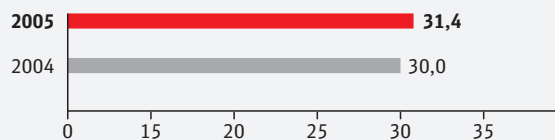




DB Fernverkehr AG
Geschäftsbericht 2005

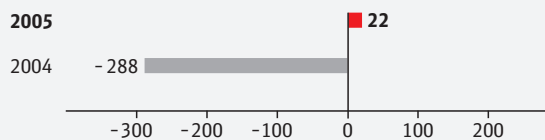
Entwicklung im Geschäftsjahr 2005

Verkehrsleistung in Mrd. Pkm¹⁾



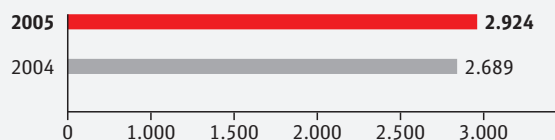
➤ 2004 zu 2005: +4,7 %

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Mio. €



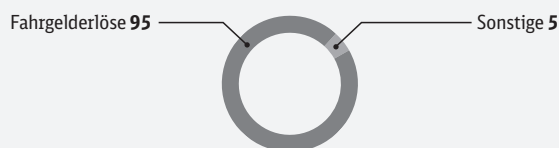
➤ 2004 zu 2005: +310 Mio. €

Umsatzerlöse in Mio. €



➤ 2004 zu 2005: +8,7 %

Umsatzstruktur in %



➤ 2004 zu 2005: +235 Mio. €

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €

	2005	2004	Veränderung
Umsatz	2.924	2.689	+8,7 %
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	22	-288	-
Bilanzsumme	3.442	3.632	-5,2 %
Anlagevermögen	3.067	3.161	-3,0 %
Eigenkapital	2.045	2.045	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	504	658	-23,4 %
Brutto-Investitionen	245	225	+8,9 %
Netto-Investitionen ³⁾	245	225	+8,9 %
Mitarbeiter per 31.12.	13.390	14.353	-6,7 %

Leistungskennzahlen

	2005	2004	Veränderung
Reisende in Mio.	112,6	109,6	+2,7 %
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm ¹⁾	31,4	30,0	+4,7 %
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	136	138	-1,7 %

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

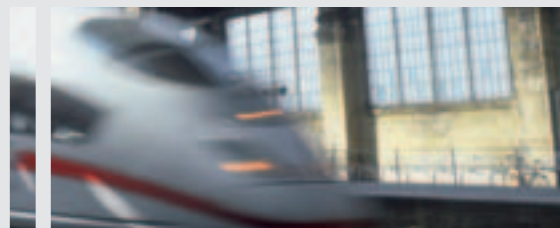
²⁾ Die DB Fernverkehr AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

Inhalt

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden	2
Lagebericht	6
Jahresabschluss	24
	25 Bilanz
	26 Gewinn- und Verlustrechnung
	27 Kapitalflussrechnung
	28 Entwicklung des Anlagevermögens
	30 Anhang
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	42
Wesentliche Beteiligungen	43
Organe der DB Fernverkehr AG	45
Bericht des Aufsichtsrats	49



Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Fernverkehr AG erzielte 2005 erstmals wieder seit 2002 einen Gewinn. Das Ergebnis lag um rund 310 Millionen Euro über dem Wert des Vorjahres. Damit haben wir das Unternehmen nach der Trendwende im Jahr 2004 stabilisiert und die wirtschaftliche Erholung konsequent vorangetrieben.

Der Umsatz erreichte 2005 ein Wachstum von 8,7 Prozent. Der Fernverkehr hat neue Kunden gewonnen. In unseren Zügen waren 2005 rund drei Millionen Menschen mehr unterwegs als noch im Jahr zuvor. Die durchschnittliche Auslastung stieg um 1,2 Prozentpunkte auf 43 Prozent. Und das, obwohl wir das Platzangebot um 1,5 Prozent gegenüber 2004 vergrößert haben. Gleichzeitig ist die Reiseweite gestiegen. Insgesamt wuchs die Verkehrsleistung auf 31,4 Milliarden Personenkilometer.

Besonders erfreulich ist, dass der Fernverkehr diese Wachstumsraten trotz eines schwachen wirtschaftlichen Umfelds erzielt hat. Das reale Bruttoinlandsprodukt in Deutschland stieg 2005 lediglich um 0,9 Prozent (im Vorjahr: +1,6 Prozent). Eine spürbare Erholung am Arbeitsmarkt blieb aus. Die privaten Konsumausgaben stagnierten. Gleichzeitig schrumpfte der Gesamtmarkt Personenverkehr. Der Rückgang betrug 2005 ein Prozent. Dies bedeutet, dass der Fernverkehr im Berichtsjahr entgegen der Marktentwicklung gewachsen ist und vor allem gegenüber dem Individualverkehr Marktanteile gewinnen konnte.

Die positive Entwicklung des Fernverkehrs wurde durch verschiedene Maßnahmen unterstützt. Auf der Preisseite verfügen wir über ein klar strukturiertes Angebot, das den verschiedenen Kundenbedürfnissen entspricht und vom Markt angenommen wird. Dazu zählen der Normalpreis, die Sparpreis- und die BahnCard-Angebote. Diese Angebote haben wir 2005 erfolgreich mit Aktionspreisen ergänzt, um eine bessere Wahrnehmung des Preis-Leistungs-Verhältnisses zu erreichen, Mehrverkehr zu generieren und neue Kunden zu gewinnen. Allein im Rahmen des Sommer-Spezial-Angebots verkauften wir rund eine Million Fahrten und damit rund 320.000 mehr als noch ein Jahr zuvor. Die Mehrverkehrsquote betrug 43 Prozent. Für 75 Prozent der Käufer war dieser Aktionspreis ein klares Argument, die Bahn in Zukunft häufiger zu nutzen. Eine starke Nachfrage generierte ebenso das Angebot, das wir über den Discounter LIDL verkauft haben. Wir haben damit Fahrgäste gewonnen, die ohne diese Aktionspreise die Bahn als Verkehrsmittel nicht gewählt hätten.

Ausgesprochen positiv entwickelte sich die BahnCard, die heute zu den wichtigsten Kundenbindungsinstrumenten in Deutschland gehört. Ende 2005 wurden rund 3,2 Millionen Karten von unseren Kunden genutzt und damit zehn Prozent mehr als noch ein Jahr zuvor. Die hohe Akzeptanz unseres BahnCard-Angebots zeigt sich auch darin, dass alle drei Kartensegmente 2005 deutlich zulegten, wobei die BahnCard 25 mit einer Steigerung von 15 Prozent gegenüber dem Vorjahr das stärkste Wachstum erzielte.

Zur Attraktivität der BahnCard trägt auch das im September 2005 gestartete bahn.bonus-Programm bei. Innerhalb von vier Monaten meldeten sich bereits 480.000 BahnCard-Kunden für bahn.bonus an. Zudem haben wir im Dezember 2005 die Gültigkeit des



Dr. Nikolaus Breuel
Vorsitzender des Vorstands
DB Fernverkehr AG

City-Tickets von 67 auf über 80 Städte ausgeweitet. BahnCard-Kunden können hier nach ihrer Ankunft mit ihrem Fernverkehrsfahrschein den öffentlichen Nahverkehr zur Weiterreise bis zu ihrem Zielort nutzen. Schließlich haben wir 2005 die Jugend BahnCard eingeführt. Sie kostet einmalig zehn Euro und ist bis zum 19. Geburtstag gültig. Mit ihr sprechen wir Jugendliche in einem Alter an, in dem häufig grundsätzlich die Wahl für ein Verkehrsmittel getroffen wird.

Auch die Vermarktung unseres Angebots konnte weiter verbessert werden. Heute kommunizieren wir verstärkt den konkreten Produktnutzen des Fernverkehrs und konzentrieren uns auf die klaren Vorteile der Bahn gegenüber dem PKW und dem Flugzeug. Zuerst kommt es hier auf den Preis und die Reisezeit an. Darüber hinaus wird auch die Möglichkeit, Zeit zu nutzen, immer deutlicher wahrgenommen. Eine Reise in unseren komfortablen Zügen bietet Vorteile gegenüber der Fahrt mit dem Auto: Unsere Kunden haben die Möglichkeit, zu arbeiten oder aber sich zu entspannen.

