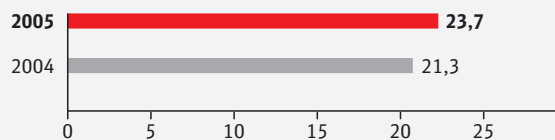




DB Regio AG
Geschäftsbericht 2005

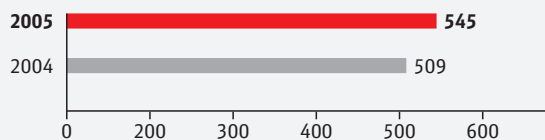
Entwicklung im Geschäftsjahr 2005

Verkehrsleistung in Mrd. Pkm¹⁾



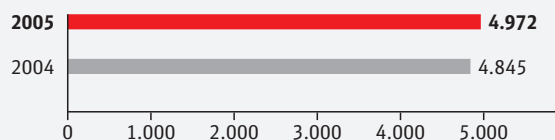
➤ 2004 zu 2005: **+11,3%**

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Mio. €



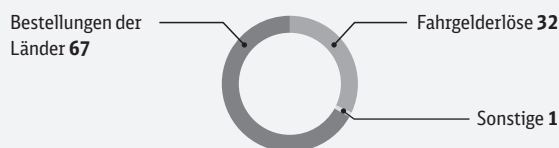
➤ 2004 zu 2005: **+7,1%**

Umsatzerlöse in Mio. €



➤ 2004 zu 2005: **+2,6%**

Umsatzstruktur in %



➤ 2004 zu 2005: **+127 Mio. €**

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €

	2005	2004	Veränderung	Veränderung ohne S-Bahn München
Umsatz	4.972	4.845	+2,6%	-1,1%
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	545	509	+7,1%	+2,0%
Bilanzsumme	4.441	4.228	+5,0%	-6,3%
Anlagevermögen	4.166	3.972	+4,9%	-1,1%
Eigenkapital	1.764	1.764	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	908	619	+46,7%	+6,8%
Brutto-Investitionen	286	532	-46,2%	-48,5%
Netto-Investitionen ³⁾	266	503	-47,1%	-49,5%
Mitarbeiter per 31. 12.	20.182	20.863	-3,3%	-7,7%

Leistungskennzahlen

	2005	2004	Veränderung	Veränderung ohne S-Bahn München
Reisende in Mio.	946	753	+25,6%	+0,1%
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm ¹⁾	23,7	21,3	+11,3%	+0,2%
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	376	362	+3,9%	-1,6%

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 Baukostenzuschüssen von Dritten

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

Inhalt

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden	2
Lagebericht	6
Jahresabschluss	28
	29 Bilanz
	30 Gewinn- und Verlustrechnung
	31 Kapitalflussrechnung
	32 Entwicklung des Anlagevermögens
	34 Anhang
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	46
Wesentliche Beteiligungen	47
Organe der DB Regio AG	49
Bericht des Aufsichtsrats	53



Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Regio AG konnte sich, wie bereits in den Vorjahren, erfolgreich am Markt behaupten. Die Verkehrsleistung des Unternehmens blieb mit 23.655 Millionen Personenkilometern (Pkm) weit gehend konstant – trotz der durch Ausschreibungen verloren gegangenen Leistungen. So verringerte sich im Berichtsjahr die erbrachte Betriebsleistung um –1,6 Prozent auf 376 Mio. Trassenkilometer (Trkm).

DB Regio konnte diese Entwicklung in einem schwachen wirtschaftlichen Umfeld und einem durch zunehmenden Wettbewerb geprägten Markt realisieren. Das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts betrug im Jahr 2005 nur 0,9 Prozent und fiel damit deutlich geringer aus als im Vorjahr (im Vorjahr: +1,6 Prozent). Eine spürbare Erholung des Arbeitsmarkts fand nicht statt. Leicht rückläufige Einkommen und steigende Ausgaben, vor allem für Heizung und Energie, hatten stagnierende Ausgaben der Privathaushalte zur Folge. Gleichzeitig verzeichnete der Personenverkehrsmarkt einen leichten Rückgang von –1 Prozent, bedingt vor allem durch die geringere Leistung des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Ein wesentlicher Grund für die erfolgreiche Entwicklung des Unternehmens war die hohe Akzeptanz der Angebote bei Bestellern und Kunden sowie die gleichzeitige Gewinnung von neuen Fahrgästen. Im Jahr 2005 nutzten 946 Millionen Personen die Züge der DB Regio AG und damit fünf Millionen mehr als noch im Jahr zuvor. Dieses Wachstum ist unter anderem auf den steigenden Absatz der Pauschalpreisangebote zurückzuführen. Insgesamt konnte dieses Segment um 10,3 Prozent auf 163 Millionen Euro zulegen. Besonders stark war die Zunahme bei den Länder-Tickets. Im Jahr 2005 wurden neun Millionen dieser Angebote verkauft und damit 17 Prozent mehr als noch im Jahr zuvor. Seit ihrer bundesweiten Einführung hat sich damit der Verkauf der Länder-Tickets praktisch verdoppelt. Diesen Erfolg werden wir fortschreiben. Zum Dezember 2005 haben wir deshalb die beliebte Wochenendgültigkeit auf alle Bundesländer ausgedehnt.

Das stark nachgefragte Single-Ticket wird jetzt auch in Baden-Württemberg angeboten. In Bayern, Brandenburg und Berlin starteten wir mit dem Länder-Ticket Nacht ein neues Angebot. Bedingt durch die schwache gesamtwirtschaftliche Lage und die hohe Arbeitslosenzahl waren dagegen bei den Einzelfahrscheinen, den Zeitkarten und den Abonnements Rückgänge zu verzeichnen. Neben der Angebotsseite spielen Service und Qualität für die Kunden eine zentrale Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Im Fokus unserer Anstrengungen standen im Jahr 2005 vor allem die Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN). Sie bilden eine wichtige Schnittstelle zum Fahrgast und tragen damit maßgeblich zum Image des Unternehmens bei. Ziel ist es, zum einen die Qualität der Serviceleistungen weiter zu verbessern. Zum anderen werden gemeinsam mit den Sozialpartnern Möglichkeiten geprüft, die Aufgabenbereiche der KiN zu erweitern und damit mehr Leistungen in unseren Zügen anzubieten. Dazu gehört auch die Verbesserung der Kundeninformation. So investiert die Deutsche Bahn zurzeit einen dreistelligen Millionenbetrag in den Ausbau der Kundeninformation. Damit erhalten



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Vorstands
DB Regio AG

auch die KiN die Möglichkeit, schnell und zuverlässig mit den Kunden zu kommunizieren und diese persönlich zu beraten.

Besonders die sehr gute Arbeit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Zügen hat zu hohen Werten bei der Kundenzufriedenheit geführt. In der von infas jährlich durchgeführten Untersuchung haben im Jahr 2005 über 50 Prozent der Befragten die Leistungen von DB Regio mit sehr gut beziehungsweise gut beurteilt, im Vergleich zu 44 Prozent zwei Jahre zuvor. 59 Prozent der befragten Kunden bewerteten die Leistungen unseres Unternehmens als unbedingt empfehlenswert.

Darüber hinaus wurden im Jahr 2005 signifikante Beträge für die Modernisierung der Fahrzeugflotte verwendet. Insgesamt haben wir Investitionen in Höhe von 286 Millionen Euro getätigt. 80 Prozent davon betrafen allein den Fahrzeugpark. Schwerpunkte waren unter anderem die S-Bahnen in Frankfurt am Main, Stuttgart und München. Damit konnte das Durchschnittsalter der Flotte von DB Regio weiter verringert werden.

Die Summe der neuen Angebote und Verbesserungen und die damit verbundenen hohen Werte bei der Kundenzufriedenheit sind maßgeblich für die gestiegenen Fahrgelderlöse im Jahr 2005 verantwortlich. Diesen Weg werden wir konsequent fortsetzen. Denn die Fahrgelderlöse spielen für die Unternehmensumsätze insgesamt eine immer zentralere Rolle. Auch im Berichtsjahr wiesen auf der Einnahmenseite die Bestellerentgelte einen Rückgang auf. Ein wesentlicher Grund dafür war ein im Vergleich zum Jahr 2004 geringerer Leistungsumfang, da Strecken von Wettbewerbern übernommen wurden.

Insgesamt schrieben die Besteller im Jahr 2005 über 33 Millionen Trassenkilometer aus. Das ist der bisher höchste Wert im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland. Gleichzeitig wurden fast 23 Millionen Trassenkilometer vergeben, und auch das ist ein Höchstwert. Von diesen Leistungen gingen rund acht Millionen Trassenkilometer an DB Regio. Die Gewinnquote lag damit bei 35 Prozent. Die Gewinnquote bei den im Jahr 2005 ausgeschrieben Zugleistungen von 35 Prozent ist für uns nicht zufriedenstellend.

Gleichzeitig hat sich aber auch im Jahr 2005 wieder gezeigt, dass ein alleiniger Preiswettbewerb in die Sackgasse führt und zulasten der Besteller und Kunden geht. Jede gute Leistung hat ihren Preis. Dieser Satz besitzt auch im Schienenpersonennahverkehr seine Gültigkeit. Im Markt zu beobachtende Angebote zu Markteintrittspreisen führen deshalb nicht selten zu Nachverhandlungen und mangelhafter Qualität.

Außerdem werden die finanziellen Spielräume der Besteller insgesamt geringer. Deshalb müssen die Verkehrsunternehmen die Möglichkeit besitzen, durch attraktive Angebote mehr Verkehr zu generieren und damit zusätzliche Einnahmen zu erzielen. Die Festlegung eines Anbieters auf eine Rolle ohne unternehmerische Freiheiten wird dagegen kaum zu mehr Verkehr auf der Schiene führen. Diese Tendenz ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass bis zum Jahr 2020 annähernd der gesamte SPNV-Markt in Deutschland im Wettbewerb vergeben sein wird.

Trotz dieser schwierigen Situation konnte DB Regio im Jahr 2005 drei wichtige Ausschreibungen für sich entscheiden. Dazu gehören das Dieselnetz Nürnberg mit einem Volumen von 3,2 Millionen Trassenkilometer jährlich, die Ostseeküste (drei Millionen Trassenkilometer pro Jahr) und der Regionalverkehr auf der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg - Ingolstadt - München (1,7 Millionen Trassenkilometer pro Jahr).

Der Gewinn des Teilnetzes Ostseeküste ist ein Beispiel für die hohe Leistungskompetenz, über die das Unternehmen heute verfügt. Denn der Besteller entschied sich für das Angebot von DB Regio nicht allein aufgrund des Preises. Eine wichtige Rolle spielte auch das erarbeitete Servicekonzept. Es umfasst unter anderem Reservierungsmöglichkeiten für Pendler und eine 100-prozentige Besetzung der Züge mit Kundenbetreuern. DB Regio sichert so gemeinsam mit dem Besteller Kundenservice und gleichzeitig wichtige Arbeitsplätze in dem strukturschwachen Flächenland Mecklenburg-Vorpommern.

Ein weiterer wichtiger Moment war für DB Regio die Inbetriebnahme des Schleswig-Holstein-Expresses zwischen Hamburg und Padborg im Dezember 2005. Diese Strecke wurde im Jahr 2002 von einem Wettbewerber übernommen. Mit einer heute deutlich besseren Kostenstruktur und attraktiven Konzepten für die Kundenansprache haben wir den Besteller überzeugt und konnten die Leistung zurückgewinnen. Dieses Beispiel zeigt, dass wir in der Lage sind, einmal verloren gegangene Leistungen wieder zu übernehmen. DB Regio verfügt damit über eine deutlich bessere Marktposition als noch vor wenigen Jahren.

Darüber hinaus unterzeichneten wir im Jahr 2005 weitere Verkehrsverträge, unter anderem mit den fünf westfälischen Zweckverbänden, mit dem Zweckverband Großraum Braunschweig und mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien. Insgesamt waren damit Ende 2005 über 97 Prozent unseres Leistungsvolumens durch Verkehrsverträge kontrahiert.

