wurden in den DB-Medibussen mehr als 12.000 Flüchtende kostenlos medizinisch behandelt und geimpft. Zudem hat DB Regio Busse in die Ukraine gespendet.

Der DB-Konzern hat ein Logistiknetzwerk auf Straße und Schiene aufgebaut, um Hilfsgüter per Lastwagen und Güterzug von Deutschland direkt in die Ukraine zu befördern.

TEMPORÄRE EINFÜHRUNG 9-EURO-TICKET

Von Anfang Juni bis Ende August 2022 gab es das 9-Euro-Ticket in Deutschland. Den Erfolg dokumentieren rund 52 Millionen insgesamt verkaufte 9-Euro-Tickets und etwa zehn Millionen Abonent:innen im deutschen öffentlichen Personennahverkehr, die das vergünstigte Ticket über die drei Monate automatisch erhalten haben. Laut dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) haben 10% der Käufer:innen des 9-Euro-Tickets auf mindestens eine ihrer täglichen Autofahrten verzichtet. Dadurch konnten rund 1,8 Mio. t CO₂ eingespart werden. Dabei zeigte sich: Die Zufriedenheit der Nutzer:innen mit dem 9-Euro-Ticket war sehr hoch, 88% der Nutzer:innen des 9-Euro-Tickets waren mit der letzten Fahrt zufrieden oder vollkommen zufrieden. Gleichzeitig war das hohe Fahrgastaufkommen eine riesige Kraftprobe für das Gesamtsystem des DB-Konzerns und eine enorme Herausforderung für die DB-Mitarbeitenden vor Ort.

Wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr

Das Jahr 2022 war für die DB Regio AG mit vielen Herausforderungen, wie den Auswirkungen des Ukraine-Kriegs, der Energiekrise, der Einführung des 9-Euro-Tickets, einer erhöhten Bautätigkeit und nicht zuletzt der Corona-Pandemie, verbunden. Dennoch lag das Betriebsergebnis mit 174 Mio. € um 524 Mio. € über dem Vorjahreswert. Die Entspannung in der Pandemieentwicklung sowie Vergabeeffekte führten zu höheren Umsatzerlösen. Durch Sicherungsgeschäfte und vertragsbedingte Weiterverrechnungen an Aufgabenträger hatten gestiegene Energiepreise keine negativen Auswirkungen auf das Ergebnis in 2022.

Angaben zur Gesellschaft

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

Der Aufsichtsrat der DB AG hat im Berichtsjahr die Neustrukturierung des Vorstandsressorts Personenverkehr beschlossen. Die Bündelung der beiden Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio im Vorstandsressort Personenverkehr wurde zum 30. Juni 2022 aufgelöst. Ab dem 1. Juli 2022 wird das Geschäftsfeld DB Fernverkehr durch das neu geschaffene Vorstandsressort Personenfernverkehr und das Geschäftsfeld DB Regio durch das ebenfalls neu geschaffene Vorstandsressort Regionalverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo ist dem Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenhöfe und DB Netze Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva sind dem Vorstandsressort Finanzen & Logistik zugeordnet.

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

Die Sparte Regio Bus besteht wie im Vorjahr weiterhin aus 32 Busgesellschaften, von denen 25 unmittelbare Tochtergesellschaften der DB Regio AG sind.

Das Geschäftsfeld DB Regio ist mit seinen regionalen Einheiten marktnah aufgestellt. Die Sparte Regio Schiene besteht aus 13 Regionalorganisationen sowie der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH. Die Sparte Regio Bus besteht aus sechs Regionen.

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

WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Die DB Regio AG hielt per 31. Dezember 2022 unverändert direkte Anteile an 29 verbundenen und 17 assoziierten Gesellschaften (im Vorjahr: 18 assoziierte Gesellschaften). Davon wurden 2022 unverändert gegenüber dem Vorjahr 25 Beteiligungen an verbundenen Gesellschaften in der Sparte Regio Bus geführt.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Die Entsprechenserklärung i. S. d. Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) für das Jahr 2022 für die DB Regio AG ist im Corporate Governance Bericht der DB AG enthalten, der als Teil des Integrierten Berichts 2022 des DB-Konzerns veröffentlicht wird.

ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die DB Regio AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Regio AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehörten per 31. Dezember 2022 zwei Frauen an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gem. Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter:innen und zehn Arbeitnehmendenvertreter:innen sind. Die Anteilseignervertreter:innen werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmendenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2022 sieben Frauen an.

	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2024
FRAUENANTEIL / in %	Ist	Ist	Ziel
Vorstand	20,0	40,0	33,3
Aufsichtsrat	30,0	35,0	33,3
Erste Führungsebene	20,7	26,4	28,6
Zweite Führungsebene	24,0	26,7	36,7

RAHMENBEDINGUNGEN

Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird insbesondere durch das konjunkturelle Umfeld in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst.

Bis etwa zur Jahresmitte wuchs die deutsche Wirtschaft 2022 deutlich. Treiber war v. a. der private Konsum, der nach dem coronabedingten Einbruch wieder kräftig zulegte. Positiv wirkte sich hier der nach wie vor robuste Arbeitsmarkt mit einem sehr hohen Beschäftigungsniveau aus. Dämpfend wirkte sich im Jahresverlauf dagegen zunehmend die stark steigende Inflation aus. Insbesondere die Preise für Energie und – moderater – für Lebensmittel legten nach Beginn des Ukraine-Kriegs deutlich zu. Durch die gestiegenen Preise sanken die Reallöhne und infolgedessen auch die Nachfrage.

Angesichts des Ukraine-Kriegs wurden auch Lieferketten gestört, die für die stark in die internationale Arbeitsteilung eingebundene deutsche Industrie wichtig sind. Noch stärker wirkte sich hier die zeitweise Blockade chinesischer Häfen infolge der Null-Covid-Politik Chinas aus. Viele Branchen wurden in ihrem Wachstum durch den immer stärker werdenden Arbeitskräftemangel beschränkt. In der Folge stagnierte die Industrieproduktion in Deutschland 2022 deutlich unterhalb des Vor-Corona-Niveaus. Besonders schwach entwickelte sich die energieintensive Chemiebranche. Die ebenfalls schwache Entwicklung der Baubranche resultierte v. a. aus dem insgesamt gestiegenen Zinsniveau, das die Nachfrage deutlich dämpfte. Dagegen entwickelte sich die Automobilproduktion besser als im Vorjahr. Die Entwicklung wurde durch hohe Auftragsbestände und neue Fahrzeugmodelle, insbesondere mit E- und Hybridantrieben, gestützt. Dämpfend wirkten auch hier niedrigere Reallöhne. Von der guten Entwicklung in dieser deutschen Schlüsselbranche profitierten andere Industrien, wie z. B. der Maschinenbau.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND MIT STEIGENDEM MARKTANTEIL

Der deutsche Personenverkehr war auch 2022 von den weitreichenden Auswirkungen und dem veränderten Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durch die Corona-Pandemie geprägt. Die Verkehrsnachfrage war insbesondere im ersten Jahresdrittel 2022 im Vergleich zum vorpandemischen Niveau reduziert. Im weiteren Jahresverlauf zog die Verkehrsnachfrage jedoch infolge der weitgehenden Aufhebung von Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie deutlich an. Zusätzlich förderten politische Maßnahmen, wie das 9-Euro-

Ticket und der bundesweite Tankrabatt, den Personenverkehr in den Sommermonaten. Insgesamt verzeichnete der deutsche Personenverkehrsmarkt 2022 ein Wachstum im Vergleich zum Vorjahr. Ausmaß und Dynamik der Entwicklung fielen in den einzelnen Marktsegmenten unterschiedlich aus:

- Der motorisierte Individualverkehr setzte 2022 seinen Erholungskurs fort. Wie schon im Vorjahr stieg die Verkehrsleistung an. Im Jahresverlauf 2022 profitierte der motorisierte Individualverkehr weiterhin von infektionschutzbedingten Präferenzen für Individualverkehre sowie dem von der Bundesregierung beschlossenen Tankrabatt von Juni bis August 2022.
- Der Schienenpersonenverkehr verzeichnete 2022 einen starken Verkehrszuwachs.
 - Der Schienenpersonennahverkehr profitierte besonders von der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets von Juni bis August 2022.
 - Die Nachfrage im Schienenpersonenfernverkehr war geprägt durch zurückkehrende Privat- und Geschäftsreisende nach den starken coronabedingten Einschränkungen im Vorjahr. Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehrsmarkt stieg im ersten Quartal 2022 deutlich gegenüber dem Vorjahresquartal. In den Monaten Mai und Juni 2022 erreichten die Fahrgastzahlen des DB-Konzerns dank Nachholeffekten im Privatsegssegment kurzfristig sogar Werte, die über dem Vor-Corona-Niveau lagen. Gestützt wurde die Entwicklung 2022 durch weitreichende Angebotsausweitungen der Bahnen. FlixTrain erweiterte sein Streckennetz ab Mai 2022 um drei neue Strecken und bot somit Reisen zu insgesamt rund 70 Zielen an. Auch die österreichische WESTbahn hat ihr Angebot ausgebaut und verkehrt seit April 2022 auf der Relation Wien–München. Die Schienenpersonenfernverkehrsanbieter reagieren damit angebotsseitig auf die steigende Nachfrage und den gesellschaftlichen Wunsch nach einer nachhaltigen Mobilität.

Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs stieg ebenfalls deutlich an.

Die Betriebsleistung der DB Regio AG i. H. v. 355 Mio. Trassenkilometern (Trkm) lag v. a. aufgrund der Notvergabe von Abellio-Netzen in Nordrhein-Westfalen um 2,3 Mio. Trkm bzw. 0,6 % über dem Vorjahreswert. Gegenläufig wirkten bau- und personalbedingte Reduzierungen des Fahrplans und das Auslaufen des Vertrags S-Bahn Hannover.

Die Verkehrsleistung der DB Regio AG lag aufgrund der Einführung des 9-Euro-Tickets und der zunehmenden Erholung von der Corona-Pandemie mit 28,2 Mrd. Personenkilometern (Pkm) um 11,4 Mrd. Pkm bzw. 67,9 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 16,8 Mrd. Pkm). Die Zahl der Reisenden

stieg im Berichtsjahr ebenfalls aus den vorgenannten Gründen an und lag mit 1.166 Millionen Reisenden rund 50,3 % über dem Vorjahreswert.

Die Verkehrsleistung der Töchter der DB Regio AG in der Sparte Regio Schiene lag mit 6,6 Mrd. Pkm um 43,5 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 4,6 Mrd. Pkm). Die Zahl der Reisenden der Tochtergesellschaften der DB Regio AG erhöhte sich ebenfalls im Vorjahresvergleich um 37,4 % auf 625 Millionen Reisende (im Vorjahr: 455 Millionen Reisende). Diese Abweichungen sind bedingt durch die Erholung von der Corona-Pandemie und das 9-Euro-Ticket.

Die Verkehrsleistung des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs konnte ebenfalls zulegen. Der Anstieg betraf DB-konzerninterne und -externe Anbieter gleichermaßen. Positive Effekte resultierten v. a. aus der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets von Juni bis August 2022. Die Erholung der Nachfrage im öffentlichen Straßenpersonenverkehr wurde weiterhin durch den Wegfall von Pendlerfahrten infolge einer starken Nutzung des Homeoffice gebremst.

Die Verkehrsleistung der Sparte Regio Bus lag mit 5,0 Mrd. Pkm (im Vorjahr: 4,5 Mrd. Pkm; + 11,1 %) über dem Vorjahr. Die Zahl der Reisenden ist mit 467 Millionen Reisenden (im Vorjahr: 419 Millionen Reisende) gegenüber dem Vorjahr aufgrund von höherer Betriebsleistung, 9-Euro-Ticket und Schienenersatzverkehren um 48 Millionen Reisende bzw. um 11,5 % gestiegen.

Der Buslinienfernverkehr konnte seine Verkehrsleistung 2022 mehr als verdoppeln. Dies resultierte aus einer deutlichen Erhöhung des im Vorjahr coronabedingt noch stark eingeschränkten Angebots der Buslinienfernverkehrsanbieter sowie aus Angebotsausweitungen von FlixBus im Jahresverlauf 2022.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Leistungsentwicklung bzgl. der Trassenkilometer entspricht im Berichtsjahr der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2021 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung im Geschäftsjahr 2022.

Politisches Umfeld

ZUSÄTZLICHE UNTERSTÜTZUNG FÜR DEN SCHIENENVERKEHR DURCH DEN BUNDESHAUSHALT 2022

Anfang Juni 2022 wurde der Bundeshaushalt 2022 beschlossen. Die späte Verabschiedung ist auf den Wechsel der Legislaturperiode zurückzuführen. Bis zum Beschluss galt eine vorläufige Haushaltsführung. Für die Schiene gab es im Bundeshaushalt 2022 u. a. folgende wesentliche Entwicklungen gegenüber dem Vorjahr:

- Die coronabezogenen Kompensationsmaßnahmen des Bundes wurden 2022 fortgesetzt. Diese umfassen v. a. die Trassenpreisförderung für den Fernverkehr, den Dividendenersatz für Ersatzinvestitionen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie die Mittel für Schadenskompensationen.
- Die Regionalisierungsmittel wurden einmalig um zusätzlich 3,7 Mrd. € in 2022 erhöht. Die Mittel dienen der Finanzierung des 9-Euro-Tickets im Rahmen des Energieentlastungspakets (2,5 Mrd. €) sowie der Fortsetzung der hälftigen Finanzierung der Corona-Branchenlösung für den Regionalverkehr gemeinsam mit den Bundesländern.
- Die Mittel für den Aus- und Neubau der Bundesschienenwege wurden von 1,56 Mrd. € auf 1,9 Mrd. € erhöht.
- Die Mittel für Lärmsanierung stiegen von 139 Mio. € auf 185 Mio. €.
- Die Anlagenpreisförderung für den Schienengüterverkehr wurde von 80 Mio. € auf 40 Mio. € reduziert.
- Für die Trassenpreisförderung im Fernverkehr sind 2023 Mittel i. H. v. 130 Mio. € vorgesehen (2022: 552 Mio. €).
- Die zusätzlichen Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre werden insbesondere für den Bedarfsplan, den ERTMS-Titel, attraktive Bahnhöfe und die neue Förderung für den Einzelwagenverkehr eingeplant.
- Neben der Erhöhung dieser Schientitel wurden im Rahmen des im Dezember 2022 beschlossenen Achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes die Regionalisierungsmittel bereits ab 2022 zusätzlich um 1 Mrd. € jährlich erhöht und darüber hinaus die jährliche Dynamisierung ab 2023 auf 3,0 % angepasst (bisher: 1,8 %).

BUNDESHAUSHALT 2023 BESCHLOSSEN

Ende November 2022 wurde durch den Bundestag der Bundeshaushalt für das Jahr 2023 beschlossen. Gegenüber dem im Juni 2022 von der Bundesregierung verabschiedeten Entwurf gab es für die Schiene einige Verbesserungen. Wesentlicher Hintergrund hierfür war die Entscheidung des Koalitionsausschusses, im Rahmen des sog. dritten Entlastungspakets die Mittel für die Schiene für 2023 um 500 Mio. € und die Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre um 1 Mrd. € zu erhöhen. Gegenüber den Ansätzen für 2022 gibt es im Bundeshaushalt 2023 u. a. folgende wesentliche Entwicklungen für die Schiene:

- Die Mittel für den Aus- und Neubau der Bundesschienenwege werden von 1,9 Mrd. € auf 2,0 Mrd. € erhöht.
- Die Dotierung für den ERTMS-Titel (European Rail Traffic Management System; europäisches Eisenbahnverkehrssystem) zur Digitalisierung steigt von 612 Mio. € auf 638 Mio. €.
- Für Maßnahmen zur Engpassbeseitigung bzw. Umsetzung des Deutschland-Takts sind 2023 58 Mio. € eingeplant (2022: 11 Mio. €).
- Die Mittel für attraktive Bahnhöfe werden von 165 Mio. € auf 262 Mio. € erhöht und eine Aufwandsförderung ermöglicht.
- Die Förderung des Einzelwagenverkehrs wird mit einer Erhöhung der Anlagenpreisförderung von 40 Mio. € auf 85 Mio. € sowie der Einführung eines zusätzlichen Förderinstruments i. H. v. 80 Mio. € deutlich gestärkt.
- Darüber hinaus wird die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr von 350 Mio. € auf 377 Mio. € erhöht.

ENTLASTUNGSPAKET DER BUNDESREGIERUNG

Angesichts der stark gestiegenen Energiepreise hat der Bund Entlastungen beschlossen. Hierdurch ist u. a. die Umlage nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) zum 1. Juli 2022 entfallen, die bisher Erlöse zugunsten der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien generierte. Die Finanzierung der Förderung der erneuerbaren Energien nach dem EEG erfolgt seit dem 1. Juli 2022 aus dem Bundeshaushalt.

Ebenfalls zur Entlastung der Bürger:innen wurden für die Monate Juni, Juli und August 2022 die Energiesteuern auf Mineralöl gesenkt und ein 9-Euro-Ticket zur Nutzung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland eingeführt.

In einem weiteren Entlastungspaket hat der Bund Kredit- und Bürgschaftsprogramme für vom Krieg betroffene Unternehmen zur Verfügung gestellt. Außerdem können für »branchenübergreifende große Unternehmen der Realwirtschaft« Eigenkapitalhilfen erfolgen. Energieintensive Unternehmen können zeitlich befristete Zuschüsse aufgrund gestiegener Energiepreise erhalten. Dabei wird die Preisdifferenz oberhalb einer Verdopplung des Erdgas- und Strompreises anteilig bezuschusst. Grundlage ist das Temporary Crisis Framework der Europäischen Kommission. Energieunternehmen, die an Warenterminbörsen tätig sind, sollen Liquiditätshilfen erhalten, um die Sicherheitsforderungen der Energiebörsen bedienen zu können.

Im September 2022 beschloss der Koalitionsausschuss ein drittes Unterstützungspaket mit einem Volumen von mehr als 65 Mrd. €. Für die Bundesländer sind jährlich 1,5 Mrd. € zusätzlich für ein bundesweites Nahverkehrsticket (Deutschland-Ticket) vorgesehen, wenn die Länder mindestens den gleichen Betrag aufbringen. Darüber hinaus sieht das Paket eine Aufstockung der Haushaltsmittel 2023 für die Schiene um 500 Mio. € und 1 Mrd. € für Verpflichtungsermächtigungen in den Folgejahren vor. Neben zusätzlichen Mitteln für die Schieneninfrastruktur wird damit auch die Förderung für den Einzelwagenverkehr deutlich aufgestockt.

ABWEHRSCHEM GEGEN DIE FOLGEN DES UKRAINE-KRIEGS

Mit einem finanziellen »Abwehrschirm« federt der Bund die steigenden Energiekosten und die schwersten Folgen für Verbraucher:innen sowie Unternehmen ab. Hierfür wird der Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) mit zusätzlichen Kreditermächtigungen i. H. v. 200 Mrd. € ausgestattet. Hieraus soll die Finanzierung der Gaspreisbremse und der Strompreisbremse erfolgen. In einem ersten Schritt wurden Haushalte und Gewerbe entlastet, indem ihnen im Dezember 2022 grundsätzlich ein Zwölftel des Gas- und Wärme-Jahresverbrauchs kostenfrei geliefert wurde. Die Energielieferanten erhalten für ihre entfallenen Erlöse einen Ausgleich durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW). Die Strom- und Gaspreise werden anschließend für ein Grundkontingent des Verbrauchs von Haushalten und Unternehmen befristet gesetzlich begrenzt. Mittel aus dem WSF werden auch dafür genutzt, Zuschüsse für die Strompreisbremse bereitzustellen, sofern die Abschöpfung der Überschusserlöse aus der Stromerzeugung hierfür nicht ausreicht. Die erforderlichen Gesetze – Strompreisbremsegesetz und Erdgas-Wärme-Preisbremsegesetz – sind am 24. Dezember 2022 in Kraft getreten. Der Schienenverkehr wird – vorbehaltlich der beihilferechtlichen Genehmigung – durch die Energiepreisbremsen ebenfalls entlastet.

ECKPUNKTE KLIMASCHUTZ-SOFORTPROGRAMM

Im Koalitionsvertrag ist festgehalten, dass das Klimaschutzgesetz 2022 konsequent weiterentwickelt und ein neues Klimaschutz-Sofortprogramm mit allen notwendigen Gesetzen, Verordnungen und Maßnahmen auf den Weg gebracht werden soll.

Ende Oktober 2022 wurde die Ressortabstimmung für die Eckpunkte eines Klimaschutz-Sofortprogramms eingeleitet. Mit dem Klimaschutz-Sofortprogramm soll die Einhaltung der Klimaschutzziele 2030 sichergestellt werden. Es beinhaltet Maßnahmen in allen Sektoren. Der vorgelegte Entwurf der Eckpunkte bündelt die im laufenden Jahr beschlossenen und noch zu beschließenden Maßnahmen, die für den Klimaschutz relevant sind.