Die Qualität unserer Produkte bauen wir konsequent aus. Wir investierten erhebliche Beträge in die Modernisierung unserer Fahrzeugflotte. Dazu zählen der Kauf von 41 neuen ICE-Zügen der Baureihen 403 und 411 ebenso wie das Redesign der 59 ICE-1-Züge für 180 Millionen Euro bis 2008, wovon mehr als ein Drittel aller Fernverkehrskunden profitiert. Im Dezember starteten wir gemeinsam mit der Deutschen Telekom das Projekt Rail-net: drahtlos aus dem Zug im Internet surfen. Heute sind zwischen Dortmund und Köln die ersten ICE-Züge unterwegs, in denen das möglich ist. Gleichzeitig bieten wir den drahtlosen Internetzugang in unseren DB Lounges an.

Moderne Fahrzeuge und eine moderne Infrastruktur führen zu attraktiveren Reisezeiten für die Kunden. Zum Fahrplanwechsel 2005 verringerten wir die Fahrzeit zwischen Hamburg und Berlin auf rund 90 Minuten und generierten so eine deutlich stärkere Nachfrage. Die Verkehrsleistung der ICE-Linie stieg auf diesem Abschnitt um rund 55 Prozent, die durchschnittliche Auslastung um über zehn Prozent. Diese Werte wurden erreicht, obwohl wir unser ICE-Angebot auf dieser Strecke zum Frühjahr 2005 signifikant um mehr als 40 Prozent vergrößert haben. Pro Tag nutzen heute fast 5.000 Kunden die ICE-Züge zwischen Hamburg und Berlin.

Im Dezember 2005 führten wir zudem einen weiteren attraktiven Sprinter ein. Er verbindet Stuttgart und Köln in weniger als zwei Stunden. Zeitgleich starteten wir neue Direktverbindungen aus Thüringen und Sachsen zum Frankfurter Flughafen und positionierten uns damit als wichtiger innerdeutscher Zubringer für den internationalen Flugverkehr.

Einen weiteren Schwerpunkt setzten wir auf die Verbesserung der Angebotsqualität. Wir steigerten die Bereitstellungspünktlichkeit der Züge und erhöhten gemeinsam mit der Industrie die Qualität der neuen Fahrzeuge.

Für die 2005 erzielte Ergebnisverbesserung zeichnete neben der deutlichen Umsatzsteigerung die erfolgreiche Umsetzung unseres Kostensenkungsprogramms verantwortlich. Auch hier realisierten wir mehrere Projekte. Wir verbesserten die Instandhaltungsprozesse in unseren Werken. Das betraf sowohl die Optimierung der Arbeitsprozesse als auch den Materialeinkauf. Wir haben die Einsatzpläne des

fahrenden Personals verstärkt an der Auslastung der Züge orientiert und damit die Arbeitsproduktivität gesteigert. Gleichzeitig reduzierten wir den Verwaltungsaufwand in der Zentrale und den Regionen.

Diesen erfolgreichen Kurs wollen wir im Jahr 2006 fortsetzen. Zu einer signifikanten Verbesserung unseres Angebots wird die Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur beitragen. Die Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München führt zu einer Fahrzeitverringerung von 40 Minuten zwischen Nürnberg und München. Der Nord-Süd-Tunnel Berlin und die Ausbaustrecke Berlin – Leipzig verkürzen die Fahrzeiten auf den Nord-Süd-Relationen um rund 30 Minuten. Gleichzeitig werden wir unser Angebot auf stark nachgefragten Linien weiter erhöhen. Dazu gehört die Einrichtung eines Stundentakts mit modernen ICE-Zügen zwischen Hamburg und Berlin.

Die FIFA Fussball-Weltmeisterschaft Deutschland 2006™ bietet dem Fernverkehr Chancen. Unser Ziel ist, während des Turniers durch attraktive Leistungen zu überzeugen und damit auch mittel- und langfristig neue Kunden zu gewinnen. Bereits im Dezember 2005 starteten wir neue Preisangebote speziell für die WM. Um die große Nachfrage in den Wochen der Weltmeisterschaft bedienen zu können, erweitern wir das Platzangebot und setzen zudem rund 250 zusätzliche Züge ein.

Wir streben eine weitere nachhaltige Steigerung unseres Betriebsergebnisses an. Unser Programm Offensive Fernverkehr wird deswegen 2006 konsequent fortgesetzt. Das betrifft sowohl Maßnahmen auf der Umsatz- als auch auf der Kostenseite.

Auch im Jahr 2006 sind attraktive Aktionspreise geplant, mit dem Ziel, neue Kunden zu gewinnen. Gleichzeitig verstärken wir unser Zielgruppenmarketing in Richtung Privat- und Geschäftskunden. Weitere Schwerpunkte setzen wir auf die Vermarktung unseres ICE-Angebots und den Ausbau des 1.-Klasse-Service.

Auf der Kostenseite werden wir die in den vergangenen Jahren begonnenen Maßnahmen fortführen. Dazu gehören die Optimierung der Instandhaltungs- und Beschaffungsprozesse, Effizienzsteigerungen in der betriebsnahen Instandhaltung und der nachfrageorientierte Einsatz des fahrenden Personals. Ziel ist es, unsere Produktionskosten weiter zu optimieren und damit unsere Wettbewerbsfähigkeit auszubauen.

Priorität hat für uns die nachhaltige wirtschaftliche Stärkung des Unternehmens. Wir sind überzeugt davon, dass wir dafür die richtigen Entscheidungen getroffen haben und der Fernverkehr auch im Jahr 2006 seine Marktposition weiter ausbauen wird.

Ihr



Dr. Nikolaus Breuel
Vorsitzender des Vorstands
DB Fernverkehr AG





Inhalt

- 7 Überblick
- 8 Gesamtwirtschaftliche Lage
 - Relevante Märkte und Entwicklung der Verkehrsleistung
- 9 Geschäftsverlauf
- 12 Bilanzstruktur
- 13 Investitionen | Finanzierung
- 14 Mitarbeiter | Weitere Informationen
- 16 Risikobericht
- 18 Strategie
- 20 Ausblick

Überblick

Gewinnschwelle erreicht

Im Jahr 2005 erreichten wir mit einem Ergebnis vor Steuern in Höhe von 22 Mio. € erstmals seit 2002 wieder die Gewinnzone und schafften damit die Grundlage für die weitergehende Realisierung der ehrgeizigen Ziele der kommenden Jahre.

Trotz einer rückläufigen Entwicklung des Reisendenmarkts und eines stagnierenden konjunkturellen Umfelds konnten wir unseren Marktanteil steigern. Die durchschnittliche Auslastung in den Fernverkehrszügen nahm gegenüber dem Vorjahr um 1,2 Prozentpunkte auf rund 43 % zu. Damit wurden durchschnittlich 231 Fahrgäste pro Fahrt befördert, 14 mehr als im Vorjahr.

Die gegenüber dem Vorjahr realisierte Steigerung des Umsatzes mit Gesellschaften, die nicht zum DB Konzern gehören¹⁾, in Höhe von 9,5 % auf 2,8 Mrd. € wurde im Wesentlichen durch Bestandteile des Maßnahmenportfolios der Offensive Fernverkehr gestützt. Zusätzlich konnten mit Sonderpreisaktionen und dem Verkauf von Fahr-scheinen über Handelspartner signifikante Mehrverkehrsquoten erreicht werden.

Auf der Aufwandseite ist es durch ein umfassendes Maßnahmenportfolio gelungen, deutliche Einsparungen zu erzielen. Dabei wurden zum einen Produktivitätssteigerungen in der Instandhaltung, zum anderen gezielte Angebotsanpassungen realisiert. Eine Absenkung bei den Personalaufwendungen wurde vor allem durch einen reduzierten durchschnittlichen Personalbestand erreicht.

DB Fernverkehr AG und Beteiligungsportfolio

Die DB Fernverkehr AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG). Sie bildet zusammen mit ihren Tochtergesellschaften das Geschäftsfeld Fernverkehr im Vorstandsressort Personenverkehr des Deutsche Bahn Konzerns (DB Konzern). Mit Wirkung zum 1. Januar 2005 wurde die DB Neunte Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH (firmierte im Vorjahr als DB Personenverkehr GmbH), unsere bisherige Muttergesellschaft, auf die DB AG verschmolzen.