Auch 2006 wird für DB Regio ein spannendes Jahr. Durch die Inbetriebnahme der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg - Ingolstadt - München, der neuen Infrastruktur in Berlin und der Ausbaustrecke Berlin - Leipzig verbessern wir unser Angebot deutlich. In Bayern fahren wir dann mit 200 Stundenkilometern den schnellsten Regionalverkehr Deutschlands. Sowohl in Bayern als auch in Berlin ergeben sich für die Kunden Fahrzeitverkürzungen von bis zu 40 Minuten.

Auf die FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2006™ haben wir uns gemeinsam mit den Bestellern umfassend vorbereitet. So ist unter anderem geplant, während der Turnierwochen rund 800.000 Zugkilometer zusätzlich zu fahren.

Darüber hinaus bauen wir insgesamt unsere Aktivitäten im Fahrgastmarkt weiter aus und starten mit neuen Angeboten zum Beispiel bei den Länder-Tickets.

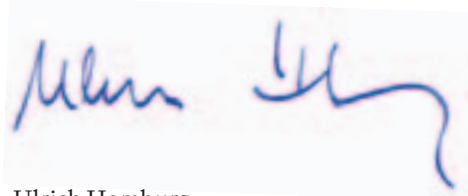
Auf der Bestellerseite werden auch im Jahr 2006 große Netze dem Ausschreibungsmarkt übergeben. Beispiele sind das Hellweg-Netz und das West- und Südpfalznetz mit einem Volumen von jeweils über fünf Millionen Zugkilometern. Diesem Wettbewerb stellen wir uns - mit Angeboten, die für ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis stehen, und mit neuen Ideen zur Steigerung der Fahrgelderlöse.

Ein solcher Wettbewerb darf aber – allein aus Gründen der Chancengleichheit – nicht auf wenige nationale Märkte beschränkt bleiben. Eine weitere Öffnung auf europäischer Ebene ist dringend geboten. Ergeben sich damit neue Optionen, werden wir diese im Einzelfall prüfen.

Die größte Bewährungsprobe steht dem deutschen SPNV-Markt jedoch bevor, wenn über die weitere Finanzierung der Regionalisierungsmittel entschieden wird. In den vergangenen Jahren wurden gewaltige Fortschritte im SPNV erzielt, viele Menschen nutzen heute die Bahn und lassen ihr Auto zu Hause stehen. Wir setzen uns im Rahmen unserer Möglichkeiten dafür ein, dass eine mögliche Kürzung deshalb nicht zulasten der Kunden geht. Und ein weiterer Erfolg steht auf dem Spiel: Die in den vergangenen Jahren von Bund, Ländern und Unternehmen erreichten Fortschritte im SPNV sind international beispielgebend. Sie stellen einen wesentlichen Standortvorteil im globalen Wettbewerb dar, den wir nicht aufgeben dürfen.

Werden all diese Fragen mit Augenmaß und Sachverstand entschieden, können die Erfolge im deutschen SPNV fortgesetzt werden. Wir als DB Regio sind bereit, dafür einen entscheidenden Beitrag zu leisten.

Ihr



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Vorstands
DB Regio AG



Inhalt

- 7 Überblick
- 8 Gesamtwirtschaftliche Lage
 - Relevante Märkte und Entwicklung der Verkehrsleistung
- 9 Geschäftsverlauf
- 15 Bilanzstruktur
- 16 Investitionen | Finanzierung
- 17 Mitarbeiter
- 19 Weitere Informationen
- 20 Risikobericht
- 22 Nachtragsbericht | Strategie
- 24 Ausblick

Überblick

Die DB Regio AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG). Mit Wirkung zum 2. Januar 2005 wurde unsere bisherige Muttergesellschaft, die DB Neunte Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH, die im Vorjahr unter DB Personenverkehr GmbH firmierte, auf die DB AG verschmolzen. Innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB Konzern) ist die DB Regio AG dem Geschäftsfeld Regio im Vorstandsressort Personenverkehr zugeordnet.

Neben ihrer Zentrale in Frankfurt am Main besteht sie aus bundesweit acht Regionalbereichen, die für Produktion, Bordservice sowie Finanzen und Personalwesen in ihren Gebieten zuständig sind. Zum Geschäftsfeld Regio gehören weiterhin die eigenständigen Tochtergesellschaften DB Regio NRW GmbH, Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Burgenlandbahn GmbH, Usedomer Bäderbahn GmbH und DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH. Die S-Bahn München GmbH ist rückwirkend zum 1. Januar 2005 auf die DB Regio AG verschmolzen worden.

Das Geschäftsfeld Stadtverkehr im Vorstandsressort Personenverkehr umfasst die S-Bahnen in Berlin und Hamburg sowie die Sparte Bus mit 21 regionalen Busgesellschaften und deren operativen Tochtergesellschaften. Diese Gesellschaften sind überwiegend Beteiligungen der DB Regio AG (nur eine Busgesellschaft und deren operative Tochtergesellschaften sind Beteiligungen der DB Fernverkehr AG). Die DB Stadtverkehr GmbH übt durch einen Geschäftsbesorgungsvertrag, geschlossen zwischen der DB Regio AG und der DB Stadtverkehr GmbH am 30. September 2004 mit Nachtrag zum Geschäftsbesorgungsvertrag vom 14. Oktober 2004, die operative Steuerung und Betreuung der im Geschäftsfeld Stadtverkehr zusammengefassten Beteiligungen aus. Zum Geschäftsfeld Stadtverkehr gehört ebenfalls die intalliance AG, die Anfang 2004 als Gemeinschaftsunternehmen der DB Regio AG (40%), der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG (40%) und der NORD/LB (20%) etabliert wurde. Am 3. August 2005 hat die DB Regio AG der DB Stadtverkehr GmbH eine Beteiligungsvollmacht für die intalliance AG erteilt.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Diese wies im Berichtsjahr nur einen verhaltenen Anstieg auf, der merklich hinter dem Zuwachs des Vorjahres zurückblieb. Während die Weltwirtschaft trotz des starken Anstiegs der Rohölpreise im Jahr 2005 erneut deutlich gewachsen ist (um rund 3%; im Vorjahr knapp 4%), lagen die konjunkturelle Expansion im Euro-Raum mit einem Bruttoinlandsprodukt(BIP)-Anstieg von knapp 1,5% sowie die Wachstumsrate in Deutschland deutlich niedriger. Dabei nahm das reale BIP im Berichtsjahr um 0,9% zu (im Vorjahr: 1,6%). Gestützt wurde die wirtschaftliche Entwicklung insbesondere von einem immer noch kräftigen Anstieg der Exporte und einer im Vergleich zum Vorjahr stärkeren Expansion der Ausrüstungsinvestitionen. Belastend wirkte hingegen der wieder beschleunigte Rückgang der Bauinvestitionen. Nachdem die privaten Konsumausgaben im Vorjahr noch leicht gestiegen waren, stagnierten sie im Jahr 2005. Dazu trug bei, dass durch den weiteren Anstieg des Rohölpreises erneut ein größerer Teil des verfügbaren Einkommens für Energieausgaben aufgewendet werden musste und die Unsicherheit über den weiteren wirtschaftspolitischen Kurs anhielt. Nach bisher vorliegenden Daten dürfte der reale Einzelhandelsumsatz im Berichtsjahr erneut nur schwach gestiegen sein.

Relevante Märkte und Entwicklung der Verkehrsleistung

Positive Entwicklung im Schienenpersonenverkehr

Die Nachfrage im deutschen Personenverkehrsmarkt hat im Berichtsjahr eigenen Berechnungen zufolge weiter abgenommen. Dieser Markt umfasst nach unserer Definition alle motorisierten Verkehrsträger und war im Berichtsjahr wie auch im Vorjahr um etwa 1% rückläufig. Ausschlaggebend war der fortgesetzte Nachfragerückgang im motorisierten Individualverkehr (MIV), verursacht durch die stark gestiegenen Kraftstoffpreise bei gleichzeitig leicht rückläufigem Einkommen und stagnierendem privatem Verbrauch. Im Vergleich hierzu entwickelte sich die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr deutlich positiv. Die Verkehrsleistung der DB Regio AG stieg im Berichtsjahr um 11,1% auf 23,7 Mrd. Personenkilometer (Pkm), im Wesentlichen infolge der Verschmelzung der S-Bahn München GmbH. Ohne diesen Effekt erhöhte sich die Verkehrsleistung um 0,2%. Der Schienenpersonennahverkehr wuchs um 2,6% auf 38,9 Mrd. Pkm. Die stärksten Nachfragesteigerungen waren bei der DB RegioNetz Verkehrs GmbH (+15,3%) sowie bei der S-Bahn Berlin GmbH (+13,7%) zu verzeichnen.

Die Verkehrsleistung des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) lag insgesamt leicht unter dem Vorjahresniveau. Grund für diesen Rückgang war ausschließlich die schrumpfende Nachfrage nach Bus-Gelegenheitsverkehren, während die Unternehmen des Linienverkehrs mit Bussen, Straßen- und U-Bahnen insgesamt ein leichtes Plus verzeichneten. Die Verkehrsleistung unserer Tochtergesellschaften im Bereich der Busverkehre stieg im Berichtsjahr um 0,6% auf 9,0 Mrd. Pkm.

Im innerdeutschen Luftverkehr ist die Verkehrsleistung im Berichtsjahr nur noch leicht gestiegen. Im Inland fielen die Zuwächse damit deutlich moderater aus als auf europäischen oder Interkontinentalrelationen.

Der Wettbewerb im Personenverkehr hat sich auch im Berichtsjahr weiter intensiviert. Dies gilt sowohl verkehrsträgerübergreifend als auch auf der Schiene.

Geschäftsverlauf

Positive Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen aufgrund der Verschmelzung der S-Bahn München GmbH im Berichtsjahr mit 4.972 Mio. € um 127 Mio. € (+2,6%) über dem Vorjahreswert. Bereinigt um die S-Bahn München GmbH war ein Rückgang der Umsatzerlöse um 55 Mio. € zu verzeichnen.

Die Fahrgelderlöse stiegen um 179 Mio. € (+12,8%) auf 1.582 Mio. €, hauptsächlich durch die Integration der S-Bahn München GmbH (+183 Mio. €). Die Reduzierung der Schwerbehindertenerstattung (-14 Mio. €) wurde durch Zuwächse im Verbundbereich und bei Pauschalpreisangeboten kompensiert.

Der Rückgang der Bestellerentgelte um 39 Mio. € (-1,2%) auf 3.334 Mio. € ist im Wesentlichen durch die Übertragung einer Strecke auf eine Tochtergesellschaft, durch ausschreibungsbedingte Leistungsminderungen und durch Rückstellungseffekte begründet. Im Übrigen wurden, trotz geringerer Betriebsleistung, um 3 Mio. € höhere Bestellerentgelte erzielt.

Insgesamt entfielen rund 67% des Umsatzes auf Bestellungen der Länder, 32% auf Fahrgelderlöse und 1% (56 Mio. €) auf sonstige Umsatzerlöse. Lediglich 1,8% unseres Umsatzes erzielten wir mit Gesellschaften des DB Konzerns (im Vorjahr: 2,3%).

Komponenten der Ergebnisrechnung

Die Gesamtleistung der DB Regio AG lag mit 4.977 Mio. € um 97 Mio. € über dem Vorjahreswert. Während die Umsatzerlöse den Vorjahreswert um 127 Mio. € überschritten, sanken die aktivierten Eigenleistungen um 31 Mio. €, insbesondere infolge der im Vorjahr abgeschlossenen Ausrüstung der Fahrzeugflotte mit GSM-R-Geräten. Die Bestandsveränderungen stiegen um 1 Mio. €.

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen 265 Mio. € und lagen damit um 98 Mio. € (-27,0%) unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf Einmaleffekte im Vorjahr zurückzuführen.

Der Materialaufwand sank infolge eines geringeren Verbrauchs von Materialien für die Fahrzeuginstandhaltung (GSM-R und Rückstellungen für Radsatzwellentausch im Vorjahr) und der geringeren Aufwendungen für bezogene Leistungen um 98 Mio. € (-3,1%) auf 3.106 Mio. €.

