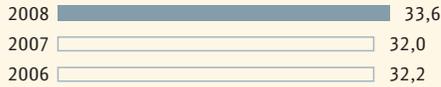




DB Fernverkehr AG  
**Geschäftsbericht 2008**

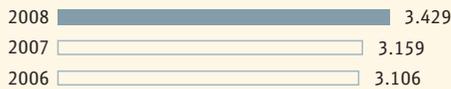
# ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2008

## Verkehrsleistung IN MRD. PKM<sup>1)</sup>



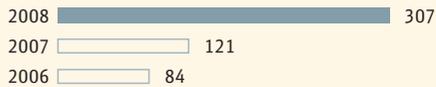
- ▣ 2007 zu 2008: + 4,9%
- ▣ 2006 zu 2007: - 0,5%

## Umsatzerlöse IN MIO. €



- ▣ 2007 zu 2008: +8,5%
- ▣ 2006 zu 2007: +1,7%

## Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit IN MIO. €



- ▣ 2007 zu 2008: +154%
- ▣ 2006 zu 2007: +44,0%

## Umsatzstruktur IN %



- ▣ Erlöse aus Personenverkehr
- ▣ Sonstige Umsatzerlöse
- ▣ 2007 zu 2008: +270 Mio. €

Wesentliche Kennzahlen IN MIO. €	2008	2007	Veränderung in %
Umsatz	3.429	3.159	+8,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit <sup>2)</sup>	307	121	+154
Bilanzsumme	3.485	3.563	-2,2
Anlagevermögen	2.586	2.815	-8,1
Eigenkapital	2.082	2.082	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	157	334	-53,0
Brutto-Investitionen	88	126	-30,2
Netto-Investitionen <sup>3)</sup>	87	118	-26,3
Mitarbeiter per 31.12.	13.462	13.823	-2,6

Leistungskennzahlen	2008	2007	Veränderung in %
Reisende in Mio.	118,0	113,1	+4,3
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm <sup>1)</sup>	33,6	32,0	+4,9
Betriebsleistung in Mio. Trkm <sup>4)</sup>	138,1	137,6	+0,4

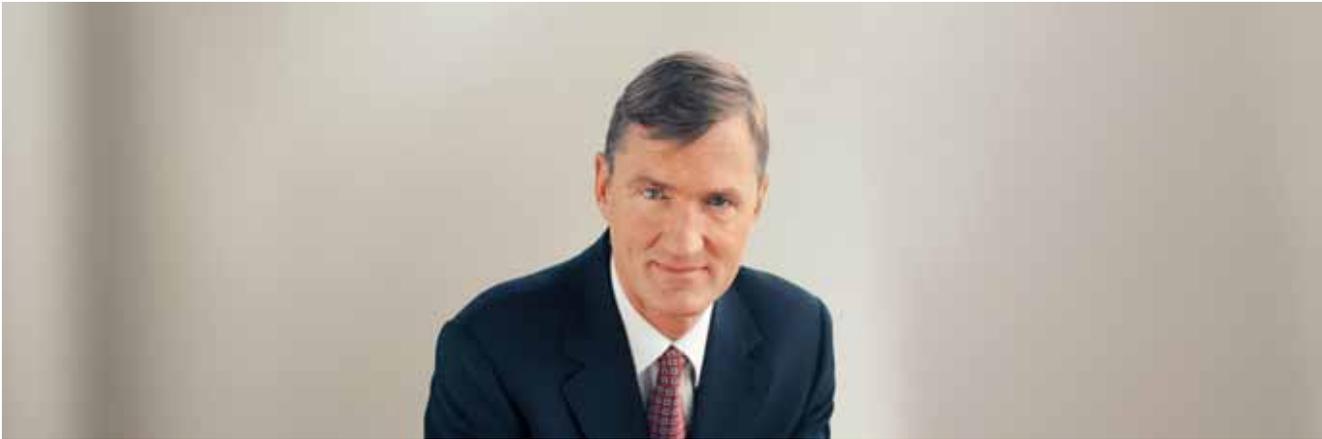
<sup>1)</sup> Personenkilometer = Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite

<sup>2)</sup> Die DB Fernverkehr AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der DB Mobility Logistics AG

