



DB Fernverkehr AG
Geschäftsbericht 2006

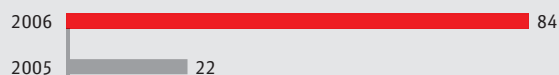
Entwicklung im Geschäftsjahr 2006

Verkehrsleistung in Mrd. Pkm¹⁾



2005 zu 2006: +2,5 %

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Mio. €



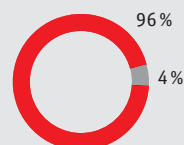
2005 zu 2006: +62 Mio. €

Umsatzerlöse in Mio. €



2005 zu 2006: +6,2 %

Umsatzstruktur in %



Fahrgelderlöse

Sonstige

2005 zu 2006: +182 Mio. €

Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2006	2005	Veränderung prozentual
Umsatz	3.106	2.924	+6,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	84	22	-
Bilanzsumme	3.378	3.442	-1,9
Anlagevermögen	3.011	3.067	-1,8
Eigenkapital	2.045	2.045	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	450	504	-10,7
Brutto-Investitionen	256	245	+4,5
Netto-Investitionen ³⁾	256	245	+4,5
Mitarbeiter per 31. 12.	13.473	13.390	+0,6

Leistungskennzahlen	2006	2005	Veränderung prozentual
Reisende in Mio.	114,4	112,6	+1,6
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm ¹⁾	32,2	31,4	+2,5
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	136,3	135,7	+0,4

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

2	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
7	Lagebericht
7	Überblick
7	Wirtschaftliches Umfeld
8	Entwicklung auf den relevanten Märkten
9	Geschäftsverlauf
11	Bilanzstruktur
12	Investitionen
12	Finanzierung
13	Mitarbeiter
13	Weitere Informationen
15	Risikobericht
17	Strategie
19	Ausblick
23	Jahresabschluss
23	Bilanz
24	Gewinn- und Verlustrechnung
25	Kapitalflussrechnung
26	Entwicklung des Anlagevermögens
28	Anhang
42	Bestätigungsvermerk
43	Wesentliche Beteiligungen
44	Bericht des Aufsichtsrats

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Dr. Nikolaus Breuel
Vorsitzender des Vorstands
der DB Fernverkehr AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Fernverkehr AG hat ihre erfolgreiche Entwicklung im Jahr 2006 konsequent fortgesetzt. Das Ergebnis wurde das dritte Mal in Folge gesteigert und verbesserte sich im vergangenen Jahr auf 84 Millionen Euro. Damit erzielte das Unternehmen – bei einem Jahresumsatz in Höhe von rund drei Milliarden Euro – gegenüber 2003 eine Ergebnisverbesserung von insgesamt über 550 Millionen Euro.

Im Jahr 2006 betrug das Umsatzwachstum 6,2 Prozent. Entscheidend dafür war, dass wir mehr Verkehr generieren und neue Kunden gewinnen konnten. Die Verkehrsleistung stieg um 2,5 Prozent auf 32 Milliarden Personenkilometer. Damit hat sich die DB Fernverkehr AG deutlich besser als der Markt entwickelt und gegenüber dem wichtigsten Wettbewerber, dem PKW, Marktanteile gewonnen.

Für diese positive Entwicklung waren insbesondere attraktive Preisangebote, ein erfolgreiches Kundenbindungsprogramm, deutliche Fahrzeitverkürzungen und eine Ausweitung des Angebots an komfortablen, modernen Zügen ausschlaggebend.

Unsere Aktionspreise wie das »Sommer-Spezial« sind am Markt erfolgreich. Die Mehrverkehrsquoten lagen im Jahr 2006 stabil bei über 40 Prozent. Im Rahmen der Kooperationen mit McDonald's und Tchibo verkauften wir rund zwei Millionen Fahrten. Diese Angebotsmaßnahmen und das damit verbundene Medienecho haben die Preiswahrnehmung verbessert. Wichtige positive Impulse für das Image des Fernverkehrs gab auch die FIFA WM 2006™. Mit unseren speziellen Preisangeboten konnten wir zusätzlich Kunden gewinnen. Die Weltmeister-BahnCard wurde rund 420.000-mal

verkauft und hat damit unsere Erwartungen übertroffen. Dem Fernverkehr ist es gelungen, seinen Teil des vom DB-Konzern gegebenen Serviceversprechens umzusetzen.

Mit gezielten Maßnahmen, unter anderem im Direct Marketing, haben wir die erfolgreiche Entwicklung der BahnCard fortgeführt. Ende 2006 wurden rund 3,6 Millionen Karten von unseren Kunden genutzt. Das waren 400.000 Karten mehr als noch zwölf Monate zuvor. Damit setzt sich die BahnCard als ein bundesweit führendes Kundenbindungsinstrument am Verkehrsmarkt immer mehr durch. Zur gestiegenen Attraktivität der Karte hat auch das Prämienprogramm bahn.bonus beigetragen. Ende 2006 nahmen bereits 1,2 Millionen BahnCard-Kunden an dem Programm teil. Im Ergebnis hat sich die Anzahl der Teilnehmer seit Ende 2005 fast verdreifacht. Hier erwarten wir weiteres Wachstum; auch deshalb, weil zum 1. Dezember 2006 die Anzahl der Prämien auf über 40 verdoppelt wurde. Den Ausbau der BahnCard zu der Mobilitätskarte in Deutschland setzten wir fort, indem wir die Möglichkeit einer kostenlosen Nutzung des Nahverkehrs für BahnCard-Kunden auf mehr als 80 Städte ausweiteten.

Im Jahr 2006 nahm der DB-Konzern wichtige Schieneninfrastruktur neu in Betrieb. Der Verkehrsknoten Berlin, die Ausbaustrecke Berlin–Leipzig und die Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München sind jetzt vollständig in den Fahrplan integriert. Die Folge sind deutliche Fahrzeitverkürzungen auf wichtigen Fernverkehrsverbindungen. Heute bedienen wir Berlin–Leipzig in bis zu einer Stunde und sind rund 40 Minuten schneller als noch ein Jahr zuvor. Zwischen Frankfurt und München benötigt der ICE drei Stunden und zehn Minuten, 30 Minuten weniger als Anfang 2006. Zwischen Nürnberg und München verdreifachten wir das Angebot auf einen Halbstundentakt. Zwischen Hamburg–Berlin–Leipzig und München fahren wir heute einen attraktiven Einstundentakt. Ende 2006 nutzten zwischen Hamburg und Berlin jeden Tag rund 10.000 Kunden unsere Fernverkehrszüge – rund 40 Prozent mehr als vor dem Ausbau der Strecke auf Tempo 230.

Parallel dazu haben wir die Modernisierung der Fahrzeugflotte im vergangenen Jahr weit gehend abgeschlossen. Allein in die neuen ICE-Züge der Baureihen 403 und 411 investierten wir bis 2006 insgesamt rund 770 Mio. €. Dadurch haben wir neben den Fahrzeiten gleichzeitig auch das Platz- und Komfortangebot signifikant verbessert.

Nach sehr schwierigen Jahren profitierte der Fernverkehr erstmals wieder von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Im Jahr 2006 ist das Bruttoinlandsprodukt um rund zweieinhalb Prozent gestiegen. Der private Verbrauch zog an, und die Anzahl der Erwerbstätigen erhöhte sich. Im Vergleich zum PKW hat die Bahn im Jahr 2006 auch auf der Preisseite deutlich an Attraktivität gewonnen. So verteuerte sich allein der Kraftstoffpreis im vergangenen Jahr um über fünf Prozent.

Trotz einer deutlichen Ausweitung des Angebots und eines kräftigen Umsatzwachstums haben wir den Aufwand im Jahr 2006 weit gehend stabil gehalten. Damit waren unsere Kostensenkungsmaßnahmen erfolgreich. In der Fahrzeuginstandhaltung erzielten wir erhebliche Effizienzsteigerungen. Wir senkten die Einkaufskosten und steigerten die Produktivität durch eine optimierte Einsatzplanung des fahrenden Personals. Der Verwaltungsaufwand wurde weiter reduziert.