Der Personalaufwand lag bei 865 Mio. € und damit um 20 Mio. € (+2,4%) über dem Vorjahreswert. Bereinigt um den Personalaufwand der S-Bahn München GmbH in Höhe von 39 Mio. € im Berichtsjahr war der Personalaufwand um 19 Mio. € (-2,2%) rückläufig. Ursache hierfür war die im Berichtsjahr geringere Zahl der Mitarbeiter.

Die Abschreibungen stiegen gegenüber dem Vorjahreswert um 56 Mio. € (+22,0%) auf 311 Mio. €. Bereinigt um die S-Bahn München (30 Mio. €) ergab sich ein Anstieg in Höhe von 26 Mio. € (+9,9%) gegenüber dem Vorjahreswert, der im Wesentlichen auf Sonderabschreibungen im Berichtsjahr zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen geringfügig um 4 Mio. € (+0,7%) auf 550 Mio. €.

Das Zinsergebnis lag bei -49 Mio. € (im Vorjahr: -37 Mio. €). Bereinigt um das Zinsergebnis der S-Bahn München GmbH (-15 Mio. €) ergibt sich eine Verbesserung des Zinssaldos in Höhe von 3 Mio. €.

Das Beteiligungsergebnis in Höhe von 184 Mio. € übertraf den Vorjahreswert um 31 Mio. € (+20,3%). Insgesamt erzielte die DB Regio AG ein erneut verbessertes Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 545 Mio. € (im Vorjahr: 509 Mio. €). Das Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die Deutsche Bahn AG abgeführt.

Wesentliche Beteiligungen

Die DB Regio AG hielt zum 31. Dezember 2005 direkt Anteile an 36 verbundenen und 18 assoziierten Gesellschaften. Einige Beteiligungen der DB Regio AG werden gemäß der Organisationsstruktur des Vorstandsressorts Personenverkehr des DB Konzerns in dem Geschäftsfeld Stadtverkehr unter der Führung unserer Schwestergesellschaft DB Stadtverkehr GmbH gebündelt. Im Folgenden wird die Entwicklung der dem Geschäftsfeld Stadtverkehr zugeordneten Gesellschaften separat ausgewiesen.

Veränderungen im Beteiligungsbereich

- Die S-Bahn München GmbH ist rückwirkend durch Übertragung ihres Vermögens als Ganzes mit allen Rechten und Pflichten nach dem Umwandlungsgesetz auf die DB Regio AG mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2005 verschmolzen worden. Die Eintragung ins Handelsregister ist am 20. September 2005 erfolgt.
- Mit notariellem Kauf- und Abtretungsvertrag vom 29. November 2005 hat die DB Regio AG 12% ihrer Anteile am Stammkapital an der Verkehrsverbund Hegau Bodensee GmbH (VHB) an die Schweizerische Bundesbahn GmbH (SBB) abgetreten, nachdem die SBB Verkehrsleistungen auf der »Seehas-Linie« übernommen hat und deshalb in den VHB integriert werden sollte. Die Anmeldung zur Eintragung ins Handelsregister ist noch im Dezember 2005 erfolgt.
- Durch Aufnahme der Geraer Verkehrsbetriebs GmbH als Gesellschafterin in die Verkehrsgesellschaft Mittelthüringen GmbH (VMT) und gleichzeitige Stammkapitalerhöhung haben sich die Anteile der DB Regio AG am Stammkapital von 20% auf 16,7% reduziert, der Nominalbetrag des Anteils blieb unverändert. Die Anmeldung zur Eintragung ins Handelsregister ist am 24. Januar 2005 erfolgt.

■ Die Mitteldeutsche Verkehrsverbund GmbH (MDV) hat ihr Stammkapital von 64.030 € auf 73.500 € erhöht, nachdem eine weitere Verbundausweitung und die Aufnahme neuer Gesellschafter erfolgt ist. Die DB Regio AG hält jetzt einen Anteil von 5,99 % (4.400 €). Die notarielle Beurkundung fand im Juli 2005 statt, die Eintragung ins Handelsregister steht noch aus.

■ Die Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH hat sich im Januar 2005 mit 22,4 % am Stammkapital der Zentralen Abrechnungsstelle für Verkehrsunternehmen, die den Schleswig-Holstein Tarif anwenden (ZAST GmbH) beteiligt. Weitere 21,8 % der Anteile am Stammkapital der ZAST GmbH werden von der Autokraft GmbH gehalten sowie 1,6 % der Anteile am Stammkapital von der Heider Stadtverkehr GmbH (100-prozentiges Tochterunternehmen der Autokraft GmbH). Die Eintragung ins Handelsregister ist am 27. Oktober 2005 erfolgt.

Tochtergesellschaften der DB Regio AG im Geschäftsfeld Regio

Durch die Verschmelzung der S-Bahn München GmbH sank die Verkehrsleistung der dem Geschäftsfeld Regio zugeordneten Tochtergesellschaften der DB Regio AG um 1,7 Mrd. Pkm (-13,3 %) auf 10,9 Mrd. Pkm; auf vergleichbarer Basis konnte eine deutliche Steigerung um 0,6 Mrd. Pkm (+5,1%) erzielt werden.

Die Umsatzerlöse der Tochtergesellschaften gingen um 301 Mio. € (-14,4 %) auf 1.783 Mio. € zurück. Von dem Rückgang entfielen 288 Mio. € auf die S-Bahn München GmbH und 58 Mio. € auf den Wegfall der Innenbeziehungen der im Vorjahr auf die DB Regio NRW GmbH verschmolzenen drei Regionalbahngesellschaften. Bereinigt um diese Effekte konnte eine Umsatzsteigerung um 44 Mio. € (+2,6 %) erzielt werden. Diese ist maßgeblich auf eine Zunahme der Fahrgelderlöse bei der DB Regio NRW GmbH und der Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH sowie auf gestiegene Bestellerentgelte bei der DB Regio NRW GmbH und der DB Zug-Bus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) zurückzuführen.

Das konsolidierte Ergebnis vor Steuern der Tochtergesellschaften Regio stieg um 24 Mio. € (+32,0 %) auf 99 Mio. €.

Von den Brutto-Investitionen der Schienengesellschaften in Höhe von 73 Mio. € entfielen rund 73 % auf Schienenfahrzeuge und Kraftomnibusse (RAB) sowie rund 27 % auf Werkstätten und sonstige Investitionen. Der Schwerpunkt der Fahrzeuginvestitionen betraf die Beschaffung von Doppelstockwagen für die DB Regio NRW GmbH und die Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH sowie die Beschaffung von Lokomotiven der Baureihe 146.

Nach Abzug der Investitionszuschüsse in Höhe von 9 Mio. € ergaben sich Netto-Investitionen in Höhe von 64 Mio. €.

Die Mitarbeiterzahl ist im Vergleich zum Vorjahr um 1.421 (-17,6 %) auf 6.660 Mitarbeiter gesunken. Wesentliche Gründe hierfür sind die Verschmelzung der S-Bahn München GmbH (928 Mitarbeiter) sowie der Verlust des Marschbahn-Netzes.

Tochtergesellschaften der DB Regio AG	2005	2004	Veränderung
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	10.945	12.616	-13,3%
Umsatz in Mio. €	1.783	2.084	-14,4%
Ergebnis vor Steuern in Mio. € ¹⁾	99	75	+32,0%
Brutto-Investitionen in Mio. €	73	184	-60,3%
Mitarbeiter per 31. 12.	6.660	8.081	-17,6%

¹⁾ konsolidiert

Tochtergesellschaften der DB Regio AG im Geschäftsfeld Stadtverkehr

■ **Sparte S-Bahn:** Die Verkehrsleistung der S-Bahn-Gesellschaften erhöhte sich im Berichtsjahr um 436 Mio. Pkm auf 5.104 Mio. Pkm (+9,3%). Dazu beigetragen hat eine um +12,1% höhere Verkehrsleistung bei der S-Bahn Berlin GmbH aufgrund einer neuen Verkehrszählung im Berichtsjahr.

Die Umsatzerlöse der Sparte S-Bahn nahmen im Berichtsjahr um 24 Mio. € auf 650 Mio. € (+3,8%) zu. Die Steigerung des Umsatzes resultierte in erster Linie aus Tarif- und Verkehrsleistungssteigerungen, aus Schwerbehindertenerstattungen gemäß SGB IX für Vorjahre und aus der Einführung des Nachtverkehrs bei der S-Bahn Hamburg GmbH.

Das Ergebnis vor Steuern der S-Bahnen stieg um 9 Mio. € auf 17 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen beliefen sich auf 24 Mio. € und lagen um 16 Mio. € unter dem Vorjahreswert, da die Restbeschaffung der Baureihe 481 der S-Bahn Berlin GmbH im Vorjahr abgeschlossen wurde. Nach Abzug der Investitionszuschüsse ergaben sich Netto-Investitionen in Höhe von 10 Mio. €.

Zum Jahresende waren in der Sparte S-Bahn 4.563 Mitarbeiter beschäftigt. Das bedeutet eine Minderung um 193 Mitarbeiter (-4,1%) gegenüber dem Vorjahr.

Die wichtigsten Kennzahlen und ihre Entwicklung im Überblick:

Tochtergesellschaften (Sparte S-Bahn) der DB Regio AG	2005	2004	Veränderung
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	5.104	4.668	+9,3%
Umsatz in Mio. €	650	626	+3,8%
Ergebnis vor Steuern in Mio. €	17	8	+112,5%
Brutto-Investitionen in Mio. €	24	40	-40,0%
Mitarbeiter per 31. 12.	4.563	4.756	-4,1%

■ **Sparte Bus:** Die Verkehrsleistung der Busgesellschaften hat sich im Berichtsjahr aufgrund von Leistungsreduzierungen unrentabler Linien um 89 Mio. Pkm (-1,1%) auf 8,2 Mrd. Pkm gegenüber Vorjahr verringert.

Die Umsatzerlöse betragen 1.119 Mio. €. Dies entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 22 Mio. € (+2,0%) und ist hauptsächlich auf die erstmalige Einbeziehung der Heider Stadtverkehr GmbH sowie die Verschmelzung der Eisenhüttenstädter Personennahverkehr GmbH (EPNV) auf die Busverkehr Oder-Spree GmbH im August 2005 zurückzuführen. Weitere positive Effekte gegenüber dem Vorjahr haben sich aus höheren Erstattungsleistungen nach § 45a PBefG, höheren Erlösen aus Bundeswehrverkehren sowie einer zusätzlichen Leistungsverrechnung (Übertragung der Linien) zwischen der BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH und der BRN Stadtbus GmbH ergeben.

Das konsolidierte Ergebnis vor Steuern der Busgesellschaften erreichte mit 69 Mio. € den Vorjahreswert.

Die Brutto-Investitionen lagen mit 74 Mio. € um 5 Mio. € (-6,3%) unter dem Vorjahreswert. Durch eine restriktive Budget- und Ausgabensteuerung konnten Einspareffekte bei Investitionen erzielt werden. Nach Abzug der Investitionszuschüsse beliefen sich die Netto-Investitionen auf 53 Mio. €.

Die Zahl der Mitarbeiter zum 31. Dezember 2005 betrug 7.636 Mitarbeiter (im Vorjahr: 7.833 Mitarbeiter).

Die wichtigsten Kennzahlen und ihre Entwicklung im Überblick:

Tochtergesellschaften (Sparte Bus) der DB Regio AG	2005	2004	Veränderung
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	8.164	8.253	- 1,1%
Umsatz in Mio. €	1.119	1.097	+ 2,0%
Ergebnis vor Steuern in Mio. € ¹⁾	69	69	0,0%
Brutto-Investitionen in Mio. €	74	79	- 6,3%
Mitarbeiter per 31. 12.	7.636	7.833	- 2,5%

¹⁾ konsolidiert



Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2005 im Vorjahresvergleich um 213 Mio. € (+5,0 %) auf 4.441 Mio. € erhöht. Die Netto-Investitionen (266 Mio. €) lagen deutlich unter der Summe aus Abschreibungen (311 Mio. €) und Sachanlagenabgängen (28 Mio. €). Die Erhöhung des Sachanlagevermögens um 13,4 % auf 3.523 Mio. € resultiert aus der Verschmelzung der S-Bahn München GmbH auf die DB Regio AG zum 1. Januar 2005. Hierdurch wurden Anlagegegenstände mit einem Buchwert von insgesamt 490 Mio. € übertragen.