Neben ihrer Zentrale in Frankfurt am Main gehören zur DB Fernverkehr AG noch bundesweit fünf Regionalbereiche. Die eigenständigen Schienenverkehrsunternehmen DBAutoZug GmbH und CityNightLine CNL AG sind Bestandteil des Beteiligungsportfolios. Hinzu kommen die DB Reise&Touristik Suisse S.A. als Anbieter gastronomischer Leistungen, der Touristikveranstalter AMEROPA-REISEN GmbH sowie die Omnibusverkehre der Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH.

Das Beteiligungsportfolio wurde im Berichtsjahr weiter konsolidiert. Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2005 wurden die von der DB Fernverkehr AG gehaltenen Geschäftsanteile an der Deutsche Touring Gesellschaft GmbH an die spanische IBERO EUROSUR S.L. und die Deutsche Bahn France Voyages&Tourisme SARL (Paris) an die DB Vertrieb GmbH (vormals DB Personenverkehr GmbH) verkauft. Rückwirkend zum 1. Januar 2005 wurde die Metropolitan Express Train GmbH auf die DB Fernverkehr AG verschmolzen.

¹⁾ Hierbei handelt es sich insbesondere um Fahrgelderlöse.

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, der Schienenpersonenfernverkehr (DB Fernverkehr AG und Tochtergesellschaften) legte im Vergleich zum Vorjahr um 3,2% auf 33,3 Mrd. Pkm zu. Im Berichtsjahr konnten die bremsenden Effekte schwacher Arbeitsmarkterholung und sinkender Einkommen überkompensiert werden durch die Zusatznachfrage etwa aufgrund der Aktionspreise und durch den Mehrverkehr auf der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main sowie der Ausbaustrecke Hamburg-Berlin. Im Tageslinienverkehr konnte die Verkehrsleistung der DB Fernverkehr AG überproportional zur Betriebsleistung gesteigert werden und erreichte 31,3 Mrd. Pkm (im Vergleich zum Vorjahr: +4,4%). Gut zwei Drittel der Verkehrsleistung (68%) im Tageslinienverkehr werden im ICE-Netz erbracht, dessen Auslastung bei rund 46% im Berichtsjahr konstant hoch gehalten werden konnte.

Im innerdeutschen Luftverkehr ist die Verkehrsleistung im Berichtsjahr nur noch leicht um 1,0 % (im Vorjahr: 1,2 %) 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

Umsatzentwicklung: Erneut starkes Wachstum gegenüber dem Vorjahr

Nach der im Vorjahr vollzogenen Trendwende konnten wir im Berichtsjahr das positive Umsatzwachstum mit einem Gesamtumsatz von 2.924 Mio. € bei einer Wachstumsrate von 8,7 % (+235 Mio. €) trotz eines verhaltenen gesamtwirtschaftlichen Umfelds und eines unverändert hohen Wettbewerbsdrucks durch Billigfluganbieter und den motorisierten Individualverkehr fortsetzen. Maßgeblich für die positive Entwicklung waren die nicht mit Gesellschaften des DB Konzerns erzielten Umsätze: Die marktbezogene Preisgestaltung ermöglichte zusammen mit attraktiven Streckenangeboten und einer gezielten Ansprache von Kundensegmenten eine Erlössteigerung gegenüber dem Vorjahreswert um 241 Mio. € auf 2.784 Mio. €. Mit einem Anteil von 3,8 % beziehungsweise 105 Mio. € sind hierin Erlöse aus Bordgastronomie, Sonderzugverkehren und Gepäckbeförderung eingeflossen.

Wesentlichen Einfluss auf das Mengenwachstum hatten Angebotsmaßnahmen wie die Inbetriebnahme der Ausbaustrecke Hamburg - Berlin Ende 2004, eine zunehmende Bearbeitung des Geschäftsreisendensegments unter anderem durch die Weiterentwicklung von Firmenrabattprogrammen und die Einführung des Bonusprogramms *bahn.bonus* für Vielfahrer sowie diverse Aktivitäten zur Gewinnung von Neukunden. Darüber hinaus trugen Serviceverbesserungen unter anderem im Zuggastronomiebereich zur positiven Entwicklung bei.

Mit einem gegenüber dem Vorjahr um 1 Prozentpunkt höheren Anteil von 67 % am Umsatz mit Kunden, die nicht zum DB Konzern gehören, nahmen die Fahrgelderlöse aus ICE-Verkehren um 10,0 % auf 1.857 Mio. € zu. Die Geschäftssegmente EC/IC und IR/D-Zug erwirtschafteten im Berichtsjahr Fahrgelderlöse von insgesamt 822 Mio. € (im Vorjahr: 756 Mio. €) und hielten damit einen Anteil von 30 % am Umsatz, der nicht mit Gesellschaften des DB Konzerns erzielt wurde.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Die Gesamtleistung lag aufgrund der positiven Umsatzentwicklung im Berichtsjahr mit 2.929 Mio. € um 8,7 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 2.694 Mio. €). Die sonstigen betrieblichen Erträge unterschritten - trotz eines positiven Einmaleffekts aus dem Verkaufserlös der Deutsche Touring GmbH - im Wesentlichen infolge der geänderten Abrechnungsmodi von Traktionsleistungen der CityNightLine CNL AG sowie geringerer Erträge aus Dienstleistungen, die für Gesellschaften des DB Konzerns

erbracht wurden, mit 193 Mio. € den Vorjahreswert um 42 Mio. €. In Summe übertrafen die betrieblichen Erträge (Gesamtleistung und sonstige betriebliche Erträge) mit 3.122 Mio. € den Vorjahreswert um 193 Mio. € beziehungsweise 6,6 %.

Der Materialaufwand erreichte im Berichtsjahr mit 1.778 Mio. € annähernd den Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.781 Mio. €). Der Anteil des Materialaufwands am Gesamtaufwand betrug dabei 57,7 % (im Vorjahr: 56,1 %). Gegenüber dem Vorjahr nahmen die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe insbesondere aufgrund gestiegener Energiekosten zu. Dagegen konnten die Aufwendungen für bezogene Leistungen und Instandhaltungen um 14 Mio. € auf 1.476 Mio. € gesenkt werden. Zudem standen positiven Effekten aus geringeren Aufwendungen aus Vertriebsprovisionen infolge einer Absenkung des Provisionssatzes und leicht reduzierten Trassen- und Stationsaufwendungen zusätzliche Aufwendungen aus der Reintegration von Funktionen des Unternehmensbereichs Personenverkehr (unter anderem Kundenbindung) gegenüber.

Primär infolge eines zum 1. Juli 2005 eingeführten neuen Tarifvertrags und daraus resultierender Anpassungen der Jahresarbeitszeit sowie aufgrund weiterer Einsparungsmaßnahmen verringerte sich der in Vollzeitpersonen ausgewiesene Mitarbeiterbestand der DB Fernverkehr AG. Im Berichtsjahr konnte damit gegenüber dem Vorjahr eine Absenkung des Personalaufwands um 4,2 % beziehungsweise 25 Mio. € auf 574 Mio. € erreicht werden.

Die Abschreibungen erreichten im Berichtsjahr mit 327 Mio. € annähernd den Vorjahreswert (im Vorjahr: 329 Mio. €). Hierin enthalten sind aus technisch-wirtschaftlichen Gründen erfolgte außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 46 Mio. €.

Der sonstige Aufwand betrug im Berichtsjahr 402 Mio. € und unterschritt damit den Vorjahreswert um 13,2 % (im Vorjahr: 463 Mio. €). Diese positive Aufwandsentwicklung lässt sich zum einen auf Einmaleffekte im Vorjahr aus Buchverlusten im Zusammenhang mit dem Abgang von Sachanlagen, zum anderen auf die Umgliederung von Funktionen des Unternehmensbereichs Personenverkehr und eine damit einhergehende Reduzierung von Aufwendungen zurückführen.

Infolge des deutlich reduzierten Bestands an Netto-Finanzverbindlichkeiten verringerte sich das negative Zinsergebnis auf -25 Mio. € (im Vorjahr: -35 Mio. €). Das Beteiligungsergebnis verbesserte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 16 Mio. € auf 6 Mio. € (im Vorjahr: -10 Mio. €). Die positive Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf die deutliche Ergebnisverbesserung der DBAutoZug GmbH zurückzuführen.

Aufgrund der positiven Umsatzentwicklung, aber auch infolge signifikanter Einsparungen im Aufwandsbereich konnten wir im Berichtsjahr mit 22 Mio. € erstmals seit dem Jahr 2002 wieder ein positives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erzielen und erreichten damit gegenüber dem Vorjahreswert eine Verbesserung um 310 Mio. €. Das Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die Deutsche Bahn AG abgeführt.



Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme ist im Berichtsjahr um 5,2% auf 3.442 Mio. € gesunken (per 31. Dezember 2004: 3.632 Mio. €). Der Rückgang des Anlagevermögens um 94 Mio. € auf 3.067 Mio. € resultierte insbesondere aus technisch-wirtschaftlich bedingten Abschreibungen auf Fahrzeuge. Das Finanzanlagevermögen verminderte sich aufgrund der Bereinigung des Beteiligungsportfolios durch die Verschmelzung der Metropolitan Express Train GmbH auf die DB Fernverkehr AG und der Veräußerung der Deutschen Bahn France Voyages&Tourisme SARL (Paris) an die DB Vertrieb GmbH sowie durch den Verkauf der Deutschen Touring Gesellschaft GmbH um insgesamt 8 Mio. € auf 151 Mio. €. Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme ist im Kontext der gesunkenen Bilanzsumme auf 89,1% gestiegen (per 31. Dezember 2004: 87,1%).

Die Reduzierung des Umlaufvermögens von 96 Mio. € auf 374 Mio. € beruhte weitgehend auf dem zum Bilanzstichtag reduzierten Forderungsbestand. Durch das Erreichen eines positiven Ergebnisses bestanden zum 31. Dezember 2005 im Gegensatz zum Vorjahr keine Forderungen aus einem im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrags ausgleichenden Jahresfehlbetrag. Die in der Bilanz ausgewiesenen Vorräte sanken von 47 Mio. € auf 45 Mio. €. Der Anteil des Umlaufvermögens an der Bilanzsumme ist infolgedessen auf 10,9% zurückgegangen (per 31. Dezember 2004: 12,9%).

Die Höhe des Eigenkapitals veränderte sich aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags nicht und beträgt 2.045 Mio. €. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich angesichts der verringerten Bilanzsumme auf 59,4% (per 31. Dezember 2004: 56,3%).

Mit einem deutlichen Anstieg der im Rahmen der periodengerechten Zuschreibung zeitraumbezogener Ticket- und BahnCard-Verkäufe gebildeten Erlösrückstellung sowie höheren Rückstellungen für Pensionen abzüglich einer Verringerung der Rückstellungen für Restrukturierung stiegen die Rückstellungen insgesamt auf 609 Mio. € (per 31. Dezember 2004: 596 Mio. €) und haben nunmehr einen Anteil von 17,7% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2004: 16,4%).

Die Verbindlichkeiten sanken im Vergleich zum 31. Dezember 2004 von 991 Mio. € auf 788 Mio. €. Dabei haben sich die Verbindlichkeiten gegenüber Konzernunternehmen um 263 Mio. € auf 609 Mio. € vermindert. Begründet ist dies durch eine Reduzierung der Netto-Finanzverbindlichkeiten gegenüber der DB AG. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme sank damit deutlich von 27,3% zum 31. Dezember 2004 auf 22,9% zum Berichtsjahresende.

Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten aus langfristigen Finanzierungsdarlehen wurden im Berichtsjahr planmäßig um 1 Mio. € auf 500 Mio. € getilgt.

Bilanzstruktur in %	2005	2004
Anlagevermögen	89,1	87,1
Umlaufvermögen	10,9	12,9
Aktiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0

Bilanzstruktur in %	2005	2004
Eigenkapital	59,4	56,3
Rückstellungen	17,7	16,4
Verbindlichkeiten	22,9	27,3
Anteil zinspflichtiger Netto-Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(14,6)	(18,1)
Passiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.442	3.632

Investitionen

Im Berichtsjahr haben wir Brutto-Investitionen in Höhe von 245 Mio. € getätigt (im Vorjahr: 225 Mio. €). Die Fahrzeuginvestitionen (208 Mio. €) bildeten erneut den Schwerpunkt der Investitionstätigkeit und betrafen maßgeblich die Beschaffung von Fahrzeugen der Baureihen 403 (ICE 3) und 411 (ICE T) sowie das Redesign der ICE-1-Flotte. Darüber hinaus erfolgten Investitionen in die Verbesserung der Infrastruktur unserer Instandhaltungswerke.

Finanzierung

Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die DB Fernverkehr 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 Fernverkehr 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 Fernverkehr AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 245 Mio. €, der vor allem durch Mittelzuflüsse aus dem laufenden Geschäft gedeckt wurde.

Mitarbeiter

Der Personalbestand der DB Fernverkehr AG betrug zum 31. Dezember 2005 13.390 Mitarbeiter. Damit sank die Zahl der Mitarbeiter gegenüber dem Vorjahr um 963. 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. Im Durchschnitt betrug der Personalbestand im Berichtsjahr 13.764 Mitarbeiter (im Vorjahr: 14.658). Zum Berichtsjahresende waren bei der DB Fernverkehr AG zudem 1.087 Auszubildende beschäftigt (im Vorjahr: 1.264).

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 Vollzeiterkräfte umgerechnet.

Weitere Informationen

Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Produkt- und Servicequalität

■ Die Qualität des Angebots konnte im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert werden. Im Rahmen der konzernweiten Anstrengungen ist es gelungen, im ersten Halbjahr 2005 die Pünktlichkeitswerte auf einem hohen Niveau zu halten. Im DB Konzern wurden zudem umfangreiche Maßnahmen ergriffen, um die Betriebsqualität trotz der anhaltend hohen Bautätigkeit im Netz zu steigern. Zusätzlich haben wir ein Maßnahmenprogramm entwickelt, um in Verspätungsfällen eine zeitnahe und zuverlässige Information der Reisenden im Zug zu gewährleisten und durch zusätzliches Servicepersonal die Betreuung von Reisenden und Wartenden an den Bahnsteigen weiter zu verbessern.

■ Im Sommer 2005 wurde ein umfangreiches Redesignprojekt der ICE-1-Flotte gestartet. Bis Herbst 2008 werden sukzessive die Innenbereiche der ICE 1 an den Standard der ICE-3- und ICE-T-Fahrzeuge angepasst. Darüber hinaus werden technische Anpassungen bei der Energieversorgung für die Klimaanlage und an den Triebköpfen vorgenommen.

■ Zur Steigerung der Qualität unseres Angebots im gastronomischen Bereich wurde die im Dezember 2004 gestartete Kooperation mit den Jeunes Restaurateurs d'Europe und der CMA im Fern- und Nachtreiseverkehr bis Mitte 2005 fortgesetzt. Monatlich wechselnd wurden regionale Spezialitäten nach Rezepten junger deutscher Spitzenköche angeboten.

Aktivitäten zur Steigerung der Kundenzufriedenheit und Kundenbindung umgesetzt

■ Im September des Berichtsjahres wurde unser bisher aus dem Serviceprogramm *bahn.comfort* bestehendes Kundenbindungsprogramm um das Prämienprogramm *bahn.bonus* ergänzt. BahnCard- und JahresCard-Kunden haben dabei die Möglichkeit, beim Kauf einer Fahrkarte Bonuspunkte zu sammeln. Je nach Punktestand können die gesammelten Punkte gegen Prämien wie zum Beispiel einen Übergang in die 1. Klasse, Gutscheine für BordBistro oder BordRestaurant oder Fahrscheine der 2. Klasse eingetauscht werden.

■ Mit zahlreichen Aktionsangeboten konnten wir im Berichtsjahr Erfolge bei der Ansprache von Neukunden verzeichnen und Neukundenquoten im zweistelligen Prozentbereich erzielen. Besonders attraktiv für Einsteiger waren dabei Sonderpreisangebote wie das »Frühlings-Spezial«, das »Sommer-Spezial« oder das »Herbst-Spezial«, das für den grenzüberschreitenden Verkehr geltende »Europa-Spezial« sowie der Verkauf von Tickets über die Vermarktungskoope-ration mit LIDL im Mai 2005. Rund eine Million Tickets wurde allein im Rahmen der LIDL-Aktion in einer sehr kurzen Zeit verkauft. Durch das hierdurch erzielte beträchtliche Medienecho konnte unser Image und vor allem die Preiswahrnehmung bei den Kunden deutlich verbessert werden.