Nach heutigem Stand wird sich im Jahr 2007 das wirtschaftliche Wachstum in Deutschland im Vergleich zum Vorjahr etwas verlangsamen. Dennoch rechnen wir mit weiterem Umsatzwachstum. Grundlage hierfür ist auch, dass die im Konzernverbund abgestimmten Qualitätsprämissen mithilfe gemeinsamer Programme umgesetzt werden.

Ein Grund für unsere positive Einschätzung des kommenden Geschäftsjahres sind die Ende des Jahres 2006 realisierten Angebotsverbesserungen. Weiterhin werden wir unser internationales Geschäft im Jahr 2007 deutlich ausbauen. So planen wir in Kooperation mit der SNCF ein neues, attraktives Angebot zwischen Frankreich und Deutschland. Nach erfolgreichem Vertragsabschluss soll im Juni 2007 der erste ICE von Frankfurt am Main Richtung Paris starten. Ab Dezember werden fünf Zugpaare täglich beide Städte in rund drei Stunden und 50 Minuten verbinden. Die Fahrzeit verkürzt sich damit um über zwei Stunden. Die Strecke Paris-Stuttgart wird im Gegenzug mit dem TGV bedient. Mit diesem Angebot werden wir den Systemvorteil der Schiene gegenüber dem Flugzeug am europäischen Verkehrsmarkt ausbauen. In Kooperation mit den Österreichischen Bundesbahnen ist eine Ausweitung des Angebots zwischen Frankfurt am Main und Wien geplant. Auf dieser Strecke bieten wir unseren Kunden ebenfalls ab Dezember 2007 einen Zweistundentakt mit dem ICE. Bereits bestehende Leistungen Richtung Amsterdam, Brüssel und Zürich werden durch diese neuen Angebote hervorragend ergänzt. Damit setzen wir auch im internationalen Verkehr auf das Wachstum unserer Kernleistung. Diese umfasst das vernetzte Angebot schneller, hochfrequenter Bahnverbindungen in modernen, komfortablen Zügen zu wettbewerbsfähigen Preisen – ergänzt um attraktive Serviceleistungen.

Nachdem die Bahn besonders bei Familien in den letzten Jahren eine starke Nachfrage generieren konnte, stehen im Jahr 2007 auch die Geschäftskunden im Fokus. Deshalb werden wir RailNet, den Internetzugang in unseren Zügen, weiter ausbauen und neue Serviceleistungen speziell in der 1. Klasse einführen.

Für das Jahr 2007 planen wir die weitere Verbesserung unseres Ergebnisses. Unser Vorgehen konzentriert sich auf Qualitätsfortschritte bei Leistung und Kundeninformation, weitere Angebotsverbesserungen und den Ausbau der Vermarktungs- und Kundenbindungsaktivitäten. Die umsatzseitigen Maßnahmen werden durch ein konsequentes Kostenmanagement begleitet. Wir sind überzeugt davon, dass wir so unsere Marktposition ausbauen, die Wettbewerbsfähigkeit weiter stärken und die positive Entwicklung des Unternehmens wiederum vorantreiben können.

Ihr



Dr. Nikolaus Breuel
Vorsitzender des Vorstands
der DB Fernverkehr AG





Überblick

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).

Neben ihrer Zentrale in Frankfurt am Main besteht die DB Fernverkehr AG aus bundesweit fünf Regionalbereichen. 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.

Am 5. Dezember 2006 wurde von der DB Fernverkehr AG und den Schweizerischen Bundesbahnen SBB AG die Rheinalp GmbH mit Sitz in Freiburg im Breisgau gegründet, an der beide Gesellschafter zu je 50% beteiligt sind. Die Intensivierung von Marketing und Vertrieb zur Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs zwischen Deutschland und der Schweiz sind Gegenstand des Unternehmens.

Ergebnis weiter verbessert

Nach hohen Verlusten in den Geschäftsjahren 2003 und 2004 und dem Erreichen des Break-even im Vorjahr führte die erfolgreiche Fortsetzung der Sanierung im Berichtsjahr zu einem erneut gesteigerten Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 84 Mio. €.

Trotz einer rückläufigen Entwicklung des deutschen Personverkehrsmarkts konnte der Marktanteil der DB Fernverkehr AG erneut gesteigert werden. Die Umsatzerlöse stiegen um 6,2% auf 3,1 Mrd. €. Hierin spiegelt sich vor allem die Steigerung der Fahrgelderlöse wider, die wesentlich durch Teile des Programms »Offensive Fernverkehr« gestützt wurde. Darüber hinaus konnten mit Sonderpreisaktionen und dem Verkauf von Fahrscheinen über Handelspartner neue Kunden gewonnen werden.

Die Aufwandsentwicklung konnte im Berichtsjahr weit gehend stabilisiert werden. Trotz der Erhöhung der Kosten insbesondere für Energie, Stationshalte, Trassennutzung sowie Instandhaltung der Fahrzeuge fiel die Steigerung der Aufwendungen insgesamt schwächer aus als die erreichte Steigerung der Erträge.

Wirtschaftliches Umfeld

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Hier fielen die Wachstumsimpulse im Jahr 2006 stärker aus als im Vorjahr.

Der Aufschwung der deutschen Wirtschaft hat sich im Jahr 2006 erheblich verstärkt. Bei weiter kräftig wachsenden Exporten wurde er zunehmend von der Inlandsnach-

frage bestimmt. Angesichts der anhaltend kraftvollen Expansion der Weltwirtschaft erreichte die Ausfuhr zweistellige Zuwachsraten. Die verbesserten Absatz- und Ertragsaussichten der Unternehmen und der Anstieg der Kapazitätsauslastung führten zu einem weiter beschleunigten Anstieg der Ausrüstungsinvestitionen. Die Bauinvestitionen legten nach einem zehn Jahre währenden Rückgang zum ersten Mal wieder zu. Der private Konsum erholte sich anfangs nur zögerlich, wurde aber in der zweiten Jahreshälfte durch Vorzieheffekte aufgrund der Mehrwertsteuererhöhung im Jahr 2007 gestärkt. Die Zahl der Erwerbstätigen, vor allem auch die der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, nahm spürbar zu, und die Arbeitslosenquote sank auf jahresdurchschnittlich 10,8%.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

Der deutsche Personenverkehrsmarkt (alle motorisierten Verkehrsträger: motorisierter Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr sowie innerdeutscher Luftverkehr) war im Jahr 2006 DB-konzerninternen Berechnungen zufolge weiter leicht rückläufig. Ausschlaggebend war der fortgesetzte Nachfragerückgang beim marktdominierenden motorisierten Individualverkehr, verursacht durch die auch im Jahr 2006 weiter gestiegenen Kraftstoffpreise (+5,6% gegenüber 2005).

In einem ansonsten überwiegend positiven wirtschaftlichen Umfeld mit wachsenden Beschäftigtenzahlen und anziehendem Konsum konnte der Schienenverkehr insgesamt weiter zulegen und seinen Marktanteil leicht erhöhen.

Zu dieser positiven Entwicklung leisteten die im Schienenpersonenverkehr aktiven Gesellschaften des DB-Konzerns einen sehr erfreulichen Beitrag: Sowohl im Fern- und im Regional- als auch im Stadtverkehr konnten die in diesen Märkten aktiven Gesellschaften des DB-Konzerns Verkehrsleistungszuwächse erzielen.

Wir konnten im Berichtsjahr unsere Verkehrsleistung um 2,5% auf 32.161 Mio. Pkm steigern (im Vorjahr: 31.362 Mio. Pkm). Die Zahl der beförderten Personen stieg um 1,6% auf 114 Mio. Personen (im Vorjahr: 113 Mio. Personen).

Die überwiegend im Regionalverkehr tätigen DB-konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen konnten ihre Verkehrsleistung nach DB-konzerninternen Schätzungen deutlich steigern. Dies ist im Wesentlichen auf die Übernahme bisheriger DB-Verkehre zurückzuführen. Der geschätzte Marktanteil DB-konzernexterner Eisenbahnunternehmen am Schienenpersonenverkehr liegt mittlerweile bei 15,2%, bezogen auf die im Regionalverkehr erbrachte Zugleistung. Insgesamt wurden im Schienenpersonennahverkehr mit knapp 2,1 Milliarden Personen mehr Fahrgäste befördert als je zuvor.