Ferner umfasst das Papier Elemente einer Novelle des Klimaschutzgesetzes.

Für den Sektor Verkehr sind neben den Themenfeldern Antriebswechsel Pkw, Antriebswechsel Lkw, erneuerbare Energien und Elektrifizierung Luft- und Seeverkehr, Digitalisierung sowie Raum- und Verkehrsplanung sowie Mobilitätsmanagement auch das Themenfeld Stärkung Schienenverkehr und Stärkung des Stadt- und Regionalverkehrs adressiert. Eine Verständigung darüber soll innerhalb der Bundesregierung bis zum Frühjahr 2023 abgeschlossen werden.

MASTERPLAN SCHIENENVERKEHR UND DEUTSCHLAND-TAKT

Als Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 2020 den Masterplan Schienenverkehr veröffentlicht. Als wesentliches Element geht daraus der Deutschland-Takt hervor. Im August 2021 hatte das BMDV das positive Ergebnis der volkswirtschaftlichen Bewertung eines Maßnahmenbündels für den Deutschland-Takt verkündet. Danach sind rund 180 Maßnahmen in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgerückt. Damit verbunden ist die grundsätzliche Finanzierungsfähigkeit aus dem Bedarfsplantitel. Grundlage der Bewertung ist der durch unabhängige Gutachter des Bundes erstellte Zielfahrplan 2030+, zu dem im September 2021 der Abschlussbericht vorgelegt wurde. Am 24. Juni 2022 fand die erste Regionalkonferenz zum Deutschland-Takt in Mainz statt. In diesem Rahmen hat Bundesverkehrsminister Volker Wissing über den Deutschland-Takt und dafür geplante Ausbaumaßnahmen im Südwesten Deutschlands informiert. Weitere drei Regionalkonferenzen folgten in 2022.

Zum 1. Juli 2022 wurde die Stabsstelle Deutschland-Takt im BMDV eingerichtet. Ziele sind die interne und externe Bündelung, die transparente Kommunikation und die Sichtbarkeit aller Aktivitäten des BMDV zum Deutschland-Takt.

ERHÖHUNG DER REGIONALISIERUNGSMITTEL

Bundestag und Bundesrat haben im Dezember 2022 das Achte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen. Damit wurden die Regionalisierungsmittel bereits für 2022 um 1 Mrd. € angehoben. Darüber hinaus wird die bisherige Dynamisierung i. H. v. 1,8 % pro Jahr ab 2023 auf 3,0 % angehoben. In Summe führt die Gesetzesänderung im Zeitraum 2022 bis 2031 zu zusätzlichen Regionalisierungsmitteln i. H. v. rund 17,3 Mrd. €.

MOBILFUNKVERSORGUNG ENTLANG DER SCHIENENWEGE

Aktuell steht die Umsetzung der Versorgungsaufgaben aus der 5G-Auktion 2019 im Fokus. Diese sehen u. a. eine bessere Versorgung entlang der Schienenwege vor. Die Eisenbahnen sind nach den Auktionsbedingungen zur Mitwirkung aufgefordert. Der DB-Konzern hat zur Erfüllung dieser Mitwirkungsobliegenheit das Projekt »Masterplan Konnektivität Schiene« initiiert. Im Austausch mit den Mobilfunkunternehmen werden im Projekt zentrale Mitwirkungsbedarfe offengelegt und Einigungen zum Abruf von Mitwirkungsleistungen getroffen. Auch die DB broadband GmbH zahlt mit ihrem weitreichenden Angebot von Glasfaserkapazitäten entlang der Schienenwege auf die Mitwirkung ein und unterstützt damit das Ziel des Bundes, eine umfassende Glasfaserversorgung bis 2030 sicherzustellen. In seiner Gigabitstrategie schreibt der Bund dazu passende Rahmenbedingungen fest und flankiert mit der Initiative »5G am Gleis« einen synergetischen Mobilfunkausbau entlang der Gleise. Die 2021 verabschiedete Novelle des Telekommunikationsgesetzes regelt die Bedingungen zur Mitnutzung von Eisenbahninfrastruktur und sieht als ein neues Ziel der Frequenzregulierung vor, entlang von Verkehrswegen eine unterbrechungsfreie Konnektivität bis möglichst 2026 zu gewährleisten.

2021 hat sich der DB-Konzern mit der Deutschen Telekom und 2022 auch mit Vodafone auf eine Übererfüllung der Versorgungsaufgaben 2019 geeinigt. Es wurde vereinbart, dass die beiden Mobilfunkunternehmen ihr Netz an den DB-Schienenstrecken bis 2026 ausbauen, vorhandene Lücken schließen und die Leistungsfähigkeit ihrer Netze erheblich steigern. Gemeinsam wird ein dreistelliger Millionenbetrag investiert.

ÜBERARBEITUNG DER EU-RICHTLINIE ÜBER DIE ZERTIFIZIERUNG VON TRIEBFAHRZEUGFÜHRER:INNEN

Die Europäische Kommission nimmt eine Überarbeitung der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführer:innen vor. Der Vorschlag zur Revision wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2023 vorliegen. Ziele der Überarbeitung sind die Verbesserung der Mobilität von Triebfahrzeugführer:innen im gesamten Schienennetz der Europäischen Union (EU) sowie die Erleichterung für Arbeitgeber im Hinblick auf die Zuweisung von Triebfahrzeugführer:innen zu Einsätzen in verschiedenen Mitgliedsstaaten.

Nach einer umfassenden Sektorkonsultation in mehreren Stufen (Call for Evidence im Januar 2022, öffentliche Konsultation September 2022, Experteninterviews und An-

hörungen) lassen sich die kritischen Schwerpunkte der Revision identifizieren. Dies sind im Augenblick die zu definierenden Sprachkompetenzlevelanforderungen, die im Raum stehende Überlegung, eine zweite, europaweite Betriebsprache anzustreben, Änderungen im heute getrennt gehaltenen System von Triebfahrzeugführerschein und Zusatzbescheinigungen sowie das Vorhaben, anstelle einer Richtlinie eine Verordnung zu erlassen.

DAS EUROPÄISCHE GREENING TRANSPORT PACKAGE

Bis 2050 sollen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um 90 % reduziert werden. Zur weiteren Ökologisierung innerhalb des europäischen Verkehrs plant die Europäische Kommission ein umfassendes Maßnahmenpaket, das voraussichtlich im zweiten Quartal 2023 vorgelegt werden soll. Mit unmittelbarer Relevanz für die Schiene soll es Vorschläge für ein effizienteres Kapazitäts- und Verkehrsmanagement im grenzüberschreitenden Schienenverkehr, die Überarbeitung der Richtlinie für den Kombinierten Verkehr und die Überarbeitung der Richtlinie höchstzulässiger Maße und Gewichte im Straßengüterverkehr enthalten. Zur Unterstützung der genannten Initiativen soll ein harmonisierter EU-Rahmen für die Berechnung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen implementiert werden. Die Initiativen werden im Folgenden noch einzeln dargestellt.

Harmonisierter Europäischer Rahmen zur Erfassung und Bewertung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen (CountEmissions EU)

Die im Rahmen des sog. Greening Transport Package vorgesehene Initiative soll sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr Anwendung finden und transparente Informationen liefern, die es ermöglichen, Emissionen zu verringern und zu vergleichen. Sie soll eine Entscheidungshilfe für Nutzer:innen und Bürger:innen sein, um das nachhaltigste Verkehrsmittel zu wählen, und so potenzielles Greenwashing verhindern. Auch ein zukünftiges Ecolabelling soll auf der Systematik aufbauen.

Der europäische Schienensektor begrüßt diese Pläne. Die Methodik sollte einheitlich, verbindlich und ohne hohen Aufwand realisierbar sein. Beim DB-Konzern finden die im Transportsektor etablierten Tools EcoPassenger und EcoTransIT World bereits seit Jahren Anwendung. Beide entsprechen der vorhandenen unverbindlichen Richtschnur für den Verkehrssektor, dem Standard EN 16258 für die Treibhausgasbilanzierung. Aktuell wird dieser Standard überarbeitet und soll als ISO 14083 auf einen Weltstandard angehoben werden. Dieser Weltstandard ISO 14083 wäre eine wichtige Grundlage für CountEmissions EU.

TRASSENPREISE FÜR 2023 GENEHMIGT

Mit Beschluss vom 28. Februar 2022 hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Entgelte für das Trassenpreissystem (TPS) 2023 genehmigt. Die Trassenentgelte werden für den Schienenpersonenfernverkehr um 4,0%, für den Schienengüterverkehr um 2,3% und für den Schienenpersonennahverkehr um 1,8% steigen. Die gegenüber den Vorjahren höheren Dynamisierungsraten im Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr ergeben sich daraus, dass nach einer Änderung des § 13 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) entfallene sonstige betriebliche Erträge aus Infrastrukturanschlussverträgen i. H. v. rund 18 Mio. € in das TPS eingepreist wurden. Der Entgeltgenehmigungsantrag für die Trassenentgelte der Netzfahrplanperiode 2023/2024 wurde Anfang Oktober 2022 durch die DB Netz AG gestellt. Der Bescheid der BNetzA hierzu steht noch aus.

GENEHMIGUNGSVERFAHREN DER STATIONSENTGELTE 2023

Am 21. September 2022 erfolgte, nach geänderter Rechtslage (Eisenbahn-Regulierungsgesetz [EReG]; EReG-Novelle), die Entgeltgenehmigung für die Stationspreise 2023 durch Beschluss der BNetzA. Die Behörde genehmigte die Stationspreise 2023 mit wenigen Kürzungen. Gesamthaft wurden durchschnittliche Preissteigerungen i. H. v. 2,3% (Schienenpersonennahverkehr) und 4,5% (Schienenpersonenfernverkehr) genehmigt.

BRANCHENINITIATIVE RUNDER TISCH KAPAZITÄT

Seit Mitte 2019 begleitet das Geschäftsfeld DB Regio die durch die DB Netz AG ins Leben gerufene Brancheninitiative »Runder Tisch Kapazität«. Vertreter der Schienenverkehrsbranche, Verbände sowie Teilnehmende von Behörden beraten kurz- und mittelfristig wirksame Maßnahmen zur Kapazitätsverbesserung auf dem Schienennetz. Im Jahr 2022 waren die wesentlichen Themenfelder die Überarbeitung und Einführung des Kapazitätsplanungs- und Zuweisungsprozesses sowie die verbesserte Planung von Baumaßnahmen. Die Umsetzung von Gesetzesänderungen sowie das hohe notwendige Baugeschehen werden auch im Jahr 2023 weiterhin im Mittelpunkt stehen.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen 2022 mit 6.773 Mio. € um 867 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.906 Mio. €).

Die Fahrgelderlöse lagen mit 1.236 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.018 Mio. €; + 21,4%). Ursächlich lag dies an der Erholung von der Corona-Pandemie. Gegenläufig hat sich die temporäre Einführung des 9-Euro-Tickets in den Monaten von Juni bis August 2022 ausgewirkt.

Die Bestellerentgelte lagen bei 5.236 Mio. € und somit um 596 Mio. € bzw. 12,8% deutlich über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 4.640 Mio. €). Die Steigerung beruht auf Vergabeeffekten in Nordrhein-Westfalen (S-Bahn Rhein-Ruhr und Ruhr-Sieg-Express) sowie auf der vertragsbedingten Weiterverrechnung gestiegener Energiekosten. Bau- und personalbedingte Zugausfälle sowie Pönale aus Pünktlichkeitsabweichungen wirkten belastend auf den Umsatz.

Insgesamt entfielen rund 77% des Umsatzes auf Bestellerentgelte und rund 18% auf Fahrgelderlöse. Knapp 5% des Umsatzes waren sonstige Umsatzerlöse.

Ergebnisentwicklung

Mit 6.781 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahr um 869 Mio. € bzw. 14,7% (im Vorjahr: 5.912 Mio. €).

Im Vergleich zum Vorjahr wurden mit 505 Mio. € um rund 6,0 Mio. € bzw. 1,2% (im Vorjahr: 511 Mio. €) niedrigere sonstige betriebliche Erträge erzielt. Ursachen waren im Wesentlichen eine geringere Inanspruchnahme aus Drohverlustrückstellungen und die geringeren Unterstützungsleistungen von Bund und Ländern im Rahmen der Branchenlösung zur Kompensation der Corona-Schäden und der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets i. H. v. 332 Mio. € (im Vorjahr: 354 Mio. €). Gegenläufig wirkten höhere Entschädigungsleistungen für Unfälle sowie für verzögerte Fahrzeuglieferungen und -mängel.

Der Materialaufwand lag mit 4.513 Mio. € um 270 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 4.243 Mio. €). Der Anstieg ist u. a. auf höhere Infrastrukturaufwendungen, Transportleistungen und Provisionen zurückzuführen. Darüber hinaus waren gestiegene Instandhaltungsaufwendungen sowie höhere Energiepreise prägend.

Der Personalaufwand i. H. v. 1.518 Mio. € stieg gegenüber dem Vorjahr um 72 Mio. € bzw. 5,0 % (im Vorjahr: 1.446 Mio. €). Wesentliche Ursachen waren der Tarifeffekt und die Leistungsveränderungen, insbesondere durch die Übernahme von Abellio-Verkehren in Nordrhein-Westfalen.

Mit 502 Mio. € lagen die Abschreibungen um 9 Mio. € bzw. 1,8 % unter dem Vorjahreswert. Verantwortlich hierfür war das Ende der bilanziellen Nutzungsdauer von Bestandsanlagen. Gegenläufig wirkten erhöhte Abschreibungen aus dem Zugang von Elektrotriebwagen und dem Fahrzeug-Redesign sowie Investitionen in Werkstätten.

Mit 579 Mio. € erhöhte sich der sonstige betriebliche Aufwand nur unwesentlich um 6 Mio. € im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Das Betriebsergebnis stieg auf 174 Mio. € an (im Vorjahr: – 350 Mio. €). Im Vergleich zum Vorjahr trugen insbesondere die gestiegenen Umsatzerlöse zum positiven Ergebnis bei.

Das Zinsergebnis verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1 Mio. € bzw. 2,6 % auf – 37 Mio. €.

Das Beteiligungsergebnis war mit – 263 Mio. € um 111 Mio. € schlechter als im Vorjahr. Dies lag im Wesentlichen an um 95 Mio. € höheren Aufwendungen aus Verlustübernahme und um 25 Mio. € geringeren Erträgen aus Gewinnabführungsverträgen, insbesondere infolge von Ergebnisrückgängen bei der S-Bahn Berlin GmbH, der DB SEV GmbH, der Regional Bus Stuttgart GmbH RBS und der Autokraft GmbH; gegenläufig gab es eine Ergebnisverbesserung bei der ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH.

Mit – 126 Mio. € verbesserte sich das Ergebnis nach Steuern gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: – 540 Mio. €) um 414 Mio. €. Das Ergebnis nach Steuern wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der DBAG übernommen.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Wie im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2021 prognostiziert, liegt das Ergebnis im Geschäftsjahr 2022 deutlich über dem Vorjahreswert. Die Entwicklung der Umsatzerlöse verlief aufgrund einer etwas schneller als erwartet verlaufenden Erholung nach der Corona-Pandemie und gestiegener Energiepreisverrechnungen besser als prognostiziert.

Entwicklung der Tochtergesellschaften der DB Regio AG

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

ENTWICKLUNG DER TOCHTERGESELLSCHAFTEN DER SPARTE REGIO SCHIENE

AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN / in Mio. €	2022	2021	Veränderung in %
Umsatz	1.585	1.441	+10,0
Ergebnis nach Steuern	- 67	21	-
Brutto-Investitionen	394	204	93,1
Mitarbeitende in VZP ¹⁾ per 31.12.	5.853	5.727	+ 2,2

¹⁾ Vollzeitpersonen.

Die Umsatzerlöse der Töchter der Sparte Schiene lagen mit 1.585 Mio. € um 144 Mio. € bzw. 10,0 % über dem Vorjahreswert.

Das Ergebnis nach Steuern lag mit – 67 Mio. € um 88 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 21 Mio. €). Die Ergebnisverschlechterung ist auf gestiegene Aufwendungen für Gleichstrom insbesondere bei der S-Bahn Berlin zurückzuführen.

Die Brutto-Investitionen der Tochtergesellschaften lagen im Berichtsjahr bei 394 Mio. € und damit um 190 Mio. € über dem Vorjahreswert. Schwerpunkt der Investitionen war die Beschaffung von Triebwagen der Baureihe (BR) 483 und der BR 484 für die S-Bahn Berlin. Die Zuschüsse lagen mit 4 Mio. € um 6 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Schwerpunkt der Förderung waren Zuschüsse i. H. v. 3 Mio. € für die Ausrüstung der BR 480 der S-Bahn Berlin mit einem Zugbeeinflussungssystem. Die Netto-Investitionen i. H. v. 390 Mio. € lagen somit um 196 Mio. € über dem Vorjahreswert.

Die Anzahl der Mitarbeitenden betrug zum Jahresende 5.853 und erhöhte sich damit um 126 Mitarbeitende bzw. 2,2 % gegenüber dem Vorjahresendwert (per 31. Dezember 2021: 5.727 Mitarbeitende). Wesentliche Ursache waren die Betriebsaufnahme des Teilnetzes Taunus und der damit einhergehende Personalaufbau der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH.

ENTWICKLUNG DER TOCHTERGESELLSCHAFTEN DER SPARTE REGIO BUS

AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN / in Mio. €	2022	2021	Veränderung in %
Umsatz	1.521	1.297	+17,3
Ergebnis nach Steuern	- 196	- 163	- 20,2
Brutto-Investitionen	122	131	- 6,9
Mitarbeitende in VZP ¹⁾ per 31.12.	9.494	9.281	+ 2,3

¹⁾ Vollzeitpersonen.

Die Umsatzerlöse der Töchter der Sparte Regio Bus lagen mit 1.521 Mio. € um 224 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.297 Mio. €). Der Anstieg ist im Wesentlichen bedingt durch zusätzliche Leistungen für Schienenersatzverkehr.

Das Ergebnis nach Steuern lag mit –196 Mio. € um 33 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: –163 Mio. €). Der Rückgang ist im Wesentlichen bedingt durch höhere Dieselpreise, die nicht vollständig durch höhere Umsatzerlöse ausgeglichen werden konnten.

Die Brutto-Investitionen, überwiegend in Kraftomnibusse, lagen mit 122 Mio. € unter dem Vorjahresniveau.

Die Zahl der Mitarbeitenden per 31. Dezember 2022 betrug 9.494 (per 31. Dezember 2021: 9.281 Mitarbeitende). Der Anstieg ist im Wesentlichen bedingt durch Leistungsmehrungen.

Finanzlage

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

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DBAG angesiedelt. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Für den DB-Konzern sowie die DB Regio AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. S&P hat im Berichtsjahr die Rating-Einstufungen der DB AG bestätigt und den Ausblick u. a. infolge der Erholung der Nachfrage von den Folgen der Corona-Pandemie und der anhaltend starken Unterstützung durch den Bund wieder von »negativ« auf »stabil« angehoben. Auch Moody's hat die Rating-Einstufungen der DB AG bestätigt und den Ausblick u. a. infolge der Erwartung, dass sich die Erholung von den Folgen der Corona-Pandemie fortsetzen wird, wieder von »negativ« auf »stabil« angehoben. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind online verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hatte die DB Regio AG per 31. Dezember 2022 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien i. H. v. 500 Mio. €. Diese wurden per 31. Dezember 2022 nicht in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Regio AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Langfristige und kurzfristige Verbindlichkeiten haben sich 2022 differenziert entwickelt. Insgesamt wurden kurzfristige Finanzverbindlichkeiten i. H. v. 207 Mio. € getilgt. Im Geschäftsjahr 2023 stehen ebenfalls Tilgungen i. H. v. 208 Mio. € an. Durch strukturelle Verschiebung von Tilgungen in den Bereich der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten reduzierten sich die langfristigen Finanzverbindlichkeiten. Die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten sind im Vergleich zum Vorjahreswert konstant geblieben.

Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug 2022 1.185 Mio. € und lag damit um 842 Mio. € über dem Vorjahreswert. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem um 391 Mio. € höheren Cashflow vor Steuern sowie ferner aus einer die Zunahme der Aktiva übersteigenden Zunahme der Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 821 Mio. € auf 1.487 Mio. €. 2022 erfolgten Brutto-Investitionen in Sachanlagen i. H. v. 470 Mio. € (im Vorjahr: 217 Mio. €). Unter Berücksichtigung der Verringerung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern und der Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinhalten i. H. v. 8 Mio. € (im Vorjahr: 85 Mio. €) führte dies zu um 176 Mio. € höheren Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen als im Vorjahr. Zugleich wirkte sich eine um 724 Mio. € höhere Zunahme der Forderungen aus Cashpooling aus. Gegenläufig wirkte sich eine um 64 Mio. € niedrigere Auszahlung für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen aus. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit verringerte sich 2022 um 21 Mio. € auf 302 Mio. €. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem um 24 Mio. € niedrigeren Mittelzufluss aus Verlustübernahme durch die DB AG.

Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen lagen 2022 bei 470 Mio. € (im Vorjahr: 217 Mio. €). Von den Brutto-Investitionen entfielen rund 91% auf Fahrzeuge und knapp 9% auf Werkstätten und sonstige Investitionen.

Ein Investitionsschwerpunkt bei den Fahrzeugen lag in der Beschaffung von 43 Elektrotriebwagen der BR 430 für die S-Bahn Stuttgart mit Investitionen i. H. v. 344 Mio. €.

Weiterhin erfolgten Investitionen in das Redesign von Fahrzeugen. Schwerpunkte waren hier die Korrosionssanierungen von 72 Elektrotriebwagen (ET) 423 der S-Bahn München mit Investitionen in Höhe 35 Mio. € sowie von 89 Doppelstockwagen 97 und 27 ET 442 für den Verkehrsvertrag Elbe-Spree mit einem Investitionsvolumen von 18 Mio. €.

Im Bereich der Werkstätten wurden 2022 rund 26 Mio. € investiert. Schwerpunkte waren hier die Anpassung der Werkstätten in München, Nürnberg und Cottbus.

Nach Abzug der erhaltenen Investitionszuschüsse (3 Mio. €) ergaben sich Netto-Investitionen in das Sachanlagevermögen i. H. v. 467 Mio. €, die um 250 Mio. € über dem Vorjahreswert lagen (im Vorjahr: 217 Mio. €).

Das Bestellobligo für Investitionen reduzierte sich per 31. Dezember 2022 auf 520 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 911 Mio. €). Die wesentliche Ursache für diese Reduzierung ist der Zugang von 43 ET der Baureihe 430 für die S-Bahn Stuttgart. Weiterhin kommen im Vergleich zum Vorjahresende 90 Mio. € bestehendes Obligo für die Fahrzeuge der S-Bahnen Rhein-Main und Stuttgart durch Anrechnung der Wertansätze aus den Forfaitierungsmodellen (abstraktes Schuldanerkenntnis) auf die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nicht zum Ansatz.

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen in das Sachanlagevermögen von 470 Mio. €, unter Berücksichtigung der Verrechnung der Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern und der Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinhalten von 8 Mio. €, ein Kapitalbedarf i. H. v. 478 Mio. € (im Vorjahr: 302 Mio. €), der aus dem Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit gedeckt werden konnte. Auch für künftige Investitionen wird von einer weitgehend unveränderten Finanzierungsstruktur ausgegangen.

BILANZSTRUKTUR / in % der Bilanzsumme	31.12.2022	31.12.2021
AKTIVA		
Anlagevermögen	65,3	68,1
Umlaufvermögen	34,7	31,9
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	21,8	23,9
Rückstellungen	30,3	29,6
Verbindlichkeiten	44,6	43,6
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	22,6	25,0
Rechnungsabgrenzungsposten	3,3	2,9
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	8.415	7.679

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2022 um 9,6 % bzw. 736 Mio. € auf 8.415 Mio. € erhöht.

Das Anlagevermögen hat sich per 31. Dezember 2022 um 5,1 % bzw. 268 Mio. € auf 5.491 Mio. € erhöht. Dies resultierte v. a. daraus, dass – bei Abgängen zu Restbuchwerten von 7 Mio. € – die Netto-Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen i. H. v. 484 Mio. € und im Berichtsjahr der zahlungsunwirksame Zugang im Bereich der geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau für Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos i. H. v. 293 Mio. € über der Summe der Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen (502 Mio. €) lagen. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist um 2,8 Prozentpunkte auf 65,3 % gesunken (per 31. Dezember 2021: 68,1 %).

Das Umlaufvermögen hat sich ebenfalls um 19,1 % bzw. 468 Mio. € auf 2.923 Mio. € erhöht. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ist somit um 2,8 Prozentpunkte auf 34,7 % gestiegen (per 31. Dezember 2021: 31,9 %). Im Wesentlichen resultierte diese Veränderung aus der Erhöhung der Forderungen gegen verbundene Unternehmen um 407 Mio. €.

Das Eigenkapital lag per 31. Dezember 2022 mit 1.838 Mio. € unverändert auf Vorjahresniveau. Durch die gestiegene Bilanzsumme verringerte sich die Eigenkapitalquote um 2,1 Prozentpunkte auf 21,8 %.

Die Rückstellungen lagen mit 2.547 Mio. € um 276 Mio. € bzw. 12,2 % über dem Vorjahresendwert.

Die Verbindlichkeiten hatten per 31. Dezember 2022 einen Anteil von 44,6 % an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2021: 43,6 %) und lagen mit 3.752 Mio. € um 402 Mio. € über dem Vorjahresendwert. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten i. H. v. 1.904 Mio. € resultierten im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten gegenüber der DBAG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Im Berichtsjahr wurden 207 Mio. € planmäßig getilgt. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme hat sich von 25,0 % auf 22,6 % verringert.

Die langfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten haben einen Anteil an der Bilanzsumme von 27,3 % (per 31. Dezember 2021: 27,8 %), die kurzfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Abgrenzungsposten von 50,9 % (per 31. Dezember 2021: 48,3 %).

Das Anlagevermögen ist zu 75,4 % (per 31. Dezember 2021: 76,0 %) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital gedeckt.

NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

Qualität

PÜNKTLICHKEITSENTWICKLUNG UNTER DRUCK

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland hat sich 2022 deutlich verringert. Gründe für diese Entwicklung waren:

- **Hohes Primärstörgeschehen:** Insbesondere im Bereich der Infrastruktur (z. B. Weichen, Gleise) kommt es v. a. aufgrund der Überalterung und Störanfälligkeit der Anlagen zu einem erhöhten Primärstörgeschehen. Ein Fokusthema waren hierbei die bundesweite Prüfung und der Austausch schadhafter Betonschwellen infolge des Zugunglücks bei Garmisch-Partenkirchen im Juni 2022. Aufgrund des großen Umfangs der Arbeiten mussten über längere Zeiträume Langsamfahrstellen eingerichtet werden, die einen negativen Einfluss auf die Betriebsqualität hatten.
- **Hohe Bautätigkeit:** Im Jahresverlauf 2022 gab es zum Teil eine sehr hohe Bautätigkeit insbesondere im hochausgelasteten Engpassnetz, bei gleichzeitig angespannter Infrastrukturkapazität und weiter wachsenden Verkehren. V. a. auf der Riedbahn zwischen Mannheim und Frankfurt, der am stärksten belasteten Strecke im ICE-Netz, aber auch im Knoten Hamburg haben umfangreiche Baumaßnahmen zu deutlichen Zusatzverspätungen geführt.
- **Hochbelastete Schienenwege:** Rund 25 % aller Züge durchfahren hochbelastete Schienenwege, die bereits ohne Baugeschehen aufgrund der hohen Verkehrsmenge sehr stark ausgelastet sind.
- **Externe Sonderereignisse:** witterungsbedingte Ereignisse, insbesondere die direkte Abfolge mehrerer Stürme in Orkanstärke im Februar 2022, die bundesweit, v. a. aber in Norddeutschland und Nordrhein-Westfalen, zum Teil schwere Schäden verursacht haben, sowie eine Vielzahl von Hitzetagen zwischen Juni und August 2022. Darüber hinaus führten gefährliche Ereignisse (u. a. Suizide, Zugkollisionen) und Fremdeinwirkungen (u. a. Diebstahl von Infrastrukturanlagen, Schäden durch Vandalismus und eine gezielte Attacke auf die GSM-R-Infrastruktur in der Region Nord) zu negativen Pünktlichkeitseffekten.
- **9-Euro-Ticket:** Von Juni bis August 2022 hat sich durch die temporäre Einführung des 9-Euro-Tickets die Auslastung im Schienenpersonennahverkehr zusätzlich deutlich erhöht. Das führte v. a. auf touristischen Strecken und am Wochenende zu vermehrten Haltezeitüberschreitungen und Zugfolgeverspätungen.

- **Angespannte Personalsituation:** Zum Teil örtlich begrenzte, u. a. corona- und grippebedingte hohe Krankenzustände bei betriebskritischen Schlüsselfunktionen (u. a. Triebfahrzeugführer:innen, Fahrdienstleiter:innen, Instandhalter:innen).
- **Gestörte Betriebsprozesse:** Das verringerte Pünktlichkeitsniveau und eine geringe Systemresilienz führen dazu, dass Personal- und Fahrzeugumläufe teilweise nicht mehr im Einklang sind und folglich Instandhaltungszuführungen und Zugbereitstellungen nicht planmäßig erfolgen können.

Der DB-Konzern hat 2022 eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt, um die Betriebsqualität nachhaltig zu verbessern bzw. zu stabilisieren. Überlagert wurde die Wirkung jedoch durch negative Struktureffekte – hohe Bautätigkeit auf hochbelasteten Schienenwegen mit überalterten sowie störanfälligen Infrastrukturanlagen. Aus diesem Grund werden Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt, die stark in die aktuellen Strukturen eingreifen und über Paradigmenwechsel zu einer nachhaltigen Qualitätssteigerung beitragen.

Pünktlichkeit im Geschäftsfeld DB Regio

Die Pünktlichkeit in der Sparte Regio Schiene lag 2022 mit 91,8 % (im Vorjahr: 94,3 %) sowohl in Summe als auch über alle S-Bahnen und Regionalverkehre zum Teil deutlich unter dem Vorjahreswert.

Neben hohen Bauaktivitäten mit Kapazitätsengpässen im Netz führten ein hohes Störgeschehen der Infrastruktur sowie viele Langsamfahrstellen zu Pünktlichkeitseinbußen. Eine außergewöhnlich niedrige Pünktlichkeit der deutschlandweit verlaufenden Fernverkehrslinien führte darüber hinaus zu weiteren Pünktlichkeitsverlusten im Nahverkehr.

Ergänzend zu diesen ganzjährigen Einflüssen haben das 9-Euro-Ticket von Juni bis August 2022 und die daraus resultierende stark erhöhte Nachfrage mit teilweisen Überbesetzungen von Zügen die Pünktlichkeit noch zusätzlich stark belastet. Hiervon waren insbesondere die Regionalverkehre betroffen, großvolumige S-Bahn-Systeme konnten den Fahrgastandrang zumeist mit geringeren Pünktlichkeitseinbußen bewältigen. Die trotz sehr kurzer Vorlaufzeit intensive Vorbereitung und Maßnahmenumsetzung, wie bspw. der Einsatz von Reisendenlenker:innen, wirkte sich im Sinne der Fahrgäste positiv aus, konnte die betrieblichen Qualitätseinschränkungen aber häufig nur mildern.

Die angespannte personelle Lage hat die Situation verschärft. Zusätzlich wirkte sich die mangelnde Ersatzteilversorgung durch den Ukraine-Krieg negativ aus.

Bei der Sparte Regio Bus stieg die Pünktlichkeit mit 86,0% (im Vorjahr: 83,9%) über den Vorjahreswert.

DIGITALER PRODUKTIONSVERBUND

Einen wesentlichen Schwerpunkt der Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns bildet die Digitalisierung des Bahnbetriebs. Um die Vollständigkeit und Passfähigkeit der Aktivitäten rund um die digitale Transformation im Bahnbetrieb sicherzustellen, wurde im Oktober 2022 die Projekteinheit Digitaler Produktionsverbund (DPV) im Ressort Digitalisierung & Technik des DB-Konzerns geschaffen. Der DPV setzt damit u. a. auf dem Vorprojekt Digitale DB auf. Ziel der Arbeit des DPV ist ein funktionstüchtiger, integrierter und ganzheitlich digitalisierter Systemverbund Bahn. Dieser muss die Harmonisierung der funktionalen und technischen Zielbilder sowie das Ableiten von Projekten und Maßnahmen sicherstellen. Als initialen Schwerpunkt möchte der DPV wesentliche Beiträge zur Erhöhung der Pünktlichkeit und Kapazität, zur Optimierung der Fahrzeugverfügbarkeit sowie zur Senkung der Kosten leisten.

Um die Realisierung dieses Ziels wirksam anzugehen, wird durch den DB-Konzern 2023 ein zusätzliches Budget i. H. v. 135 Mio. € für Digitalisierungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt. Das mit diesen Mitteln finanzierte Projektportfolio adressiert alle Verbundprozesse. So werden drei Handlungsebenen angesprochen:

- Mit den Erste-Hilfe-Maßnahmen werden kurzfristig operative Ineffizienzen, z. B. durch die Automatisierung von Schnittstellen, behoben.
- Durch den Aufbau digitaler Plattformen werden die Voraussetzungen für ein optimiertes Digitalsystem, bspw. durch die Bereitstellung von übergreifend nutzbaren Basismodulen, geschaffen.
- Über die schrittweise Weiterentwicklung und Umsetzung des Zielbilds »Digitale DB 2035« wird ein gemeinsames Steuerungs- und Zusammenarbeitsmodell von Geschäftsfeldern und zentralen Funktionen geschaffen.

Neben den mittel- und langfristigen Effekten setzt der DPV stets auch einen Fokus auf eine schnelle und spürbare Wirkungsentfaltung für unsere Kund:innen.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste hat sich im Vergleich zum Vorjahr reduziert. Der Zufriedenheitsindex (ZI) für die Sparte Regio Schiene lag im Berichtsjahr bei 70 ZI-Punkten (im Vorjahr: 72 ZI-Punkte). Sowohl die Regionalverkehre (im Berichtsjahr: 70 ZI-Punkte; im Vorjahr: 73 ZI-Punkte) als auch die S-Bahnen (im Berichtsjahr 70 ZI-Punkte; im Vorjahr: 70

ZI-Punkte) konnten das während der Corona-Pandemie erhöhte Niveau nicht halten. Vergleichbar entwickelte sich auch die Zufriedenheit mit der letzten Fahrt, hier erreichte die Sparte Regio Schiene gesamthaft (Regionalverkehre sowie S-Bahnen) einen Wert von 77 ZI-Punkten (im Vorjahr: 79 ZI-Punkte). Für diese Rückgänge sind insbesondere die kritischere Bewertung der Pünktlichkeit, aber auch die stärker ausgelasteten Züge sowie die schlechteren Fahrpreisbewertungen im Nachgang zum 9-Euro-Ticket verantwortlich.

Die laufenden Qualitätsmaßnahmen sowie Modernisierungsprogramme, z. B. die sukzessive Einführung neuer Fahrzeuge im Berliner S-Bahn-Netz, zeigen Erfolge bei der Kundenzufriedenheit der Fahrgäste.

Die Kundenzufriedenheit der Sparte Regio Bus lag für die aktuelle Fahrt bei 77 ZI-Punkten (im Vorjahr: 78 ZI-Punkte) und die Zufriedenheit mit den Busgesellschaften bei 74 ZI-Punkten (im Vorjahr: 75 ZI-Punkte). Damit haben sich die Werte gegenüber dem Vorjahr geringfügig verschlechtert und befinden sich wieder in etwa auf dem Niveau von 2020.

Überblick über die Tarifentwicklung / Tarifverhandlungen

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

- Neben einer Entgelterhöhung von 1,5% zum 1. Januar 2022 beinhalten diese auch einen erweiterten Kündigungsschutz für die Mitarbeitenden. Die Verträge haben eine Gesamtlaufzeit von 24 Monaten bis Februar 2023.

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

- So stiegen die Entgelte zum 1. Dezember 2021 um 1,5% und werden um weitere 1,8% zum 1. März 2023 erhöht. Insgesamt wurde eine Laufzeit von 32 Monaten von März 2021 bis Oktober 2023 vereinbart.

Mitarbeitende

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

Per 31. Dezember 2022 beschäftigte die DB Regio AG 22.392 Mitarbeitende (per 31. Dezember 2021: 22.212 Mitarbeitende) und damit 180 Mitarbeitende mehr als am Vorjahresende (+0,8%). Im Produktionsprozess waren 79,8% der Mitarbeitenden tätig, darunter 9.621 Triebfahrzeugführer:innen, 4.358 Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr und Prüfer:innen sowie 3.277 Mitarbeitende in den Werkstätten. Am Jahresende waren 1.548 Auszubildende beschäftigt. Der Personalbestand betrug im Jahresdurchschnitt 22.558 Mitarbeitende (im Vorjahr: 22.409 Mitarbeitende).

MITARBEITENDENZUFRIEDENHEIT

Im Herbst 2022 wurde die sechste DB-konzernweite Mitarbeitendenbefragung unter dem Motto »Teilnehmen – Teil sein« durchgeführt. Rund 200.000 Mitarbeitende weltweit haben die Gelegenheit genutzt, zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit dem DB-Konzern, ihrem Geschäftsfeld oder ihrer Tätigkeit sind. Die Beteiligungsquote lag DB-konzernweit bei 59,2% (2020: 58,5%).

Auf einer Skala von 1 (»stimme überhaupt nicht zu«) bis 5 (»stimme voll zu«) lag die Mitarbeitendenzufriedenheit im DB-Konzern unverändert auf einem ZI-Wert von 3,9. Im Geschäftsfeld DB Regio, zu dem die DB Regio AG gehört, verschlechterte sich die Bewertung leicht von 3,8 bei der Befragung im Jahr 2020 auf 3,7.

MASSNAHMEN IM BEREICH SOZIALES

DB Regio Schiene stellte in Zusammenarbeit mit der zentralen Rekrutierungsorganisation des DB-Konzerns 2.026 neue Mitarbeitende ein – darunter 825 zusätzliche Triebfahrzeugführer:innen, die vornehmlich durch die Funktionsausbildung qualifiziert wurden. Zudem bietet DB Regio eine eigene mehrjährige berufliche Erstausbildung an, die bei DB Regio Schiene in 2022 von 649 neuen Auszubildenden begonnen wurde – davon 350 mit dem Ausbildungsberuf Eisenbahner:in im Betriebsdienst Fachrichtung Lokführer:in/Transport. 185 Auszubildende haben im Berichtsjahr ihre berufliche Erstausbildung als Triebfahrzeugführer:in abgeschlossen und wurden anschließend in eine Festanstellung übernommen. Bei DB Regio Bus wurden im Berichtsjahr 2.040 Mitarbeitende extern eingestellt, darunter 1.715 Busfahrer:innen.

Zum Schutz der Mitarbeitenden vor Übergriffen wurde bei DB Regio Bus im Berichtsjahr ein einheitliches Deeskalationstraining für die Busfahrer:innen konzipiert, das im Rahmen der Weiterbildung nach Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz anrechenbar ist. Die sog. Modulschulung »Deeskalation und fit am Arbeitsplatz« dient zur Stärkung des Fahrpersonals im Umgang mit Konflikten, Aggressionen und Gewalt.

Des Weiteren wurde das Melden der Sicherheitslage über eine App zur Förderung einer stressfreien und energiesparenden Fahrweise (Eco-App) eingeführt. Darüber werden alle Busfahrer:innen zu körperlichen oder verbalen Übergriffen abgefragt, die sich während der Fahrt ereignet haben können. DB Regio Bus erhält so punktgenaue Informationen zum Übergriffsgeschehen, um zielgerichteter Ableitungen zum Schutz der Mitarbeitenden treffen zu können.

Zum Schutz der Mitarbeitenden von Regio Schiene vor Übergriffen wurde das Deeskalationsprogramm für die Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr in 2022 inhaltlich und methodisch weiterentwickelt. An den neuen Fortbildungsmodulen nahmen im Berichtsjahr bereits über 2.347 Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr teil. Zusätzlich wurde ein spezielles Deeskalationsprogramm für junge Auszubildende als Triebfahrzeugführer:in bei DB Regio entwickelt und in der Zielgruppe mit über 50 Teilnehmenden erfolgreich pilotiert.

Auch die Digitalisierung im Bereich der Fahrpersonale Regio Schiene wurde 2022 weitergeführt und in diesem Zusammenhang eine neue Tablet-Generation für mehr als 20.000 Mitarbeitende beschafft und verteilt. Im Bereich der Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr wurde zudem das langjährig etablierte Mobile Terminal (MTx) als mobiles Kontroll- und Verkaufsgeschäft für Tickets an Bord komplett neu entwickelt und unter dem Verfahrensnamen MOSAIK (Mobile Strategie im Nahverkehr) bereits bei über 1.200 Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr produktiv in Betrieb genommen.

Das Thema Diversity stand auch 2022 im Fokus. Mit Aktionen, Formaten und Statements wie der Kampagne »Du hast das Wort« hat sich die DB Regio AG gegen soziale Diskriminierung jeglicher Art sowie für Vielfalt und Diversität positioniert. Besonders zu erwähnen ist der Pride-Bus, der gezielt im ganzen Bundesgebiet im Rahmen der Diversity-Woche eingesetzt wurde. Auch die bestehenden Entwicklungsprogramme für Frauen »FastTrack@Regio« konnten mit positiver Resonanz evaluiert und gewonnene Erkenntnisse für eine weitere Staffel genutzt werden. Ziel des Programms ist es, mehr Frauen für Führung zu begeistern und auf mögliche Führungsvakanzen vorzubereiten.