<sup>3)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

<sup>4)</sup> Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge





**DR. NIKOLAUS BREUEL**  
Vorsitzender des Vorstands  
der DB Fernverkehr AG

## VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

*Sehr geehrte Damen und Herren,*

*im vorliegenden Geschäftsbericht bilanzieren wir für den Fernverkehr wiederum ein erfolgreiches Jahr. Wir haben ein sehr gutes Ergebnis erreicht. Noch nie sind so viele Menschen mit uns gefahren. Die Erfolgsgeschichte der vorangegangenen Jahre konnte fortgesetzt werden.*

*Allerdings hat es 2008 auch erhebliche Herausforderungen gegeben. Teile der Fahrzeugflotte haben uns im zweiten Halbjahr 2008 erhebliche Probleme bereitet. ICE3 und ICE T werden seitdem vorbeugend zusätzlichen technischen Überprüfungen unterzogen. In Teilbereichen des Fernverkehrs bedeutete dies Zugausfälle sowie Einschränkungen bei Reisekomfort und Pünktlichkeit. Aufgrund des engagierten Einsatzes aller Mitarbeiter konnten die negativen Auswirkungen für unsere Kunden eingedämmt werden. So schnell wie möglich wurde ein Fahrplan erstellt, der den Fahrzeugengpässen Rechnung trug und eine wiederum verlässliche Reiseplanung ermöglichte. Dass insgesamt weniger Fahrzeuge als geplant für den täglichen Betrieb zur Verfügung standen, hat allerdings dazu geführt, dass zum Beispiel witterungsbedingte zusätzliche Störungen in größerem Umfang negativ wirksam geworden sind.*

*Trotz dieser Widrigkeiten konnte die DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2008 ihr Ergebnis zum fünften Mal in Folge steigern und erzielte mit 307 Millionen Euro einen Zuwachs von 154 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Auch der Umsatz legte – vor allem durch die Zuwächse des ersten Halbjahres – um 8,5 Prozent auf 3,4 Milliarden Euro zu.*

*Ausschlaggebend für diese sehr positive Entwicklung war ein regelrechtes Feuerwerk attraktiver Angebote, mit denen wir im harten Tarifkonflikt des Jahres 2007 verlorenes Kundenvertrauen zurückgewinnen konnten. Die Angebote im Rahmen der Fußball-Europameisterschaft™, wie Aktions-BahnCards, Europa-Spezial-Tickets oder Sonderzüge zu den Spielen in Österreich und der Schweiz, brachten uns Sympathiepunkte bei den Fans. Der erneute Erfolg von »Dauer-Spezial« hat dazu geführt, dass wir dieses Ticket seit Dezember auch in der 1. Klasse – zu Preisen ab 49 Euro – anbieten. Dauer-Spezial verbessert die Preiswahrnehmung unserer Kunden, die rund 85 Prozent ihrer Reisen mit rabattierten Fahrkarten unternehmen. Mit attraktiven Ergänzungen durch temporäre Angebote für Mitfahrer und Familien, 19-Euro-Tickets für kurze Strecken und die Erweiterung der Gültigkeit des Europa-Spezials auf zwölf Länder konnten wir die Weichen für einen neuen Absatzrekord mit 7,5 Millionen verkauften Tickets stellen.*

*Auch die erfolgreiche Entwicklung der BahnCard hat sich fortgesetzt; 2008 überschritt der Kartenbestand die Vier-Millionen-Grenze. Mit der Ausstellung des hundertmillionsten City-Tickets seit der Einführung im Jahr 2003 wurde eine weitere Schallmauer durchbrochen. Durch Vermarktungsk Kooperationen mit attraktiven Partnern – wie beispielsweise eBay oder Lidl – konnten neue Kundengruppen für das Bahnfahren begeistert und mehr als 800 Millionen zusätzliche Werbekontakte generiert werden. Darüber hinaus waren wir durch die gemeinsame Marketingaktion mit Ferrero (Nutella) auf über fünf Millionen deutschen Frühstückstischen präsent.*

*Die Ausweitung der grenzüberschreitenden Fernverkehrsangebote stieß auch im Berichtsjahr auf ein positives Echo: Ein knappes Jahr nach der Betriebsaufnahme des deutsch-französischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs konnte im Mai 2008 bereits der millionste Fahrgast begrüßt werden. Durchschnittlich nutzen mehr als 3.300 Reisende täglich die schnellen Verbindungen zwischen Paris und Frankfurt sowie zwischen Paris und Stuttgart/München. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 haben wir zudem neue Verbindungen zwischen München und Wien sowie zwischen Berlin und Amsterdam im Zwei-Stunden-Takt eingeführt.*