Im innerdeutschen Luftverkehr wird der Wettbewerb im Rahmen der beginnenden Konsolidierung am Billigflugmarkt über den Preis ausgetragen. Aufgrund des verschärften intramodalen Wettbewerbs fiel der Zuwachs mit rund 4% etwas höher aus als im Vorjahr.

Geschäftsverlauf

Umsatzentwicklung: erstmals die Drei-Milliarden-Grenze überschritten

Nach der im Jahr 2004 vollzogenen Trendwende und der im Vorjahr gewachsenen Kundenakzeptanz hat die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr das positive Umsatzwachstum mit einem Anstieg der Umsatzerlöse auf 3.106 Mio. € bei einer Wachstumsrate von 6,2% fortgesetzt. Besonders erfreulich haben sich dabei die am Markt getätigten Erlöse entwickelt: Gegenüber dem Vorjahreswert sind die DB-konzernexternen Umsatzerlöse (vor allem Fahrgelderlöse) um 175 Mio. € auf 2.959 Mio. € gestiegen. Mit einem Anteil von 3,5% beziehungsweise 105 Mio. € sind hierin Erlöse aus Bordgastronomie, Sonderzugverkehren und Gepäckbeförderung enthalten (im Vorjahr: 105 Mio. € beziehungsweise 3,8%).

Maßgeblich für die positive Entwicklung der Fahrgelderlöse war vor allem die Steigerung der Verkehrsleistung. So konnten zusätzliche Kunden im Rahmen der Aktionspreiskampagnen wie dem Sommer-Spezial, der Vermarktungskoooperation mit Handelspartnern sowie durch Aktionen zur FIFA WM 2006™ gewonnen werden. Des Weiteren haben Verbesserungen im Bereich der Infrastruktur, wie zum Beispiel die Inbetriebnahme des Nord-Süd-Tunnels in Berlin und der Ausbaustrecke Berlin – Leipzig zum Sommerfahrplanwechsel sowie der Vorlaufbetrieb der Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München, durch erhebliche Fahrzeitverkürzungen für unsere Fahrgäste zu deutlichen Nachfragezuwächsen beigetragen.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Die Gesamtleistung der DB Fernverkehr AG lag insbesondere aufgrund der positiven Umsatzentwicklung im Berichtsjahr mit 3.119 Mio. € um 6,5% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 2.929 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Erträge unterschritten mit 184 Mio. € den Vorjahreswert um 9 Mio. €, im Wesentlichen infolge des im Vorjahr enthaltenen Einmaleffekts aus dem Verkaufserlös der Deutschen Touring GmbH.

Der Materialaufwand übertraf im Berichtsjahr mit 1.887 Mio. € deutlich den Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.778 Mio. €). Gegenüber dem Vorjahr nahmen dabei die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, insbesondere aufgrund gestiegener Energiekosten, um 25 Mio. € zu. In den Aufwendungen für bezogene Leistungen wurde ein Anstieg um 45 Mio. € verzeichnet, der im Wesentlichen auf eine umsatzbedingt erhöhte Vertriebsprovision an die DB Vertrieb GmbH sowie gegenüber dem Vorjahr gestiegene Stations- und Trassenentgelte zurückzuführen ist. Des Weiteren spiegeln sich hier die gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Aufwendungen für die Reintegration von Funktionen des Vorstandsressorts Personenverkehr zur Jahresmitte 2005 wider. Im Berichtsjahr wurden erwartungsgemäß deutlich mehr Wartungsarbeiten (insbesondere Revisionen) an den Fahrzeugen als im Vorjahr durchgeführt, was sich in einem deutlichen Zuwachs um 39 Mio. € bei den Aufwendungen für Instandhaltung niederschlug.

Die in Vollzeitpersonen ausgewiesene Anzahl der Beschäftigten ist im Berichtsjahr leicht gestiegen und betrug zum Jahresende 13.473 Mitarbeiter. Der Personalaufwand stieg gegenüber dem Vorjahr um 4,0% beziehungsweise 23 Mio. € auf 597 Mio. €.

Die Abschreibungen unterschritten im Berichtsjahr mit 310 Mio. € den Vorjahreswert (im Vorjahr: 327 Mio. €), insbesondere wegen der im Vorjahr angefallenen außerplanmäßigen Abschreibungen auf Fahrzeuge. Gegenläufig wirkt die Abschreibungserhöhung aus dem Zugang neuer Fahrzeuge.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betrugen im Berichtsjahr 405 Mio. € und blieben damit gegenüber dem Vorjahreswert nahezu unverändert (im Vorjahr: 402 Mio. €).

Infolge des deutlich reduzierten Bestands an Nettofinanzverbindlichkeiten verbesserte sich das Zinsergebnis auf -17 Mio. € (im Vorjahr: -25 Mio. €). Das Beteiligungsergebnis verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 9 Mio. € auf -3 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €). Die negative Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf den deutlichen Ergebnisrückgang bei der DB AutoZug GmbH zurückzuführen.

Insbesondere aufgrund der positiven Umsatzentwicklung, die die Steigerungen im Aufwandsbereich deutlich übertraf, hat die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr ein positives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 84 Mio. € erzielt (im Vorjahr: 22 Mio. €). Mit der erreichten Ergebnisverbesserung gegenüber dem Vorjahr um 62 Mio. € wurde der Erfolg des Sanierungsprozesses bestätigt.

Durch umfassende Programme, die im Einklang mit Konzernaktivitäten betrieben wurden, ist im Berichtsjahr bei einer deutlichen Steigerung des Umsatzes der Aufwand unterproportional gestiegen. Hierzu trugen unter anderem deutliche Effizienzsteigerungen in den eigenen Fahrzeuginstandhaltungswerken bei. Die Optimierung des Instandhaltungsaufwands durch Modularisierung und deutliche Senkung der instandhaltungsspezifischen Einkaufskosten wirkt ebenfalls positiv auf die Aufwandsentwicklung. Die Programme zur Steigerung der Produktivität des fahrenden Personals wurden weitergeführt. Darüber hinaus wurde der Verwaltungsaufwand weiter reduziert. Gegenläufig entwickelten sich insbesondere Energiekosten, Trassen- und Stationskosten (auch durch Inbetriebnahme neuer Infrastrukturen) sowie Instandhaltungsaufwendungen (infolge der gegenüber dem Vorjahr planmäßig gestiegenen Anzahl der Revisionen).

Das Ergebnis wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die Deutsche Bahn AG abgeführt.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme ist im Berichtsjahr um 1,9% auf 3.378 Mio. € gesunken (per 31. Dezember 2005: 3.442 Mio. €). Das Anlagevermögen verringerte sich um 57 Mio. € beziehungsweise 1,8% auf 3.011 Mio. €. Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme betrug angesichts der verringerten Bilanzsumme 89,2% (per 31. Dezember 2005: 89,1%).

Das Umlaufvermögen verringerte sich von 374 Mio. € auf 366 Mio. €. Die Reduzierung ist auf die gesunkenen Forderungen gegen verbundene Unternehmen zurückzuführen. Sie betreffen im Wesentlichen Forderungen aus Cash-Pooling gegen die Gesellschafterin DB AG in Höhe von 432 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 374 Mio. €) und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 100 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 50 Mio. €), die mit Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 157 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 95 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus der Gewinnabführung in Höhe von 84 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 22 Mio. €) verrechnet wurden.

Die in der Bilanz ausgewiesenen Vorräte betragen – unverändert zum Vorjahr – 45 Mio. €. Der Anteil des Umlaufvermögens an der Bilanzsumme betrug 10,8% (per 31. Dezember 2005: 10,9%).

Die Höhe des Eigenkapitals veränderte sich aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrags nicht und beträgt weiterhin 2.045 Mio. €. Die Eigenkapitalquote stieg angesichts der gesunkenen Bilanzsumme auf 60,6% (per 31. Dezember 2005: 59,4%).

Die Rückstellungen stiegen um 7,2% auf 653 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 609 Mio. €) und haben nunmehr einen Anteil von 19,3% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2005: 17,7%). Ursache war vor allem die Bildung von Erlösrückstellungen im Rahmen der periodengerechten Zuschreibung zeitraumbezogener Ticketangebote und der gestiegenen Anzahl von BahnCards.