Ein weiterer Schwerpunkt 2022 wurde auf die Themen Umwelt und Nachhaltigkeit gesetzt. Nachwuchskräfte bekamen erstmals die Möglichkeit, sich an einem Umweltprojekt

zu beteiligen und Ideen zu gestalten. Die Konzernidee eines Traineeprogramms Nachhaltigkeit wurde aufgegriffen und in diesem Kontext angeboten bzw. ausgeschrieben.

Ökologie

SPEZIFISCHER ENDENERGIEVERBRAUCH

Im Berichtsjahr lag der, auf die Verkehrsleistung (in Personenkilometern [Pkm]) normierte, spezifische Endenergieverbrauch auf der Schiene 23,8% niedriger als im Referenzjahr 2006 (im Vorjahr: +26,3% im Vergleich zu 2006). Treiber dieser Verbesserung waren die wieder stark gestiegenen Reisendenzahlen. Zum anderen konnte die Energieeffizienz der Zugfahrt mit weiteren Maßnahmen verbessert werden. In 21 Dieselnetzen wird mittlerweile die Software Regioenergiesparsystem (RESY) genutzt. Insgesamt sind inzwischen 831 Dieseltriebzüge und -lokomotiven der Flotte von DB Regio mit der Software ausgestattet. Gemessen gegenüber 2019, vor der Einführung von RESY, konnten 2022 insgesamt 3 Mio. l Diesel und über 8.000 t CO₂ eingespart werden.

Im Busverkehr lag der spezifische Endenergieverbrauch bezogen auf Buskilometer (Buskm) im Vergleich zu 2006 bei -0,4% (im Vorjahr: -2,5% im Vergleich zu 2006). Verglichen mit 2021 hat sich der Verbrauch jedoch erhöht.

NACHHALTIGKEIT

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

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

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

Für das Geschäftsfeld DB Regio bedeutet dies bspw. den verstärkten Einsatz von elektrisch betriebenen Zügen und alternativen Antrieben, wie Wasserstoff in neuen Ausschreibungen, sowie die Nutzung von Ökostrom und alternativen Biokraftstoffen für den Betrieb der Verkehre. Im Dezember 2022 startete das Geschäftsfeld DB Regio u. a. die Instandhaltung und den Betrieb der zukünftig weltweit größten Flotte wasserstoffbetriebener Züge im Teilnetz Taunus. Mit der Unterstützung der Aufgabenträger konnte DB Regio zusätzlich den Anteil erneuerbarer Energien weiter steigern. Seit dem Berichtsjahr betreibt DB Regio den gesamten Regionalverkehr in Baden-Württemberg (mit Ausnahme des S-Bahn-Verkehrs) und in Schleswig-Holstein mit Ökostrom. Im Netz Aulendorfer Kreuz und Donau-Ostalb betankt die DB Regio AG seit September 2022 ihre Flotte mit HVO-(Hydrotreated-Vegetable-Oil-)Biokraftstoff, der rund 90% CO₂-Einsparung gegenüber dem Einsatz von Dieselkraftstoff ermöglicht.

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

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

STRATEGIE

Mit der Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns wurde ein größerer Rahmen geschaffen, der deutlich macht, wofür der DB-Konzern steht und welche Richtung verfolgt wird. Zudem werden zentrale verkehrs- und klimapolitische Ziele der Bundesregierung in Angriff genommen.

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

Ziel der Strategie Starke Schiene ist es, den DB-Konzern robuster, schlagkräftiger und moderner zu machen. Für jedes der drei Ausbaufelder wurden fünf zentrale Themen definiert. Hinzu kommt das Thema Umwelt und 100% Grünstrom. Dies sind die sog. Ausbausteine. Zentrales Kriterium für die Auswahl der Ausbausteine ist ihre geschäftsfeldübergreifende

Bedeutung für das DB-Konzernziel der Starken Schiene. In Summe ergeben sich daraus 16 für den DB-Konzern relevante Ausbausteine. Sie werden im Rahmen der Strategie noch durch geschäftsfeldspezifische Ausbausteine ergänzt.

Die zentralen Ziele der Starken Schiene sind:

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

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

DB Regio orientiert sich an der Strategie der Starken Schiene und übersetzt diese auf den Nahverkehr. DB Regio versteht den Nahverkehr verkehrsträgerübergreifend und bringt Schienenpersonennahverkehr, Bus, On-Demand-, Sharing- und Pooling-Angebote sowie zukünftig auch Plattformlösungen zusammen. Die Ausweitung des Schienenverkehrs und damit des öffentlichen Personennahverkehrs ist ein Beitrag zur klimafreundlichen Verkehrswende. Unter dem Motto »Urbane und regionale Mobilität« haben die neun strategischen Ausbausteine weiterhin Gültigkeit:

- **1. Ausbau Flotte und Werke:** Moderne Fahrzeuge und die zunehmende Nutzung der Möglichkeiten von Digitalisierung und Automatisierung in Betrieb und Instandhaltung tragen zu einer nachhaltigen Qualitätsverbesserung

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

- Insgesamt sind im Berichtsjahr 148 neue Fahrzeuge zugelassen (davon 57 über ein Mietmodell eingesetzt).
- Zudem wurden 360 Fahrzeuge umgebaut und modernisiert.

Zu den Maßnahmen der Modernisierung unserer Fahrzeugflotte gehören u. a. die Umgestaltung des Interieurs oder der Einbau von Fahrgastinformationssystemen. Der Schwerpunkt lag, mit rund 83% aller im Berichtsjahr im Geschäftsfeld DB Regio umgebauten Fahrzeuge, auf der Modernisierung der S-Bahn-Flotte in Berlin und München sowie der Fahrzeuge für den Verkehrsvertrag Elbe-Spree.

Unter den Neufahrzeugen, die im Berichtsjahr zugelassen sind, befinden sich u. a. 46 Triebzüge des Konsortiums Siemens/Stadler für die S-Bahn Berlin sowie 43 Triebzüge des Fahrzeugherstellers Alstom für die S-Bahn Stuttgart.

Zudem erfolgte durch die Sparte Regio Schiene u. a. beim Fahrzeughersteller Stadler die Bestellung von 19 Triebzügen für das Netz MoselLux sowie beim Fahrzeughersteller Alstom die Bestellung von 29 Triebzügen für das Netz Kinzigtal. Alle Fahrzeuge, die im Jahr 2022 durch neu abgeschlossene Beschaffungsverträge bestellt wurden, sollen in dem Zeitraum von 2024 bis 2026 ausgeliefert werden.

- **2. 100.000 Mitarbeitende:** Für einen robusten Betrieb ist ausreichendes und qualifiziertes Personal von erfolgskritischer Bedeutung. Gerade vor dem Hintergrund der Altersstruktur des Betriebspersonals und eines insgesamt angespannten Arbeitsmarktes bei Fachkräften verstärkt DB Regio seine Anstrengungen zur zielgruppenspezifischen Rekrutierung und Ausbildung sowie zur Mitarbeitendenbindung. Gleichzeitig werden neue Lösungsansätze, bspw. durch Crossborder-Recruiting und die Nutzung moderner Qualifizierungskonzepte, sowie flexible Arbeitsbedingungen verfolgt.
- **3. Dienstleister für die Branche:** Im Schienenpersonennahverkehrsmarkt bilden sich, auch getrieben durch veränderte Ausschreibungsmodelle, neue Rollen rund um die Themen Fahrzeugflotte und Instandhaltung. Das Geschäftsfeld DB Regio als integrierter Anbieter bietet bereits heute leistungsstarke Angebote auf allen Stufen der Wertschöpfungskette des Schienenpersonennahverkehrs. Zukünftig werden wir diese Leistungen noch stärker auch am Drittmarkt positionieren und für Aufgabenträger und andere Verkehrsunternehmen verfügbar machen.

Laufende Instandhaltungsverträge mit der Hessischen Landesbahn, National Express, vlexx und Alstom wurden dabei 2022 erfolgreich fortgeführt.

- **4. Stabile Prozesse:** Gerade in einem schwierigen Marktumfeld kommt einer stabilen und vertragsgerechten Verkehrsleistungserbringung hohe Bedeutung zu. Hierfür wird kontinuierlich an der Weiterentwicklung der betrieblichen Prozesse zur Steigerung von Qualität und Steuerungsfähigkeit gearbeitet. Zur Erhöhung von Betriebsqualität und Fahrzeugverfügbarkeit implementieren wir daher im Rahmen des Ausbausteins »Stabile Prozesse« das DB-Exzellenzsystem. Damit schaffen wir die Basis für Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie letztendlich mehr Kundenzufriedenheit. Industrialisierung, Automatisierung, Digitalisierung, Plattformlösungen und intelligent verknüpfte Daten in hoher Qualität und Verfügbarkeit dienen dabei als wesentliche Hebel.
- **5. Neue Mobilitätsformen:** Gemeinsam mit Partnern im DB-Konzern werden verkehrsmittelübergreifende Mobilitätslösungen aufgebaut und im Markt positioniert. Das Geschäftsfeld DB Regio bringt hierbei, neben fachlicher Expertise, seine regionale Verankerung und den Zugang zu Aufgabenträgern und Fahrgästen ein. Damit wird das Bestandssystem Schienenpersonennahverkehr/öffentlicher Personennahverkehr anknüpfungsfähig gemacht für eine intelligente Ergänzung mit zusätzlichen Mobilitätsmodi. Für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr heißt dies v. a., bestehende Linien mit alternativen Bedienungsformen wie On-Demand-Verkehren zu ergänzen und CO₂-neutrale Antriebsarten zu implementieren.
- **6. Digitale Plattformen:** Auf Basis digitaler Plattformen entwickelt sich die DB Regio AG auch unter Federführung der in Mobimeo gebündelten Aktivitäten zum Integrationspartner für weitere DB-Gesellschaften und externe Dritte und bringt sich u. a. mit dem Streckenagenten, dem Zug-Portal und der Wohin du Willst-App (WDW) sowie der Weiterentwicklung dieser Plattformen aktiv ein.
- **7. Zukunftsfähiges und stabiles Busangebot:** Städte, Umland und ländlicher Raum bringen unterschiedliche Mobilitätsanforderungen mit sich und machen eine enge Verzahnung und Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsträgern erforderlich.

Eine wesentliche Rolle für eine verbesserte Alltagsmobilität der Menschen in Deutschland spielt das Busgeschäft, in dem DB Regio Bus die Anbindung und damit Attraktivität von Regionen durch vernetzte Mobilitätsangebote, moderne Fahrzeuge und nachhaltige Antriebstechnologien verbessern kann. Zur umfassenden Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und zur Nutzung attraktiver Marktchancen in einem sich verändernden

Marktumfeld wurde dazu die Strategie Starker Bus formuliert. Sehr gut regional aufgestellt, steht der Bus mehr als jedes andere Verkehrsmittel in Deutschland für eine Basismobilität in der Region, aber auch in der Verknüpfung der Fläche mit den Metropolen. Eine besondere Rolle spielt der Busverkehr v. a. im Hinblick auf integrierte »Erste/Letzte Meile«-Konzepte und Schienenersatzverkehre im Zusammenspiel mit dem Rückgrat der Starken Schiene. DB Regio Bus verfügt zusammen mit den Partnern ioki GmbH und GHT Mobility GmbH (CleverShuttle) über alle notwendigen Kernbausteine, um diese Herausforderungen schnell und flächendeckend bewältigen und über eine integrierte Mobilitätswende einen aktiven Beitrag zur Verkehrswende leisten zu können. Zur optimalen Nutzung dieser Chancen werden die einzelnen Einheiten ab dem nächsten Jahr enger zusammengeführt und im Ressort Regio Straße vereint.

- **8. Innovationstreiber:** Nach Überwindung der Coronapandemie geht das Geschäftsfeld DB Regio von einer weiterhin dynamisch wachsenden Nachfrage nach zeitgemäßen Mobilitätsangeboten aus. Bereits heute ist das Geschäftsfeld DB Regio führender Anbieter von urbaner und regionaler Mobilität in Deutschland. Diese Position soll verteidigt und mit kundenzentrierten Innovationen in Zusammenarbeit mit der Branche weiter gestärkt werden. Ziel ist es, die Position als der Innovationstreiber der Zukunftsbranche öffentlicher Personennahverkehr/Schienenpersonennahverkehr weiter auszubauen. Insbesondere mit dem IdeenzugCity, aber auch mit der Veranstaltung regiosignale und dem regiosignale-Blog füllt das Geschäftsfeld DB Regio diese Rolle bereits heute aus.
- **9. Grüner:** Die Verkehrsverlagerung auf die energieeffiziente Schiene ist ein wesentliches Element für die Erreichung der Klimaziele des Bundes. Im Zuge des vom DB-Konzernvorstand beschlossenen Ziels »Klimaneutralität bis 2040« sollen bei DB Regio bis zum Jahr 2038 u. a. 100% des Bahnstroms aus erneuerbaren Energien erzeugt und die Energieinfrastruktur soll ausgebaut werden.

Die Etablierung alternativer Antriebe und der Einsatz alternativer Kraftstoffe bieten zukünftig noch weit größere Möglichkeiten zur Reduktion von CO₂-Emissionen. Zudem wird die Nutzung fossiler Kraftstoffe bestmöglich verringert, bspw. durch eine energieeffiziente Fahrweise unserer Fahrzeugführer:innen und den Einsatz von unterstützenden Assistenzsystemen. Wir betrachten unsere ökologische Verantwortung als ganzheitliche Aufgabe und bekennen uns daher auch zum Ressourcen-, Natur- und Lärmschutz.

WEITERE INFORMATIONEN

Hochleistungsnetz

Im Juni 2022 haben das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der DB-Konzern Pläne für ein neues Hochleistungsnetz zur nachhaltigen Erhöhung von Qualität und Zuverlässigkeit der Infrastruktur vorgestellt. Das Hochleistungsnetz wird die am höchsten belasteten Schienenverbindungen in Deutschland umfassen. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung wird die Länge Ende des Jahrzehnts über 9.000 km umfassen.

Ein Instrument zur Transformation in das Hochleistungsnetz sind sog. Generalsanierungen, bei denen alle überalterten und störanfälligen Anlagen ersetzt und verbessert werden. Für die Generalsanierung der hochbelasteten Korridore gelten drei entscheidende und neue Elemente:

- Bündelung aller künftigen anstehenden Baumaßnahmen über Gewerke hinweg,
- Erhöhung der (Rest-)Leistungsfähigkeit und
- garantierte Baufreiheit für mindestens fünf Jahre.

Die Erfahrungen mit der Generalsanierung mit stärkerer Bündelung, verbesserten Ausstattungsstandards und kleinen und mittleren Maßnahmen zur schnellen Kapazitätserweiterung sollen, wo immer möglich und sinnvoll, auch auf das übrige Schienennetz übertragen werden.

Die Generalsanierung des ersten Schienekorridors wird 2024 mit der Riedbahn (Strecke Mannheim—Frankfurt) starten. Für 2025 wurden die Abschnitte Emmerich—Oberhausen sowie Hamburg—Berlin ausgewählt. Die Auswahl der weiteren Sanierungen in den Jahren 2026ff. und die konkrete Umsetzung sollen in enger Abstimmung mit dem Schienensektor und der Wirtschaft erfolgen. Durch die Generalsanierungen werden sich die Zuverlässigkeit und (Rest-)Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sukzessive erhöhen und die Pünktlichkeit verbessern.

Um die Betriebslage bis zum Start der Generalsanierung bereits unmittelbar zu stabilisieren und zu verbessern, hat der DB-Konzern das jährliche präventive Instandhaltungsbudget um einen deutlichen dreistelligen Millionenbetrag deutlich erhöht. Die benötigten Sperrungen werden vermehrt in vorher getaktete Sperrzeiten integriert, um damit unterjährige Umplanungen und Störungen zu reduzieren. Mit einer frühen und umfassenden Kommunikation sorgt der DB-Konzern für mehr Planbarkeit bei den Aufgabenträgern, den Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Kund:innen.

Zugunglück bei Garmisch-Partenkirchen

Am 3. Juni 2022 kam es zu einem tragischen Zugunfall in Burgrain bei Garmisch-Partenkirchen, bei dem fünf Menschen starben und mehrere Menschen verletzt wurden. Der DB-Konzern ist tief betroffen von dem Unglück; unsere Gedanken gelten den Verstorbenen und Verletzten sowie deren Angehörigen und Freund:innen. Der DB-Konzern unterstützt die ermittelnden Behörden vollumfänglich bei den Untersuchungen der Unfallursache.

Inspektion und Austausch von Betonschwellen

Von Juli bis Ende August 2022 hatten Expert:innen des DB-Konzerns innerhalb weniger Wochen vorsorglich bundesweit rund 200.000 Schwellen eines bestimmten Bautyps und Herstellers überprüft. Ende August 2022 wurden die Inspektionen beendet. Die Arbeiten erfolgten vorsorglich, da im Zusammenhang mit dem Unfall bei Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022 auch Schwellen eines bestimmten Bautyps von den ermittelnden Behörden geprüft werden. Überall dort, wo die Expert:innen Auffälligkeiten entdeckten, hat der DB-Konzern umgehend reagiert: Züge fahren langsamer über die betroffenen Schwellen. Vereinzelt mussten auch Streckenabschnitte gesperrt werden. Die Erneuerung der als schadhaft identifizierten Schwellen kommt wie geplant voran – der DB-Konzern hat bis Ende 2022 über 80 % der daraus folgenden Einschränkungen behoben.

Die Ergebnisse der durch den DB-Konzern dahin gehend eingeleiteten materialtechnischen Untersuchungen und technischen Gutachten unabhängiger Prüfinstitute legen nahe, dass ein Herstellungsfehler vorliegen könnte: Die Schwellen weisen teilweise Unregelmäßigkeiten in der Materialbeschaffenheit auf. Weitere Detailuntersuchungen zeigen zudem, dass eine bestimmte Gesteinsart, die zur Produktion der Betonschwellen genutzt wurde, mitursächlich für die Schäden sein könnte. Aufgrund dieser neu gewonnenen Erkenntnisse untersucht der DB-Konzern derzeit bundesweit weitere rund 130.000 Betonschwellen weiterer Hersteller mit der gleichen Gesteinsart.

Der DB-Konzern ersetzt allen betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen den tatsächlich eingetretenen Schaden, der diesen im Zusammenhang mit den Schwelleninspektionen und den daraus resultierenden Maßnahmen entsteht.


Ausbau der Aktivitäten im Fahrgastmarkt

2022 hat die DB Regio AG zahlreiche Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs ergriffen. Fokusthemen waren dabei die Umsetzung des 9-Euro-Tickets, die Verbesserung der Reisendeninformationen und die Pilotierung der Echtzeit-Auslastungsinformation.


Der Deutschlandtarif der Deutschlandtarifverbund GmbH (DTVG) startete am 1. Januar 2022 planmäßig. Infolge der Einführung des Deutschlandtarifs wurde der bis dato zur Anwendung kommende Schienenpersonennahverkehrstarif der DB AG abgelöst. Seitdem berät die DB Regio AG die DTVG im Rahmen eines Tarifdienstleistungsvertrags zur Ausgestaltung des Deutschlandtarifs.

Mit dem 9-Euro-Ticket wurde innerhalb des Deutschlandtarifs sowie in den Verbundtarifen auf politischen Wunsch innerhalb kürzester Zeit erstmals ein bundesweit gültiges Nahverkehrsangebot umgesetzt. Über die Vertriebskanäle von DB Vertrieb wurden im Aktionszeitraum vom 1. Juni bis zum 31. August 2022 rund 26 Millionen 9-Euro-Tickets verkauft. Im Anschluss des 9-Euro-Tickets arbeitet die DB Regio AG zusammen mit der Branche an der Umsetzung des für einen Start im Mai 2023 geplanten Deutschland-Tickets.

Im Frühjahr 2022 hat DB Regio im Vorlauf auf das 9-Euro-Ticket mit einer Fortsetzung der Kampagne »Urlaub in Deutschland« gemeinsam mit DB Fernverkehr die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs für Freizeitaktivitäten in den Vordergrund gestellt. Mit der bundesweiten Kampagne »Gekommen, um zu bleiben« hat DB Regio im Anschluss an den Aktionszeitraum des 9-Euro-Tickets mit einem Rückblick auf positive Erlebnisse während des 9-Euro-Ticket-Sommers zur Weiternutzung des öffentlichen Personennahverkehrs animiert. Überdies wurde die Attraktivität des Job-Tickets als günstiger Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr zielgruppenspezifisch für Arbeitnehmende beworben.

Auf bahn.de  und im DB Navigator beantwortet der virtuelle, auf künstlicher Intelligenz basierende Assistent DB Smile Fahrgastfragen zu Produkten und Services rund um Bahnfahrten. Im März 2022 erfolgte die Einbindung der Kundendialog-Mitarbeitenden als Live-Chat-Agent:innen. Die Live-Chat-Funktion ermöglicht eine persönliche Kontaktaufnahme und Beratung bei Anliegen im Zeitraum von 7 bis 20 Uhr täglich. Der virtuelle Assistent ist rund um die Uhr erreichbar.