■ Ende September 2005 wurde die Deutsche Bahn mit einem ÖPNV-Innovationspreis für die Einführung des City-Tickets ausgezeichnet. Gewürdigt wurde dabei der daraus erwachsende direkte Kundennutzen der im Dezember 2003 eingeführten Maßnahme. Mit dem City-Ticket können Bahnreisende des Fernverkehrs in fast allen Städten Deutschlands mit mehr als 100.000 Einwohnern ohne zusätzlichen Fahrschein Nahverkehrsmittel zur Weiterfahrt zum Zielort nutzen.

Deutliche Senkung des Aufwands im Berichtsjahr

Durch ein umfassendes Maßnahmenportfolio, welches im engen Schulterschluss mit dem DB Konzern realisiert wurde, konnten wir im Jahr 2005 unseren Aufwand deutlich absenken. Die Produktivität in der Instandhaltung wurde erheblich gesteigert, darüber hinaus konnten Einsparungen durch gezielte Angebotsmaßnahmen auf schwach ausgelasteten Linien erreicht werden. Auch bei den Personalaufwendungen wurden im Rahmen des neuen Konzertarifvertrags, einer verbesserten Einsatzeffizienz beim fahrenden Personal und einer nachhaltigen Reduzierung des Verwaltungsaufwands signifikante Entlastungen erzielt.

Weitere Verbesserungen des Fahrplanangebots

Mit dem am 12. Dezember 2004 in Kraft getretenen »Fahrplan 2005« wurde eine weitere Optimierung des Liniennetzes realisiert und nachfrageorientierte Angebotsanpassungen wirksam. Insbesondere die im Dezember 2004 in Betrieb genommene Ausbaustrecke Hamburg – Berlin verzeichnete im Jahr 2005 einen Zuwachs von 29 % an Verkehrsleistung bezogen auf das Vorjahr. Auf der traditionsreichen Strecke Hamburg – Berlin wird mit 230 km/h eine Fahrzeit von rund eineinhalb Stunden erreicht.

Weitere Angebotsverbesserungen im Berichtsjahr wurden mit dem Mitte Dezember 2005 eingeführten »Fahrplan 2006« wirksam. Auf den Hauptrelationen Hamburg – Ruhrgebiet, Hamburg – Frankfurt und Ruhrgebiet – Berlin wurden zusätzliche Kapazitäten zur Abdeckung der Nachfragespitzen zur Verfügung gestellt, mit einer neuen Sprinterverbindung ist Stuttgart von Köln aus in weniger als zwei Stunden erreichbar. Zusätzlich sind seit Mitte Dezember 2005 auf mehreren Relationen umsteigefreie Verbindungen in attraktiven Zeitlagen hinzugekommen, unter anderem auf den Verbindungen Trier – Hannover – Berlin und Norddeich/Mole – Koblenz – Stuttgart. Ebenfalls möglich sind Direktverbindungen aus Thüringen und Sachsen zum Frankfurter Flughafen und nach Mainz und Wiesbaden, aus Karlsruhe und Stuttgart nach Dresden sowie aus Bonn und Koblenz in Richtung Stuttgart.

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 Fernverkehr 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 Marktconsolidierungen 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 Fernverkehr AG zählen:

■ **Marktrisiken:** Bei den wesentlichen Einflussfaktoren für den Personenverkehr – privaten Konsumausgaben, Zahl der Erwerbstätigen, Bevölkerungszahl – ist eine langsame, aber kontinuierliche Erholung festzustellen. Risikobehaftet sind für uns die starken Schwankungen der Diesel- und Energiepreise. Zu den Marktrisiken zählen wir auch die Auswirkungen der fortschreitenden Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte und eine beträchtliche verkehrsträgerübergreifende Wettbewerbsverschärfung. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung, insbesondere aber auch mit gezielten Aktivitäten zur Angebotssicherung auf den betroffenen Linien. Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten der Kunden konnten wir im Berichtsjahr vor allem mit konkreten Angeboten zur Kundenbindung und Gewinnung von Neukunden auffangen.

■ **Betriebsrisiken:** Wir betreiben ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen wird durch die systematische Instandhaltung, den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch eine kontinuierlich weiterentwickelte Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse vorgebeugt.

■ **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 Fernverkehr AG (und ihre Tochtergesellschaften) umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem

Aufsichtsrat der DB Fernverkehr 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.

Strategie

Unsere Kernleistung umfasst ein Netz schneller, hochfrequenter Bahnverbindungen in modernen Zügen zu marktgerechten Preisen. Diese reinen Transportdienstleistungen ergänzen wir um zielgruppenspezifische Service- und Vermarktungsleistungen, die unseren Kunden einen umfassenden Zugang zu unseren Angeboten ermöglichen. Gemeinsam mit den europäischen Nachbarbahnen bieten wir grenzüberschreitende Verbindungen an, die wir in multilateralen Kooperationen vermarkten.

Wettbewerbsorientierung intermodal geprägt

Im Berichtsjahr hat sich der intramodale Wettbewerb auf der Schiene auf moderatem Niveau weiterentwickelt, während sich der intermodale Wettbewerb auf einem hohen Niveau stabilisiert hat. Hier stehen wir vor großen Herausforderungen durch preisaggressive »Billig-Airlines« und weitere Effizienzsteigerungen im Individualverkehr. Während wir uns intern durch umfassende Kostensenkungsaktivitäten hierauf vorbereitet haben, agieren wir marktseitig mit einem Geschäftssystem als Netzanbieter, das uns einen signifikanten Wettbewerbsvorteil durch vertaktete Verkehre mit hoher Frequenz sichert.

Strategische Stoßrichtungen

Unsere strategischen Kernziele sind die kontinuierliche Verbesserung unseres wirtschaftlichen Erfolgs und der weitere Ausbau der Kundenzufriedenheit. Wir verfolgen unseren bisherigen Kurs konsequent weiter und fokussieren dabei unsere Maßnahmen auf drei strategische Stoßrichtungen:

- Verbesserung der Leistungs- und Informationsqualität
- Angebotsverbesserungen und Ausbau der Vermarktungsaktivitäten
- Konsequentes Kostenmanagement

Pünktlichkeit und Service konnten im Rahmen der Verbesserung der Leistungsqualität im Berichtsjahr weiterentwickelt werden. Intensive Bemühungen seit dem Vorjahr haben zu einer signifikanten Verbesserung der Pünktlichkeit gegenüber dem Jahr 2003 geführt. Zur Erhöhung und Stabilisierung eines dauerhaft hohen Pünktlichkeitsniveaus ergreifen wir weitere Maßnahmen und legen dabei unsere Schwerpunkte auf die Verfügbarkeit von Zügen sowie ein stärkeres Qualitätsbewusstsein in allen Bereichen. Mit der Kundencharta sichern wir jedem Fernverkehrskunden eine Entschädigung bei den von uns zu verantwortenden Verspätungen zu. Zur Verbesserung der Leistungsqualität und Produkthomogenität trägt in den kommenden Jahren außerdem der verstärkte Einsatz der attraktiven ICE-Flotte bei, unterstützt durch den Einsatz von 41 zusätzlichen ICE-Zügen ab dem Jahr 2006.

Die Verbesserung der Informationsqualität zielt auf Vereinfachungen bei Produkt- und Preisinformationen, die Erhöhung der Beratungsqualität im Verkauf und zeitnahe Information bei Unregelmäßigkeiten. So informiert das ReisendenInformationssystem (RIS) die Kunden schnell und zuverlässig über Verspätungen und Anschlüsse.

Angebotsverbesserungen durch die Ausrichtung des Fahrplans zu einem integrierten, marktorientierten Mobilitätsangebot im Personenverkehr führen wir konsequent weiter. Mit der Inbetriebnahme von Neu- und Ausbaustrecken wird sich in den nächsten Jahren das Angebot im Fernverkehr weiter verbessern und zu erheblichen Verkürzungen der Reisezeiten führen.

Die Weiterentwicklung der internationalen Verkehre im Rahmen von Kooperationen mit Nachbarbahnen wird vorangetrieben, um den Marktanteil der Schiene im grenzüberschreitenden Verkehr zu erhöhen. Wesentliche Maßnahmen sind dabei:

- der Aufbau einer für die Relationen Paris – Frankfurt und Paris – Stuttgart/München geplanten Kooperation mit der französischen Staatsbahn SNCF,
- die Kooperation »ICE International« mit der niederländischen Staatsbahn NS sowie
- die Weiterverfolgung der Angebote Berlin – Warschau und Berlin – Prag mit der polnischen und tschechischen Staatsbahn im Sinne eines zielgruppenorientierten Produkts.