Das Anlagevermögen insgesamt ist im Vorjahresvergleich um 4,9 % bzw. 194 Mio. € auf 4.166 Mio. € gestiegen. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen verblieb mit 93,8 % auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 94,0 %).

Das Umlaufvermögen hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 7,8 % bzw. 20 Mio. € auf 275 Mio. € erhöht. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen blieb mit 6,2 % nahezu konstant.

Aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags blieb das Eigenkapital der DB Regio AG mit 1.764 Mio. € konstant. Durch die Ausweitung der Bilanzsumme hat sich die Eigenkapitalquote von 41,7 % auf 39,8 % reduziert.

Auf der Passivseite ist der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme gegenüber dem Vorjahr um 1,1 Prozentpunkte gestiegen. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 619 Mio. € auf 908 Mio. €. Davon resultierten 879 Mio. € aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Im Rahmen der Verschmelzung der S-Bahn München GmbH wurden zinspflichtige Verbindlichkeiten in Höhe von 247 Mio. € auf die DB Regio AG übertragen. Dadurch ist der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme auf 20,5 % angestiegen.

Die Rückstellungen lagen mit 760 Mio. € um 72 Mio. € über dem Vorjahresniveau (+10,5 %). Davon entfielen 27 Mio. € auf die Verschmelzung der S-Bahn München GmbH auf die DB Regio AG.

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben einen Anteil an der Bilanzsumme von 27,1 % (im Vorjahr: 26,5 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 33,1 % (im Vorjahr: 31,8 %).

Bilanzstruktur in %	2005	2004
Anlagevermögen	93,8	94,0
Umlaufvermögen	6,2	6,0
Aktiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0

Bilanzstruktur in %	2005	2004
Eigenkapital	39,8	41,7
Rückstellungen	17,1	16,3
Verbindlichkeiten	43,1	42,0
Anteil zinspflichtiger Netto-Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(20,5)	(14,6)
Passiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	4.441	4.228

Investitionen

Die Brutto-Investitionen der DB Regio AG verringerten sich gegenüber dem Vorjahr um 246 Mio. € auf 286 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen auf die deutlich zurückgegangenen Beschaffungszahlen bei Fahrzeugen und das Auslaufen des Projekts GSM-R zurückzuführen.

Von den Brutto-Investitionen entfielen rund 80 % auf Fahrzeuge und rund 20 % auf Werkstätten sowie sonstige Investitionen. Der Investitionsschwerpunkt lag bei den Fahrzeugen in der Beschaffung von Triebwagen der BR ET 423 (78 Mio. €) zum Einsatz in den S-Bahnen Frankfurt/Main, München und Stuttgart. Weitere Schwerpunkte lagen in der Beschaffung von Doppelstockwagen (99 Mio. €) für die S-Bahn Leipzig, die Regionen Niedersachsen und Bayern sowie in der Beschaffung von Lokomotiven der BR 146 (37 Mio. €) für die Regionen Baden-Württemberg, Bayern (nur Anzahlungen) und Niedersachsen/Bremen.

In die Fahrzeugwerkstätten wurden im Berichtsjahr rund 40 Mio. € investiert. Diese konzentrierten sich im Wesentlichen auf das Neubauprojekt S-Bahn-Werkstatt Frankfurt/Main (ehemaliger Postbahnhof), die Fortführung des Neubauprojekts der Werkstatt Magdeburg-Buckau sowie die Außenreinigungsanlage Plochingen. Mit den Arbeiten zum Neubau der Werkstatt Dresden sowie der Außenreinigungsanlagen Freiburg und Trier wurde im Berichtsjahr begonnen.

Finanzierung

Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die DB Regio AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzerntreasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt an den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB Konzern sowie die DB Regio AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten und in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Im

Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1«, Standard & Poor's »AA« – beide Ratings haben einen stabilen Ausblick. Die mit diesem Rating von der DB AG erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen der DB Regio AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms im Geschäftsjahr 2005

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 286 Mio. € ein Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Investitionszuwendungen und Anlagenabgängen – in Höhe von 229 Mio. € (im Vorjahr: 368 Mio. €). Die Verringerung um 139 Mio. € im Vergleich zum Vorjahreswert resultierte vor allem aus dem niedrigeren Investitionsvolumen (– 246 Mio. €) bei zugleich geringeren Einzahlungen aus Desinvestitionen und Investitionszuwendungen (– 98 Mio. €).

Dem Mittelbedarf stand ein im Vergleich zum Vorjahr um 291 Mio. € höherer Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit gegenüber. Diese Zunahme wurde zu 196 Mio. € aus der Veränderung des Working Capital und zu 95 Mio. € aus dem Cashflow realisiert.

Die vorgenannte Innenfinanzierungskraft sowie die Inanspruchnahme von kurzfristigen Konzernfinanzierungsmitteln reichten nicht aus, den Kapitalbedarf des Berichtsjahres inklusive Gewinnabführung und Darlehenstilgung abzudecken. Infolgedessen wurden langfristige Konzernfinanzierungsmittel aufgenommen. Aufgrund des Cash-Pooling-Verfahrens mit der DB AG ergibt sich keine zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands.

Mitarbeiter

Die Zahl der Mitarbeiter stellt zur besseren Vergleichbarkeit innerhalb des DB Konzerns und im Zeitablauf auf Vollzeitpersonen ab. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

Zum 31. Dezember 2005 beschäftigte die DB Regio AG insgesamt 20.182 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2004: 20.863 Mitarbeiter). Dabei sind 77 % der Beschäftigten im Produktionsprozess tätig, darunter 4.211 Kundenbetreuer und Prüfer, 8.538 Triebfahrzeugführer sowie 2.825 Mitarbeiter in den Werkstätten der DB Regio AG. Im Jahresdurchschnitt betrug die Mitarbeiterzahl 20.847 (im Vorjahr: 21.388 Mitarbeiter). Bereinigt um den Personalzugang der S-Bahn München GmbH ergab sich eine Mitarbeiterzahl von 19.254 Mitarbeitern (– 7,7 %) per 31. Dezember 2005. Der Rückgang zum Vorjahr ist neben den mit dem Abschluss eines neuen Tarifvertrags einhergehenden Anpassungen der Wochenarbeitszeit auch durch Produktivitäts- und Effektivitätssteigerungen und verschiedene Einsparungsmaßnahmen begründet.

Zum Berichtsjahresende waren bei der DB Regio AG zudem 922 Auszubildende beschäftigt.



50 80

Weitere Informationen

Weiter zunehmender Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 33,1 Mio. Trassenkilometer (Trkm) ausgeschrieben, damit wurde der Vorjahreswert erneut übertroffen und ein neuer Höchststand seit Beginn der Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland erreicht.

Unter den Ausschreibungen waren – bezogen auf das Leistungsvolumen – die größten Netze mit jeweils etwa 3 Mio. Trkm p. a. und mehr: die Ostseeküste in Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Hamburg (3 Mio. Trkm p. a.), das Dieselnetz Nürnberg in Bayern (3,2 Mio. Trkm p. a.), das Hellweg-Netz in Nordrhein-Westfalen (5,7 Mio. Trkm p. a.), das E-Netz Augsburg (3,6 Mio. Trkm p. a.), das D-Netz Augsburg (3,7 Mio. Trkm p. a.) und die Mittelrheinbahn (2,9 Mio. Trkm p. a.).

Im Berichtsjahr konnten wir die Ausschreibungen Ostseeküste und Dieselnetz Nürnberg gewinnen. Für die Mittelrheinbahn haben wir das Angebot im Berichtsjahr, für das Hellweg-Netz im Januar 2006 abgegeben, für das E- und D-Netz Augsburg bereiten wir ein Angebot vor, dessen Abgabe im April 2006 bevorsteht. Vergeben wurden im Berichtsjahr insgesamt 22,7 Mio. Trkm; auch dies ist ein im SPNV-Ausschreibungswettbewerb in Deutschland bislang nicht erreichtes Volumen. Von den vergebenen Leistungen haben wir einschließlich unserer Tochtergesellschaften 7,9 Mio. Trkm gewonnen, was einer Quote von 35 % entspricht. Neben den beiden bereits genannten Ausschreibungen Ostseeküste und Dieselnetz Nürnberg konnten wir die Ausschreibung des Regionalverkehrs auf der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München (1,7 Mio. Trkm p. a.) für uns entscheiden.

An Wettbewerber gingen im Berichtsjahr das Teuto-Netz (4 Mio. Trkm p. a.), die Odenwaldbahn (1,8 Mio. Trkm p. a.), die Kahlgrundbahn (0,3 Mio. Trkm p. a.), die Ostbahn in Brandenburg (1 Mio. Trkm p. a.), das Emscher-Münsterland-Netz (1,5 Mio. Trkm p. a.), das Ruhr-Sieg-Netz (3,7 Mio. Trkm p. a.), der Haller Willem (0,8 Mio. Trkm p. a.) und der IR-25-Ersatz Nord (1,8 Mio. Trkm p. a.).

Erfolgreicher Abschluss von Verkehrsverträgen

Im Jahr 2005 konnten weitere langfristige Verkehrsverträge mit den Bestellern kontrahiert werden. Hervorzuheben sind dabei insbesondere die Verkehrsverträge mit den fünf westfälischen Zweckverbänden (insgesamt rund 20,8 Mio. Zugkm), mit dem Zweckverband Großraum Braunschweig (rund 5,9 Mio. Zugkm), mit der Hansestadt Bremen (rund 2,4 Mio. Zugkm) und mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (rund 2,7 Mio. Zugkm). Nunmehr sind über 97 % des Leistungs- und Auftragsvolumens durch Verkehrsverträge kontrahiert und überwiegend langfristig gesichert. Dies spiegelt sich in einem Auftragsvolumen zum Jahresende von rund 33,5 Mrd. € wider.

Zunahme des Stammkundengeschäfts und Steigerung im Freizeitbereich

Die zum Fahrplanwechsel 2004/2005 in vielen Bundesländern eingeführte Wochenendöffnung der Länder-Tickets wurde vom Markt sehr gut angenommen. Deutliche Nachfragesteigerungen im Freizeitbereich zeigen, dass die Strategie der preisgünstigen Pauschalangebote mit einfachen, gut kommunizierbaren Preisen und Konditionen zur Nebenverkehrszeit der richtige Weg ist. Um Mehrverkehr gezielt in den Zügen am Abend zu generieren, wurde in Bayern und Brandenburg-Berlin eine neue Variante der Länder-Tickets pilotiert: Das »Länder-Ticket Nacht« ermöglicht es Gruppen von bis zu fünf Personen, ab 19.00 Uhr preisgünstig im Nahverkehr zu reisen.

Am 11. Dezember 2005 haben wir aufgrund von Kostensteigerungen und der Kürzungen von Zuschüssen eine Anpassung der Normalpreistarife vorgenommen; der Anstieg betrug durchschnittlich 2,6 %. Von der Preisanpassung ausgenommen wurden unsere Stammkunden: Die Preise für Abonnements und Jahreskarten bleiben auch im Jahr 2006 unverändert auf dem Niveau von 2005. In Zeiten drastisch steigender Mineralölpreise ist diese Maßnahme ein deutliches Signal für Berufspendler, für ihren täglichen Weg zur Arbeit von der Straße auf die Schiene zu wechseln.

Risikobericht

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Auf die aktive Steuerung dieser Risiken zielt unser Risikomanagement. Um frühzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können, verfügt die DB Regio AG über ein integriertes Risikomanagementsystem, das die nötigen Informationen aufbereitet und unmittelbar aus den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) abgeleitet ist. Dieses System entwickeln wir kontinuierlich inhaltlich weiter.