*Die Bestellung von 15 neuen ICE-Zügen für den internationalen Einsatz ab 2011 stellt für uns einen weiteren Meilenstein beim Ausbau der europäischen Präsenz dar. Auch das im Oktober 2008 abgeschlossene Redesign der ICE-1-Flotte und der Ausschreibungsstart für die Beschaffung von bis zu 300 Nachfolgezügen der IC- und ICE-Flotte machen die Wachstumschancen unseres Geschäfts deutlich.*

*Die Basis für unseren Erfolg ist der Zuspruch unserer Kunden. Daher stand 2008 im Zeichen einer groß angelegten Service-Offensive, die gemeinsam mit dem Vertrieb im Personenverkehr umgesetzt wurde. Mit einem neu gestalteten Internetauftritt und einer kostengünstigeren zentralen Telefonnummer kommt der Kunde schneller und einfacher an Fahrkarten und Informationen. Das größte deutsche Reiseportal [www.bahn.de](http://www.bahn.de) bietet nicht nur eine verbesserte Navigation und größere Suchfenster für die Auskunft und Buchung. Im Buchungsprozess werden dem Nutzer auch direkt Informationen zu verfügbaren Sparangeboten in der 1. und 2. Klasse sowie der Preisvorteil beim Erwerb einer BahnCard angezeigt. Die neue Service-Nummer 0180 599 6633 für 14 Cent pro Minute ermöglicht einen direkteren und preisgünstigeren Zugang zu allen telefonischen Dienstleistungen der DB.*

*In der 1. Klasse sorgen seit Anfang 2008 unter anderem 200 zusätzliche 1.-Klasse-Stewards im ICE für verbesserten Kundenservice und -betreuung. Inklusivleistungen wie die Ausgabe von kostenlosen Tageszeitungen ergänzen unser Angebot. Kundenzufriedenheitsumfragen und die positive Umsatzentwicklung zeigen, dass diese Neuerungen von unseren Kunden honoriert werden.*

*2009 wird ein Jahr der Herausforderungen sein. Die Fahrpläneinschränkungen werden uns bis in die zweite Jahreshälfte begleiten. Wir sind entschlossen, sich in diesem Zusammenhang stellende Aufgaben zu lösen, sich 2009 bietende Chancen zu nutzen und damit die positive Entwicklung des Unternehmens fortzusetzen.*

Ihr



*Dr. Nikolaus Breuel  
Vorsitzender des Vorstands  
der DB Fernverkehr AG*





## Überblick

Die DB Fernverkehr Aktiengesellschaft (im Folgenden DB Fernverkehr AG) ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG). Die DB ML AG ist eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG). Innerhalb des Deutschen Bahn Konzerns (DB-Konzern) ist die DB Fernverkehr AG dem Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr zugeordnet. Neben ihrer Zentrale in Frankfurt am Main besteht die DB Fernverkehr AG aus bundesweit fünf Regionalbereichen. Die eigenständigen Schienenverkehrsunternehmen DB AutoZug GmbH und City Night Line CNL AG sind Bestandteil des Beteiligungsportfolios. Hinzu kommen die DB Reise & Touristik Suisse S.A. als Anbieter gastronomischer Leistungen, der Touristikveranstalter AMEROPAREISEN GmbH sowie die Omnibusverkehre der Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH. Des Weiteren hält die DB Fernverkehr AG jeweils eine 50-prozentige Beteiligung an den Vertriebs- beziehungsweise Marketinggesellschaften Alleo GmbH und Rheinalp GmbH sowie eine 10-prozentige Beteiligung an der Thalys International SCLR. In Ergänzung zu der bereits bestehenden 25-prozentigen Beteiligung an der Railteam B.V. wurde im Rahmen der Railteam Allianz am 12. Juni 2008 die RailLink B.V. gegründet. Der Anteil der DB Fernverkehr AG an der Gesellschaft beträgt ebenfalls 25%.

Unter dem Dach der DB ML AG sind im Berichtsjahr die Aktivitäten des DB-Konzerns in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Bahn Stadtverkehr, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen zusammengefasst worden.