Eine Umsatzsteigerung erwarten wir aus gezielten Vermarktungsaktivitäten. Im Fokus stehen dabei eine segmentspezifische Kundenansprache sowie die Gewinnung neuer Kundengruppen. Hierzu werden laufend Maßnahmen zur verbesserten Ansprache von aktuellen und potenziellen Kunden aufgesetzt. Unser Augenmerk richten wir dabei auf einen aktiven Vertrieb, über den wir einzelne Kundengruppen gezielt ansprechen können. Vielfahrern bieten wir über unser Kundenbindungsinstrument bahn.comfort vielfältige Serviceleistungen. Das Prämienprogramm bahn.bonus erweitert das bestehende Konzept um ein Prämienanreizsystem und stellt die erste Stufe einer vollwertigen CRM (Customer Relationship Management) -Lösung dar. Zentral für den umsatzseitigen Erfolg ist darüber hinaus die Weiterentwicklung des Geschäftskundenvertriebs durch eine individuelle Angebotsentwicklung für Topkunden und die gezielte Ansprache von kleinen und mittelständischen Unternehmen.

Gleichermaßen zielen wir in unserem Marktauftritt auf eine geringe Komplexität – beispielsweise durch die Vereinfachung der Preissystematik –, um unseren Kunden den Zugang zur Bahn so einfach wie möglich zu gestalten.

Unsere fortlaufenden Kostensenkungsaktivitäten betreffen alle Wertschöpfungsstufen und werden konsequent umgesetzt. Die Etablierung und Umsetzung effizienter Prozesse und Strukturen in den Bereichen Produktion, Marketing/Vertrieb und Verwaltung ist wichtiger Bestandteil zur Erreichung weiterer Verbesserungen und zur Vorbereitung auf eine zunehmende Wettbewerbsintensität im Fernverkehrsmarkt. Darüber hinaus stehen die Optimierung des Fahrzeugparks durch Standardisierung und Senkung des Aufwands bei der Beschaffung und Instandhaltung sowie die Reduzierung der Vertriebskosten durch vermehrte Nutzung kostengünstiger Vertriebskanäle wie zum Beispiel Internetangeboten im Fokus.

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 Konjunkturergebnissen 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 Entwicklung der DB Fernverkehr AG

Wir werden im laufenden Jahr unsere Markt- und Produktivitätsziele konsequent weiterverfolgen. In einem weiterhin herausfordernden Marktumfeld gilt es, die bisherigen Kunden dauerhaft zu binden sowie durch eine hohe Servicequalität und attraktive Angebote neue Kunden zu gewinnen. Ein wesentlicher Hebel zur Steigerung von Nachfrage und Kundenzufriedenheit wird die weitere Optimierung des Angebots sein:

- die Inbetriebnahme der Neu-/Ausbaustrecke Nürnberg - Ingolstadt - München mit einer Fahrzeitverringerung von 40 Minuten zwischen Nürnberg und München,
- die Inbetriebnahme des Nord-Süd-Tunnels Berlin und der Ausbaustrecke Berlin-Halle/Leipzig Mitte 2006 mit einer Reisezeitverkürzung von rund 30 Minuten auf den Nord-Süd-Relationen sowie
- die Einrichtung eines Stundentakts auf der Linie 28 Hamburg - Berlin - München; zusammen mit der Inbetriebnahme neuer Infrastruktur verkürzt sich die Fahrzeit auf der Verbindung Berlin - München damit um rund 1 Stunde.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2005	Erwartung 2006
Umsatzerlöse	2.924	↗ Positive Entwicklung
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	22	→ Moderate Entwicklung gegenüber Vorjahr

■ **Umsatz:** Basierend auf der im Berichtsjahr erreichten positiven Nachfrageentwicklung und markt- und wettbewerbsgerechten Preisgestaltung wird für das laufende Jahr eine weitere Umsatzsteigerung erwartet.

■ **Ergebnis:** Basierend auf der positiven Umsatzentwicklung durch die konsequente Fortführung der Projekte der Offensive Fernverkehr rechnen wir trotz eines zu erwartenden Anstiegs des Aufwands im Bereich der Instandhaltung und der Abschreibungen durch den Zulauf neuer Fahrzeuge mit einem Ergebnis auf dem Niveau des Berichtsjahres.

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 Fernverkehr AG beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die auf Basis aller zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen wurden. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – 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

- 25 Bilanz
- 26 Gewinn- und Verlustrechnung
- 27 Kapitalflussrechnung
- 28 Entwicklung des Anlagevermögens
- 30 Anhang

Aktiva

Zum 31. Dezember 2005 in Mio. €	Anhang	2005	2004
A. Anlagevermögen			
Sachanlagen	(2)	2.917	3.003
Finanzanlagen	(2)	150	158
		3.067	3.161
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	45	47
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	329	423
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		0	0
		374	470
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		1	1
		3.442	3.632

Passiva

Zum 31. Dezember 2005 in Mio. €	Anhang	2005	2004
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	512	512
Kapitalrücklage	(6)	1.533	1.533
		2.045	2.045
B. Rückstellungen			
	(7)	609	596
C. Verbindlichkeiten			
	(8)	788	991
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
		0	0
		3.442	3.632

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember			
in Mio. €	Anhang	2005	2004
Umsatzerlöse	(11)	2.924	2.689
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		5	5
Gesamtleistung		2.929	2.694
Sonstige betriebliche Erträge	(12)	193	235
Materialaufwand	(13)	-1.778	-1.781
Personalaufwand	(14)	-574	-599
Abschreibungen		-327	-329
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	-402	-463
		41	-243
Beteiligungsergebnis	(16)	6	-10
Zinsergebnis	(17)	-25	-35
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		22	-288
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn (im Vorjahr: Erträge aus Verlustübernahme)	(18)	-22	288
Jahresüberschuss/-fehlbetrag		0	0

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2005	2004
Ergebnis vor Gewinnabführung /Verlustausgleich		22	- 288
Abschreibungen /Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		327	329
Veränderung der Pensionsrückstellungen		3	- 2
Cashflow		352	39
Abschreibungen /Zuschreibungen auf Finanzanlagen		0	1
Veränderung der übrigen Rückstellungen		10	- 56
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		1	17
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		- 19	- 38
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		- 214	72
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		323	- 356
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		453	- 321
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		3	76
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 245	- 225
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		6	0
Einzahlungen aus der Aufnahme Zinsloser Darlehen des Bundes		0	0
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		0	0
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		27	40
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		0	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 209	- 109
Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter / Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		288	482
Ein- /Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 1	0
Ein- /Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 531	- 106
Einzahlungen aus Sale and Leaseback		0	0
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten		0	0
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten		0	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		- 244	376
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		0	- 54
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(19)	0	54
Finanzmittelbestand am Jahresende	(19)	0	0

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €

	Vortrag am 01.01.2005	Übertragung von/an Konzernge- sellschaften	Zugänge	Umbu- chungen
Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken				
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	223	0	8	12
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	0	0	0
	233	0	8	12
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	23	-	1	1
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	4.005	0	161	231
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	77	0	0	9
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	49	0	5	1
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	515	0	70	-254
	4.902	0	245	0
Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	174	-	-	0
2. Beteiligungen	0	-	-	0
	174	-	-	0
Anlagevermögen insgesamt	5.076	0	245	0

Anschaffungs- und Herstellungskosten							Abschreibungen		Buchwert
Abgänge	Stand am 31.12.2005	Vortrag am 01.01.2005	Übertragung von / an Konzernge- sellschaften	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Umbu- chungen	Abgänge	Stand am 31.12.2005	Stand am 31.12.2005	Stand am 31.12.2004
-1	242	-54	0	-8	-	0	-62	180	169
0	10	-1	0	0	-	0	-1	9	9
-1	252	-55	0	-8	-	0	-63	189	178
0	25	-5	-	-2	-	0	-7	18	18
-37	4.360	-1.764	0	-305	-	36	-2.033	2.327	2.241
-1	85	-44	0	-6	0	1	-49	36	33
-4	51	-31	0	-6	0	3	-34	17	18
-1	330	-0	0	0	-	0	-0	330	515
-44	5.103	-1.899	0	-327	0	40	-2.186	2.917	3.003
-8	166	-16	0	-	-	0	-16	150	158
0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
-8	166	-16	0	-	-	0	-16	150	158
-52	5.269	-1.915	0	-327	0	42	-2.202	3.067	3.161

Anhang

für das Geschäftsjahr 2005

Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) 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 weitestgehend unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringerwertiger 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 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	75
Gleisanlagen	20-25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10-50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5-20
Schienenfahrzeuge	10-20
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 Nettoforderungswerts gebildet.