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

Zur Absicherung eines ertragsorientierten Wachstums haben wir Maßnahmenpakete implementiert, aus denen wir Absicherungen oder Verbesserungen der Leistungsqualität, der Effizienz und unserer Kostenstrukturen erwarten. Wir sehen hierin Chancen für weitere Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen. Marktbezogene Chancen sehen wir trotz hoher Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten zudem darin, absehbare Marktkonsolidierungen aus einer führenden Wettbewerbsposition aktiv gestalten zu können. Bezüglich der allgemeinen Umfeldbedingungen sind weitere Verbesserungen des relevanten gesamtwirtschaftlichen Umfelds denkbar, aber im Geschäftsjahr 2006 nur in geringerem Umfang zu erwarten.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Zu den Risiken für die DB Regio AG zählen:

- **Marktrisiken:** Die Marktrisiken bei der DB Regio AG werden nicht nur durch bestehende und neue Wettbewerber, die Endabnehmer unserer Leistungen, unsere Lieferanten oder neue Produkte auf unserem Markt bestimmt, sondern auch durch volkswirtschaftliche und politische Entwicklungen beeinflusst. Daneben sind insbesondere die Regionalisierungsmittel – Finanzmittel des Bundes an die Länder zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs und damit auch des Schienenpersonennahverkehrs – von besonderer Bedeutung. Sollte es zu einer Reduzierung der Transfermittel des Bundes kommen, so hat dies Auswirkungen auf die Finanzmittelausstattung der Länder und damit letztendlich auch auf den Umfang der Verkehrsangebote bzw. der Zahlungen am Markt. Der Umgang mit möglichen Änderungen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) im Rahmen der anstehenden Revision im Jahr 2007 wird daher ein Schwerpunkt im Jahr 2006 sein.
- **Betriebsrisiken:** Unsere Tätigkeit als Eisenbahnverkehrsunternehmen basiert auf einem vernetzten, komplexen Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir mit systematischer Wartung, dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter, mit kontinuierlicher Sicherung und Verbesserung der Qualität unserer Prozesse sowie darauf aufgebauten Incentive-Systemen.
- **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzerntreasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.
- **Allgemeine Umfeldrisiken:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen. Das Risikomanagement ist umfassend in unseren betrieblichen Prozessen implementiert. Es wird regelmäßig überprüft und, soweit erforderlich, zielführend weiterentwickelt.

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB Konzerns vorgegeben und durch die DB Regio AG (und ihre Tochtergesellschaften) umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Regio AG quartalsweise berichtet. Die im Risikobericht erfassten Risiken

sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert; analysiert werden neben den möglichen Auswirkungen vor allem die Ansatzpunkte für effiziente Gegensteuerungsmaßnahmen.

Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht.

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Im Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken ab festgelegten Wesentlichkeitsgrenzen über ein Risikoportfolio mit detaillierten Einzelaufstellungen abgebildet. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden oder für die überschaubare Zukunft erkennbar.

Nachtragsbericht

Aktueller Stand der Ausschreibungen

Im Januar 2006 hat die DB Regio AG das Angebot für das Hellweg-Netz (5,7 Mio. Trkm p. a.) abgegeben. Die ersten Ausschreibungen, die im Jahr 2006 begonnen wurden, sind das West- und Südpfalz-Netz (5,5 Mio. Trkm p. a.) und das Lausitz-Netz (2,2 Mio. Trkm p. a.).

Strategie

Seit der Bahnreform befinden wir uns auf einem konsequenten Weg hin zu einer gesteigerten Wettbewerbsfähigkeit auf den relevanten Teilmärkten. Als Erfolgsmodell erwiesen hat sich hierbei die dezentrale Ergebnisverantwortung als Antwort auf den Übergang der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den öffentlichen Nahverkehr vom Bund auf die Länder.

Im Hinblick auf den Bestellermarkt sind hierbei die enormen Anstrengungen der Vergangenheit zur Verbesserung der Kostenposition von besonderer Bedeutung. Trotz großer Erfolge setzen wir uns hier auch weiterhin anspruchsvolle Ziele. Hintergrund sind die zunehmenden finanziellen Restriktionen der öffentlichen Haushalte, welche in den nächsten Jahren die Umstrukturierung des deutschen Nahverkehrsmarkts prägen werden: Die seit Beginn der Bahnreform erreichte Leistungsmehrung im Gesamtmarkt wird in den nächsten Jahren eher stagnieren. In diesem stagnierenden Markt stehen wir aggressiven Wettbewerbern gegenüber, die auch im Berichtsjahr wieder bereit waren, strategische Markteintrittsprämien zu zahlen.

Nicht nur wegen der zunehmenden Bedeutung von Qualitätskriterien in Vergabeverfahren, sondern insbesondere vor dem Hintergrund einer zunehmenden Bedeutung der Fahrgelderlöse für die Finanzierung öffentlicher Verkehrsleistungen steht die

Erfüllung unserer Leistungsversprechen gegenüber dem Fahrgast im Mittelpunkt der Anstrengungen. In diesem Zusammenhang ist es uns nicht nur gelungen, die Pünktlichkeit als wesentlichen objektiven Qualitätsmaßstab, sondern insbesondere auch die Kundenzufriedenheit als letztlich entscheidendes Kriterium zur Beurteilung der Qualität deutlich zu steigern. So bewerteten 59 % der im Frühjahr 2005 befragten Fahrgäste unsere Leistungen als »unbedingt empfehlenswert«, während eine entsprechende Befragung im Jahr 2003 lediglich einen Wert von 44 % ergab.

Unser Portfolio wird ergänzt durch das Geschäftsmodell »RegioNetze«, das im ländlichen Raum einen integrierten Produktionsansatz verfolgt. Unter dem Dach der DB RegioNetz Verkehrs GmbH wird in zurzeit vier Profit-Centern die Verantwortung für den Verkehrsbetrieb des jeweiligen RegioNetzes in einer Hand gebündelt. Zum Jahresbeginn 2006 geht unter der Bezeichnung »WestFrankenBahn« ein fünftes Regio-Netz an den Start. Die vier bestehenden RegioNetze haben sich in der Vergangenheit vor allem infolge der hohen Mitarbeiteridentifikation durch wettbewerbsfähige Kostenstrukturen bei hoher Kundenzufriedenheit ausgezeichnet.

Die zentralen Herausforderungen liegen für uns in den nächsten Jahren vor allem darin, die bestehenden Wettbewerbsvorteile sowohl intra- als auch intermodal wirksam einzusetzen und zu verteidigen. Neben einer konsequenten Weiterführung des eingeschlagenen Wegs zur Behauptung der flächendeckenden Marktführerschaft gilt es die Kostenposition weiter zu verbessern und zusätzliche Erlöspotenziale am Fahrgastmarkt zu erschließen.

Ausbau der Aktivitäten im Fahrgastmarkt

Der weitere Ausbau der Aktivitäten im Fahrgastmarkt ist Grundlage dafür, die Fahrgelderlöse zu steigern und die Basis für Angebote im Bestellermarkt zu verbessern. In den kommenden Jahren wollen wir die Fahrgelderlöse weiter steigern und den Anteil am Fahrgastmarkt gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ausbauen. Dazu soll durch attraktive Tarifangebote der hohe Anteil der »Non-User« reduziert werden. Dies wird mit der Überarbeitung und Weiterentwicklung der Ticketangebote in den Bereichen »Berufsverkehr« und »Freizeitverkehr« verfolgt. Die im Berufsverkehr relevanten Zeitkarten werden überarbeitet mit dem Ziel, leicht verständliche und preislich attraktive Ticketangebote für die tägliche Fahrt zu Berufs- und Ausbildungsstätte zu erhalten. Auch die erfolgreiche »Länder-Ticket-Familie« erhält weiteren Zuwachs: Mit dem »Baden-Württemberg Single-Ticket«, dem »Brandenburg-Berlin Nacht-Ticket« und dem »Bayern Nacht-Ticket« werden attraktive Ticketangebote eingeführt, die neue Zielgruppen im Freizeitverkehr ansprechen. Diese Ticketfamilie erhöht die Wahrnehmung der Kunden in den Dimensionen »Einfachheit« und »Preiswürdigkeit«. Wir werden auch in Zukunft durch Weiterentwicklung entsprechender Ticketangebote den Umstieg der Kunden auf den SPNV fördern und Umstiegsbarrieren abbauen.

Die zielgerichtete Vermarktung unserer Angebote ist ein weiterer Schwerpunkt zur Steigerung der Fahrgelderlöse. Gemeinsam mit den Regionen wollen wir über die

spezifische Ansprache der identifizierten Kundensegmente die Effizienz unserer Vermarktungsmaßnahmen weiter steigern. Hierzu zählt unter anderem der Ausbau von Kooperationen im Freizeitbereich.

Eine dritte Säule der Aktivitäten im Fahrgastmarkt liegt in der Verbesserung der Schnittstellen zu den Fahrgästen. Das Hauptaugenmerk liegt hier im laufenden Jahr auf der bundesweiten Umsetzung eines Projekts mit dem Ziel, die Qualität der Kundenbetreuung zu verbessern sowie eine Verbesserung der Kundeninformation im Zug zu erreichen. Durch diese Maßnahmen wollen wir sicherstellen, dass die in den letzten Jahren erreichten Zuwachsraten in der Kundenzufriedenheit weiter gesteigert werden.

Weitere Verbesserung der Kostenposition

Zur Fortsetzung des eingeschlagenen Wegs zur nachhaltigen Verbesserung der Kostenposition wurden seit dem Jahr 2001 erfolgreich operierende Sanierungsprogramme des Geschäftsfelds Regio und des DB Konzerns gebündelt. Über die etablierten Strukturen zur Programmsteuerung, insbesondere die Einbindung der regionalen Programm-Manager, wird sichergestellt, dass die gesetzten Ziele effizient realisiert werden.

Neue Geschäfte entwickeln und ausbauen

Die strukturellen Veränderungen im europäischen Nahverkehrsmarkt bieten Wachstumschancen im Sinne einer gezielten Erweiterung des Kerngeschäfts. Die von der EU forcierte Liberalisierung des ÖPNV wird in den kommenden Jahren alle Länder Europas erreichen. Damit werden die Tendenz zu Ausschreibungen in vielen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union zunehmen und neue Wachstumsperspektiven entstehen. Wir werden auch weiterhin den europäischen Ausschreibungsmarkt auf strategiekonforme Opportunitäten hin überprüfen und den grenzüberschreitenden Verkehr ausbauen.

Ausblick

Konjunkturelle Aussichten: Unveränderte Wachstumsdynamik

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen in Deutschland im laufenden Jahr im Vergleich zum Berichtsjahr leicht verbessern. Die Prognosen für das internationale Umfeld sind dabei unverändert günstiger als für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Die nachfolgenden Einschätzungen basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen weltpolitischen Entwicklung.

Die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft dürfte im laufenden Jahr nahezu unverändert anhalten. Im Euro-Raum wird die Wachstumsdynamik des Bruttoinlandsprodukts in der Größenordnung von rund 0,5 Prozentpunkten zulegen können. Der private Konsum wird leicht anziehen, gestützt von Beschäftigungszuwächsen bei gleichzeitig moderatem Lohnzuwachs. Die Investitionen werden, bei allenfalls leichtem

Anstieg der langfristigen Zinsen, angesichts steigender Unternehmensgewinne merklich zulegen. Die insgesamt günstige Lage der Weltwirtschaft, die im Verlauf des Berichtsjahres erfolgte Abwertung des Euro sowie die verbesserte Wettbewerbsfähigkeit werden den Export weiter stärken. Die Konsolidierung der öffentlichen Haushalte wird hingegen leicht dämpfend wirken.