Mit den Beschlüssen von Bundesregierung und Bundestag zur Teilprivatisierung der DB AG ist die Möglichkeit geschaffen worden, private Investoren am Unternehmen zu beteiligen. Die verabschiedeten Eckpunkte sehen vor, dass bis zu 24,9% der Anteile an der DB ML AG an den Kapitalmarkt gebracht werden können und demzufolge mindestens 75,1% der Anteile an der DB ML AG von der DB AG gehalten werden. Diese hält auch weiterhin 100% der Anteile der DB-Konzerngesellschaften in den Geschäftsfeldern DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie.

Das vorgesehene Privatisierungsmodell erhält den integrierten DB-Konzern und damit auch den einheitlichen DB-Konzernarbeitsmarkt.

Am 2. Juni 2008 sind die entsprechenden Übertragungen von Beteiligungen und Konzernfunktionen von der DB AG auf die DB ML AG mit wirtschaftlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2008 erfolgt.

In diesem Zusammenhang wurde die DB Fernverkehr AG (alt) auf die am 16. Mai 2008 gegründete 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB ML AG, die DB Dreizehnte Vermögensverwaltungs AG mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2008 verschmolzen. Die für die Verschmelzung notwendigen Zustimmungen und der Umfirmierungsbeschluss wurden am 16. Juli 2008 gefasst. Der Nachgründungs- und Verschmelzungsvertrag wurde am gleichen Tag gezeichnet.

Zur Durchführung der Verschmelzung wurde das Grundkapital der DB Dreizehnte Vermögensverwaltungs AG von 50 T€ auf 512.000 T€ erhöht. Die DB Dreizehnte Vermögensverwaltungs AG hat das Vermögen der DB Fernverkehr AG (alt) mit allen Rechten und Pflichten mit der Verschmelzung gemäß §§ 2 Nr. 1 ff., 60 ff. UmwG übernommen und wurde anschließend in DB Fernverkehr AG umfirmiert. Die Verschmelzung wurde am 1. August 2008 in das Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter HRB 83173 DB Fernverkehr AG (neu) beziehungsweise HRB 51345 DB Fernverkehr AG (alt) eingetragen.

Mit ihrer Gründung beginnt für die DB Fernverkehr AG (neu) ein Rumpfgeschäftsjahr für den Zeitraum vom 16. Mai bis 31. Dezember 2008. Da die Verschmelzung für die DB Fernverkehr AG (neu) einen Geschäftsvorfall in diesem Rumpfgeschäftsjahr darstellt, werden auch die Aufwendungen und Erträge der DB Fernverkehr AG (alt) aus Geschäftsvorfällen in der Zeit vom 1. Januar bis 15. Mai 2008 (Änderungen von Vermögen und Schulden seit dem Verschmelzungsstichtag) in den Jahresabschluss für das Rumpfgeschäftsjahr der DB Fernverkehr AG (neu) einbezogen. Inhaltlich werden die unternehmerischen Aktivitäten des untergegangenen Rechtsträgers DB Fernverkehr AG (alt) in der neuen Gesellschaft unverändert fortgeführt.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit und eines besseren Verständnisses der Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wird zum einen im Folgenden vom vollständigen Geschäftsjahr 2008 gesprochen, zum anderen beziehen sich bei Vorjahresvergleichen alle Zahlen und Kommentierungen auf die nachrichtlichen Angaben der DB Fernverkehr AG (alt) für das Jahr 2007.

#### **ERGEBNIS WEITER VERBESSERT**

Im Berichtsjahr konnte die DB Fernverkehr AG die erfolgreiche Entwicklung der Vorjahre fortführen. Dabei ist es gelungen, die Aufwandsentwicklung zu begrenzen und ein weiteres Umsatzwachstum zu erreichen. Die Zahl der beförderten Personen und die Verkehrsleistung konnten deutlich gesteigert und somit Marktanteile hinzugewonnen werden.