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6a EStG passiviert. Im Jahresabschluss 2005 sind erstmals 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 wurden Effekte in Höhe von 1 Mio. € ausgewiesen.

Analog den Pensionsrückstellungen werden weitere personalbezogene Rückstellungen nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mittels Gutachten der Heubeck AG gebildet; weiterhin werden 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. gebildet.

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. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Rechtsstreitigkeiten sind erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50% erfasst. Die sonstigen Rückstellungen werden grundsätzlich auf Vollkostenbasis ermittelt.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

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

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 Fernverkehr AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifikraft 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 Wirkung zum 1. Januar 2005 wurde die Metropolitan Express Train GmbH, Frankfurt am Main, auf die DB Fernverkehr AG verschmolzen. Der Saldo aus übernommenen Vermögenswerten von 5 Mio. € und Verpflichtungen von 1 Mio. € entspricht dem bis dahin bei der DB Fernverkehr AG bilanzierten Beteiligungsbuchwert von 4 Mio. €.

2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 28 – 29 dargestellt.

Die Abgänge bei den Finanzanlagen resultieren aus der Veräußerung der Deutschen Touring Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main, und der DB France Voyages Tourisme S. a. r. L., Paris, sowie der Verschmelzung der Metropolitan Express Train GmbH auf die DB Fernverkehr AG.

Im Geschäftsjahr wurden 46 Mio. € (im Vorjahr: 55 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Fahrzeuge vorgenommen.

3 Vorräte

in Mio. €	2005	2004
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	44	46
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	0
Waren	0	1
Insgesamt	45	47

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 21 Mio. € (im Vorjahr: 21 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2005	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2004
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	0	23
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	307	0	395
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	3	0	5
Insgesamt	329	0	423

Die kurzfristigen Forderungen gegen die Gesellschafterin DB AG in Höhe von 375 Mio. € (davon 374 Mio. € aus Cash-Pooling) wurden mit kurzfristigen Verbindlichkeiten in Höhe von 117 Mio. € saldiert. Die übrigen Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren überwiegend aus Liefer- und Leistungsbeziehungen.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 12 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €).

5 Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital von 512 Mio. € ist eingeteilt in 102.400.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Durch die Verschmelzung der DB Personenverkehr GmbH (am 4. Januar 2005 umfirmiert in DB Neunte Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH) auf die DB AG zum 1. Januar 2005 werden die Anteile nunmehr vollständig von der DB AG gehalten.

6 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage ist mit 1.533 Mio. € in Höhe des Betrags ausgewiesen, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat, und angepasst um die Entnahme zur Euro-Umstellung des Grundkapitals im Jahr 2001.

7 Rückstellungen

in Mio. €	2005	2004
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	62	59
Steuerrückstellungen	5	5
Sonstige Rückstellungen	542	532
Insgesamt	609	596

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 3 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: Übertragung 4 Mio. €). Die Rückstellung enthält mit 1 Mio. € Verpflichtungen aus »Deferred Compensation«.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2005	2004
Verpflichtungen im Personalbereich	61	67
Restrukturierungsmaßnahmen	29	45
Verpflichtungen aus noch zu erbringenden Leistungen an Kunden	196	167
Verpflichtungen aus Nutzungsüberlassungsverträgen	142	134
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	15	13
Unterlassene Instandhaltung	22	23
Übrige Risiken	77	83
Insgesamt	542	532

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Tantiemen sowie Vorruhestandsverpflichtungen. Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Im Geschäftsjahr wurde diese mit 13 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) in Anspruch genommen und mit 3 Mio. € aufgelöst.

Die übrigen Risiken betreffen ausstehende Abrechnungen für erhaltene Lieferungen und Leistungen sowie Risiken im Beteiligungsbereich.

Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten gebildet worden.

8 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2005	davon mit Restlaufzeit			2004
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4	4	-	-	1
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	155	155	-	-	100
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	609	164	445	-	872
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	20	20	-	-	18
davon aus Steuern	(4)	(4)	(-)	(-)	(4)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(8)	(8)	(-)	(-)	(9)
Insgesamt	788	343	445	-	991
davon zinspflichtig	(504)				(658)

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind gegenüber der DB AG mittel- bis langfristige Verbindlichkeiten in Höhe von 445 Mio. € (Vorjahr: 500 Mio. €) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten in Höhe von 55 Mio. € (im Vorjahr: 155 Mio. €) enthalten. Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten resultieren überwiegend aus Liefer- und Leistungsbeziehungen.

9 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2005	2004
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	825	825
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	-	0
Insgesamt	825	825

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten der DB AG gegenüber der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz. Für Kredite der EUROFIMA an die DB AG hat die DB Fernverkehr AG Fahrzeuge für den Personenverkehr zur Sicherung an die EUROFIMA übereignet.

10 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2005	2004
Bestellobligo für Investitionen	224	496
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	570	594
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(560)	(579)
Insgesamt	794	1.090

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 35 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €) gezahlt.

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

in Mio. €	2005	2004
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	97	120
fällig 1 bis 5 Jahre	255	197
fällig über 5 Jahre	218	277
Insgesamt	570	594

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

11 Umsatzerlöse

in Mio. €	2005	2004
Erlöse aus Personenverkehr	2.781	2.539
Sonstige Umsatzerlöse	143	150
Insgesamt	2.924	2.689

12 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2005	2004
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	73	90
Mieten und Pachten	24	23
Übrige betriebliche Erträge	57	80
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	20	25
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	15	4
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	4	13
Insgesamt	193	235

13 Materialaufwand

in Mio. €	2005	2004
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	302	291
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.207	1.216
Aufwendungen für Instandhaltungen	269	274
Insgesamt	1.778	1.781

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	364	375
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	97	108
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	8	10
	469	493
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	83	81
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	22	25
	105	106
davon für Altersversorgung	(10)	(7)
Insgesamt	574	599

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

15 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2005	2004
Konzernumlage	62	71
Mieten und Pachten	126	127
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten inkl. Programmierung und Systemanalyse	31	37
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	2	18
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	7	11
Übrige betriebliche Aufwendungen	174	199
Insgesamt	402	463

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind »sonstige Steuern« unter 1 Mio. € enthalten (im Vorjahr: unter 1 Mio. €).

16 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2005	2004
Erträge aus Beteiligungen	1	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(0)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	5	10
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0	-19
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	-1
Insgesamt	6	-10

17 Zinsergebnis

in Mio. €	2005	2004
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	6	1
davon aus verbundenen Unternehmen	(6)	(0)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-31	-36
davon an verbundene Unternehmen	(-29)	(-35)
Insgesamt	-25	-35

18 Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

Der ansonsten auszuweisende Jahresüberschuss wird aufgrund des mit der DB 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 Rechnungslegungs Standard 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.

Der Cashflow ist durch Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 15 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) positiv beeinflusst.

19 Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks).

Daneben bestehen gegen die DB AG im Rahmen des Konzern-Cash-Poolings Forderungen in Höhe von 374 Mio. € (im Vorjahr Kredite: 156 Mio. €), die nicht in den Finanzmittelbestand einbezogen sind.

Sonstige Angaben

20 Mitteilung nach § 20 AktG

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

21 Konzernzugehörigkeit

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

22 Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 285 Nr. 11 HGB wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter der HRB-Nummer 51345 hinterlegt.

23 Beschäftigte

	im Jahres- durchschnitt 2005	am Jahres- ende 2005	im Jahres- durchschnitt 2004	am Jahres- ende 2004
Arbeitnehmer	10.801	10.543	11.348	11.131
Zugewiesene Beamte	2.963	2.847	3.310	3.222
Zwischensumme	13.764	13.390	14.658	14.353
Auszubildende	977	1.087	1.146	1.264
Insgesamt	14.741	14.477	15.804	15.617

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

24 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in T€	2005	2004
Gesamtbezüge des Vorstands	875	600
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	-	18
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.620	1.027
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	91	83
Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder	-	0

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 45 – 48 zu entnehmen.

25 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Berichtspflichtige Ereignisse nach dem Bilanzstichtag bestanden nicht.