Die für Deutschland vorliegenden Prognosen für das laufende Jahr lassen ein gegenüber dem Vorjahr um etwa 0,5 Prozentpunkte stärkeres Wachstum erwarten. Angesichts des weiter günstigen internationalen Umfelds wird sich die Expansion der Exporte beschleunigen. Dies sowie die verbesserten Abschreibungsbedingungen werden zu einem deutlichen Anstieg der Ausrüstungsinvestitionen beitragen. Die Bauinvestitionen werden nicht weiter zurückgehen, gestützt unter anderem durch das zusätzliche Investitionsprogramm des Bundes für die Verkehrsinfrastruktur. Auch der private Konsum wird sich voraussichtlich etwas beleben, in der zweiten Jahreshälfte gestärkt durch das Vorziehen von Käufen aufgrund der angekündigten Mehrwertsteuererhöhung im Jahr 2007. In Teilbereichen der Gesamtwirtschaft dürfte es zu positiven Konjunktoreffekten durch die FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2006™ kommen.

Voraussichtlich leicht positive Impulse im Personenverkehrsmarkt

Die für das laufende Jahr erwartete Aufhellung der volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen (leichter Anstieg der Erwerbstätigenzahl und des Konsums) lassen für den deutschen Personenverkehrsmarkt im Allgemeinen und für den Schienenpersonenverkehr im Besonderen einen Zuwachs erwarten, der durch die FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2006™ zusätzlich gestützt wird. Mit einem Verkehrsleistungsanstieg um rund 0,5% bleibt das Wachstum jedoch verhalten; auch bei der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs erwarten wir eine leichte Erholung. Der innerdeutsche Luftverkehr wird wie im Berichtsjahr nur leicht wachsen. Die Nachfrage im ÖSPV wird dagegen, bedingt durch sinkende öffentliche Zuwendungen, allenfalls stagnieren. Der Schienenpersonenverkehr dürfte einen Verkehrsleistungszuwachs leicht oberhalb des Gesamtmarktwachstums erzielen.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2006 sind aus den Rahmenbedingungen keine wesentlichen Impulse zu erwarten. Wir werden uns auch zukünftig bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

Voraussichtliche Geschäftsentwicklung der DB Regio AG

Wir werden den eingeschlagenen Weg zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit vor allem durch Leistungssteigerungen (Ausbau der Aktivitäten im Fahrgastmarkt, unter anderem Optimierung der Reisekette durch Verbesserung der Pünktlichkeit, attraktive Tarifangebote, zielgerichtete Vermarktung), durch Absicherung und Weiterentwicklung unserer Marktposition (neue Geschäfte grenzüberschreitend entwickeln,

Abschluss zurzeit in Verhandlung befindlicher Verkehrsverträge) und Verbesserung der Kostenposition mit den Regio-Bestandteilen des Programms »Qualify Plus« des DB Konzerns unter dem Dach des Programms »Regio Plus« konsequent fortsetzen.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2005	Erwartung 2006
Umsatzerlöse	4.972	↗ Leicht steigend
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	545	↗ Positive Entwicklung

■ **Umsatz:** Die erwartete Steigerung bei den Fahrgelderlösen aufgrund von Tarifierpassungen und zielgerichteter Vermarktung wird die geringeren Bestellerentgelte insgesamt überkompensieren, sodass wir Umsatzerlöse leicht über dem Niveau des Berichtsjahres erwarten.

■ **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit:** Kostensenkungsmaßnahmen und produktivitätssteigernde Maßnahmen aus dem Programm »Regio Plus« lassen im Zusammenspiel mit restriktiver Investitionssteuerung und positiver Umsatzentwicklung (insbesondere im Bereich Fahrgeld) einen Anstieg des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erwarten.

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, einzelner Gesellschaften oder ihrer Geschäftsfelder beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – nicht eintreten, so können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.





Inhalt

- 29 Bilanz
- 30 Gewinn- und Verlustrechnung
- 31 Kapitalflussrechnung
- 32 Entwicklung des Anlagevermögens
- 34 Anhang

Aktiva

Zum 31. Dezember 2005 in Mio. €	Anhang	2005	2004
A. Anlagevermögen			
Sachanlagen	(2)	3.523	3.106
Finanzanlagen	(2)	643	866
		4.166	3.972
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	47	43
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	228	212
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		-	-
		275	255
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		0	1
		4.441	4.228

Passiva

Zum 31. Dezember 2005 in Mio. €	Anhang	2005	2004
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	410	410
Kapitalrücklage	(6)	1.354	1.354
		1.764	1.764
B. Rückstellungen			
	(7)	760	688
C. Verbindlichkeiten			
	(8)	1.916	1.776
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
		1	0
		4.441	4.228

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2005	2004
Umsatzerlöse	(11)	4.972	4.845
Bestandsveränderungen		1	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		4	35
Gesamtleistung		4.977	4.880
Sonstige betriebliche Erträge	(12)	265	363
Materialaufwand	(13)	-3.106	-3.204
Personalaufwand	(14)	-865	-845
Abschreibungen		-311	-255
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	-550	-546
		410	393
Beteiligungsergebnis	(16)	184	153
Zinsergebnis	(17)	-49	-37
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		545	509
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(18)	-545	-509
Jahresüberschuss		-	-

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2005	2004
Ergebnis vor Gewinnabführung		545	509
Abschreibungen auf Sachanlagen		311	255
Veränderung der Pensionsrückstellungen		8	5
Cashflow		864	769
Veränderung der übrigen Rückstellungen		37	-91
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		2	8
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	0
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-2	64
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-95	-235
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		806	515
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		25	62
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		-286	-532
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		34	95
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	7
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-2	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-229	-368
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-509	-411
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		-113	135
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		200	129
Auszahlungen für die Tilgung von (Finanz-)Krediten		-155	-
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-577	-147
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		-	-
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(19)	-	-
Finanzmittelbestand am Jahresende	(19)	-	-

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €				
	Vortrag zum 01.01.2005	Übertragung von Konzernge- sellschaften ¹⁾	Zugänge	Umb- chungen
Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken				
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	0	-	-	-
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	127	0	6	3
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1	-	0	0
	128	-	6	3
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	28	0	3	1
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	4.194	581	134	184
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	68	1	3	1
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	36	4	4	0
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	210	8	116	-189
	4.664	594	266	-
Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	892	-	1	-
2. Beteiligungen	2	-	5	-
	894	-	6	-
Anlagevermögen insgesamt	5.558	594	272	-

¹⁾ Verschmelzung der S-Bahn München GmbH

Anschaffungs- und Herstellungskosten							Abschreibungen		Buchwert
Abgänge	Stand zum 31.12.2005	Vortrag zum 01.01.2005	Übertragung von Konzernge- sellschaften ¹⁾	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Umbu- chungen	Abgänge	Stand am 31.12.2005	Stand am 31.12.2005	Stand am 31.12.2004
-	0	-	-	-	-	-	-	0	0
0	136	-37	0	-8	-	0	-45	91	90
0	1	0	-	-	-	0	0	1	1
0	137	-37	-	-8	0	0	-45	92	91
0	32	-9	0	-2	0	0	-11	21	19
-61	5.032	-1.455	-103	-290	-	37	-1.811	3.221	2.739
-1	72	-37	0	-5	-	1	-41	31	31
-3	41	-20	-1	-6	0	3	-24	17	16
-4	141	-	-	-	-	-	-	191	210
-69	5.455	-1.558	-104	-311	-	41	-1.932	3.523	3.106
-229	664	-27	-	-	-	-	-27	637	865
0	7	-1	-	-	-	-	-1	6	1
-229	671	-28	-	-	-	-	-28	643	866
-298	6.126	-1.586	-104	-311	-	41	-1.960	4.166	3.972

Anhang

für das Geschäftsjahr 2005

Der Jahresabschluss der DB Regio AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) 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 zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen. Gemeinkosten und notwendige Abschreibungen sind auf Basis einer Ist-Beschäftigung ermittelt. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Abschreibungen werden grundsätzlich entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt und erfolgen »pro rata temporis«. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs	75
Gleisanlagen	20-25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10-50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5-20
Schienenfahrzeuge	15-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5-13

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

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen, ausgewiesen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird die Durchschnittsmethode angewandt. Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt. Bisher unter den Hilfs- und Betriebsstoffen erfasste Energiestoffe (Heizöl, Kohle) werden ab dem Berichtsjahr sofort aufwandswirksam erfasst.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des nicht einzelwertberichtigten Nettoforderungswerts gebildet.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen und gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, werden – sofern sie gegenüber derselben Gesellschaft bestehen – miteinander saldiert. Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der Deutschen Bahn AG.

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6a EStG passiviert. Im Jahresabschluss 2005 sind die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6% p.a. ermittelt. Durch die Anwendung der neuen Richttafeln ergab sich eine Erhöhung um 1 Mio. €.

Analog zu den Pensionsrückstellungen werden weitere personalbezogene Rückstellungen nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mittels Gutachten der Heubeck AG gebildet, die Rückstellungen für Vorruhestand und Sterbegeld unter Verwendung eines Zinssatzes von 6% p.a., die Rückstellungen für Jubiläen und Altersteilzeit unter Verwendung eines Zinssatzes von 5,5% p.a.

Alle anderen Rückstellungen sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung; darüber hinaus sind für konkrete Risiken Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB bilanziert. Die sonstigen Rückstellungen werden grundsätzlich auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken aus Rechtsstreitigkeiten und nicht abgeschlossenen Schadensfällen werden im Berichtsjahr erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50% erfasst.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung werden zum Euro-Referenzkurs umgerechnet.

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

Abweichend von der in § 275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung werden die sonstigen Steuern nicht unter dem hierfür vorgesehenen Posten Nr. 19 erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Erläuterungen zur Bilanz

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2005 wurde die S-Bahn München GmbH, München, auf die DB Regio AG verschmolzen. Der Saldo aus übernommenen Vermögenswerten (506 Mio. €) und Verpflichtungen (281 Mio. €) entspricht dem bei der DB Regio AG bilanzierten Beteiligungsbuchwert von 225 Mio. €.

2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 32 – 33 dargestellt.

Erhaltene Investitionszuschüsse sind von den Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 24 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Reisezugwagen – vorgenommen.

3 Vorräte

in Mio. €	2005	2004
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	45	43
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	2	0
Insgesamt	47	43

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 16 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) gebildet.

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

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2005	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2004
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	38	23	49
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	181	-	157
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0
Sonstige Vermögensgegenstände	9	-	6
Insgesamt	228	23	212

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 16 Mio. € (im Vorjahr: 19 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten mit 183 Mio. € (im Vorjahr: 164 Mio. €) Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen, mit denen Verbindlichkeiten aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr von 2 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) verrechnet wurden.

5 Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der DB Regio AG beträgt 410 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 82 Mio. auf den Inhaber lautende Stückaktien. Durch die Verschmelzung der DB Personenverkehr GmbH (am 4. Januar 2005 umfirmiert in DB Neunte Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH) auf die Deutsche Bahn AG zum 2. Januar 2005 werden die Anteile wieder vollständig von der Deutschen Bahn AG gehalten.

6 Kapitalrücklage

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

Die Kapitalrücklage beträgt zum 31. Dezember 2005 unverändert 1.354 Mio. €.

7 Rückstellungen

in Mio. €	2005	2004
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	81	72
Steuerrückstellungen	3	2
Sonstige Rückstellungen	676	614
Insgesamt	760	688

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 8 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 6 Mio. €). 1 Mio. € wurden im Rahmen von Personalübergängen an verbundene Unternehmen übertragen (im Vorjahr: 1 Mio. €).

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2005	2004
Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen	139	102
Verpflichtungen im Personalbereich	137	153
Verpflichtungen aus Leasingverträgen	100	103
Risiken aus dem Beteiligungsbereich	60	4
Restrukturierungsmaßnahmen	54	74
Unterlassene Instandhaltung	27	29
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	2	2
Übrige Risiken	157	147
Insgesamt	676	614

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Freizeitansprüche sowie Vorruhestands- und Altersteilzeitverpflichtungen. Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Im Berichtsjahr wurden daraus 24 Mio. € (im Vorjahr: 53 Mio. €) für persönliche über-tarifliche Zulagen in Anspruch genommen.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind im Wesentlichen Rückstellungen für Erlösabgrenzungen und Rückzahlungsverpflichtungen aus Investitionszuschüssen. Letztere wurden erstmals auch für Beteiligungen übernommen.