Die Verbindlichkeiten sanken um 13,7% und lagen per 31. Dezember 2006 bei 680 Mio. €. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme verringerte sich somit von 22,9% per 31. Dezember 2005 auf 20,1% per 31. Dezember 2006. In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind gegenüber der DB AG mittel- bis langfristige Verbindlichkeiten in Höhe von 334 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 445 Mio. €) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten in Höhe von 111 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 55 Mio. €) enthalten. Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten resultieren überwiegend aus Liefer- und Leistungsbeziehungen.

Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten aus langfristigen Finanzierungsdarlehen wurden im Berichtsjahr um 55 Mio. € getilgt und lagen per 31. Dezember 2006 bei 445 Mio. €.

Bilanzstruktur in %	2006	2005
Anlagevermögen	89,2	89,1
Umlaufvermögen	10,8	10,9
Aktiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0

Bilanzstruktur in %	2006	2005
Eigenkapital	60,6	59,4
Rückstellungen	19,3	17,7
Verbindlichkeiten	20,1	22,9
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(13,3)	(14,6)
Passiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.378	3.442

Investitionen

Im Berichtsjahr wurden Brutto-Investitionen in Höhe von 256 Mio. € getätigt (im Vorjahr: 245 Mio. €). Die Fahrzeuginvestitionen (218 Mio. €) bildeten erneut den Schwerpunkt der Investitionstätigkeit und betrafen maßgeblich den Abschluss der Beschaffung von Fahrzeugen der Baureihen 403 (ICE 3) und 411 (ICE T) sowie die Fortsetzung des Redesigns der ICE-1-Flotte. Darüber hinaus erfolgten Investitionen in die Verbesserung der Infrastruktur unserer Instandhaltungswerke (unter anderem Abschluss des Projekts Modernisierung und Optimierung des Bereitstellungsstandorts Hamburg-Langenhofe sowie die Fortführung der Modernisierung des Werks Dortmund-Spähnenfelde).

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«. Das Rating von Moody's hat einen stabilen

Ausblick. Ende August hat Standard&Poor's aufgrund der öffentlichen Diskussion über die Privatisierung des DB-Konzerns den Ausblick von stabil auf negativ zurückgenommen. Die mit diesen Rating-Einstufungen 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 256 Mio. €, der vor allem durch Mittelzuflüsse aus dem laufenden Geschäft gedeckt wurde.

Mitarbeiter

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

Die Anzahl der Beschäftigten der DB Fernverkehr AG betrug zum 31. Dezember 2006 13.473 Mitarbeiter. Damit stieg sie gegenüber dem Vorjahr um 83 Mitarbeiter. Die Erhöhung zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf den Mehrbedarf für die Inbetriebnahme von Aus- und Neubaustrecken (Nürnberg – Ingolstadt – München und Nord-Süd-Tunnel Berlin) begründet. Im Durchschnitt betrug der Personalbestand im Berichtsjahr 13.492 Mitarbeiter (im Vorjahr: 13.764 Mitarbeiter). Der Rückgang zum Vorjahr resultierte weitestgehend aus der zum 1. Juli 2005 erfolgten Umstellung der Jahresarbeitszeit von 1.984 auf 2.088 Stunden bei gleichzeitiger kollektiver Arbeitszeitabsenkung im Rahmen des Beschäftigungssicherungs-Tarifvertrags.

Zum Berichtsjahresende waren bei der DB Fernverkehr AG zudem 911 Auszubildende beschäftigt (per 31. Dezember 2005: 1.087 Auszubildende).

Weitere Informationen

Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Produkt- und Servicequalität

■ Die Bautätigkeiten zur Verbesserung der Infrastruktur wurden durch die DB Netz AG nach der FIFA WM 2006™ ausgeweitet. Daher wurden im Berichtsjahr Maßnahmen zur Stabilisierung der Qualität unserer Produkte initiiert und umgesetzt. Um in Verspätungsfällen eine zeitnahe und zuverlässige Information sowie Betreuung der Reisenden im Zug und der Wartenden an den Bahnsteigen zu gewährleisten, wurde das bereits im Vorjahr eingeführte Maßnahmenprogramm weiter verbessert. Im Rahmen konzernweiter Anstrengungen werden darüber hinaus weitere umfangreiche Maßnahmen ergriffen, um die Betriebsqualität trotz anhaltend hoher Bautätigkeit im Netz sicherzustellen.

- Besonders hervorzuheben ist die gute Resonanz in- und ausländischer Besucher auf unsere Angebote im Rahmen der FIFA WM 2006™ mit mehr als 250 zusätzlichen Zügen. Gleichzeitig wurden die Vermarktungsangebote während der FIFA WM 2006™ sehr gut angenommen. Insbesondere der Verkauf der Weltmeister-BahnCard übertraf deutlich die Erwartungen.
- Kundenrelevante Verbesserungen wurden im Berichtsjahr auch im Bereich des Personaleinsatzes realisiert. So wurde zum Beispiel der Einsatz der Zugbegleiter flexibilisiert und stärker an der Auslastung der Züge ausgerichtet. Die für die Dauer der FIFA WM 2006™ eingeführten Durchsagen in englischer Sprache wurden aufgrund der sehr guten Resonanz beibehalten.
- Im Bereich der Flottenentwicklung erfolgte eine Erweiterung um 20 neue Fahrzeuge der Typen ICE T und ICE 3. Das im Vorjahr gestartete umfangreiche Redesign der ICE-1-Flotte wurde erfolgreich weitergeführt und wird im Jahr 2008 abgeschlossen.
- Die Infrastruktur im Bereich der Fahrzeuginstandhaltung wird kontinuierlich weiterentwickelt. So wurde im Dezember mit dem Bau eines Instandhaltungszentrums für den Fern- und Nahverkehr in Frankfurt (M)-Griesheim begonnen. Im Werk Griesheim, das besonders für den wachsenden internationalen Verkehr eine wichtige Rolle spielt, soll nachts die ICE-3-Flotte des Fernverkehrs instand gehalten werden. Im Jahr 2007 finden vorbereitende Planungsarbeiten für eine neue Werkstatt zur Wartung von ICE-Zügen in Leipzig statt. So können zukünftig die ICE-Züge an dem strategisch wichtigen Schnittpunkt der Linien Dresden – Leipzig – Frankfurt und Hamburg – Berlin – Leipzig – München gewartet werden.
- Zur Steigerung der Qualität im gastronomischen Bereich sind seit dem 1. Oktober 2006 alle Bordbistros der DB Fernverkehr AG rauchfrei. Um den hohen Qualitätsanforderungen unserer Kunden gerecht zu werden, wurde zudem das Angebot an Speisen und Getränken erweitert. Darüber hinaus wird eine eigene Speisekarte für Kinder angeboten, um Familien gezielt anzusprechen.

Aktivitäten zur Steigerung der Kundenzufriedenheit und Kundenbindung umgesetzt

- Bereits im Vorjahr wurde das Kundenbindungsprogramm bahn.comfort mit Erfolg um das Prämienprogramm bahn.bonus erweitert – mehr als 800.000 Teilnehmer konnten bisher gewonnen werden. Im Dezember 2006 wurde das Programm bahn.bonus weiter verbessert und die Anzahl der Prämien verdoppelt.
- Wie bereits im Vorjahr konnten auch im Berichtsjahr mit zahlreichen Aktionsangeboten Erfolge bei der Akquirierung von Neukunden verzeichnet werden. Besonders attraktiv waren dabei Aktionspreisangebote wie das Sommer-Spezial oder das Herbst-Spezial sowie der Verkauf von Tickets über Vermarktungsk Kooperationen mit McDonald's (Anfang März) und Tchibo (Anfang Dezember). Rund zwei Millionen Tickets wurden im Rahmen der McDonald's- und Tchibo-Aktionen verkauft. Das positive Medienecho führte darüber hinaus zu einer Verbesserung der Imagewerte und der Preiswahrnehmung bei den Kunden.

Weitere Verbesserungen des Fahrplanangebots

Mit dem am 11. Dezember 2005 in Kraft getretenen »Fahrplan 2006« wurden eine weitere Optimierung des Liniennetzes realisiert und nachfrageorientierte Angebotsverbesserungen wirksam.