Die App DB Streckenagent wurde 2022 neu aufgelegt und mit weiteren Angeboten ergänzt. Die User erhalten Echtzeitinformationen über Verspätungen und Alternativrouten per Push-Meldungen. In einem weiteren Digitalkanal bietet das Geschäftsfeld DB Regio mit dem Zugportal eine Plattform für


Informations- und Serviceangebote an. Die Anzahl der Content-Partner lag 2022 bereits bei über 50. In mittlerweile 31 Netzen ist das Zugportal lokal in den Zügen der Sparte Regio Schiene verfügbar und versorgt die Fahrgäste mit relevanten Informationen zur aktuellen Fahrt. Weiterhin ist es ortsunabhängig online unter zugportal.de  erreichbar.

Seit Dezember 2022 stehen Regio-Fahrgästen erstmalig auf Pilotstrecken der S-Bahnen Hamburg und Stuttgart Auslastungsinformationen in Echtzeit zur Verfügung. Weitere Verkehre der S-Bahnen Berlin und Rhein-Main sowie die Netze Elbe-Spree/Lausitz und das E-Netz Ost folgen. Ziel ist es, Transparenz über das Reisendenaufkommen zu schaffen, die Betriebsqualität zu verbessern und Kapazitätsreserven zu heben. DB Regio stimmt sich in der ÖPNV-Brancheninitiative Auslastungsinformation (BRAIN) eng mit der Branche ab, um die Auslastungsinformation bundesweit zu harmonisieren.

Im September 2022 hat DB Regio den IdeenzugCity mit neuen Konzepten zur Fahrradmitnahme sowie Hygienemodulen auf der Fachmesse Innotrans präsentiert. Das Ideenzug-Zelt hatte fast 39.000 Besucher:innen. Rund 1.200 Innotrans-Gäste nahmen an geführten Vorstellungen der 1:1-Zugmodelle teil.

DB Regio organisierte den Branchenkongress RegioSignale, der im Oktober 2022 stattfand und an dem hochrangige Branchenvertreter:innen aus Politik, Aufgabenträgerorganisationen, Verkehrsunternehmen und Verbänden vor Ort teilnahmen. Ebenso gab es digital Teilnehmende. Der Fokus lag auf der Gestaltung des Deutschland-Tickets, auf kurzfristigen Verbesserungen im Kontext verstärkter Bautätigkeit, auf neuen straßengebundenen Angebotskonzepten und auf einer Realisierung der Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Personennahverkehr.

Bei der Ausstattung von Nahverkehrszügen mit WLAN verzeichnete das Geschäftsfeld DB Regio weitere Fortschritte. Bei Neuvergaben gehören WLAN-Systeme zum Standard. Auch in Bestandsverkehren wurden in Kooperation mit den Aufgabenträgerorganisationen inzwischen insgesamt 52 Netze mit WLAN ausgestattet. Somit waren – bezogen auf die Gesamtverkehrsleistung der Sparte Regio Schiene – im Dezember 2022 45% der Netze mit WLAN ausgestattet.

Moderne digitale Vertriebslösungen im Produktportfolio für Vielfahrer:innen und Pendler:innen wurden im Berichtsjahr weiter vorangetrieben. Auf bahn.de  und im DB Navigator können unsere Kund:innen neben dem Bartarif in 48 Verbänden auch Zeitkarten in 26 Verbänden erwerben. In sechs Verbänden können zudem Abonnements gebucht werden.

Vergaben im Schienenpersonennahverkehr

Das neu ausgeschriebene Vergabevolumen im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland ist gegenüber den Vorjahren weiter gestiegen. 2022 wurden von den Aufgabenträgern 23 Vergabeverfahren mit einer jährlichen Betriebsleistung von bis zu 115 Mio. Trassenkilometern (Trkm) veröffentlicht. Darunter waren u. a. die S-Bahn Köln Stufe 1, die Folgeverträge S-Bahn Rhein-Ruhr und der RRX-Vorlaufbetrieb Teilnetz 1 in Nordrhein-Westfalen, das Netz 35 Stuttgart–Bodensee sowie das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz (MDSB 2025 plus und MDSB 2025 BEMU) in Sachsen und Sachsen-Anhalt. 2022 wurden Vergabeentscheidungen von Schienenpersonennahverkehrsleistungen mit einer jährlichen Betriebsleistung von 59 Mio. Trkm getroffen (im Vorjahr: 141 Mio. Trkm).

Die Sparte Regio Schiene konnte sich von dem im Berichtsjahr entschiedenen jährlichen Leistungsvolumen 30 Mio. Trkm vertraglich sichern, was einer Vergabequote von 51 % entspricht (im Vorjahr: 51 %).

Die Vergabeentscheidungen für das über die Laufzeit kontrahierte und damit abgesicherte Auftragsvolumen umfassten im Berichtsjahr insgesamt rund 715 Mio. Trkm (im Vorjahr: rund 1.278 Mio. Trkm), wovon die Sparte Regio Schiene 56 % (im Vorjahr: 50 %) für sich entschieden hat. Die Sparte Regio Schiene hat ihre Bestandsverkehre zu 98 % verteidigt.

VERGABEN AN DIE SPARTE REGIO SCHIENE 2022

NETZ / Strecke	Mio. Trkm p. a. ¹⁾	Betriebsstart (geplant)	Laufzeitende	Bisheriger Betreiber
Netz 18 Ermstal- und Ammertalbahn	1,5	Dez. 2022	Dez. 2035	DB Regio AG
2026-Kinzigtal	3,3	Dez. 2025	Dez. 2040	DB Regio AG
Teilnetz Warnow II	3,4	Dez. 2024/ 2026	Dez. 2039	DB Regio AG
2023-Teilnetz Taunus	1,8	Dez. 2022	Dez. 2034	HLB
Niederrhein-Münsterland-Netz, Teilnetz 2	4,0	Dez. 2025	Dez. 2040	DB Regio AG, NWB
Mosellux	3,6	Dez. 2024	Dez. 2039	DB Regio AG, Transdev
Netz Nord-Süd (NOS2)	11,6	Dez. 2026	Dez. 2038	DB Regio AG
Netz Berlin–Stettin (NBS)	1,3	Dez. 2026	Dez. 2038	DB Regio AG
Insgesamt	30,5			

¹⁾ Gerundeter Wert.

VERGABEN AN ANDERE EISENBAHN-VERKEHRUNTERNEHMEN 2022

NETZ / Strecke	Mio. Trkm p. a. ¹⁾	Betriebsstart (geplant)	Laufzeitende
Lößnitzgrund-, Weißeritztal- und Fichtelbergbahn	0,2	Jan. 2023	Dez. 2037
Netz 19 (Konstanz–) Singen–Schaffhausen	0,5	Dez. 2022	Dez. 2027
Expresslinie (Gera–) Zeulenroda–Hof	0,4	Jun. 2022	Dez. 2024
RegioTram Nordhessen	2,4	Dez. 2023	Dez. 2033
Netz 7a Los 1 Stadtbahn Karlsruhe	10,8	Dez. 2022	Dez. 2037
RB 38 Gotteszell–Viechtach	0,3	Sep. 2022	Dez. 2023
Expressverkehr Ostbayern Übergang Los 2	1,9	Dez. 2023	Dez. 2026
Linie S7 (Nordrhein-Westfalen)	1,4	Dez. 2023	Dez. 2028
RE 47 (Nordrhein-Westfalen)	0,5	Dez. 2022	Dez. 2028
ETCS-Ersatzflotte Stufe 1	0,8	Jun. 2022	Dez. 2025
Klostermansfeld–Wippra (Wipperliese)	0,02	Jan. 2023	Dez. 2028
2026-Rheingau-Express	0,9	Dez. 2025	Dez. 2038
Linie RB 27 (Heidekrautbahn)	1,0	Dez. 2024	Dez. 2034
Ostthüringennetz	4,6	Dez. 2024	Dez. 2036
Heidekrautbahn	0,8	Dez. 2022	Dez. 2024
2026-Main-Lahn-Sieg	2,4	Dez. 2025	Dez. 2038
Insgesamt	28,9		

¹⁾ Gerundeter Wert.

Vergaben im Straßenpersonennahverkehr

Das neu ausgeschriebene Vergabevolumen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr in Deutschland war geringer als in den Vorjahren. Von den Auftraggebern wurden 148 Vergabeverfahren mit einer jährlichen Betriebsleistung von 91 Mio. Nutzkilometern (Nkm) vergeben. Darunter waren u. a. Ostholstein Nord und Görlitz.

Die Sparte Regio Bus konnte sich von dem im Berichtsjahr entschiedenen jährlichen Leistungsvolumen 41 Mio. Nkm vertraglich sichern, das entspricht einer Gewinnquote bezogen auf alle Ausschreibungen von 45 % und einer Erfolgsquote bezogen auf die Ausschreibungen, an denen teilgenommen wurde, von 53 %. Die Sparte Regio Bus hat 77 % ihrer neu vergebenen Bestandsverkehre verteidigt und 31 % der vorher von Wettbewerbern erbrachten Leistungen gewonnen.

NACHTRAGSBERICHT

Einführung des Deutschland-Tickets zum 1. Mai 2023

Der Start des Deutschland-Tickets, das zu einem Einführungspreis von 49 € pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement angeboten werden soll, ist einen weiteren Schritt vorangekommen. Das Bundeskabinett brachte Anfang Februar 2023 mit der Neunten Änderung des Regionalisierungsgesetzes

einen Gesetzentwurf auf den Weg, der u. a. die finanzielle Beteiligung des Bundes regelt. Der Gesetzentwurf muss von Bundestag und Bundesrat beschlossen werden. Auch die Europäische Kommission muss dem Vorhaben zustimmen.

Das bundesweit im öffentlichen Personennahverkehr gültige Deutschland-Ticket soll am 1. Mai 2023 starten und ab dem 3. April 2023 zum Verkauf stehen. Wie zwischen Bund und Ländern vereinbart, stellt die Bundesregierung den Ländern 1,5 Mrd. € jeweils für die Jahre 2023 bis 2025 zusätzlich zur Verfügung. Die Länder zahlen die andere Hälfte der Kosten. Etwaige Mehrkosten, die den Unternehmen im Einführungsjahr durch Mindereinnahmen entstehen, werden Bund und Länder je zur Hälfte ausgleichen. Nach einer Auswertung soll es 2025 ein erneutes Gesetzgebungsverfahren zur weiteren Finanzierung des Tickets geben.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

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

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

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Risiken für die DB Regio AG liegen aktuell v. a. in den folgenden Bereichen:

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

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

- **Digitalisierung:** Die zunehmende Digitalisierung führt dazu, dass das Ausmaß der Abhängigkeit von rund um die Uhr verfügbarer und sicherer IT zunimmt. Daraus resultieren IT-, Telekommunikations- und Cyberrisiken, wie die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen, die zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen kann, oder der unautorisierte Zugang Dritter zu Kundendaten.

Dem begegnet der DB-Konzern u. a. durch ein vorausblickendes Informationssicherheitsmanagement, das für die notwendige Absicherung der informationsgestützten Geschäftsprozesse sorgt. Ein hierfür wesentliches Instrument ist das Risikomanagement für Informationen, IT-Anwendungen und IT-Infrastrukturen/-Services. Die relevanten Risiken werden identifiziert, analysiert, bewertet und reduziert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie ggf. an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Das Informationssicherheitsmanagement des DB-Konzerns folgt internationalen Standards gem. ISO 27001/27002:2013 sowie dem NIST Cyber Security Framework.

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

Im Regional- und Stadtverkehr gibt es einen intensiven intramodalen Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Um uns in diesem Marktumfeld behaupten zu können, optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen, um attraktive Angebote zu wirtschaftlichen Konditionen abgeben zu können.

- **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung:** Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Eintrübungen u. a. auch infolge von Konflikten oder Epidemien können sich negativ auf unser Geschäft auswirken. Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Regio AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich die Zahl der Erwerbstätigen und das verfügbare Einkommen) von Bedeutung.
- **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl komplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.
- **Besondere Ereignisse:** Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Pandemien, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns nur bedingt beeinflusst werden.
- **Regulierungsrisiken:** Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind u. a. die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.
- Zusätzlich existieren für die DB Regio AG die folgenden Risiken:
 - **Personalrisiken**, u. a. durch höhere Tarifabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten, sowie eine unzureichende Personaldeckung v. a.

infolge eines hohen Personalbedarfs in einem Umfeld mit vorherrschendem Fachkräftemangel. In 2023 anstehende Tarifverhandlungen bergen Risiken im Zusammenhang mit Arbeitskämpfmaßnahmen und außerplanmäßigen Tarifsteigerungen.

- **Beschaffungs-/Energiemarktrisiken** aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen.
- **Klimabedingte Risiken** im Zusammenhang mit Extremwetterereignissen, die sich aus dem Klimawandel ergeben.
- **Übrige Risiken**, z. B. rechtliche Risiken (u. a. Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitigkeiten).

Umfassendes Risikomanagementsystem

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

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

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Per 31. Dezember 2022 lagen die Risikoschwerpunkte der DB Regio für die Entwicklung im Folgejahr in den Bereichen Beschaffungs- und Energiemarkt, Konjunktur, Markt und Wettbewerb sowie Produktion und Technik. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition, inflationsbedingt, im Wesentlichen durch den Bereich Beschaffungs- und Energiemarkt erhöht. Zusätzlich wird die Einführung des Deutschland-Tickets die Gesamtrisikoposition beeinflussen.

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

PROGNOSEBERICHT

Die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands wird 2023 weiterhin von den negativen Effekten des Ukraine-Kriegs beeinflusst. Infolge von Beeinträchtigungen der Lieferketten, Unsicherheiten bei der Energieversorgung und hohen Inflationsraten, die den privaten Konsum belasten, wird von einem leichten Rückgang der Wirtschaftsleistung ausgegangen. Stützend wirkt eine weitere Erholung von den coronabedingten Eintrübungen, insbesondere in der ersten Jahreshälfte. Veränderungen der Arbeitsformen (z. B. mehr Homeoffice) und die Substitution von Geschäftsreisen durch Online-Formate haben sich während der Corona-Pandemie in großem Umfang etabliert. Im Personenverkehr ist daher insgesamt noch nicht wieder von einer Rückkehr auf den Vorkrisen-Wachstumspfad auszugehen. Im Güterverkehr wird mit einem nur leichten Wachstum gerechnet.

Es wird davon ausgegangen, dass mittel- und langfristig die Treiber des Wachstums des öffentlichen Verkehrs weiter bestehen bleiben. Die klimapolitischen Ziele Europas und Deutschlands sind ohne eine Verkehrswende zugunsten des öffentlichen Verkehrs nicht erreichbar. Nachteile, die der straßengebundene Güter- und Personenverkehr mit sich bringen, werden nach Überwindung der schwierigen Umfeldbedingungen auf der politischen Agenda wieder stärker an Bedeutung gewinnen. Hierzu zählen neben der Belastung mit Schadstoffen v. a. ein hoher Flächenbedarf, den viele Städte dem Auto nicht mehr zugestehen wollen. Beleg für den politischen Gestaltungswillen zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs ist u. a. die Einführung des Deutschland-Tickets zum 1. Mai 2023 als Nachfolgeangebot für das 9-Euro-Ticket.

Darum setzt der DB-Konzern die zur Umsetzung der Wachstumsziele der Strategie Starke Schiene erforderlichen Investitionen auch 2023 fort. Dies gilt insbesondere im Bereich der Infrastruktur, wo sich Investitionen oftmals erst nach vielen Jahren durch schnellere und stabilere Verbindungen auszahlen.

Unsicherheiten bestehen aus der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie sowie dem weiteren Verlauf des Ukraine-Kriegs.

Konjunkturelle Aussichten

Das hohe Niveau bei Energie- und Einkaufspreisen wird das Wachstum der Wirtschaftsleistung in Deutschland bis weit in das Jahr 2023 hinein belasten, insbesondere in den energieintensiven Branchen. In Deutschland wirkt sich dies aufgrund

des hohen Anteils industrieller Fertigung stark aus. Es wird weiterhin sowohl von angebots- als auch nachfrageseitigen Disruptionen ausgegangen. Auf der Angebotsseite werden die hohen Kosten Unternehmen belasten und sie teilweise dazu zwingen, ihre Produktion einzuschränken. Nachfrageseitig wird die Kaufkraft privater Haushalte infolge niedrigerer Reallöhne sinken. Auch die Investitionen von Unternehmen werden aufgrund der hohen Unsicherheit und des Kostendrucks sinken. Eine spürbare Erholung der konjunkturellen Entwicklung wird frühestens für die zweite Jahreshälfte 2023 prognostiziert.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Für den Schienenpersonenverkehr ist 2023 mit einer spürbaren weiteren Erholung im Nah- und Fernverkehr zu rechnen. Der Fernverkehr dürfte dabei zudem von Zugewinnen aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr sowie einem ausgebauten Angebot profitieren.

Wir gehen davon aus, dass umweltfreundliche Verkehrsträger mit gezielten Maßnahmen zusätzlich gefördert werden. Unser Fokus liegt daher weiterhin auf dem Ausbau der Kapazitäten und somit auf der Verteidigung unserer starken Marktstellung sowie der Marktanteilssteigerung der Schiene im intermodalen Wettbewerb.

Durch die Erholung der Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr, das steigende Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung sowie die gestiegene Attraktivität von On-Demand- und »Letzte Meile«-Angeboten ist auch 2023 von einer steigenden Mobilitäts-App-Nutzung auszugehen. Zusätzliche Impulse sind durch die Einführung des Deutschland-Tickets zu erwarten. Digitale Angebote werden bei zukünftigen Ausschreibungen im Nahverkehr eine immer wichtigere Rolle einnehmen und die klassischen Verkehre auf Schiene und Straße ergänzen.

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr wird 2023 voraussichtlich wachsen, leidet im Nahverkehr aber weiter unter Substitutionseffekten durch Pkw und Fahrrad.

Die Nachfrage im Fernbusmarkt dürfte sich aufgrund eines weiterhin eingeschränkten Angebots und des starken Wettbewerbs durch den Schienenpersonenverkehr vergleichsweise schwächer entwickeln.

Beschaffungsmärkte bleiben 2023 voraussichtlich unter Druck

Als Basisszenario erwarten wir für 2023 weiterhin kaum physische Engpässe auf der Beschaffungsseite für den DB-Konzern. Allerdings bleibt abzuwarten, wie sich die weiterhin hohen Energiepreise (Gasmarkt) und die stark volatilen Rohstoffmärkte in der Produktion auf die Preise auswirken. Die Erzeugerpreise verharren aktuell auf einem deutlich höheren Level, bedingt durch Inflation und Rohstoffpreise. Prognosen sehen eine Stabilisierung der Märkte für 2023 auf einem deutlich höheren Niveau als vor dem starken Anstieg in 2021 voraus.

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

Für 2023 bleibt abzuwarten, ob sich der Nachfragerückgang bei den Erzeugern aufgrund der Inflation Ende 2022 weiter fortsetzt und welche Auswirkungen hieraus entstehen. Zu erwarten ist außerdem ein weiterhin bestehendes verknapptes Angebot bei Schlüsselprodukten, wie z. B. Chips und Rohstoffen (bspw. Eisenerz, Papier). Die Lage am Gasmarkt in Deutschland und Europa wird voraussichtlich angespannt bleiben. Aufgrund des Ukraine-Kriegs besteht das Risiko eines weiteren Anstiegs der Preise für Strom, Kohle und Rohöl nach wie vor. Ein Ende dieser Entwicklung ist derzeit nicht absehbar. Auf der Förderseite könnte es zu Ausfällen und damit einer weiteren Angebotsverknappung kommen.

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Eine zentrale Rahmenbedingung für den Güter- und Personenverkehr ist die weltwirtschaftliche Entwicklung. Für 2023 ist hier eine zunehmende Dynamik im Vergleich zum Vorjahr zu erwarten.

Zudem sind für 2023 weiterhin positive Veränderungen der Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland infolge der Fortführung sowie Intensivierung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung (wie z. B. des Deutschland-Tickets) zu erwarten.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Regio AG im Geschäftsjahr 2023

Durch die Einführung des Deutschland-Tickets ist eine weitere Belastung für die Pünktlichkeitsentwicklung zu erwarten. Die in 2022 aufgetretenen Qualitätseinschränkungen in Form von baubedingten Kapazitätsengpässen der Infrastruktur und personalbedingten Engpässen aufseiten von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen werden auch fortwirken. Aufgrund der durchgeführten und eingeleiteten Maßnahmen rechnen wir aber insgesamt mit einer leichten Pünktlichkeitsverbesserung im Vergleich zu 2022.

Für die Betriebsleistung erwarten wir eine leicht rückläufige Entwicklung, die maßgeblich von möglichen bau- und personalbedingten Reduzierungen des Fahrplans beeinflusst wird.

2023 erwarten wir leicht positive Auswirkungen auf die Umsatzentwicklung durch steigende Fahrgastzahlen und Dynamisierungseffekte. Kompensierende Effekte werden allerdings durch einen Rückgang der staatlichen Zuschüsse und höhere Faktorkosten erwartet. Das Deutschland-Ticket wird den Fahrgastanstieg zusätzlich begünstigen. Zusätzliche Umsätze hieraus sind nicht zu erwarten.