Nach schwierigen, von Streiks und Streikandrohungen begleiteten Tarifverhandlungen in der zweiten Jahreshälfte des Vorjahres konnten wir im Jahr 2008 unsere Kunden insbesondere mittels vielfältiger attraktiver Angebote zurückgewinnen. Besonders hervorzuheben sind das erfolgreiche Dauer-Spezial sowie die im Rahmen der Fußball-Europameisterschaft™ angebotenen Aktions-BahnCards, Europa-Spezial-Tickets sowie die Sonderzüge zu den Spielen in Österreich und in der Schweiz. Auf der anderen Seite sahen wir uns in der zweiten Jahreshälfte mit betrieblichen Problemen konfrontiert, die aus den verkürzten Untersuchungsintervallen an Radsätzen der ICE-3- und ICE-T- (Neigetechnik-)Fahrzeuge und der damit verbundenen eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit resultierten. Durch gezielte kurzfristige Fahrplanmaßnahmen konnten die Folgewirkungen begrenzt werden.

Insgesamt konnten wir unsere Umsatzerlöse um 8,5% auf 3.429 Mio.€ steigern. Dies ging einher mit einer um 4,9% erhöhten Verkehrsleistung. Durch konsequentes Kostenmanagement ist die Steigerung der Aufwendungen (trotz Anstiegs der Kosten, insbesondere durch den neuen Tarifvertrag, für Trassennutzung sowie Instandhaltung der Fahrzeuge) deutlich schwächer ausgefallen als der erreichte Zuwachs der Erträge. Insgesamt wurde daher ein erneut gesteigertes Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 307 Mio. € erreicht.

## Wirtschaftliches Umfeld

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Hier fielen die Wachstumsimpulse im Jahr 2008 merklich schwächer aus als im Jahr 2007. Wie schon im Vorjahr sank der private Verbrauch (real) um rund einen halben Prozentpunkt.

Wenngleich in Deutschland das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Jahr 2008 höher ausfiel als im Euroland-Durchschnitt, war auch hier eine Verlangsamung des Zuwachses um über einen Prozentpunkt zu verzeichnen. Angesichts der nachlassenden Expansion der Weltwirtschaft schwächten sich sowohl die Zuwachsraten des Exports als auch der Investitionen ab. Der Beschäftigungsaufbau setzte sich im Verlauf des Jahres 2008 aber noch fort. Insbesondere die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten legte deutlich zu. Der private Konsum stagnierte hingegen, wachstumsbremsend wirkten sich dabei – getrieben vor allem von einer kräftigen Verteuerung von Energie und Lebensmitteln bis in den Herbst hinein – die seit 14 Jahren höchste Teuerungsrate der Verbraucherpreise und eine nochmalige Zunahme der Sparquote aus.

Auch die Konjunktur im Euro-Raum hat im Verlauf des Jahres 2008 spürbar an Fahrt verloren. Ursächlich hierfür war insbesondere eine Eintrübung der Exportkonjunktur infolge der nachlassenden Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft. Hier machten sich die Auswirkungen der Finanzkrise und die daraus resultierenden Turbulenzen an den Finanzmärkten deutlich bemerkbar. Gegenläufig wirkte die im Frühjahr einsetzende Euro-Abwertung gegenüber dem US-Dollar stabilisierend. Allerdings führten hier unter anderem eine kaum noch steigende Konsumnachfrage und eine gebremste Investitionstätigkeit zu einer deutlichen Verringerung des gesamtwirtschaftlichen Zuwachses. Von dieser Entwicklung wurde auch die Konjunktur in den mittel- und osteuropäischen Ländern in Mitleidenschaft gezogen. Allerdings blieb die Wachstumsdynamik hier deutlich ausgeprägter als im Rest Europas.

## Entwicklung auf den relevanten Märkten

### **SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND WEITERHIN AUF WACHSTUMSKURS**

Der Nachfragerückgang im deutschen Personenverkehrsmarkt (alle motorisierten Verkehrsträger: motorisierter Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr sowie innerdeutscher Luftverkehr) hat sich im Jahr 2008 gegenüber dem Vorjahr aufgrund der Schwäche des motorisierten Individualverkehrs leicht verstärkt. Dieser Rückgang war vor allem bedingt durch die lange Zeit auf hohem Niveau steigenden Kraftstoffpreise, die im Spätsommer ihren Höhepunkt erreichten. Trotz der deutlichen Abschwächung in den Folgemonaten blieb der Preisanstieg im Gesamtjahr mit knapp 7% kräftig.