Die Inbetriebnahme des Nord-Süd-Tunnels Berlin und der Ausbaustrecke Berlin – Halle/Leipzig ab Mitte des Berichtsjahres führte auf der Nord-Süd-Relation zu einer Reisezeitverkürzung von rund 30 Minuten. Die Fahrzeit von Berlin nach Leipzig verkürzte sich um 40 Minuten auf rund eine Stunde. Fernzüge halten jetzt auch zusätzlich an den neuen Bahnhöfen Berlin Gesundbrunnen und Südkreuz. Darüber hinaus wird die Hansestadt Hamburg jetzt stündlich mit dem ICE von Berlin aus angefahren.

Ebenfalls zur Mitte des Berichtsjahres wurde der Vorlaufbetrieb der Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München erfolgreich aufgenommen. Mit Umsetzung der Vollinbetriebnahme zum Dezember 2006 konnte so auf der Strecke Nürnberg – München eine Fahrzeitverkürzung von rund 40 Minuten realisiert werden.

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, von 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 2007 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. Des Weiteren werden im Konzernverbund Projekte zur Sicherung des Qualitätsniveaus und Verbesserung der Pünktlichkeit durchgeführt.
- **Betriebsrisiken:** Unsere Tätigkeit als Eisenbahnverkehrsunternehmen basiert auf einem vernetzten, komplexen Produktionssystem. Betriebsstörungen und eine daraus resultierende deutliche Beeinträchtigung der Pünktlichkeit verschlechtern die wahrgenommene Qualität der Dienstleistung und können damit zu Kundenverlusten führen. Zudem haben wir uns selbst verpflichtet, Kunden bei Verspätungen von einem bestimmten Umfang an zu entschädigen. Hier könnte es zukünftig zu einer Verschärfung durch neue europaweite und ergänzende nationale Regelungen kommen. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell durch die systematische Wartung und den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenem System entsprechend können bestimmte Faktoren, die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur schwer beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Begrenzung möglicher Auswirkungen.

Zu den Betriebsrisiken zählt für den Fernverkehr insbesondere das Nicht-Erreichen der im Fahrplan unterstellten Pünktlichkeit. Um dieses Risiko zu minimieren, sind konzernweite Anstrengungen notwendig. Im Fernverkehr ist in diesem Zusammenhang für das laufende Jahr neben Fahrplanmaßnahmen (insbesondere Bereitstellung zusätzlicher Züge) auch der Einsatz zusätzlicher Mitarbeiter im Instandhaltungs- sowie Servicebereich vorgesehen.
- **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. Dafür führen wir einen offenen Dialog zu allen relevanten Themen, um unsere Rahmenbedingungen positiv beeinflussen oder bestehende Nachteile abbauen zu können.

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

Grundausrichtung des Angebots

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 allen Kunden des Unternehmens einen umfassenden Zugang zu unseren Angeboten ermöglichen.

Gemeinsam mit den europäischen Nachbarbahnen bieten wir grenzüberschreitende Verbindungen an, die wir in internationalen Kooperationen vermarkten und zukünftig stetig ausweiten werden.

Strategische Stoßrichtungen

Wir konzentrieren unsere Maßnahmen auf drei strategische Stoßrichtungen:

- Verbesserung der Leistungs- und Informationsqualität
- Angebotsverbesserungen und Ausbau der Vermarktungs- und Kundenbindungsaktivitäten
- Konsequentes Kostenmanagement

Zentrale Herausforderung ist die weitere Verbesserung der Leistungsqualität. Der Schwerpunkt unserer Maßnahmen zur Steigerung des Pünktlichkeitsniveaus liegt dabei auf der Ausweitung der Verfügbarkeit von Zügen.

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

Angebotsverbesserungen durch die Ausrichtung des Fahrplans zu einem integrierten, kundenorientierten Mobilitätsangebot im Personenverkehr führen wir konsequent weiter und fokussieren unsere Anstrengungen darauf, den internationalen Anteil des Geschäfts zu erhöhen. Mit der Inbetriebnahme von Neu- und Ausbaustrecken im grenzüberschreitenden Verkehr wird sich in den nächsten Jahren das Angebot im Fernverkehr weiter verbessern und zu erheblichen Verkürzungen der Reisezeiten führen. So wird zum Beispiel die Kooperation mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) weiter ausgebaut: Nach der Aufnahme einer neuen täglichen ICE-Verbindung München – Wien und Bregenz – Wien im Dezember ist ab Dezember 2007 eine neue ICE-Linie Frankfurt – Passau – Wien geplant. Weitere wesentliche Schritte werden hier im Geschäftsjahr 2007 die Inbetriebnahme der Strecken für die Verbindungen Frankfurt – Paris und Stuttgart – Paris durch die Kooperation mit den Französischen Staatsbahnen (SNCF) im Rahmen des Projekts »Rhealys« sein. Dadurch wird die Weiterentwicklung der internationalen Verkehre im Rahmen von Kooperationen mit Nachbarbahnen vorangetrieben, um den Marktanteil der Schiene im grenzüberschreitenden Verkehr zu erhöhen.

Weiteres Umsatzwachstum erreichen wir durch gezielte Vermarktungsaktivitäten. Im Fokus stehen dabei eine segmentspezifische Kundenansprache sowie die Gewinnung neuer Kundengruppen. Hierzu erarbeiten wir kontinuierlich Maßnahmen zur verbesserten Ansprache von aktuellen und potenziellen Kunden. Eine wichtige Rolle hierbei spielen Preisangebote, mit deren Hilfe preissensible Kundengruppen auf unser Angebot aufmerksam werden – kontinuierliche wie unser Online-Angebot Surf&Rail oder zeitlich begrenzte wie zum Beispiel das Sommer-Spezial. Unser Augenmerk richten wir dabei auf einen aktiven Vertrieb, über den wir einzelne Kundengruppen gezielt ansprechen können.

Die Ausweitung unseres Kundenbindungsinstruments BahnCard ist wichtiger Bestandteil unserer Customer-Relationship-Management-(CRM-)Aktivitäten. Im Fokus stehen hierbei die Attraktivitätssteigerung der BahnCard durch konsequente Weiterentwicklung zur Mobilitätskarte, der Ausbau ihrer nationalen und internationalen Akzeptanz und die Einführung von Aktions-BahnCards zur gezielten Neukundenansprache. Die Weiterentwicklung der Serviceleistungen für Vielfahrer über unser Kundenbindungsinstrument bahn.comfort und das Prämienprogramm bahn.bonus erfolgt hierbei parallel, wobei der bestehende Prämienkatalog ständig um attraktive Prämien erweitert wird. Die gezielte Ansprache von Kunden durch Direktmarketingmaßnahmen mit zielgruppenspezifischen Angeboten vervollständigt das Maßnahmenportfolio unserer CRM-Aktivitäten.

Die Erweiterung der Leistungen im 1.-Klasse-Bereich zur Verbesserung von Service, Komfort und Flexibilität für unsere Kunden erfolgt ebenfalls mit dem Ziel der stärkeren Kundenbindung und der Aufwertung der 1. Klasse.

Von zentraler Bedeutung für den umsatzseitigen Erfolg des Fernverkehrs sind darüber hinaus die Weiterentwicklung des Geschäftskundenvertriebs durch individuelle Angebotsentwicklung für Top-Kunden und die gezielte Ansprache von kleinen und mittelständischen Unternehmen.

Unsere fortlaufenden Kostensenkungsaktivitäten betreffen alle Wertschöpfungsstufen im Unternehmen und werden konsequent umgesetzt. Die Etablierung und Umsetzung effizienter Prozesse und Strukturen in den Bereichen Produktion, Marketing/Vertrieb und Verwaltung ist wichtiger Bestandteil der laufenden Verbesserung des Unternehmens. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Optimierung des Fahrzeugparks, indem wir die Flotte standardisieren und den damit verbundenen Aufwand bei Beschaffung und Instandhaltung begrenzen. Durch Prozessoptimierung in den Werken erreichen wir eine effizientere Instandhaltung. Darüber hinaus streben wir eine Reduzierung der Vertriebskosten durch den Ausbau selbst zu bedienender Vertriebskanäle wie zum Beispiel über das Internet oder den Ticketautomaten an.