Insgesamt gehen wir im Betriebsergebnis von einer stabilen Entwicklung aus.

Die Geschäftsentwicklung der DB Regio AG wird voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2023 noch durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst werden.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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

JAHRESABSCHLUSS

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2022	2021
Umsatzerlöse	(15)	6.773	5.906
Bestandsveränderungen		0	1
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	8	5
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	505	511
Materialaufwand	(18)	- 4.513	- 4.243
Personalaufwand	(19)	- 1.518	- 1.446
Abschreibungen		- 502	- 511
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	- 579	- 573
Beteiligungsergebnis	(21)	- 263	- 152
Zinsergebnis	(22)	- 37	- 38
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-	0
Ergebnis nach Steuern		- 126	- 540
Erträge aus Verlustübernahme	(31)	126	540
Jahresergebnis		0	0

BILANZ

Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2022	2021
A. ANLAGEVERMÖGEN	(2)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		39	28
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		302	310
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		218	226
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		5	5
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		42	42
3. Fahrzeuge für Personenverkehr		4.167	4.222
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		37	35
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		31	31
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		407	89
	(2)	4.986	4.729
III. Finanzanlagen	(2)	466	466
		5.491	5.223
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	339	478
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	2.584	1.977
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		0	0
		2.923	2.455
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	1	1
		8.415	7.679

Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2022	2021
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	410	410
Kapitalrücklage	(7)	1.417	1.417
Gewinnrücklagen	(8)	11	11
		1.838	1.838
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	2.547	2.271
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	3.752	3.350
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	278	220
		8.415	7.679

KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2022	2021
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung [+] bzw. Verlustübernahme [-] und Ertragsteuern)		- 126	- 540
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		502	521
Zunahme / Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Aufzinsung)		- 6	- 2
Cashflow vor Steuern		370	- 21
Zunahme / Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung)		275	359
Zahlungsunwirksame Erträge aus der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ²⁾		- 143	- 53
Zunahme / Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind ³⁾		- 332	- 129
Zunahme / Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind ⁴⁾		579	- 35
Gewinn / Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		- 7	- 10
Zinsaufwendungen / Zinserträge		37	37
Zahlungsunwirksame Aufwendungen / Erträge im Beteiligungsergebnis		263	143
Sonstige Beteiligungserträge		0	0
Erträge aus außerordentlichen Posten		-	- 1
Erträge von außergewöhnlicher Größenordnung (Erträge aus der ÖPNV-Branchenlösung)		- 332	- 354
Einzahlungen im Zusammenhang mit Erträgen von außergewöhnlicher Größenordnung (Einzahlungen aus der ÖPNV-Branchenlösung)		475	407
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		1.185	343
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		- 17	- 13
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		14	18
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		- 478	- 302
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		0	0
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		0	- 50
Veränderung der Forderungen aus Cashpooling		- 865	- 141
Erhaltene Zinsen		2	0
Einzahlungen aus Gewinnabführungen / Erhaltene Dividenden		45	74
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen		- 188	- 252
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 1.487	- 666
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten		- 207	- 207
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen / Zuwendungen		3	1
Gezahlte Zinsen		- 34	- 35
Einzahlungen für Verlustübernahme durch das Mutterunternehmen		540	564
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		302	323
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		0	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		0	0
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(23)	0	0

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.

²⁾ Saldiert mit noch nicht ertragswirksamen Einzahlungen.

³⁾ Bereinigt um zahlungsunwirksamen Abgang von Vorräten (2022: 290 Mio. €).

⁴⁾ Bereinigt um zahlungsunwirksamen Abgang (2022: 290 Mio. €) sowie nicht zahlungswirksam werdenden Zugang (2022: 293 Mio. €) bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert		
	Vortrag per 01.01. 2022	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2022	Vortrag per 01.01. 2022	Abschreibungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2022	Stand per 31.12. 2022	Stand per 31.12. 2021
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE											
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	13	14	-	-	27	-2	-3	-	-5	22	11
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	3	8	-	-	11	-	-	-	-	11	3
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	20	1	0	0	21	-6	-3	0	-9	12	14
3. Geleistete Anzahlungen	3	2	0	0	5	-	-	-	-	5	3
	36	17	0	0	53	-8	-6	0	-14	39	28
SACHANLAGEN											
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken											
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	80	0	-	0	80	-1	-	0	-1	79	79
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	419	3	3	-2	423	-193	-14	2	-205	218	226
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	7	0	-	-	7	-2	0	0	-2	5	5
	506	3	3	-2	510	-196	-14	2	-208	302	310
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	95	2	2	0	99	-53	-4	0	-57	42	42
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	11.307	385	26	-103	11.615	-7.085	-462	99	-7.448	4.167	4.222
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	170	5	3	-1	177	-135	-6	1	-140	37	35
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	106	9	1	-6	110	-75	-10	6	-79	31	31
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau ¹⁾	89	356	-35	-3	407	-	-	-	-	407	89
	12.273	760	0	-115	12.918	-7.544	-496	108	-7.932	4.986	4.729
FINANZANLAGEN											
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	507	-	-	0	507	-42	-	-	-42	465	465
2. Beteiligungen	1	0	-	0	1	-	-	-	-	1	1
	508	0	-	0	508	-42	-	-	-42	466	466
Anlagevermögen insgesamt	12.817	777	-	-115	13.479	-7.594	-502	108	-7.988	5.491	5.223

¹⁾ Die Zugänge des Postens Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau betreffen i. H. v. 293 Mio. € Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos, die seit dem Berichtsjahr in der Bilanz ausgewiesen werden.

ANHANG

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

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

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

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

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

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software im Einzelwert bis 2.000 €, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) einheitlich das Wahlrecht gem. §248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Die Bewertung erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen. Im Berichtsjahr wurde bei der DB Regio AG selbst erstellte Software aktiviert. In Höhe des aktivierten Betrags (22 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 11 Mio. €) ist gem. §268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Allerdings stehen den zur Abführung gesperrten Beträgen ausreichend freie Rücklagen gegenüber.

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden ggf. vorgenommen.

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen, soweit diese durch die Fertigung veranlasst sind. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt. Bei selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen werden die Kosten für die Entwicklungsphase aktiviert. Unter Entwicklung ist hierbei die Anwendung von Forschungsergebnissen oder von anderem Wissen für die Neuentwicklung von Gütern oder Verfahren oder deren Weiterentwicklung mittels wesentlicher Änderun-

gen zu verstehen; im Fall selbst geschaffener Software werden die vor der Inbetriebnahme anfallenden Kosten für das Fachfeinkonzept, Customizing, Programmierung, Testen und Abnahme sowie Migration aktiviert.

Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen. Weiterhin wurde das Wahlrecht, angemessene Teile der Kosten der allgemeinen Verwaltung sowie angemessene Aufwendungen für soziale Einrichtungen des Betriebs, für freiwillige soziale Leistungen und für die betriebliche Altersversorgung in die Herstellungskosten einzubeziehen, nicht ausgeübt.

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

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

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs	10-75
Gleisanlagen	20-25
Gebäude, Hallen und Überdachungen	10-50
Übrige bauliche Anlagen	10-33
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	20
Schienenfahrzeuge	15-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5-40
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3-10

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

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten ausgewiesen, ggf. – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert. Bei Wegfall der Gründe für Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen wird im Wesentlichen die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe [Erläuterungen zum Anlagevermögen](#) 38). Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Dazu werden Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt. Diese Prozentsätze beliefen sich zum 31. Dezember 2022 für die DB Regio AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,82% für überfällige Forderungen und 0,11% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,09%.

Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung u. Ä.) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen abgesetzt.

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

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungs- verpflichtungen oder vergleichbaren, langfristig fälligen Verpflichtungen dienen, sind gem. §246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen. Das Saldierungsgebot gilt auch für korrespondierende Aufwendungen und Erträge aus der Auf- bzw. Abzinsung der Schulden und aus der Bewertung dieser Vermögensgegenstände. Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gem. §253 Abs. 1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist §253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

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

Da die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens dessen Zeitwert zum Bilanzstichtag übersteigen, ist aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden.

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

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen berechnet. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwerts des Deckungsvermögens angesetzt. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Zinsergebnis erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden in Anlehnung an die Vereinfachungsvorschrift gem. §253 Abs. 2 Satz 1 HGB mit dem von der Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre für Restlaufzeiten von 15 Jahren (1,78 %) abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,40 %) ergibt sich per 31. Dezember 2022 ein Unterschiedsbetrag von 1 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1 Mio. €), der gem. §253 Abs. 6 Satz 2 HGB nicht abführungsgesperrt ist.

Die weiteren wesentlichen per 31. Dezember 2022 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2022
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	4,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,53

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gem. den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre i. H. v. 0,44 % (Altersteilzeit), 0,93 % (Jubiläum) sowie 0,91 % (Sterbegeld) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten beträgt 1,40 %.

Die DB Regio AG hat Rückdeckungsversicherungsverträge zur Finanzierung unmittelbarer Pensionszusagen abgeschlossen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche werden seit dem Berichtsjahr gem. dem Rechnungslegungshinweis »Handelsrechtliche Bewertung von Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen aus rückgedeckten Direktzusagen« (IDW RH FAB 1.021) des Instituts deutscher Wirtschaftsprüfer (IDW) bewertet. Sofern eine (teilweise oder volle) Kongruenz zwischen den Zahlungsströmen aus der Pensionszusage und den Leistungen aus der Rückdeckungsversicherung vorliegt, erfolgt insofern auf der Aktiv- und der Passivseite der Bilanz eine korrespondierende Bewertung unter Anwendung des Deckungskapitalverfahrens mit Passivprimat.

Durch den erstmaligen Einbezug von Rückdeckungsversicherungsverträgen in die kongruente Bewertung ergibt sich per 31. Dezember 2022 ein ergebnisbelastender Unterschiedsbetrag von 1 Tsd. € im Vergleich zu dem bisher bilanzierten vom Versicherungsträger ermittelten Aktivwert.

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

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt.

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

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

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

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

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

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

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

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

Die GuV ist nach dem Gesamtkostenverfahren gem. § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt.

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

Erläuterungen zur Bilanz

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem [Anlagenspiegel](#) [35](#) zu entnehmen.

Der gem. § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Entwicklungskosten beträgt 14 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 8 Mio. €), von denen 14 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 8 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Berichtsjahr erhaltene Investitionszuschüsse i. H. v. 3 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Berichtsjahr wurden i. H. v. 1 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen – bei Fahrzeugen – und i. H. v. 2 Mio. € (im Vorjahr: – Mio. €) auf immaterielle Vermögensgegenstände vorgenommen.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen, gegenüberstehen. Diese Verpflichtungen und Ansprüche werden in der Bilanz seit dem Berichtsjahr ausgewiesen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 293 Mio. € bei den Posten Geleistete Anzahlen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Bei den Finanzanlagen wurden im Vorjahr Beteiligungsbuchwerte i. H. v. 10 Mio. € vollständig wertberichtigt.

(3) VORRÄTE

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Hilfs- und Betriebsstoffe	198	183
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	5	5
Waren	136	290
Insgesamt	339	478

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i. H. v. 57 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 55 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 1 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) verschrottet.

Unter den Waren werden per 31. Dezember 2022 Schienenfahrzeuge i. H. v. 136 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 290 Mio. €) ausgewiesen, die nur vorübergehend im Bestand der DB Regio AG sind.

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	31.12.2022	davon Restlaufzeit über 1 Jahr	31.12.2021	davon Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	884	-	695	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.613	-	1.206	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	0	-
Sonstige Vermögensgegenstände	86	-	76	2
Insgesamt	2.584	-	1.977	2

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände aus insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken belaufen sich auf 1 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1 Mio. €).

Einzelwertberichtigungen für strittige Forderungen sind i. H. v. 47 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 46 Mio. €) gebildet.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen die Gesellschafterin DB AG mit 1.515 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1.056 Mio. €). Davon bestehen Forderungen gegen die Gesellschafterin DB AG aus dem kurzfristigen Cashpooling i. H. v. 1.380 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 515 Mio. €), Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 1 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1 Mio. €) sowie im Berichtsjahr Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft i. H. v. 8 Mio. €. Außerdem sind i. H. v. 126 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 540 Mio. €) Forderungen aus Verlustübernahme enthalten.

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

Insgesamt beinhalten die Forderungen gegen verbundene Unternehmen 79 Mio. € Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (per 31. Dezember 2021: 106 Mio. €) sowie 20 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 45 Mio. €) Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren wie per 31. Dezember 2021 aus dem Liefer- und Leistungsverkehr.

Die sonstigen Vermögensgegenstände betragen 86 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 76 Mio. €), von denen per 31. Dezember 2021 2 Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr aufwiesen, und beinhalten im Wesentlichen Forderungen aus Schadenersatzansprüchen i. H. v. 5 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 16 Mio. €) sowie Forderungen aus der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) i. H. v. 70 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 56 Mio. €).

Die Bilanzierung der Forderungen aus der ÖPNV-Branchenlösung erfolgte unter Berücksichtigung individueller Rückzahlungsrisiken sowie einer pauschalen Berücksichtigung etwaiger weiterer Risiken im Hinblick auf die endgültige Abrechnung i. H. v. 9 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 8 Mio. €). Die Ermittlung der Abschläge erfolgte i. H. v. 15% (per 31. Dezember 2021: 15%) auf den um individuelle Risiken verminderten Bewilligungsbetrag.

(5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

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

(6) GEZEICHNETES KAPITAL

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

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage beträgt per 31. Dezember 2022 unverändert 1.417 Mio. €.

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

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen die im Rahmen der Erstanwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) vorgenommene Neubewertung von Rückstellungen per 1. Januar 2010. Der Betrag aus Auflösungen und Abzinsungen von Rückstellungen i. H. v. insgesamt 11 Mio. € wurde gem. Art. 67 Abs. 1 Satz 3 Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (EG-HGB) unmittelbar in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

(9) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	20	19
Steuerrückstellungen	4	3
Sonstige Rückstellungen	2.523	2.249
Insgesamt	2.547	2.271

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Berichtsjahr 0 Mio. € zugeführt (per 31. Dezember 2021: 1 Mio. €); 3 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1 Mio. €) wurden im Rahmen von Personalübergängen von verbundenen Unternehmen übernommen.

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuld-befreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Regio AG an ihre Mitarbeitenden erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Regio AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Regio AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (per 31. Dezember 2022: 14 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 15 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Regio AG an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet (3 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 1 Mio. €). Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG bilanziert. Die DB Regio AG und die DB AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten durch die Arbeitnehmenden finanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) i. H. v. 19 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 19 Mio. €).

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen	2.117	1.849
Verpflichtungen im Personalbereich	157	142
Drohverluste aus Verkehrsverträgen	154	154
Unterlassene Instandhaltung	60	58
Ungewisse Verbindlichkeiten aus Schuldbeitritten zu Sicherungszwecken	-	16
Haftpflichtrenten	10	11
Übrige Risiken	25	19
Insgesamt	2.523	2.249

Der Anstieg der Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen resultiert u. a. aus den besonderen Umständen und Abrechnungsverfahren zur Gewährung von Billigkeitsleistungen durch Bund und Länder zum Ausgleich von Schäden (insbesondere Fahrgeldverlusten) im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Zusammenhang mit dem Ausbruch von Covid-19 (ÖPNV-Branchenlösung) und der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni bis August 2022. Ein Teilbetrag von 235 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 123 Mio. €) entfällt auf individuelle und pauschale Rückzahlungsrisiken auf bereits erhaltene Zahlungen aus der ÖPNV-Branchenlösung. Darüber hinaus resultiert der Zuwachs aus Pönaleverpflichtungen aufgrund von Zugausfällen, Verspätungen und Qualitätsmängeln, die insbesondere durch die umfangreichen Baumaßnahmen im Bereich der Infrastruktur, durch die extrem hohe Nachfrage im 9-Euro-Ticket-Zeitraum sowie deutlich erhöhte Krankenstände aufgrund von Corona bedingt waren.

Aufgrund der anhaltend hohen Inflation und steigenden Kosten für Energie, Personal und Instandhaltung erfolgten Zuführungen zu den Rückstellungen für Drohverluste aus Verkehrsverträgen i. H. v. 52 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 62 Mio. €).

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

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

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen.

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird i. H. v. 15 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten: 19 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (17 Mio. €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert: 46 Mio. €; Anschaffungskosten: 41 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (46 Mio. €) verrechnet.

(10) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	davon mit Restlaufzeit				davon mit Restlaufzeit			
	31.12. 2022	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre	31.12. 2021	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	170	160	10	4	169	157	12	6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	601	504	97	0	576	576	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.323	815	1.508	600	2.410	694	1.716	600
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	0	0	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	657	367	290	268	195	102	93	84
davon aus Steuern	14	14	-	-	12	12	-	-
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0	0	-	-
Insgesamt	3.752	1.847	1.905	872	3.350	1.529	1.821	690
davon zinspflichtig	1.904				1.923			

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

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuld-erkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen, gegenüberstehen. Diese Verpflichtungen und Ansprüche werden in der Bilanz seit dem Berichtsjahr ausgewiesen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 293 Mio. € bei den Posten Geleistete Anzahlungen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die Erhöhung der sonstigen Verbindlichkeiten resultiert per 31. Dezember 2022 im Wesentlichen aus einem Anstieg der verzinslichen Verbindlichkeiten aus Kaufpreiszahlungen i. H. v. 188 Mio. €.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen die Gesellschafterin DB AG mit 1.777 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1.980 Mio. €). Davon bestehen mittel- bis langfristige Finanzverbindlichkeiten i. H. v. 1.508 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1.716 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus Darlehen i. H. v. 208 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 207 Mio. €), Zinsabgrenzungen i. H. v. 15 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 18 Mio. €), Verbindlichkeiten im Rahmen der umsatzsteuerlichen Organ-schaft i. H. v. 26 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 20 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 38 Mio. €).

Insgesamt sind unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, 283 Mio. € Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (per 31. Dezember 2021: 279 Mio. €) sowie 283 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 188 Mio. €) Verbindlichkeiten aus Verlustübernahme enthalten.

(11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend abgegrenzte Einnahmen aus der Vermietung von Fahrzeugen, Verkehrsverträgen, Zeitkarten und Semestertickets. Hiervon haben 232 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 130 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Erlösabgrenzung	249	189
Abgegrenzte Bestellerentgelte	29	31
Insgesamt	278	220

(12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für i. H. v. 453 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 413 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten einschließlich Organmitgliedern. Auf ehemalige Organmitglieder entfällt ein Betrag von 4.280 Tsd. € (per 31. Dezember 2021: 2.843 Tsd. €). Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

Darüber hinaus hat die DB Regio AG im Vorjahr zwei Schuldbeitritte zu Sicherungszwecken i. H. v. insgesamt 16 Mio. € vereinbart. Danach haftet die DB Regio AG gesamtschuldnerisch mit der RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH sowie der DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH für die Erfüllung von Zahlungsverpflichtungen aus Kreditlinienverträgen gegenüber der DB AG. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen

Haftung ist in beiden Fällen nicht mehr zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH sowie die DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH voraussichtlich erfüllt werden können.

(13) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Bestellobligo für Investitionen	520	911
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	879	808
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	194	192
Insgesamt	1.399	1.719

Der Rückgang des Bestellobligos für Investitionen resultiert im Wesentlichen aus dem erstmaligen bilanziellen Ansatz von Verpflichtungen aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen.

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Insgesamt wurden im Berichtsjahr Leasingraten i. H. v. 200 Mio. € gezahlt (im Vorjahr: 162 Mio. €).

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

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	182	170
fällig 1 bis 5 Jahre	304	263
fällig über 5 Jahre	393	375
Insgesamt	879	808

Unter den anderen Drittschuldverhältnissen werden zudem Verpflichtungen aus der Übernahme von erwarteten Verlusten im Rahmen von Ergebnisabführungsverträgen während deren unkündbarer Restlaufzeit i. H. v. bis zu 49 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 60 Mio. €) ausgewiesen. Diese betreffen ausschließlich das Jahr 2023.

(14) FINANZINSTRUMENTE

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

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte beträgt 20.052 t Diesel (per 31. Dezember 2021: 17.424 t Diesel). Sämtliche Energiepreissicherungen beziehen sich auf den künftigen Energieverbrauch, dabei wird das zu sichernde Volumen auf Basis der geplanten Verkehrsleistungen der regionalen Busgesellschaften prognostiziert. Hierbei wird auf die Verbrauchshistorie zurückgegriffen.

Die Nominalwerte der eingesetzten Commodity-Dieselderivate betragen per 31. Dezember 2022 13 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 7 Mio. €). Drohverlustrückstellungen waren nicht zu bilden, da die schwebenden Geschäfte per 31. Dezember 2022 keine negativen Marktwerte aufweisen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(15) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2022	2021
Personenverkehr	6.472	5.658
davon Erlöse aus Verkehrsverträgen	5.236	4.640
davon eigene Fahrgelderlöse	1.236	1.018
Sonstige Umsatzerlöse	301	248
Insgesamt	6.773	5.906

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Die Umsatzerlöse aus Verkehrsverträgen enthalten 1.062 Mio. € (im Vorjahr: 983 Mio. €) Fahrgelderlöse, die auf die Ansprüche auf Bestellerentgelte im Rahmen von Bruttoverträgen anzurechnen sind. Davon betreffen 62 Mio. € (im Vorjahr: 93 Mio. €) Fahrgelderlöse aus Vorjahren.