Der Schienenverkehr konnte die Verkehrsleistung des Vorjahres deutlich übertreffen und so seinen Marktanteil spürbar ausbauen. Positiven Einfluss hatten die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt, die lange Phase hoher Kraftstoffpreise sowie die im Vergleich zum Vorjahr entfallende Tarifaueinandersetzung. Neben einem erfreulichen Plus der Gesellschaften des DB-Konzerns erreichten nach DB-konzerninterner Einschätzung die DB-konzernexternen Bahnen eine weitere deutliche Steigerung der Verkehrsleistung. Diese ist hauptsächlich auf weitere Übernahmen von bestellten Verkehren im Regionalverkehr zurückzuführen. Der Anteil der DB-konzernexternen Bahnen an der Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr ist somit im Jahr 2008 weiter leicht angestiegen.

Stark steigende Kerosinpreise und die in der zweiten Jahreshälfte rückläufige Konjunktur schwächten das zu Beginn des Jahres 2008 noch schwungvolle Wachstum der Verkehrsleistung im innerdeutschen Luftverkehr gegenüber dem Vorjahr ab. Die Dynamik im Billigflugsegment ließ infolgedessen deutlich nach. Die Anbieter reagierten zunehmend mit Angebotseinschränkungen und Flugzeugstilllegungen auf die gedrosselte Nachfrage.

In diesem Marktumfeld konnten wir unsere Verkehrsleistung um 4,9% auf 33.588 Mio. Personenkilometer (Pkm) steigern (im Vorjahr: 32.011 Pkm). Die Zahl der beförderten Personen stieg ebenfalls um 4,3% auf 118 Mio. Personen (im Vorjahr: 113 Mio. Personen).

### **STARKE UNTERJÄHRIGE VERÄNDERUNGEN BEI DER ENTWICKLUNG DER ENERGIEPREISE**

Die Preise für Rohöl setzten den Anstieg aus dem Jahr 2007 in der ersten Jahreshälfte 2008 beschleunigt fort. Der amerikanische Leitindex West Texas Intermediate (WTI) erreichte im Juli 2008 mit 147 US-Dollar (USD)/Barrel (bbl) einen neuen Rekordstand und fiel dann innerhalb weniger Monate auf den tiefsten Stand der letzten vier Jahre. Zum Jahresende 2008 notierte WTI bei 45 USD/bbl. Im Jahresdurchschnitt haben die

Preise für Rohöl mit über 100 USD/bbl den entsprechenden Vorjahreswert trotz des Preisverfalls in der zweiten Jahreshälfte um gut 40% übertroffen. Die großen Bewegungen im Wechselkurs des Euro zum Dollar konnten für den Euro-Raum die Preisschwankungen allerdings abschwächen.

Die Preise an den Terminmärkten für 50-Hz-Strom folgten den Primärenergiemärkten in abgeschwächter Form. In der ersten Jahreshälfte legten sie um mehr als 40% zu. Das Jahr 2009 wurde mit 90 €/MWh auf dem Höchststand gehandelt und konnte sich im Abschwung der zweiten Jahreshälfte über der Marke von 55 €/MWh halten. Die Spotpreise für Strom zeigten sich im gesamten Jahresverlauf auf Rekordniveau: Der EEX-Tagesindex für Baseload lag zeitweise über 100 €/MWh.

## Ertragslage

### UMSATZENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr konnten wir – trotz der schwierigen betrieblichen Lage in der zweiten Jahreshälfte – die Umsatzerlöse auf 3.429 Mio. € steigern (im Vorjahr: 3.159 Mio. €). Mit diesem Wachstum in Höhe von +8,5% konnten wir unseren erfolgreichen Kurs der Vorjahre fortsetzen.

Die Auswirkungen durch den Tarifkonflikt Ende des Vorjahres und zu Beginn des Berichtsjahres konnten wir unter anderem mit einer Reihe von Marketingaktivitäten begrenzen. Durch die Fortführung des Dauer-Spezial-Tickets, die Aktions-BahnCards und Sonderzüge im Rahmen der Fußball-Europameisterschaft™, die Einführung des 19-Euro-Tickets auf kurzen Strecken und die Erweiterung des Europa-Spezials konnten Kunden zurückgewonnen werden.