Ausblick

Konjunkturelle Aussichten

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen in Deutschland im Jahr 2007 leicht eintrüben. Die Prognosen für das internationale Umfeld sind dabei unverändert günstiger als für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Die nachfolgenden Einschätzungen für die Entwicklung im Jahr 2007 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen weltpolitischen Entwicklung.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2007 vorliegenden Prognosen eine Fortsetzung des Aufschwungs mit schwächerem Tempo erwarten. Das BIP wird im Jahresdurchschnitt um rund 1,5% zunehmen. Wesentliche Triebkraft bleiben die Ausrüstungs-

investitionen. Der private Konsum dürfte lediglich stagnieren, da die Realeinkommen durch die Maßnahmen der Finanzpolitik (Anhebung der Mehrwertsteuer, Senkung von Sparerfreibetrag und Entfernungspauschale, Streichung der Eigenheimzulage) um rund einen Prozentpunkt belastet werden. Auch werden die in das Jahr 2006 vorgezogenen Käufe fehlen. Die Exporte werden weniger stark zulegen, da sich die Weltkonjunktur leicht abkühlt. Die schwächer steigende Binnennachfrage wird auch den Importanstieg dämpfen. Die Inflationsrate wird infolge der Mehrwertsteuererhöhung wieder anziehen.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Im Jahr 2007 werden sich die volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland voraussichtlich leicht eintrüben. Verantwortlich dafür ist in erster Linie die Erhöhung der Mehrwertsteuer auf 19%. Die erhöhten Lebenshaltungskosten führen zu real sinkenden Einkommen; der Konsum stagniert nahezu. Die Kraftstoffpreise werden voraussichtlich auch im Jahr 2007 stärker steigen als die Lebenshaltungskosten.

Vor diesem Hintergrund rechnen wir bei der Verkehrsleistung im deutschen Personenverkehrsmarkt mit einem leichten Rückgang. Getragen wird diese Entwicklung von den erwarteten Rückgängen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV). Der innerdeutsche Luftverkehr dürfte dagegen um etwa 2% wachsen. Der Schienenverkehr in Deutschland erhält zwar ebenfalls nur schwache Impulse aus dem gesamtwirtschaftlichen Umfeld, aufgrund der Effekte aus dem weiteren Anstieg der Kraftstoffpreise sowie weiterer Angebotsverbesserungen sollte die Verkehrsleistung aber leicht zunehmen.

Die DB-konzernexternen Bahnen in Deutschland werden eine weiter wachsende Bedeutung haben. Entsprechend erwarten wir neben der intermodalen auch eine weiter zunehmende intramodale Wettbewerbsintensität.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2007 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 Geschäftsjahr 2007 unsere Markt- und Produktivitätsziele konsequent weiter verfolgen und unsere Ergebnisse nochmals verbessern. In einem herausfordernden Marktumfeld gilt es, die bisherigen Kunden zu halten sowie durch eine hohe Leistungsqualität neue Kunden zu gewinnen und dauerhaft zu binden. Der Realisierung einer durchgängig hohen Produktqualität gilt hierbei unser besonderes Augenmerk. Die hohe Wettbewerbsintensität wird von uns auch im laufenden Jahr eine weitere Optimierung unserer Prozesse und Kostenstrukturen verlangen, für die wir uns mit umfangreichen Maßnahmen durch das Programm »Offensive Fernverkehr« gut auf-

gestellt sehen. Im Rahmen unserer wirtschaftlichen Ziele streben wir auf dem Weg zur Herstellung der Kapitalmarktfähigkeit des DB-Konzerns eine weitere Verbesserung der Ertragskraft an.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2006	Erwartung 2007
Umsatzerlöse	3.106	↗ anhaltend positive Entwicklung
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	84	↗ anhaltend positive Entwicklung

- **Umsatz:** Basierend auf der im Berichtsjahr erreichten Steigerung der Nachfrage und Stabilisierung des Erlössatzes wird für das laufende Jahr eine positive Umsatzentwicklung erwartet.
- **Ergebnis:** Durch die konsequente Fortführung der Projekte des Programms »Offensive Fernverkehr« können die positiven Effekte im Umsatz als nachhaltig unterstellt werden. Trotz eines zu erwartenden Anstiegs des Aufwands für Fahrzeugmaßnahmen erwarten wir eine weitere Ergebnisverbesserung im laufenden Jahr.

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.



Bilanz

Aktiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0	-
Sachanlagen	(2)	2.860	2.917
Finanzanlagen	(2)	151	150
		3.011	3.067
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	45	45
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	321	329
Wertpapiere		-	-
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		0	0
		366	374
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		1	1
		3.378	3.442

Passiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	512	512
Kapitalrücklage	(6)	1.533	1.533
		2.045	2.045
B. Rückstellungen			
	(7)	653	609
C. Verbindlichkeiten			
	(8)	680	788
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
		0	0
		3.378	3.442

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
Umsatzerlöse	(11)	3.106	2.924
Bestandsveränderungen		1	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		12	5
Gesamtleistung		3.119	2.929
Sonstige betriebliche Erträge	(12)	184	193
Materialaufwand	(13)	-1.887	-1.778
Personalaufwand	(14)	-597	-574
Abschreibungen		-310	-327
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	-405	-402
		104	41
Beteiligungsergebnis	(16)	-3	6
Zinsergebnis	(17)	-17	-25
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		84	22
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn		-84	-22
Jahresüberschuss		0	0

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung		84	22
Abschreibungen auf Sachanlagen*		310	327
Veränderung der Pensionsrückstellungen		6	3
Cashflow vor Steuern		400	352
Veränderung der übrigen Rückstellungen		38	10
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen*		0	1
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	-19
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		8	-214
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-58	323
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		388	453
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen*		2	3
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen*		-256	-245
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		1	6
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	27
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		0	-
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-253	-209
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter/ Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter		-22	288
Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		-58	-1
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-55	-531
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-135	-244
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(18)	0	0
Finanzmittelbestand am Jahresende		0	0

* Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €

	Vortrag zum 01.01.2006	Übertragung von/an Konzern- gesellschaften	Zugänge	Um- buchungen
Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	-	0	-
2. Geleistete Anzahlungen	-	-	-	-
	0	-	0	-
Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken				
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	242	0	6	15
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	-	0	0
	252	0	6	15
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	25	-	2	4
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	4.360	0	186	231
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	85	0	4	8
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	51	0	6	2
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	330	-	52	-260
	5.103	0	256	0
Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	166	-	-	-
2. Beteiligungen	0	-	0	-
	166	-	0	-
Anlagevermögen insgesamt	5.269	0	256	0

Anschaffungs- und Herstellungskosten							Abschreibungen		Buchwert
Abgänge	Stand am 31.12.2006	Vortrag zum 01.01.2006	Übertragung von/an Konzern- gesellschaften	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2006	Stand am 31.12.2006	Stand am 31.12.2005
-	0	0	-	-	-	-	0	0	0
-	-	-	-	-	-	-	-	0	0
-	0	0	-	-	-	-	0	0	0
0	263	-62	0	-10	0	0	-72	191	180
0	10	-1	-	0	-	0	-1	9	9
0	273	-63	0	-10	0	0	-73	200	189
-1	30	-7	-	-1	0	0	-8	22	18
-25	4.752	-2.033	0	-286	-	23	-2.296	2.456	2.327
-1	96	-49	0	-6	0	1	-54	42	36
-5	54	-34	0	-7	0	5	-36	18	17
0	122	-	-	-	-	-	0	122	330
-32	5.327	-2.186	0	-310	0	29	-2.467	2.860	2.917
-	166	-16	-	-	-	1	-15	151	150
-	0	-	-	-	-	-	-	0	-
-	166	-16	-	-	-	1	-15	151	150
-32	5.493	-2.202	0	-310	0	30	-2.482	3.011	3.067

Anhang

für das Geschäftsjahr 2006

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 unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme von Software, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene 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 der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. 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
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	10-15
Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs	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 (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Anlagevermögen).

Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. 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 sind die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6% p. a. ermittelt.