Wie im Vorjahr kann auch der durch die Corona-Pandemie und im Berichtsjahr zusätzlich durch das 9-Euro-Ticket ausgelöste Rückgang der eigenen Fahrgelderlöse zum Teil durch die Zuschüsse aus der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), die unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen sind, kompensiert werden.

Die Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöskorrekturen für Vorjahre i. H. v. 241 Mio. € (im Vorjahr: 70 Mio. €).

(16) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Die unter dieser Position ausgewiesenen Leistungen betreffen i. H. v. 5 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) Leistungen für das Anlagevermögen und i. H. v. 3 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) aufgearbeitete Fahrzeugkomponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist.

(17) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2022	2021
Erträge aus Dieselpreisicherungsgeschäften	6	1
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	29	13
Erträge aus der Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	49	80
Erträge aus Zuschüssen der öffentlichen Hand (ÖPNV-Branchenlösung)	332	354
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	39	26
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	14	18
Ertrag aus Abspaltung Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Bereich Schiene	-	1
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	14	15
Erträge aus der Auflösung der Wertberichtigung auf den Erstattungsanspruch aus Schulbeitritt	16	-
Übrige Erträge	6	3
Insgesamt	505	511
davon periodenfremd	155	108

Die Erträge aus Zuschüssen der öffentlichen Hand (ÖPNV-Branchenlösung) beinhalten Erträge im Zusammenhang mit der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni bis August 2022 und der Corona-Pandemie i. H. v. 332 Mio. € (im Vorjahr: 354 Mio. €), von denen 77 Mio. € (im Vorjahr: 68 Mio. €) Vorjahre betreffen. Derartige Zuschüsse wurden der DB Regio AG im Wesentlichen für die Aufrechterhaltung des Personennahverkehrs gewährt. Für beantragte öffentliche Zuwendungen, für die zum Jahresende noch kein vorläufiger Bescheid oder eine Bestätigung des Zuschussgebers vorlag, wurden noch keine Erträge vereinnahmt.

In den übrigen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung i. H. v. 12 Tsd. € (im Vorjahr: 2 Tsd. €) enthalten. Die Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen resultieren aus den abgeschlossenen Vergleichen gegenüber der Fahrzeugindustrie (Mängel an Fahrzeugen bzw. verspätete Auslieferung von Fahrzeugen).

Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträge enthalten Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen mit 14 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen mit 14 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €), Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen mit 16 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €), Erträge aus Schadenersatz mit 25 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €), Erträge aus Zuwendungen mit 9 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) sowie Erträge aus Zuschüssen der öffentlichen Hand (ÖPNV-Branchenlösung) i. H. v. 77 Mio. € (im Vorjahr: 68 Mio. €), von denen 5 Mio. € (im Vorjahr: 28 Mio. €) aus der Auflösung von Rückstellungen resultieren und 14 Mio. € (im Vorjahr: 40 Mio. €) aus Bescheiden für das Geschäftsjahr 2020 sowie 58 Mio. € aus Bescheiden für das Geschäftsjahr 2021, die im Jahr 2022 eingegangen sind.

(18) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2022	2021
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	540	514
davon Aufwendungen für Energie	506	474
davon Strom	271	291
davon Stromsteuer	29	28
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	197	148
davon sonstige Energien	9	7
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	36	39
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	- 2	1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	3.209	3.004
davon eingekaufte Leistungen Transport	253	197
davon Provisionen	235	185
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	137	126
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	2.472	2.407
davon Nutzung Trassen	2.012	1.962
davon Nutzung Stationen	460	445
davon sonstige bezogene Leistungen	112	89
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	764	725
Insgesamt	4.513	4.243

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. €	2022	2021
Löhne und Gehälter	1.230	1.167
davon für Arbeitnehmende	1.120	1.044
davon für zugewiesene Beamt:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG)	102	115
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	8	8
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	288	279
davon für Arbeitnehmende	262	249
davon für zugewiesene Beamt:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	26	30
davon für Altersversorgung	53	52
Insgesamt	1.518	1.446

¹⁾ Auch Zahlungen für Unterstützung z.B. ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener.

(20) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2022	2021
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	16	34
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	46	42
Werbung und Verkaufsförderung	32	30
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	27	21
Forschungs- und Entwicklungskosten	24	25
Gebühren und Beiträge	11	8
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	6	5
Sonstige bezogene Dienstleistungen	281	255
davon bezogene IT-Leistungen	110	80
davon sonstige Kommunikationsdienste	4	6
davon sonstige Serviceleistungen	167	169
Aufwendungen aus Schadenersatz	4	2
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1	2
Wertberichtigung auf den Erstattungsanspruch aus Schuldbeitritt	-	16
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	7	8
Übrige Aufwendungen	124	125
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	36	32
davon Zuführung zu Drohverlustrückstellungen	52	62
davon sonstige übrige Aufwendungen	36	31
Insgesamt	579	573
davon periodenfremd	8	8

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 15 Tsd. € (im Vorjahr: 18 Tsd. €) sonstige Steuern und 19 Tsd. € (im Vorjahr: 4 Tsd. €) Aufwendungen aus der Währungsumrechnung.

(21) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2022	2021
Erträge aus Beteiligungen	0	1
davon aus verbundenen Unternehmen	0	1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	20	45
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 283	- 188
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-	- 10
Insgesamt	- 263	- 152

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

(22) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2022	2021
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2	0
davon aus verbundenen Unternehmen	2	-
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 39	- 38
davon an verbundene Unternehmen	- 30	- 32
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	- 2	- 4
davon gegenüber Kreditinstituten	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	- 6	- 1
davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	- 6	- 1
Insgesamt	- 37	- 38

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

(23) FINANZMITTELFONDS

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

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Forderungen gegen die DB AG aus dem Cashpooling i. H. v. 1.380 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 515 Mio. €) nicht einbezogen, da eine Abgrenzung zwischen Finanzierungstätigkeit und der Disposition der liquiden Mittel (DRS 21.34) nicht eindeutig erfolgen kann.

Sonstige Angaben

(24) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG

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

(25) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB Regio AG ist Tochterunternehmen der DB AG, Berlin, und wird in den für den größten und den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzern-Abschluss der DB AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen. Dieser wird entsprechend den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, und den dazu nach § 315e Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt.

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

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

(26) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den [Anteilsbesitz](#) 45 ist beigefügt.

(27) BESCHÄFTIGTE

	2022		2021	
	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	20.529	20.494	20.063	20.012
Zugewiesene Beamt:innen	2.029	1.898	2.346	2.200
	22.558	22.392	22.409	22.212
Auszubildende	1.403	1.548	1.353	1.510
Insgesamt	23.961	23.940	23.762	23.722

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

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

(28) MITGLIEDER UND GESAMTBZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Dem Vorstand gehörten im Berichtsjahr an:

EVELYN PALLA (SEIT 7. JULI 2022)

Vorsitzende des Vorstands,
Vorständin der Deutschen Bahn AG (seit 1. Juli 2022),
Wien/Österreich

DR. JÖRG SANDVOSS (BIS 6. JULI 2022)

Vorsitzender des Vorstands,
Darmstadt

ULRIKE HABER-SCHILLING

Ressort Personal,
Berlin

FRANK KLINGENHÖFER

Ressort Regio Bus,
Mannheim

RALPH ROHDE

Ressort Finanzen/Controlling,
Aschaffenburg

OLIVER TERHAAG

Ressort Produktion,
Frankfurt am Main

Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:

DR. RICHARD LUTZ (SEIT 1. AUGUST 2022)

Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 8. August 2022),
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Berlin

BERTHOLD HUBER (BIS 31. JULI 2022)

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

KLAUS-DIETER HOMMEL* (BIS 30. SEPTEMBER 2022)

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Großefehn

MARTIN BURKERT* (SEIT 9. NOVEMBER 2022)

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender (seit 8. Dezember 2022),
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
(seit 17. Oktober 2022),
Nürnberg

DÖRTE BASLER

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

MARION CARSTENS* (BIS 30. NOVEMBER 2022)

Abteilungsleiterin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, Berlin

RALF DAMDE*

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

DR. ALEXANDER GOMMLICH

Leiter Recht der Deutschen Bahn AG, Berlin

MANUELA HERBORT

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

DR. HOLLE JAKOB

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

LARS JEDINAT* (SEIT 1. AUGUST 2022)

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, Frankfurt am Main

KLAUS-DIETER JOSEL

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

JÜRGEN KNÖRZER* (BIS 31. OKTOBER 2022)

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

JENS-PETER LÜCK*

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

HERBERT MAHLBERG*

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

FRANK MIRAM

Konzernbeauftragter für Politische Beziehungen der Deutschen Bahn AG, Berlin

STEFFEN MÜLLER

Leiter der Unterabteilung H2-Beteiligungen und Strategisches Controlling im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Berlin

NORBERT QUITTER* (BIS 31. JULI 2022)

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, Bensheim

CAROLA SCHEIN* (SEIT 9. NOVEMBER 2022)

Mitglied des Gesamtbetriebsrats DB Regio Schiene/Bus der DB Regio AG, Eisfeld (Sachsenbrunn)

ALEXANDRA SCHIEMANOWITZ* (SEIT 5. JULI 2022)

Leiterin Vertragscontrolling der DB Regio AG, Frankfurt am Main

INES SCHREIBER*

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

DR. URSULA SCHÜTZE-KREILKAMP

Leiterin Konzernführungskräfte KFK/OFK 1 der Deutschen Bahn AG, Köln

BERND SEUBERT*

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

DR. SEBASTIAN STERN

Konzernbeauftragter Steuerung Finanzen Systemverbund der Deutschen Bahn AG, Hamburg

FLORIAN WRABEL* (SEIT 2. DEZEMBER 2022)

Leiter Beratung Interessenvertreter:innen der EVA Bildung&Beratung GmbH, Möhrendorf

ANDREAS ZYLKA* (BIS 30. JUNI 2022)

Regionalleiter Personal DB Regio Nordost der DB Regio AG, Berlin

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in Tsd. €	2022	2021
Gesamtbezüge des Vorstands	2.180	1.994
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	301	74
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	734	838
Nicht gebildete Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	4.280	2.843
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	104	102

Die Gesamtbezüge des Vorstands entfallen auf fünf (im Vorjahr: fünf) Vorstandsmitglieder, die einen Arbeitsvertrag mit der DB Regio AG haben, und bestehen aus einer fixen Grundvergütung i. H. v. insgesamt 1.333 Tsd. € (im Vorjahr: 1.478 Tsd. €), einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme i. H. v. 750 Tsd. € (im Vorjahr: 405 Tsd. €) und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtbezüge betragen 2.180 Tsd. € (im Vorjahr: 1.994 Tsd. €) und umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

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

(29) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

(30) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

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

(31) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

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

Frankfurt am Main, den 20. Februar 2023

DB Regio AG

Der Vorstand

ANTEILSBESITZLISTE

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
VOLLKONSOLIDIERT		
Autokraft GmbH, Hamburg	38.618	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	17.813	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Fürstenwalde	4.073	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	7.549	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	13.060	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	9.200	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	8.240	100,00
DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz	57.698	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	2.404	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	16.518	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	- 2.200	74,90
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	409	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	65.224	100,00
DB SEV GmbH, Berlin	2.154	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	22.294	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	5.223	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	2.448	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	1.002	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	25.388	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	14.069	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	19.378	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	21.399	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Hamburg	12.142	100,00
Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	31.824	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	5.784	70,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	27.121	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	7.670	100,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH i.L., Simmern	84	48,69
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	1.805	74,90
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	22.513	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	178.511	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	154.008	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	38	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	20.349	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU-, Aschaffenburg	4.211	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	12.230	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Hamburg	20.123	100,00
AT EQUITY		
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen ^{2),3)}	25	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, Ravensburg ^{2),4)}	676	28,02
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover ^{2),4)}	278	42,51
Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG), Frankfurt am Main ^{2),4)}	257	30,24
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Geislingen an der Steige ^{2),4)}	101	20,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{2),4)}	221	47,50
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{2),4)}	10.281	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen ^{2),5)}	4	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{2),4)}	999	33,33
Niedersachsentarif GmbH, Hannover ^{2),4)}	72	12,50
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{2),4)}	274	48,39
OstalbMobil GmbH, Aalen ^{2),4)}	278	19,65
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{2),6)}	482	33,33
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau ^{2),4)}	253	46,55
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),6)}	51	16,67
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{2),4)}	25	39,80
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{2),4)}	203	49,00
Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain - VAB GmbH, Aschaffenburg ^{2),4)}	78	32,80
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{2),4)}	309	11,11
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{2),4)}	30	15,05
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH - VVM, Würzburg ^{2),4)}	30	22,04
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{2),4)}	54	25,93
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{2),4)}	440	19,62
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{2),4)}	226	32,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{2),4)}	141	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{2),6)}	666	32,60
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig ^{2),4)}	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig ^{2),4)}	606	20,00
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{2),4)}	117	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{2),4)}	129	40,00
FAIR VALUE		
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{2),4)}	292	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Villingen-Schwenningen ^{2),4)}	169	70,20
Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock ^{2),6)}	27	20,63
vgf Verkehrs- Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{2),4)}	244	51,42

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2019.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2021.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2015.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2020.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GETRENTTEN RECHNUNGSLEGUNG

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

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

Definition der Bereiche

Die DB Regio AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

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

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

Methodik und Zuordnungsregeln im Rahmen der Trennungsrechnung

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

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

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

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

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

ANLAGEVERMÖGEN

Die Zuordnung des Anlagevermögens erfolgt direkt über separate Kontierungen (vgl. im Einzelnen die [getrennten Anlagenspiegel](#) 50 f.). Im Berichtsjahr wurden von den Zugängen im Anlagevermögen im Verkehrsbereich 3 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) und im Servicebereich 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) Investitionszuschüsse abgesetzt. Die außerplanmäßigen Abschreibungen betreffen den Bereich Verkehr mit 3 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) und den Servicebereich mit 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €).

VORRÄTE

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

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

FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die per 31. Dezember 2022 bestehenden Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

in Mio. €	Bereich Verkehr				Bereich Service			
	davon mit Rest-laufzeit		davon mit Rest-laufzeit		davon mit Rest-laufzeit		davon mit Rest-laufzeit	
	31.12. 2022	über 1 Jahr	31.12. 2021	über 1 Jahr	31.12. 2022	über 1 Jahr	31.12. 2021	über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	879	-	689	-	5	-	6	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.501	-	1.190	-	172	-	101	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	0	-	0	-	-	-
Sonstige Vermögensgegenstände	86	-	76	2	0	-	0	-
Insgesamt	2.467	-	1.955	2	177	-	107	-

Im Bereich Service werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen um die Forderungen aus der Erbringung von Instandhaltungsleistungen für den Verkehrsbereich pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (57 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 56 Mio. €). Im Bereich Verkehr werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrags der Ergebnisabführung für den Bereich Service erhöht (3 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 29 Mio. €).

ZUGEORDNETES EIGENKAPITAL

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

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

RÜCKSTELLUNGEN

Personalbezogene Rückstellungen werden den beiden Tätigkeitsbereichen über die Anzahl der jeweiligen Mitarbeitenden zugeordnet. Alle Steuerrückstellungen und übrigen sonstigen Rückstellungen werden sachverhaltsbezogen analysiert und direkt zugewiesen.

VERBINDLICHKEITEN

Die per 31. Dezember 2022 bestehenden Verbindlichkeiten sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

in Mio. €	Bereich Verkehr				Bereich Service			
	davon mit Restlaufzeit		davon mit Restlaufzeit		davon mit Restlaufzeit		davon mit Restlaufzeit	
	31.12. 2022	bis 1 Jahr	31.12. 2021	bis 1 Jahr	31.12. 2022	bis 1 Jahr	31.12. 2021	bis 1 Jahr
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	170	160	169	157	0	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	582	485	559	559	19	19	17	17
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.231	847	2.268	700	152	28	227	79
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	0	0	0	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	653	363	192	99	4	4	3	3
davon aus Steuern	12	12	10	10	2	2	2	2
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	3.637	1.856	3.188	1.515	175	51	247	99
davon zinspflichtig	1.762		1.758		142		165	

Im Verkehrsbereich werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Instandhaltungsleistungen des Servicebereichs pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (57 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 56 Mio. €). Im Bereich Service werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrags der Ergebnisabführung für den Bereich Service erhöht (3 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 29 Mio. €).

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

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) i. H. v. 453 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 413 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Verkehr i. H. v. 386 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 352 Mio. €) und den Bereich Service i. H. v. 67 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 61 Mio. €).

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

UMSATZERLÖSE

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

Die Umsatzerlöse des Servicebereichs setzen sich zusammen aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (50 Mio. €; im Vorjahr: 59 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Verkehrsbereich (5 Mio. €; im Vorjahr: 3 Mio. €), aus Instandhaltungsleistungen für den Verkehrsbereich (685 Mio. €; im Vorjahr: 669 Mio. €) sowie zusätzlich aus sonstigen Leistungen für den Verkehrsbereich wie Vermietung und Personalausleihe (15 Mio. €; im Vorjahr: 15 Mio. €). Diese ergänzen die Umsatzerlöse aus den übrigen originären Geschäftsvorfällen (37 Mio. €; im Vorjahr: 39 Mio. €).

SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In den sonstigen betrieblichen Erträgen im Verkehrsbereich sind Erträge aus der Währungsumrechnung i. H. v. 12 Tsd. € (im Vorjahr: 2 Tsd. €) enthalten. Die sonstigen betrieblichen Erträge im Servicebereich beinhalten Erträge aus der Währungsumrechnung i. H. v. 0 Tsd. € (im Vorjahr: 0 Tsd. €).

MATERIALAUFWAND

Die vom Servicebereich bezogenen Instandhaltungsleistungen (685 Mio. €; im Vorjahr: 669 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Verkehrsbereichs als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Servicebereichs werden Aufwendungen (263 Mio. €; im Vorjahr: 271 Mio. €), die im Jahresabschluss der DB Regio AG unter dem Instandhaltungsaufwand erfasst sind, als Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe (256 Mio. €; im Vorjahr: 266 Mio. €) und bezogene Leistungen (7 Mio. €; im Vorjahr: 5 Mio. €) ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Servicebereichs um Materialverbrauch der Fertigung handelt.

PERSONALAUFWAND

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Verkehrsbereich beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 45 Mio. € (im Vorjahr: 44 Mio. €).

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Servicebereich enthalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 8 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €).

SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

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

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

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern für den Verkehrsbereich i. H. v. 6 Tsd. € (im Vorjahr: 16 Tsd. €) und im Servicebereich i. H. v. 9 Tsd. € (im Vorjahr: 2 Tsd. €) angefallen.

Darüber hinaus sind im Verkehrsbereich 18 Tsd. € (im Vorjahr: 4 Tsd. €) und im Servicebereich 1 Tsd. € (im Vorjahr: 0 Tsd. €) Aufwendungen aus der Währungsumrechnung angefallen.