Bei der Deutschen Bahn AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten gebildet.

8 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2005	davon mit Restlaufzeit			2004
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5	5	-	-	1
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	118	30	49	39	134
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	66	66	-	-	85
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.628	798	530	300	1.454
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	99	42	27	30	101
davon aus Steuern	(5)	(5)	(-)	(-)	(5)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(11)	(11)	(-)	(-)	(11)
Insgesamt	1.916	941	606	369	1.776
davon zinspflichtig	(908)	(78)	(530)	(300)	(619)

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

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind mittel- bis langfristige Verbindlichkeiten gegenüber der Deutschen Bahn AG in Höhe von 830 Mio. € (im Vorjahr: 431 Mio. €) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber der Deutschen Bahn AG in Höhe von 680 Mio. € enthalten, die mit kurzfristigen Forderungen von 112 Mio. € verrechnet wurden. Weitere 29 Mio. € mittelfristige Verbindlichkeiten bestehen aus Finanzierungsleasing gegenüber der DB Finance B.V., Amsterdam/Niederlande.

In 2005 wurden Kredite in Höhe von 155 Mio. € planmäßig getilgt.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren mit 309 Mio. € (im Vorjahr: 391 Mio. €) aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr.

9 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2005	2004
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	12	6
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	595	595
Insgesamt	607	601

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten der Deutschen Bahn AG gegenüber der EUROFIMA, Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz. Soweit langfristige verzinsliche Darlehen der Deutschen Bahn AG von der EUROFIMA gewährt werden, müssen sie aus statuarischen Gründen durch Übereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeugen) an die EUROFIMA gesichert werden.

10 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2005	2004
Bestellobligo für Investitionen	365	468
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	102	98
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(99)	(92)
Insgesamt	467	566

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Leasing hat für die Finanzierung betriebsnotwendiger Vermögensgegenstände nur eine untergeordnete Bedeutung. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2005 Leasingraten in Höhe von 13 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) gezahlt.

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

in Mio. €	2005	2004
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	16	15
fällig 1 bis 5 Jahre	57	51
fällig über 5 Jahre	29	32
Insgesamt	102	98

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

11 Umsatzerlöse

in Mio. €	2005	2004
Fahrgeldeinnahmen	1.582	1.403
Bestellungen der Länder	3.334	3.373
Sonstige Umsatzerlöse	56	69
Insgesamt	4.972	4.845

Die Umsatzerlöse enthalten 17 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €) Umsatzerlöse aus Vorjahren und 14 Mio. € (im Vorjahr: 32 Mio. €) aus der Auflösung von Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen.

12 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2005	2004
Umlagen und Managementverträge	144	207
Schadensfälle und sonstige Leistungen für Dritte	43	51
Instandhaltung und Erstellung von Schienenfahrzeugen	34	39
Verkauf von Material und Energie	26	22
Entschädigungen und Versicherungsleistungen	4	14
Mieten und Pachten	5	5
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	0	1
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	4	12
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	3	6
Übrige betriebliche Erträge	2	6
Insgesamt	265	363

Den Tochterunternehmen des Geschäftsfelds Regio wird die Inanspruchnahme von zentralen Dienstleistungen und Rechten durch Umlagen und Managementverträge in Rechnung gestellt.

13 Materialaufwand

in Mio. €	2005	2004
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	455	433
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.325	2.388
Aufwendungen für Instandhaltungen	326	383
Insgesamt	3.106	3.204

Die für selbst erstellte Anlagen bezogenen Lieferungen und Leistungen sind im Materialaufwand erfasst. Die Aktivierung im Anlagevermögen erfolgt über andere aktivierte Eigenleistungen.

14 Personalaufwand

in Mio. €	2005	2004
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	520	483
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	174	189
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	15	15
	709	687
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung		
für Arbeitnehmer	118	116
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	38	42
	156	158
davon für Altersversorgung	(14)	(13)
Insgesamt	865	845

Im Gegensatz zum Vorjahr sind in dem Betrag für Altersversorgung die Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung nicht mehr enthalten; der Vorjahresbetrag wurde entsprechend angepasst.

15 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2005	2004
Umlagen des Konzerns	144	209
Bezogene Dienstleistungen	78	84
Mieten und Pachten	78	75
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten inkl. Programmierung und Systemanalyse	49	53
Aus- und Weiterbildung sowie sonstige Personalaufwendungen	32	31
Forschung und Entwicklung	25	24
Reise- und Repräsentationskosten	18	18
Gebühren und Beiträge	14	12
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	3	9
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	3	11
Übrige betriebliche Aufwendungen	106	20
Insgesamt	550	546

Von den übrigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 3 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) »sonstige Steuern«.

16 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2005	2004
Erträge aus Beteiligungen	2	2
davon aus verbundenen Unternehmen	(2)	(2)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	182	163
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0	-12
Insgesamt	184	153

17 Zinsergebnis

in Mio. €	2005	2004
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8	1
davon aus verbundenen Unternehmen	(2)	(1)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-57	-38
davon an verbundene Unternehmen	(-54)	(-33)
Insgesamt	-49	-37

18 Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der als Anlage beigefügten Kapitalflussrechnung entspricht dem vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e.V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungsstandard Nr. 2 (DRS 2) 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 ausgewiesen.

19 Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand umfasst die Zahlungsmittel (Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks).

Daneben besteht bei der Deutschen Bahn AG im Rahmen des Konzern-Cash-Poolings eine kurzfristige Geldanlage in Höhe von 109 Mio. € (per 31. Dezember 2004: Geldaufnahme 4 Mio. €), die nicht in den Finanzmittelbestand einbezogen wurde.

Sonstige Angaben

20 Mitteilung nach § 20 AktG

Die Deutsche Bahn AG hat der DB Regio AG am 27. Februar 2006 nach § 20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.

21 Konzernzugehörigkeit

Die DB Regio AG ist Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG und wird in den Konzernabschluss der Deutschen Bahn AG, Berlin, als oberstem Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den Vorschriften der IAS/IFRS des IASB erstellt wurde. Entsprechend den Befreiungsregelungen des § 291 HGB wird kein Teilkonzernabschluss erstellt. Zu den vom deutschen Handelsrecht abweichenden Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsmethoden im Konzernabschluss der Deutschen Bahn AG verweisen wir auf die in deren Konzernanhang vorgenommenen Angaben. Der Konzernabschluss der Deutschen Bahn AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Charlottenburg, Berlin, (HRB-Nummer 50000) hinterlegt.

22 Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz (§ 285 Nr. 11 HGB) wird gemäß § 287 HGB beim Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter der HRB-Nummer 50977 hinterlegt.

23 Beschäftigte

umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte	im Jahres- durchschnitt 2005	am Jahres- ende 2005	im Jahres- durchschnitt 2004	am Jahres- ende 2004
Arbeitnehmer	15.498	15.025	15.515	15.260
Zugewiesene Beamte	5.349	5.157	5.873	5.603
Zwischensumme	20.847	20.182	21.388	20.863
Auszubildende	793	922	660	806
Insgesamt	21.640	21.104	22.048	21.669

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

Die Gesellschaft fällt unter die tarifvertraglichen Regelungen des im Jahr 2005 abgeschlossenen Beschäftigungssicherungs-Tarifvertrags. Bei der Umrechnung von natürlichen Personen in Vollzeitäquivalente wurde die vereinbarte kollektive Absenkung der wöchentlichen Arbeitszeit zum 1. Juli 2005 von 40 auf 39 Stunden berücksichtigt. Dadurch fällt der Rückgang bei den Vollzeitkräften höher aus als der Rückgang der natürlichen Personen.

Beamte sind in der Regel mit Eintragung der DB Regio AG dieser kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen worden («zugewiesene Beamte»). Sie arbeiten für die DB Regio AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

24 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

in T€	2005	2004
Gesamtbezüge des Vorstands		
2005 einschließlich der Geschäftsführung der S-Bahn München	1.180	688
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	-	187
Pensionrückstellungen		
für ehemalige Vorstands- und Geschäftsführungsmitglieder	229	152
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	87	82

Die Namen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind der Übersicht auf den Seiten 49 – 52 zu entnehmen.

25 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag sind bisher nicht eingetreten.

Frankfurt am Main, den 6. März 2006

DB Regio AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2005 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, den 6. März 2006

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Witteler)	(ppa. Klautzsch)
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital durchgerechnet in %	Umsatz 2005 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2005
Autokraft GmbH, Kiel	100,0	74,0	660
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen/Rh.	100,0	50,6	491
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede	100,0	31,8	169
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	100,0	36,3	320
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	100,0	31,4	139
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt a. M.	100,0	117,4	545
DB Regio NRW GmbH, Düsseldorf	100,0	1.130,3	4.236
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm (Donau)	100,0	266,4	1.170
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	100,0	85,5	498
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	100,0	42,2	327
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	100,0	64,0	296
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	100,0	69,8	504
Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, Kiel	100,0	226,5	744
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	100,0	52,9	736
Regionalverkehr Oberbayern GmbH, München	100,0	55,1	575
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	74,9	57,2	253
RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken	100,0	59,1	297
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	100,0	51,7	350
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	100,0	487,2	3.783
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	100,0	183,0	891
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg i. Br.	100,0	66,3	451
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU -, Frankfurt a. M.	100,0	43,3	59
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	100,0	62,0	354



Vorstand

Ulrich Homburg

Vorsitzender des Vorstands,
Glashütten

- a) DB Regio NRW GmbH
(Vorsitz)¹⁾
DB Station&Service AG
DB Vertrieb GmbH
Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH
(Vorsitz)¹⁾
- b) DB Regio Sverige AB,
Stockholm/Schweden
(Verwaltungsrat)¹⁾
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
(Beirat)
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
(Verwaltungsrat)

Dr. Herbert Braun

Ressort Finanzen und Controlling,
Wiesbaden

- a) DB Regio NRW GmbH¹⁾
DB RegioNetz Verkehrs GmbH
(Vorsitz)¹⁾

Dr. Markus Müller

Ressort Personal,
Langen

- a) DB Regio NRW GmbH¹⁾
DB RegioNetz Verkehrs GmbH¹⁾
- b) DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
(Beirat)

Frank Sennhenn

Ressort Produktion,
Darmstadt

- a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
DB Regio NRW GmbH¹⁾
- b) DB Regio Sverige AB, Stockholm/
Schweden (Verwaltungsrat)¹⁾

¹⁾ Konzerninternes Mandat

- a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien
von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2005
beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Aufsichtsrat

Dr. Karl-Friedrich Rausch

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

- a) DB Fernverkehr AG (Vorsitz)¹⁾
 - Railion Deutschland AG¹⁾
 - Schenker AG¹⁾
 - DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
 - Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.