Analog zu den Pensionsrückstellungen werden weitere personalbezogene Rückstellungen nach versicherungsmathematischen Grundsätzen gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck gebildet. Die zu verwendenden Rechnungszinssätze betragen 6% p. a. für Vorruhestands- und Sterbegeldrückstellungen und 5,5% p. a. für Altersteilzeit- und Jubiläumrückstellungen.

Alle anderen Rückstellungen sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50% erfasst.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Forderungen und Verbindlichkeiten aus Leistungsbeziehungen in fremder Währung werden zum Euro-Referenzkurs beziehungsweise zum amtlichen Mittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen und 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 Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

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

Erläuterungen zur Bilanz

(2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 26 - 27 dargestellt.

Erhaltene Zuschüsse in Höhe von 1 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) sind von den Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 2 Mio. € (im Vorjahr: 46 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Fahrzeuge vorgenommen.

(3) Vorräte

in Mio. €	2006	2005
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	44	44
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	1
Waren	0	0
Insgesamt	45	45

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 20 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) gebildet.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2006	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2005
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	24	-	19
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	291	-	307
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0
Sonstige Vermögensgegenstände	6	-	3
Insgesamt	321	-	329

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 6 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen Forderungen aus Cash-Pooling gegen die Gesellschafterin DB AG in Höhe von 432 Mio. € (im Vorjahr: 374 Mio. €) und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 100 Mio. € (im Vorjahr: 50 Mio. €), die mit Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 157 Mio. € (im Vorjahr: 95 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus der Gewinnabführung in Höhe von 84 Mio. € (im Vorjahr: 22 Mio. €) verrechnet wurden. Forderungen gegen die Gesellschafterin DB AG bestehen in Höhe von insgesamt 434 Mio. € (im Vorjahr: 374 Mio. €).

(5) Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital von 512 Mio. € ist eingeteilt in 102.400.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden 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.

(7) Rückstellungen

in Mio. €	2006	2005
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	68	62
Steuerrückstellungen	6	5
Sonstige Rückstellungen	579	542
Insgesamt	653	609

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 11 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 0 Mio. €). Die Rückstellung enthält mit 1 Mio. € Verpflichtungen aus Deferred Compensation.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2006	2005
Verpflichtungen im Personalbereich	65	61
Restrukturierungsmaßnahmen	32	29
Verpflichtungen aus noch zu erbringenden Leistungen an Kunden	233	196
Verpflichtungen aus Nutzungsüberlassungsverträgen	150	142
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	15	15
Unterlassene Instandhaltung	25	22
Übrige Risiken	59	77
Insgesamt	579	542

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 12 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) in Anspruch genommen, 16 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) wurden zugeführt und 1 Mio. € konzernintern übertragen.

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. €	2006	davon mit Restlaufzeit			2005
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5	5	-	-	4
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	82	82	-	-	155
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	568	234	334	-	609
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	25	25	-	-	20
davon aus Steuern	(9)	(9)	(-)	(-)	(4)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(-)	(-)	(8)
Insgesamt	680	346	334	-	788
davon zinspflichtig	(450)				(504)

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind gegenüber der DB AG mittel- bis langfristige Verbindlichkeiten in Höhe von 334 Mio. € (im Vorjahr: 445 Mio. €) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten in Höhe von 111 Mio. € (im Vorjahr: 55 Mio. €) enthalten. Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten resultieren überwiegend aus Liefer- und Leistungsbeziehungen.

(9) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2006	2005
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	569	825
Insgesamt	569	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. €	2006	2005
Bestellobligo für Investitionen	31	224
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	804	570
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(797)	(560)
Insgesamt	835	794

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 2006 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. €	2006	2005
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	159	97
fällig 1 bis 5 Jahre	429	255
fällig über 5 Jahre	216	218
Insgesamt	804	570

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(11) Umsatzerlöse

in Mio. €	2006	2005
Erlöse aus Personenverkehr	2.972	2.781
Sonstige Umsatzerlöse	134	143
Insgesamt	3.106	2.924

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 10 Mio. € enthalten.

(12) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2006	2005
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	74	73
Mieten und Pachten	27	24
Entschädigungen und Versicherungsleistungen	3	2
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	0	20
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	29	15
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	5	4
Übrige sonstige betriebliche Erträge	46	55
davon periodenfremd	(5)	(6)
Insgesamt	184	193

(13) Materialaufwand

in Mio. €	2006	2005
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	327	302
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.252	1.207
Aufwendungen für Instandhaltungen	308	269
Insgesamt	1.887	1.778

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. €	2006	2005
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	399	364
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen		
gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	82	97
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	8	8
	489	469
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung		
für Arbeitnehmer	87	83
für zugewiesene Beamte	21	22
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen		
gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz		
	108	105
davon für Altersversorgung	(13)	(10)
Insgesamt	597	574

(15) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2006	2005
Konzernumlagen	62	62
Mieten und Pachten	131	126
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten inklusive Programmierung und Systemanalyse	25	31
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	3	2
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	2	7
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	182	174
davon periodenfremd	(0)	(0)
Insgesamt	405	402

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 2 Mio. € (im Vorjahr: unter 1 Mio. €) »sonstige Steuern«.

(16) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2006	2005
Erträge aus Beteiligungen	0	1
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(1)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	5	5
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-8	0
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	0
Insgesamt	-3	6

(17) Zinsergebnis

in Mio. €	2006	2005
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	11	6
davon aus verbundenen Unternehmen	(11)	(6)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-28	-31
davon an verbundene Unternehmen	(-28)	(-29)
Insgesamt	-17	-25

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der 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.

(18) Finanzmittelbestand

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

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Forderungen gegenüber der DB AG aus dem Cash-Pooling in Höhe von 432 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 5 Mio. € nicht einbezogen.

Sonstige Angaben

(19) 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.

(20) 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 elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

(21) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz (§ 285 Nr. 11 HGB) wird gemäß § 287 HGB beim elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

(22) Beschäftigte

umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte	im Jahres- durchschnitt 2006	am Jahresende 2006	im Jahres- durchschnitt 2005	am Jahresende 2005
Arbeitnehmer	10.666	10.706	10.801	10.543
Zugewiesene Beamte	2.826	2.767	2.963	2.847
Zwischensumme	13.492	13.473	13.764	13.390
Auszubildende	745	911	977	1.087
Insgesamt	14.237	14.384	14.741	14.477

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

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

(23) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2006 an:

Dr. Nikolaus Breuel

Vorsitzender des Vorstands, Berlin
a) DB Vertrieb GmbH
b) CityNightLine CNL AG,
Zürich/Schweiz* (Verwaltungsrat,
Vorsitz)
DBAutoZug GmbH* (Vorsitz)

Robert Etmans

Ressort Personal und Bordservice,
Eppstein/Taunus
a) DB Zeitarbeit GmbH
b) DBAutoZug GmbH*
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
(Beirat)

Axel Bertram

Ressort Finanzen und Controlling,
Seeheim-Jugenheim
b) DBAutoZug GmbH*

Jörg Manegold

Ressort Produktion, Hirschberg
a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH

Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:

Dr. Karl-Friedrich Rausch

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

a) DB Regio AG* (Vorsitz)

Railion Deutschland AG*

Schenker AG*

DB Vertrieb GmbH* (Vorsitz)

S-Bahn Berlin GmbH* (Vorsitz)

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

DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-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

DEVK Pensionsfonds-AG

b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
(Beirat)

Anita Beckert

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
der DB Fernverkehr AG, Finsterwalde

a) DB Vertrieb GmbH

Dr. Norbert Bensele

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG, Berlin

a) DB Regio AG*

Railion Deutschland AG* (Vorsitz)

Schenker AG* (Vorsitz)

Stinnes AG* (Vorsitz)

DB Services Immobilien GmbH*

RBH Logistics GmbH* (Vorsitz)

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.

Partner für Berlin Holding Gesellschaft

für Hauptstadt-Marketing mbH

Praktiker Bau- und

Heimwerkermärkte AG

Praktiker Bau- und

Heimwerkermärkte Holding AG

Sparda-Bank Berlin eG

b) IAS Institut für Arbeits- und

Sozialhygiene Stiftung (Beirat)

Reiner Bieck

Bereichsleiter Personenverkehr
der TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Panketal

- seit 6. Dezember 2006 -

a) DB Services Nordost GmbH

DB Services Südost GmbH

DB Services Technische Dienste GmbH

b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G. (Beirat)

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.