Frankfurt am Main, 6. März 2006

DB Fernverkehr 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 Fernverkehr 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. Hoffmann)
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital durchgerechnet in %	Umsatz 2005 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2005
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. H.	100	91,2	121
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	100	19,6	256
CityNightLine CNL AG, Zürich	100	58,3	149
DB European Railservice GmbH, Dortmund	100	25,4	531
DB AutoZug GmbH, Dortmund	100	200,7	327
DB Dialog Telefonservice GmbH, Schwerin	100	42,3	1.045



Vorstand

Dr. Nikolaus Breuel

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

- a) DB Vertrieb GmbH
- b) CityNightLine CNL AG, Zürich/Schweiz
(Verwaltungsrat, Vorsitz)¹⁾
DBAutoZug GmbH (Vorsitz)¹⁾

Axel Bertram

Ressort Finanzen und Controlling,
Seeheim-Jugenheim

Robert Etmans

Ressort Personal und Boardservice,
Eppstein/Taunus

- a) DB Zeitarbeit GmbH
- b) DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
(Beirat)

Jörg Manegold

Ressort Produktion,
Hirschberg

- a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH

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

Anita Beckert*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Finstertal
– seit 1. Juli 2005 –

- a) DB Vertrieb GmbH

Dr. Norbert Bensele

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Berlin

- seit 29. April 2005 –
- a) DB Regio 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)

Jürgen Büchy

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

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

Joachim Fried

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

- a) Railion Deutschland AG
- Stinnes AG

Michael Harting

Stellv. Abteilungsleiter im
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung,
Bornheim

- seit 1. Juli 2005 –
- a) Railion Deutschland AG
- Vivico Real Estate GmbH
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn
- Versicherung a. G. (Beirat)

Ulrich Homburg

Vorsitzender des Vorstands der DB Regio AG,
Glashütten
– bis 30. Juni 2005 –

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

Ulrich Jäkel

Mitglied der Geschäftsführung der
DB Vertrieb GmbH,
Königstein/Taunus

- a) DB Regio AG
 - DB Regio NRW GmbH
 - DB ZugBus Regionalverkehr
 - Alb-Bodensee GmbH (RAB) (Vorsitz)
 - S-Bahn Berlin GmbH
- b) DBAutoZug GmbH

Wolfgang Joosten*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Lünen

Ralf Klein-Bölting

Generalbevollmächtigter Konzernmarketing
der Deutschen Bahn AG,
Berlin

- a) DB Regio AG
 - Schenker AG
 - Stinnes AG
- b) AMEROPA-REISEN GmbH

Armin Lauer*

Prokurist der Vermögensverwaltungs GmbH
der TRANSNET,
Rödermark
– seit 1. Juli 2005 –

Michael Lehmann*

Betriebsratsvorsitzender des
Wahlbetriebs Leipzig der DB Fernverkehr AG,
Leipzig
– bis 30. Juni 2005 –

Dr. Richard Lutz

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

Andreas P. Meyer

Vorsitzender der Geschäftsführung der
DB Stadtverkehr GmbH,
Rosbach v. d. Höhe
– bis 30. Juni 2005 –
a) DB Regio AG
intalliance AG
RMV Rhein-Mosel
Verkehrsgesellschaft mbH
S-Bahn Berlin GmbH
S-Bahn Hamburg GmbH (Vorsitz)

Hubert Mezger*

Betriebsratsvorsitzender des
Regionalbereichs Mitte der
DB Fernverkehr AG, Wahlbetrieb Stuttgart,
Lauchheim

Annegret Pawlitz*

Vorsitzende des Betriebsrats des
Regionalbereichs Nord der
DB Fernverkehr AG,
Buxtehude
a) Sparda-Bank Hamburg eG

Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Frankfurt am Main
– seit 29. April 2005 –
a) DB Regio 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⁾

Manfred Schell*

Bundesvorsitzender der Gewerkschaft
Deutscher Lokomotivführer GDL,
Hofheim
– bis 30. Juni 2005 –
a) BHW Bausparkasse AG
DBV Deutsche Beamten-Versicherung AG
Deutscher Beamtenwirtschaftsbund
BWB GmbH
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
b) Verband der Sparda-Banken e.V. (Beirat)

Klaus Schermuly*

Mitglied des Betriebsrats der
DB Fernverkehr AG,
Limburg/Lahn
– bis 30. Juni 2005 –

Olaf Schulz-Arimond*

Mitglied des Betriebsrats des
Regionalbereichs West der
DB Fernverkehr AG,
Düsseldorf
– seit 1. Juli 2005 –

Wolf-Dieter Siebert

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

Dr. Jürgen Siewert

Unterabteilungsleiter im Bundesministerium
der Finanzen,
Königswinter
– seit 1. Juli 2005 –
a) Deutsche Telekom Network Projects &
Services GmbH
Duisburger Hafen AG
Fraport AG
T-Systems International GmbH

Peter Tröge*

Stv. Bundesvorsitzender der
Verkehrsgewerkschaft GBDA,
Engstingen
– seit 1. Juli 2005 –
a) DB Vertrieb GmbH

Alois Weis*

Wissenschaftlicher Leiter der
Europäischen Akademie für umwelt-
orientierten Verkehr GmbH (EVA),
Hörsbach
– bis 6. Mai 2005 –
a) DB Regio AG
DB Netz AG

Dr. André Zeug

Generalbevollmächtigter Technik/
Beschaffung der Deutschen Bahn AG,
Berlin
– seit 29. April 2005 –
a) Railion Deutschland AG
DB Services Technische Dienste GmbH
DB Telematik GmbH
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für
kombinierten Güterverkehr GmbH & Co KG

Horst Zimmermann*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
DB Fernverkehr AG,
Nürnberg

- a) DB Vertrieb GmbH
- b) DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
(Beirat)

Dr. Wolfgang Zoller*

Leiter Auslandsvertrieb der
DB Vertrieb GmbH,
Frankfurt am Main

- a) DB Vertrieb GmbH
- b) DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
(Beirat)

* 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 Fernverkehr 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 Fernverkehr AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2005 intensiv mit den Programmen zur Ergebnisverbesserung durch Umsatzsteigerung und Aufwandsbegrenzung. Darüber hinaus ließ er sich über die flächendeckenden Werbekampagnen zur Verbesserung der Preis- und Produktwahrnehmung und die verschiedenen Aktionsangebote unterrichten. Des Weiteren befasste sich der Aufsichtsrat mit dem im Rahmen der Kundenbindungsaktivitäten neu aufgesetzten Prämienprogramm *bahn.bonus*. Ferner wurden dem Aufsichtsrat die Projekte zur Optimierung der Instandhaltungsprozesse erläutert und das Redesign der ICE-1-Flotte vorgestellt. Der Aufsichtsrat wurde über die mit den Herstellern getroffenen qualitätssichernden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Auslieferung neuer ICE-Züge informiert.



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

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr 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 5. 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 Fernverkehr 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 Fernverkehr 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 Bensele, Dr. André Zeug und Diethelm Sack für die zum 28. April 2005 ausgeschiedenen Herren Jürgen Büchy, 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 Bensele, Joachim Fried, Ulrich Jäkel, Ralf Klein-Bölting, Diethelm Sack und Dr. André Zeug. Die Herren Dr. Richard Lutz und Wolf-Dieter Siebert 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 Michael Harting und Dr. Jürgen Siewert in den Aufsichtsrat.

Die Wahl der Arbeitnehmervertreter erfolgte in der Delegiertenversammlung am 7. Juni 2005. Frau Annegret Pawlitz sowie die Herren Karl-Heinz Zimmermann, Wolfgang Joosten, Hubert Mezger, Horst Zimmermann und Dr. Wolfgang Zoller wurden bestätigt. Die Herren Michael Lehmann, Manfred Schell und Klaus Schermuly schieden mit Beendigung der Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat aus. Herr Alois Weis legte sein Mandat zum 6. Mai 2005 nieder. Ihnen folgten Frau Anita Beckert sowie die Herren Armin Lauer, Olaf Schulz-Arimond und Peter Tröge 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, K.-H. Zimmermann, Harting und H. Zimmermann 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 Jörg Manegold wurde für die Zeit vom 1. Oktober 2006 bis 30. September 2011 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Fernverkehr AG für das Ressort »Produktion (P.TB)« bestellt.

Des Weiteren dankt der Aufsichtsrat dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Fernverkehr 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 Fernverkehr AG

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.db.de/fernverkehr
www.bahn.de

Die DB Fernverkehr 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 AG/Seyferth (S. 1)
DB AG/Taubert (S. 2)



DB Fernverkehr AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.db.de/fernverkehr
www.bahn.de