BETEILIGUNGSERGEBNIS

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

in Mio. €	Bereich Verkehr	
	2022	2021
Erträge aus Beteiligungen	0	1
davon aus verbundenen Unternehmen	0	1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	20	45
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-283	-188
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-	-10
Insgesamt	-263	-152

ZINSEERGEBNIS

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

in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2022	2021	2022	2021
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2	0	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	2	-	0	-
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	0	-	-
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-35	-35	-4	-3
davon an verbundene Unternehmen	-27	-29	-3	-3
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-2	-4	0	0
davon gegenüber Kreditinstituten	0	0	0	0
davon Aufwendungen/Erträge aus dem Deckungsvermögen	-5	-1	1	0
Insgesamt	-33	-35	-4	-3

BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

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

Bilanz nach Tätigkeitsbereichen

AKTIVA

PER 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2022	2021	2022	2021
A. ANLAGEVERMÖGEN				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	39	28	0	0
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	27	27	275	283
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	18	18	200	208
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	5	5
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen	0	0	42	42
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	4.167	4.222	-	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	3	2	34	33
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	10	9	21	22
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	368	62	39	27
	4.575	4.322	411	407
III. Finanzanlagen	466	466	-	-
	5.080	4.816	411	407
B. UMLAUFVERMÖGEN				
I. Vorräte				
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	-	-	198	183
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	-	-	5	5
3. Waren	136	290	0	0
	136	290	203	188
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	879	689	5	6
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.501	1.190	172	101
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	0	-
4. Sonstige Vermögensgegenstände	86	76	0	0
	2.467	1.955	177	107
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	0	0	-	-
	2.603	2.245	380	295
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	1	1	0	0
	7.684	7.062	791	702

PASSIVA

PER 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2022	2021	2022	2021
A. EIGENKAPITAL				
Zugeordnetes Eigenkapital	1.510	1.510	328	328
Ausgleichsposten	- 256	- 98	256	98
	1.254	1.412	584	426
B. RÜCKSTELLUNGEN				
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	17	16	3	3
Steuerrückstellungen	3	3	1	0
Sonstige Rückstellungen	2.495	2.223	28	26
	2.515	2.242	32	29
C. VERBINDLICHKEITEN				
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	170	169	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	582	559	19	17
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.231	2.268	152	227
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	653	192	4	3
	3.637	3.188	175	247
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	278	220	-	-
	7.684	7.062	791	702

Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2022	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2022	Vortrag per 01.01. 2022	Abschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2022	Stand per 31.12. 2021	
	IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE											
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	13	14	-	-	27	-2	-3	-	-	-5	22	11
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	3	8	-	-	11	-	-	-	-	-	11	3
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	20	1	0	0	21	-6	-3	-	0	-9	12	14
3. Geleistete Anzahlungen	3	2	0	0	5	-	-	-	-	-	5	3
	36	17	0	0	53	-8	-6	-	0	-14	39	28
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	10	0	-	0	10	-1	-	-	-	-1	9	9
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	33	0	0	0	33	-15	-1	-	1	-15	18	18
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0
	43	0	0	0	43	-16	-1	-	1	-16	27	27
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	1	0	-1	1	1	-1	0	-	0	-1	0	0
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	11.307	385	26	-103	11.615	-7.085	-462	-	99	-7.448	4.167	4.222
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	10	0	1	0	11	-8	0	-	0	-8	3	2
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	20	4	0	-3	21	-11	-4	-	4	-11	10	9
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau ¹⁾	62	335	-26	-3	368	-	-	-	-	-	368	62
	11.443	724	0	-108	12.059	-7.121	-467	-	104	-7.484	4.575	4.322
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	507	-	-	0	507	-42	-	-	-	-42	465	465
2. Beteiligungen	1	0	-	0	1	-	-	-	-	-	1	1
	508	0	-	0	508	-42	-	-	-	-42	466	466
Anlagevermögen insgesamt	11.987	741	-	-108	12.620	-7.171	-473	-	104	-7.540	5.080	4.816

¹⁾ Die Zugänge des Postens Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau betreffen i. H. v. 293 Mio. € Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos, die seit dem Berichtsjahr in der Bilanz ausgewiesen werden.

BEREICH SERVICE

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2022	Zugänge	Umb- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2022	Vortrag per 01.01. 2022	Abschrei- bungen	Umb- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2022	Stand per 31.12. 2022	Stand per 31.12. 2021
	IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE											
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	-	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0
3. Geleistete Anzahlungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0	-	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	70	-	-	-	70	0	-	-	-	0	70	70
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	386	3	3	-2	390	-178	-13	-	1	-190	200	208
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	7	0	-	-	7	-2	0	-	-	-2	5	5
	463	3	3	-2	467	-180	-13	-	1	-192	275	283
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	94	2	3	-1	98	-52	-4	-	0	-56	42	42
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	160	5	2	-1	166	-127	-6	-	1	-132	34	33
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	86	5	1	-3	89	-64	-6	-	2	-68	21	22
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	27	21	-9	0	39	-	-	-	-	-	39	27
	830	36	-	-7	859	-423	-29	-	4	-448	411	407
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anlagevermögen insgesamt	830	36	-	-7	859	-423	-29	-	4	-448	411	407

Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2022	2021
Umsatzerlöse	6.686	5.808
Bestandsveränderungen	-	-
Andere aktivierte Eigenleistungen	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	498	508
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-496	-468
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-3.194	-2.990
Instandhaltungsaufwand	-1.101	-1.040
	-4.791	-4.498
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-1.013	-976
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-236	-232
	-1.249	-1.208
Abschreibungen	-473	-483
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-504	-509
	167	-382
Beteiligungsergebnis	-263	-152
Zinsergebnis	-33	-35
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-	0
Ergebnis nach Steuern	-129	-569
Erträge aus Verlustübernahme	129	569
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-	-
Jahresergebnis	0	0

BEREICH SERVICE

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2022	2021
Umsatzerlöse	792	785
Bestandsveränderungen	0	1
Andere aktivierte Eigenleistungen	3	2
Sonstige betriebliche Erträge	7	3
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-300	-312
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-22	-19
Instandhaltungsaufwand	-85	-83
	-407	-414
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-217	-191
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-52	-47
	-269	-238
Abschreibungen	-29	-28
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-90	-79
	7	32
Beteiligungsergebnis	-	-
Zinsergebnis	-4	-3
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-	-
Ergebnis nach Steuern	3	29
Erträge aus Verlustübernahme	-	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-3	-29
Jahresergebnis	0	0

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die DB Regio AG, Frankfurt am Main

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB Regio AG, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Regio AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach §289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach §289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

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

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

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

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Frankfurt am Main, den 20. Februar 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Guido Tamm
Wirtschaftsprüfer

ppa. Martin Both
Wirtschaftsprüfer

WEITERE INFORMATIONEN

ANLAGE ZUM LAGEBERICHT: ENTGELTBERICHT (UNGEPRÜFT)

Die DB Regio AG wird von dem Entgelttransparenzgesetz (EntgTranspG) erfasst und muss daher einen Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit von Frauen und Männern (Entgeltbericht) verfassen, der dem Lagebericht als Anlage beigefügt und im Bundesanzeiger veröffentlicht wird. Der Entgeltbericht ist kein Teil des Lageberichts.

Als Teil des DB-Konzerns leistet die DB Regio AG einen Beitrag zur Umsetzung der Dachstrategie Starke Schiene. Mit der Strategie Starke Schiene 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 DB-Konzern ist einer der größten Ausbilder Deutschlands und seit fünf Jahren unter den Top 20 der besten Arbeitgeber. Als Top-Arbeitgeber will der DB-Konzern qualifizierte Mitarbeitende gewinnen und binden, die mit Begeisterung für den DB-Konzern und seine Kunden arbeiten. Ein wesentlicher Hebel hierfür ist ein wertschätzender Umgang mit Vielfalt und die Nutzung dieses Potenzials. Kernthemen sind gleiche Entwicklungsmöglichkeiten für Frauen und Männer sowie die Förderung der Zusammenarbeit von Menschen verschiedener Altersgruppen und unterschiedlicher Kulturen/Ethnien.

Zudem möchte der DB-Konzern einen Beitrag dazu leisten, dass Mitarbeitende berufliche Herausforderungen besser mit Familien- und Freizeitinteressen vereinbaren können. Die DB Regio AG will daher eine bessere Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie entsprechend der jeweiligen Lebensphase der Mitarbeitenden u. a. zur Förderung einer langfristigen Bindung ermöglichen. Gleichzeitig geht es darum, auch für potenzielle Mitarbeitende die Attraktivität auf diesem Gebiet zu erhöhen. Ziel ist es, Benachteiligungen auszuschließen sowie den beruflichen Wiedereinstieg und die Weiterentwicklung von Mitarbeitenden mit familienbezogenen Verpflichtungen zu ermöglichen.

MITARBEITENDE NACH GESCHLECHT IN NATÜRLICHEN PERSONEN / im Jahresdurchschnitt	Berichtszeitraum				
	2022	2021	2016	Veränderung	
				absolut	%
Frauen (Vollzeit)	2.919	2.824	2.418	+ 406	+16,8
Männer (Vollzeit)	17.362	16.845	17.364	- 519	- 3,0
Vollzeitbeschäftigte	20.281	19.669	19.782	- 113	- 0,6
Frauen (Teilzeit)	1.414	1.335	1.077	+ 258	+24,0
Männer (Teilzeit)	1.937	1.702	832	+ 870	+ 105
Teilzeitbeschäftigte	3.351	3.037	1.909	+1.128	+59,1
Frauen (insgesamt)	4.333	4.159	3.495	+ 664	+19,0
Männer (insgesamt)	19.299	18.547	18.196	+ 351	+ 1,9
Mitarbeitende	23.632	22.706	21.691	+ 1.015	+ 4,7

Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern und deren Wirkungen (§ 21 Abs. 1 Nr. 1 EntgTranspG)

Der DB-Konzern will die Zahl der Frauen in Führungspositionen deutlich erhöhen und hat ein 30%-Ziel für Führungspositionen beschlossen. Per Dezember 2024 soll der Frauenanteil im Management von rund 20% (per 31. Dezember 2020) auf 30% steigen. Per Dezember 2021 hatte sich der Frauenanteil in Führungspositionen im DB-Konzern bereits auf 25,4% erhöht. Durch externe Rekrutierung aller Zielgruppen soll zudem der Anteil von Frauen in der Gesamtbelegschaft erhöht werden. Ziel ist, die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern weiter voranzubringen. Dazu hat der DB-Konzern vielfältige Maßnahmen entwickelt, die Frauen in unterschiedlichen Lebens- und Berufsphasen gewinnen und binden sollen. Mit einer Kombination aus flexiblen Beschäftigungsbedingungen, individueller Karriereförderung, gezielter Ansprache von Bewerberinnen sowie der Weiterentwicklung der Unternehmenskultur will der DB-Konzern Frauen zielgerichtet fördern.

Für die Balance zwischen den Anforderungen von Familie, Privatleben und Beruf ist die Flexibilisierung der Arbeitszeit von zentraler Bedeutung. Dafür bietet das Lebensphasenmodell innerhalb des Demografietarifvertrags (DemografieTV) mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

eine gute Grundlage. Ebenfalls zahlen die in der DB-Konzernbetriebsvereinbarung (KBV) »Beruf, Familie und Biografie« enthaltenen Regelungen, insbesondere die Unterstützung bei der Kinderbetreuung und bei der Pflege von Angehörigen, auf die Gleichstellung ein. Darüber hinaus erhalten die Mitarbeitenden der DB Regio AG durch die ebenfalls in der KBV »Beruf, Familie und Biografie« geregelten Maßnahmen zur Flexibilisierung des Arbeitsortes mehr Spielräume. Wesentlicher Inhalt des DemografieTV ist die individuellere Gestaltung der Arbeitszeit und der Arbeitsbedingungen, um eine bessere Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Privatleben zu erreichen. Im Rahmen der Weiterentwicklung des DemografieTV wurden in den Jahren 2017 bis 2021 insbesondere eine Förderung der Einbringung von Entgelt oder Überzeit in das Langzeitkonto und die Förderung der Nutzung von Gesundheitswochen gewährt. So können tarifliche Mitarbeitende neben den klassischen Optionen der Freistellung oder Auszahlung Zeitguthaben aus Überzeit sowie Urlaubstage und Entgelt in ein individuelles Langzeitkonto einbringen und sich zu einem späteren Zeitpunkt bezahlt freistellen lassen. Ende 2021 nutzten über 60.000 Mitarbeitende ein Wertguthabenkonto.

Mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurden 2018 Verbesserungen der persönlichen Planungssicherheit, wie Ankündigungsfristen für Ruhetage und Schichten, vereinheitlichende Regelungen zur Arbeitszeitverteilung sowie eine Evaluierung von Modellprojekten zur Schicht- und Ruhezeitgestaltung, vereinbart.

Für eine verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und individuellen Bedürfnissen wurde zudem 2017 mit der EVG und der GDL ein individuelles Wahlrecht vereinbart. Der DB-Konzern bietet seit 2018 das Wahlmodell zur Arbeitszeit an, bei dem die Arbeitnehmenden sich individuell entscheiden können, ob sie ihre Arbeitszeit um eine Wochenstunde reduzieren, sechs Tage zusätzlichen Urlaub oder ein erhöhtes Entgelt wählen. Mit Wirkung zum 1. Januar 2021 wurde das Wahlmodell Arbeitszeit um drei weitere Wahlmöglichkeiten erweitert (Arbeitszeitverkürzung um zwei Wochenstunden, zwölf Tage zusätzlicher Erholungsurlaub sowie sechs Tage zusätzlicher Erholungsurlaub in Kombination mit Arbeitszeitverkürzung um eine Wochenstunde).

Überdies ermöglichen flexible Arbeitsmodelle wie Jobsharing eine lebensphasenorientierte Gestaltung insbesondere in Führungsverantwortung.

Mit arbeitgeberfinanzierten Beiträgen in den DEVK-Pensionsfonds bietet der DB-Konzern eine die gesetzliche Rente ergänzende attraktive Altersversorgung an. Tarifliche Mitarbeitende können zudem auf Antrag Zeitguthaben aus Überzeit, Zusatzurlaub für Wechselschicht-, Schicht- und Nachtarbeit oder tariflichen Urlaub, der über den gesetzlichen Urlaub hinausgeht, ganz oder teilweise in betriebliche Altersvorsorge (bAV) umwandeln und damit auch für die Zeit nach dem Arbeitsleben vorsorgen. Beide Modelle (Einbringung in ein Langzeitkonto und Umwandlung in die bAV) werden vom DB-Konzern zusätzlich gefördert.

Auch mit Angeboten zur Kinderbetreuung will der DB-Konzern gemeinsam mit den Stiftungen Bahn-Sozialwerk (BSW) und Eisenbahn-Waisenhort (EWH; zusammen: Stiftungsfamilie BSW&EWH) den Anspruch verwirklichen, Beruf und Familie noch besser zu vereinbaren. In Kooperation mit der Stiftungsfamilie BSW&EWH haben Gesellschaften des DB-Konzerns bedarfs- und standortbezogen für die Kinder von Mitarbeitenden Betreuungsplätze organisiert. In Frankfurt am Main stellt die DB-eigene Kita Bahnbinä rund 90 Kinderbetreuungsplätze zur Verfügung. Insgesamt werden derzeit an acht Standorten rund 300 Betreuungsplätze für Kinder von Mitarbeitenden angeboten. Darüber hinaus hilft der Familiendienstleister awo lifebalance GmbH, der Kooperationspartner der Stiftungsfamilie BSW&EWH, z. B. bei der Suche nach Plätzen in Kindertageseinrichtungen, der Vermittlung von Betreuungspersonen (wie Tagesmüttern oder -vätern, Au-pairs), der Recherche einer Kinderferienbetreuung, der schnellen Vermittlung einer Notfallbetreuung oder der Suche nach einem Nachhilfeangebot. In den Sommerferien wird für Kinder von DB-Mitarbeitenden im Alter von sechs bis zwölf Jahren die DB-eigene Ferienbetreuung DB RasselBAHNde an den Standorten Frankfurt am Main, Berlin, Nürnberg und München angeboten. Auch bei der Vereinbarkeit von Beruf und der Pflege von pflegebedürftigen Angehörigen leistet der DB-Konzern Unterstützung. Zusammen mit »compass private pflegeberatung« und der BAHN-BKK bietet die Stiftungsfamilie BSW&EWH umfangreiche und professionelle Unterstützungsleistungen rund um das Thema Pflege.

Ein weiterer Baustein bei der Verwirklichung des Anspruchs, Beruf, Familie und Privatleben noch besser vereinbaren zu können, ist die konsequente Umsetzung weiterer Schritte zur Etablierung neuer und flexibler Formen der Zusammenarbeit. Im Sommer 2021 wurde im DB-Konzern die Grundsatzentscheidung getroffen, für Mitarbeitende wie Führungskräfte mit Bürotätigkeiten mobiles Arbeiten als

festen Bestandteil des Arbeitsalltags zu verankern. Überdies werden an allen bundesweiten Bürostandorten sukzessive Desksharing und ein tätigkeitsorientiertes Bürokonzept eingeführt. Der DB-Konzern knüpft damit an die positiven Erfahrungen der coronabedingt intensiven digitalen Zusammenarbeit, die vielfältigen und langjährigen Erfahrungen bei der Gestaltung moderner Bürostrukturen und die Bedürfnisse der Mitarbeitenden nach flexiblen Arbeitsbedingungen an.

Bei der DB Regio AG werden auf betrieblicher Ebene auch im operativen Bereich, insbesondere bei den Fahrpersonalen, Regelungen getroffen, die eine flexiblere Arbeitszeitgestaltung ermöglichen sollen, bspw. in Form von Wahlmodellen zur Arbeitszeitgestaltung.

Zur Steigerung des Frauenanteils insgesamt und in Führungspositionen wurden bei DB Regio zahlreiche Maßnahmen aufgesetzt.

Neben der Durchführung entsprechender Formate, bspw. Karrierefrühstück mit dem Vorstand, Female Bus und der Veranstaltung »Starke Frauen – starke Führung«, wurde mit Fast-Track@Regio ein Entwicklungsprogramm für weibliche Potenzialträgerinnen mit dem Fokus auf Vernetzung und Sichtbarkeit eingeführt. Die Koordination und Weiterentwicklung der regionalen Frauennetzwerke in der Fläche konnte ebenfalls vorangetrieben werden. Für das Mentoring Hessen – ein Verbundprojekt zur Karriereförderung von Frauen zwischen hessischen Hochschulen in Kooperation mit renommierten Unternehmen, Forschungseinrichtungen und dem hessischen Ministerium für Wissenschaft und Kunst – stellte DB Regio Mentorinnen zur Verfügung und bot ein Bewerbungs- und Interviewtraining an. In der Region Mitte wurde die Idee einer speziellen Recruitingkampagne für Lokführer:innen gemeinsam mit der Personalgewinnung vorangetrieben mit dem Ergebnis, dass 2022 der erste rein weibliche Kurs mit zehn Teilnehmerinnen in die Funktionsausbildung zur Triebfahrzeugführerin startete. Im Rahmen der Teilnahme an einer Tiefenexploration konnten Schwierigkeiten bei der Steigerung des Frauenanteils in Führungspositionen bei DB Regio identifiziert werden; daraus resultierende konkrete Handlungsempfehlungen fließen in die Weiter- und Neuentwicklung von Maßnahmen ein.

Um als führender Arbeitgeber für Frauen sichtbar zu sein und das Ziel »30 % Frauen in Führung« zu erreichen, wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket inkl. einer neuen Frauenrecruitingstrategie entwickelt. So wird zukünftig für die Besetzung von Führungspositionen mindestens eine Frau auf der Shortlist platziert. Den Anteil an weiblichen Bewerbungen erhöht der DB-Konzern über Ausschreibungen in Voll- und Teilzeit sowie durch die explizite Ansprache von Kandidatinnen in allen Zielgruppen. Es werden z. B. individuelle Recruiting Days für Kandidatinnen durchgeführt und exklusive Events, Netzwerkmöglichkeiten sowie Patenschaften während des Bewerbungsprozesses angeboten. Darüber hinaus ist jede Führungskraft ab der Ebene der leitenden Angestellten dazu verpflichtet, einen eigenen Leistungsbeitrag festzulegen, der auf das Ziel »30 % Frauen in Führung« einzahlt. Das Talentmanagement des DB-Konzerns wurde 2021 neu ausgerichtet. Zentrale Elemente sind ein einfacherer Zugang für Mitarbeitende und Führungskräfte sowie attraktivere Angebote zur Orientierung, Vernetzung und Sichtbarkeit für alle Karrierewege auf der Basis von Eigeninitiative und Individualität. Auch die Initiative »Frau Dich!« leistet mit einer individuellen Karriereberatung für Frauen einen Beitrag, sie für Führungspositionen zu begeistern und zu motivieren.

Maßnahmen zur Herstellung von Entgeltgleichheit für Frauen und Männer (§ 21 Abs. 1 Nr. 2 EntgTranspG)

Das für die DB Regio AG geltende Tarifwerk stellt die Entgeltgleichheit für Männer und Frauen sicher, sodass keine zusätzlichen Maßnahmen zur Einhaltung und Förderung von Entgeltgleichheit zwischen Frauen und Männern erforderlich sind. Betriebliche Prüfverfahren nach den §§17ff. EntgTranspG sind bisher keine durchgeführt worden. Auskunftsverlangen nach den §§10ff. EntgTranspG sind bis Ende 2021 nicht gestellt worden.

Frauen und Männer in Führungspositionen verdienen im DB-Konzern gleich. Das ist das Ergebnis einer internen Prüfung des DB-Konzerns. Der DB-Konzern überprüft seit 2017 jedes Jahr für seine Führungskräfte, ob es Geschlechterunterschiede bei der Vergütung gibt.



KONTAKTINFORMATIONEN

DB REGIO AG

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

INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

Deutsche Bahn AG
Investor Relations und Sustainable Finance
Europaplatz 1
10557 Berlin
Telefon – 030.297-640 31
E-Mail – ir@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/ir



Dieser Geschäftsbericht (Redaktionsschluss: 20. Februar 2023), der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, der Lagebericht und Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet unter db.de/berichte abrufbar.



KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon – 030.297-610 30
E-Mail – presse@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

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



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



DB-PERSONENVERKEHR IM SOCIAL WEB

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



NACHHALTIGE PRODUKTION



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



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



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



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

IMPRESSUM

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

BILDNACHWEIS

- ☒ Titel Umschlag DB AG / Axel Hartmann
- ☒ 1 DB AG / Hans-Christian Plambeck / Max Lautenschläger
- ☒ 5 DB AG / Max Lautenschläger
- ☒ 8 DB AG / Pablo Castagnola
- ☒ 58 DB AG / Adam Özdemir

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

www.dbrégio.de