(Beirat)

Joachim Fried

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

- a) Railion Deutschland AG
Stinnes AG

Michael Harting

Ständiger Vertreter des Abteilungsleiters
Eisenbahnen im Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Bornheim

- a) Railion Deutschland AG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
(Beirat)

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

Wolfgang Joosten

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
der DB Fernverkehr AG, Lünen

- b) DEVK Allgemeine
Lebensversicherungs-AG (Beirat)

Ralf Klein-Bölting

Generalbevollmächtigter
Konzernmarketing und Kommunikation
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
- bis 30. September 2006 -

Hubert Mezger

Vorsitzender des Betriebsrats
des Regionalbereichs Südwest
der DB Fernverkehr AG, 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

- a) DB Regio AG*
Railion Deutschland AG*
Schenker AG*
Stinnes AG*
DB Services Immobilien GmbH*
(Vorsitz)
DEVK Allgemeine
Lebensversicherungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
gbo AG
- b) DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH* (Vorsitz)
EUROFIMA Europäische Gesellschaft
für die Finanzierung von
Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz*
(Verwaltungsrat)

Olaf Schulz-Arimond

Mitglied des Betriebsrats
des Regionalbereichs West
der DB Fernverkehr AG, Düsseldorf

Dr. Jürgen Siewert

Unterabteilungsleiter im
Bundesministerium der Finanzen,
Königswinter
a) Duisburger Hafen AG
T-Systems Business Services GmbH
T-Systems Enterprise Services GmbH

Peter Tröge

Stv. Bundesvorsitzender der
Verkehrsgewerkschaft GBDA,
Engstingen
a) DB Vertrieb GmbH

Dr. André Zeug

Generalbevollmächtigter
Technik/Beschaffung der
Deutschen Bahn AG, Berlin
a) Railion Deutschland AG
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

Arbeitnehmervertreter,
Leiter Auslandsvertrieb der
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main
a) DB Vertrieb GmbH
b) DEVK Allgemeine Lebensversiche-
rungs-AG (Beirat)
Thüringen Tourismus GmbH (Beirat)

* 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 2006 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

in T €	2006	2005
Gesamtbezüge des Vorstands	864	875
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	-	-
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	465	1.620
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	85	91

Im Geschäftsjahr 2006 wurden die Arbeitsverträge der Vorstandsmitglieder, bis auf eine Ausnahme, zum 1. April 2006 in Konzernarbeitsverträge umgewandelt. Der Arbeitsvertrag des vierten Vorstandsmitglieds besteht weiterhin mit der DB Fernverkehr AG.

Die Bezüge der Vorstände, deren Anstellungsverträge auf die DB AG übergeleitet wurden, werden in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten.

(24) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Berichtspflichtige Ereignisse nach dem Bilanzstichtag bestanden nicht.

(25) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Frankfurt am Main, 2. März 2007

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 2006 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 5. März 2007

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Witteler) (ppa. Hees-Brückmann)
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüferin

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital, durch- gerechnet in %	Umsatz 2006 in Mio. €	Mitarbeiter am 31. 12. 2006
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. H.	100,0	92,2	122
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH	100,0	19,4	240
CityNightLine CNL AG, Zürich/Schweiz	100,0	66,8	143
DB AutoZug GmbH, Dortmund	100,0	202,0	347
DB Reise & Touristik Suisse SA, Bern/Schweiz	100,0	10,1	140



Bericht des Aufsichtsrats



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

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu zwei 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 5. April 2006 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2005 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 13. Dezember 2006 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2007 befasst und die Budgetplanung 2007, die Mittelfristplanung 2007 bis 2011 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Fernverkehr AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2006 intensiv mit den einzelnen Maßnahmen der »Offensive Fernverkehr« zur nachhaltigen Ergebnisverbesserung. Darüber hinaus ließ er sich ausführlich über den Einsatz, die Auswirkungen und die verschiedenen Aktionsangebote im Rahmen der FIFA WM 2006™ unterrichten. Des Weiteren befasste sich der Aufsichtsrat im Rahmen der Kundenbindungsaktivitäten mit den unterschiedlichen Maßnahmen zur Steigerung des BahnCard-Bestands sowie der Entwicklung der Privat- und Geschäftskundenbindungsprogramme bahn.bonus und bahn.corporate. Ferner wurde der Aufsichtsrat umfassend über die einzelnen Angebotsoptimierungen informiert, insbesondere die Reisezeitverkürzungen durch die Inbetriebnahme neuer Infrastruktur. Er ließ sich zudem die Internationalisierungsstrategie der DB Fernverkehr AG sowie die in diesem Zusammenhang geplanten Kooperationen erläutern.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2006 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 29. März 2007 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 2006 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 2006 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Herr Reiner Bieck wurde per Gerichtsbeschluss vom 6. Dezember 2006 als Nachfolger für Herrn Armin Lauer, der zum 30. September 2006 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden ist, als Vertreter der Arbeitnehmerseite in den Aufsichtsrat bestellt.

Herr Ralf Schweisel wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung am 7. März 2007 mit Wirkung zum 7. März 2007 als Nachfolger für Herrn Diethelm Sack, der sein Mandat zum 6. März 2007 niedergelegt hat, in den Aufsichtsrat bestellt.

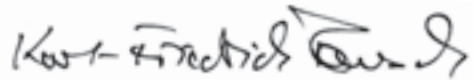
Der Aufsichtsrat spricht allen ausgeschiedenen Mitgliedern auch an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Herr Axel Bertram wurde für die Zeit vom 6. April 2006 bis 30. April 2009 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Fernverkehr AG für das Ressort »Finanzen/Controlling (P.TF)« bestellt. Herr Robert Etmans wurde für die Zeit vom 1. Januar 2007 bis 31. Dezember 2011 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Fernverkehr AG für das Ressort »Personal und Bordservice (P.TA)« bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Fernverkehr AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2006 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2007

Für den Aufsichtsrat

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Karl-Friedrich Rausch', with a stylized flourish at the end.

Dr. Karl-Friedrich Rausch
Vorsitzender





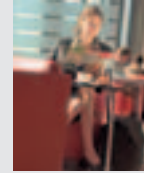
Titel

Fahrt im ICE T auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg – Berlin.



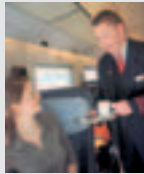
Seite 5

Auf fast allen Bahnhöfen in Deutschland sind insgesamt über 8.000 Fahrkartenautomaten des Nah- und Fernverkehrs rund um die Uhr betriebsbereit. Die Automaten sind schnell und einfach zu bedienen. In sechs Sprachen können Sie hier Sitzplätze reservieren, Fahrkarten kaufen und Fahrplanauskünfte abrufen.



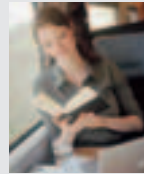
Seite 6

In der ruhigen Atmosphäre unserer DB Lounges finden Reisende alles, was den Aufenthalt so angenehm wie möglich macht: elegante Sitzlandschaften, eine Auswahl an Inklusivgetränken und funktionelle Laptop-Arbeitsplätze. Im Jahr 2006 haben wir drei neue DB Lounges eröffnet.



Seite 22

Im Rahmen unseres „Am-Platz-Service“ servieren wir Fahrgästen in der 1. Klasse in Zügen mit Bordgastronomie direkt am Platz Speisen und Getränke aus unserer Speisekarte.



Seite 44

Reisezeit ist Nutzzeit, aber auch Zeit zum Genießen. Hier im ICE T auf der Fahrt von Hamburg nach Berlin.



Seite 48

Mit der BahnCard kommen Sie weiter. Mit dem City-Ticket können Sie in vielen Städten Deutschlands kostenlos per Bus, S-Bahn, Straßenbahn oder U-Bahn vom Zielbahnhof zu Ihrem Reiseziel im Stadtgebiet weiterfahren.

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

Redaktion
Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Telefon: 030 297-61666
Telefax: 030 297-61959
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
DB AG/Lautenschläger



DB Fernverkehr AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

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