Karl-Heinz Zimmermann*

Stellvertretender Vorsitzender
des Aufsichtsrats,
Mitglied des Vorstands der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Kasbach-Ohlenberg

- a) DB Fernverkehr AG
 - DB Vertrieb GmbH
 - DEVK Krankenversicherungs-AG
 - S-Bahn Berlin GmbH
 - Sparda-Bank West eG (Vorsitz)

Kay Uwe Arnecke

Leiter Personal Personenverkehr,
Leiter Beschäftigungsbedingungen Konzern
der Deutschen Bahn AG,
Hamburg

- a) DB Fernverkehr AG
 - DB Dialog Telefonservice GmbH
 - DB Gastronomie GmbH
 - DB Vertrieb GmbH
 - S-Bahn Berlin GmbH
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a. G. (Beirat)

Michael Becker*

Vorsitzender des Betriebsrats
der S-Bahn Rhein-Main der DB Regio AG,
Runkel-Ennerich
– seit 1. Juli 2005 –

Dr. Norbert Bensele

Mitglied des Vorstands
der Deutschen Bahn AG,
Berlin

- seit 29. April 2005 –
- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
 - Railion Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾
 - Schenker AG (Vorsitz)¹⁾
 - Stinnes AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Services Immobilien GmbH¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
 - Partner für Berlin Holding Gesellschaft
für Hauptstadt-Marketing mbH
 - Sparda-Bank Berlin eG
- b) IAS Institut für Arbeits- und
Sozialhygiene Stiftung (Beirat)

Dr. Nikolaus Breuel

Vorsitzender des Vorstands
der DB Fernverkehr AG,
Berlin

- bis 30. Juni 2005 –
- b) CityNightLine CNL AG, Zürich/Schweiz
(Verwaltungsrat, Vorsitz)¹⁾
DBAutoZug GmbH (Vorsitz)¹⁾

Jürgen Büchy

Vorsitzender der Geschäftsführung
der DB Vertrieb GmbH,
Liederbach am Taunus
– bis 28. April 2005 –

- a) Stinnes AG
 - Autokraft GmbH
 - DB Dialog Telefonservice GmbH
(Vorsitz)¹⁾
 - DB Regio NRW GmbH
 - Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH
- b) AMEROPA-REISEN GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
(Beirat)

Heiko Büttner*

Regionalleiter Personal der DB Regio AG,
München
– seit 1. Juli 2005 –

Joachim Fried

Konzernbevollmächtigter Europäische
Angelegenheiten, Wettbewerb und
Regulierung der Deutschen Bahn AG,
Berlin

- bis 28. April 2005 –
- a) DB Fernverkehr AG
 - Railion Deutschland AG
 - Schenker AG

Stefan Garber

Mitglied des Vorstands
der Deutschen Bahn AG,
Bad Homburg
– bis 28. April 2005 –

- a) DB Netz AG¹⁾
 - DB ProjektBau GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB Services Technische Dienste GmbH¹⁾
 - DB Systems GmbH¹⁾
 - DB Telematik GmbH¹⁾
 - Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft
 - IDUNA Lebensversicherung a. G.
- b) Arcor AG & Co. KG
(Gesellschafterausschuss)¹⁾
Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Claudia Haake*

Betriebsratsvorsitzende
des Regionalbereichs Sachsen-Anhalt
der DB Regio AG,
Aschersleben
– bis 30. Juni 2005 –

Gisbert Hesse*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
des Regionalbereichs Württemberg
der DB Regio AG,
Neuhausen/Filder
a) Verkehrs- und Tarifverbund
Stuttgart GmbH (VVS)

Thomas Hoffmann*

Sprecher des Verkehrsbetriebs
Sachsen-Anhalt der DB Regio AG,
Halle/Saale
– bis 30. Juni 2005 –

Ulrich Jäkel

Mitglied der Geschäftsführung der
DB Vertrieb GmbH,
Königstein/Taunus
a) DB Fernverkehr AG
DB Regio NRW GmbH
DB ZugBus Regionalverkehr
Alb-Bodensee GmbH (RAB) (Vorsitz)
S-Bahn Berlin GmbH
b) DBAutoZug GmbH

Ralf Klein-Bölting

Generalbevollmächtigter Konzernmarketing
der Deutschen Bahn AG,
Berlin
– seit 29. April 2005 –
a) DB Fernverkehr AG
Schenker AG
Stinnes AG
b) AMEROPA-REISEN GmbH

Frank Klingenhöfer

Leiter Strategie Personenverkehr
der Deutschen Bahn AG,
Mannheim
– seit 29. April 2005 –

Jürgen Knörzer*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
der DB Regio AG,
Schwarzach
a) Unternehmensgesellschaft Verkehrs-
verbund Rhein-Neckar GmbH

Dieter Kowalksy*

Mitglied des geschäftsführenden Vorstands
der Gewerkschaft Deutscher Lokomotiv-
führer GDL,
Partenstein
a) GDL Vermögensträgergesellschaft mbH

Dr. Richard Lutz

Leiter Konzerncontrolling
der Deutschen Bahn AG,
Hönow
– bis 28. April 2005 –
a) DB Fernverkehr AG
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH

Andreas P. Meyer

Vorsitzender der Geschäftsführung der
DB Stadtverkehr GmbH,
Rosbach v. d. Höhe
a) DB Vertrieb AG
intalliance AG¹⁾
RMV Rhein-Mosel
Verkehrsgesellschaft mbH¹⁾
S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
S-Bahn Hamburg GmbH (Vorsitz)¹⁾

Vitus Müller*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Regio AG,
Stuttgart
a) DB Vertrieb GmbH
Deutsche Bahn AG
b) DB GesundheitsService GmbH (Beirat)

Johann Nemeč*

Mitglied des Betriebsrats
des Regionalbereichs Rhein-Main
der DB Regio AG,
Langen
– bis 30. Juni 2005 –

Josef Nienaber*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
des Regionalbereichs Niedersachsen/
Bremen der DB Regio AG,
Garrel

Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Frankfurt am Main
– seit 29. April 2005 –
a) DB Fernverkehr AG¹⁾
Railion Deutschland AG¹⁾
Schenker AG¹⁾
Stinnes AG¹⁾
DB Services Immobilien GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Allgemeine
Lebensversicherungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Frankfurter Versicherungs-AG
gbo AG
b) DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)¹⁾
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für
die Finanzierung von Eisenbahnmaterial,
Basel/Schweiz (Verwaltungsrat)¹⁾

Hartmut Schaefer*

Mitglied des Betriebsrats R.9.3.
der DB Regio AG,
Lutherstadt Eisleben
– seit 1. Juli 2005 –

Dirk Schlömer*

Abteilungsleiter Personenverkehr
der TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Hennef
– seit 1. Juli 2005 –
a) DB Regio NRW GmbH

Joachim Schwarzer

Unterabteilungsleiter
im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin
– seit 1. Juli 2005 –

Wolf-Dieter Siebert

Vorsitzender des Vorstands der
DB Station&Service AG,
Berlin
– bis 28. April 2005 –
a) DB Fernverkehr AG
DB Netz AG
DB ProjektBau GmbH

Alois Weis*

Wissenschaftlicher Leiter der Europäischen
Akademie für umweltorientierten Verkehr
GmbH (EVA),
Hörsbach
– bis 9. Mai 2005 –
a) DB Netz AG

Dr. Michael Zumpe

Unterabteilungsleiter
im Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Stadtentwicklung,
Berlin
– seit 1. Juli 2005 –

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ Konzerninternes Mandat

- a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien
von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2005
beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu drei Sitzungen zusammen. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Regio AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Darüber hinaus standen das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu zwei Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Im Übrigen traf das Präsidium die ihm zugewiesenen Entscheidungen über personelle Angelegenheiten des Vorstands.

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

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 9. Mai 2005 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2004 zur Kenntnis genommen.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 30. Juni 2005 wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter, die Mitglieder des Präsidiums und des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz gewählt.

In seiner Sitzung am 22. November 2005 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2006 befasst und die Budgetplanung 2006, die Mittelfristplanung 2006 bis 2010 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Regio AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2005 intensiv mit dem Stand des Auftragsvolumens der DB Regio AG durch Ausschreibungen und Verkehrsverträge sowie mit der insbesondere durch internationale Verkehrskonzerne und kommunale Verkehrsunternehmen geprägten Wettbewerbssituation auf dem Nahverkehrsmarkt. Des Weiteren ließ er sich über die von den Verkehrsministern getroffene Neuregelung des Tarifgenehmigungsverfahrens und die für 2006 vorgesehenen Preismaßnahmen der DB Regio AG unterrichten. Darüber hinaus befasste sich der Aufsichtsrat mit den unterschiedlichen im Fahrgastmarkt angestoßenen Maßnahmen, insbesondere mit der weiteren Entwicklung der Länder-Tickets. Ferner wurden dem Aufsichtsrat der Referentenentwurf zur Neuregelung des Vergaberechts erläutert und der von der DB Regio AG zur Aufrechterhaltung notwendiger Handlungsfreiheiten im Schienen-



Dr. Karl-Friedrich Rausch
Vorsitzender des
Aufsichtsrats DB Regio AG

personennahverkehr (SPNV) entwickelte Kompromissvorschlag dargelegt. Der Aufsichtsrat wurde über die weiteren Anstrengungen zur Verbesserung der Betriebsqualität und über den aktuellen Stand der Behebung der Radsatzwellenproblematik bei der Baureihe VT 611/612 informiert.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Regio AG zum 31. Dezember 2005 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 13. April 2006 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 2005 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Regio AG für das Geschäftsjahr 2005 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 28. April 2005 wurden als Mitglieder der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats die Herren Dr. Norbert Bensel, Ralf Klein-Bölting, Frank Klingenhöfer und Diethelm Sack für die zum 28. April 2005 ausgeschiedenen Herren Joachim Fried, Stefan Garber, Dr. Richard Lutz und Wolf-Dieter Siebert neu bestellt.

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 30. Juni 2005 endete die Amtszeit der bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrats.

Als Anteilseignervertreter wählte die Hauptversammlung am 30. Juni 2005 erneut die Herren Dr. Karl-Friedrich Rausch, Kay Uwe Arnecke, Dr. Norbert Bensel, Ulrich Jäkel, Ralf Klein-Bölting, Ralf Klingenhöfer, Andreas P. Meyer und Diethelm Sack. Die Herren Dr. Nikolaus Breuel und Jürgen Büchy schieden zu diesem Zeitpunkt aus dem Gremium aus. Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen entsandte mit Schreiben vom 21. Juni 2005 die Herren Ministerialdirigenten Joachim Schwarzer und Dr. Michael Zumpe in den Aufsichtsrat.

Die Wahl der Arbeitnehmervertreter erfolgte in der Delegiertenversammlung am 7. Juni 2005. Die Herren Karl-Heinz Zimmermann, Gisbert Hesse, Jürgen Knörzer, Dieter Kowalsky, Vitus Miller und Josef Nienaber wurden bestätigt. Frau Claudia Haake sowie die Herren Thomas Hoffmann und Johann Nemeč schieden mit Beendigung der Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat aus. Herr Alois Weis legte sein Mandat zum 6. Mai 2005 nieder. Ihnen folgten die Herren Michael Becker, Heiko Büttner, Hartmut Schaefer und Dirk Schlömer nach.

In seiner konstituierenden Sitzung am 30. Juni 2005 wählte der Aufsichtsrat Herrn Dr. Karl-Friedrich Rausch als Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Herrn Karl-Heinz Zimmermann zu seinem Stellvertreter. Er wählte die Herren Dr. Rausch, Zimmermann, Dr. Zumpe und Miller in das Präsidium des Aufsichtsrats. In gleicher Zusammensetzung wurde der Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz gebildet.

Der Aufsichtsrat spricht allen ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern auch an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Herr Ulrich Homburg wurde für die Zeit vom 1. Februar 2005 bis 30. September 2008 erneut zum Mitglied des Vorstands bestellt und zum Vorsitzenden des Vorstands der DB Regio AG ernannt.

Herr Frank Sennhenn wurde für die Zeit vom 1. Oktober 2006 bis 30. September 2011 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Regio AG für das Ressort »Produktion (P.RB)« bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Regio AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2005 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im April 2006
Für den Aufsichtsrat



Dr. Karl-Friedrich Rausch
Vorsitzender



DB Regio AG

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.db.de/regio
www.bahn.de

Die DB Regio AG ist ein Unternehmen
des Deutsche Bahn Konzerns.

**Der Geschäftsbericht sowie
aktuelle Informationen sind auch
im Internet abrufbar:**

www.db.de/ir
www.db.de/presse

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Telefon: 030 297-61676
Telefax: 030 297-61961
E-Mail: investor.relations@bahn.de
Internet: www.db.de/ir

**Produktionskoordination/
Beratung**

Mentor Werbeberatung
H.-J. Dietz, Kelkheim

Gestaltung

Studio Delhi
Konzept und Design, Mainz

DTP

LGS GmbH, Frankfurt am Main

Lithografie

Koch Lichtsatz und Scan, Wiesbaden

Druck

Color-Druck, Leimen

Fotografie und Beratung

Max Lautenschläger, Berlin

Bildnachweis

Deutsche Bahn
DB AG/Lautenschläger



DB Regio AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.db.de/regio
www.bahn.de