Die aufgrund der reduzierten Untersuchungsintervalle an Radsätzen der ICE-3- und ICE-T-Baureihen eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit in der zweiten Jahreshälfte hat das Umsatzwachstum verlangsamt. Maßgeblich für eine insgesamt dennoch positive Entwicklung war, dass innerhalb von kürzester Zeit ein Ersatzfahrplan erstellt wurde, um die negativen Auswirkungen für die Kunden zu begrenzen.

Stark gewachsen ist der internationale Verkehr, insbesondere die bereits im Vorjahr erfolgreich eingeführte ICE-Verbindung nach Paris konnte die Erwartungen wieder übertreffen. Weiterhin hat die Anzahl der BahnCard-Kunden zugenommen. Sie belief sich im Jahresdurchschnitt 2008 auf über vier Millionen Kunden.

Die DB-konzernexternen Umsatzerlöse (vor allem Fahrgelderlöse) sind um 279 Mio. € auf 3.275 Mio. € gestiegen. Mit 101 Mio. € beziehungsweise einem Anteil von 3,1% sind hierin Erlöse aus Bordgastronomie, Sonderzugverkehren und Gepäckbeförderung enthalten (im Vorjahr: 98 Mio. € beziehungsweise 3,3%).

## ERGEBNISENTWICKLUNG

Mit 3.433 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung der DB Fernverkehr AG im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 265 Mio. €. Hierzu trug insbesondere die positive Umsatzentwicklung im Berichtsjahr bei.

Die sonstigen betrieblichen Erträge überschritten mit 218 Mio. € den Vorjahreswert (214 Mio. €) um 4 Mio. €. Im Wesentlichen wurde dies beeinflusst durch erhöhte Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie gestiegenen Einnahmen aus Mieten aus den internationalen Verkehren. Gegenläufig wirkte sich der Rückgang aus Erträgen aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens aus.

Der Materialaufwand übertraf mit 2.014 Mio. € den Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.935 Mio. €). Gegenüber dem Vorjahr nahmen die Aufwendungen für den Bezug von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen um 9 Mio. € zu. In den Aufwendungen für bezogene Leistungen wurde ein Anstieg von 53 Mio. € verzeichnet, der im Wesentlichen durch gestiegene Provisionszahlungen und Trassenentgelte verursacht ist. Im Bereich der Instandhaltung wurde zudem ein Anstieg von 17 Mio. € verzeichnet, der unter anderem auf zusätzliche Arbeiten an international vermarkteten Reisezugwagen zurückzuführen ist.

Trotz eines Rückgangs in der Zahl der Beschäftigten zum Jahresende ist der Personalaufwand gegenüber dem Vorjahr um 8,7% beziehungsweise 51 Mio. € auf 637 Mio. € angestiegen. Dies resultiert im Wesentlichen aus dem rückwirkend zum 1. März 2008 in Kraft getretenen neuen Tarifvertrag.

Die Abschreibung der Sachanlagen blieb im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr mit 312 Mio. € unverändert (im Vorjahr: 312 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen im Berichtsjahr 377 Mio. € und sind damit gegenüber dem Vorjahreswert gesunken (im Vorjahr: 418 Mio. €). Der Rückgang ist durch eine im Vergleich zum Vorjahr geringere Zuführung zu den Rückstellungen für nicht berechnete Lieferungen und Leistungen zu erklären. Diese Rückstellung wird im Rahmen des Jahresabschlusses mittels eines pauschalen Verfahrens in Form eines Prozentsatzes auf spezielle externe Aufwandskonten gebildet. Der Prozentsatz wurde im Berichtsjahr adjustiert, da in den Jahren 2007 und 2008 umfangreiche ertragswirksame Rückstellungsaufösungen die Folge waren. Des Weiteren erfolgte 2008 eine Neustrukturierung der konzerninternen Leistungsverrechnungen: Für die DB Fernverkehr AG bedeutete dies eine Reduzierung der Konzernumlage um 9 Mio. € gegenüber 2007. Diese wirkte sich ergebnisverbessernd aus.

Infolge der weiteren Rückführung von Verbindlichkeiten verbesserte sich das Zinsergebnis auf 15 Mio. € (im Vorjahr: - 3 Mio. €).

Das Beteiligungsergebnis verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 12 Mio. € auf -19 Mio. €. Die negative Entwicklung ist insbesondere auf die DB AutoZug GmbH zurückzuführen. Belastungen resultierten hier vor allem aus der Nachfragesituation im Nachtreiseverkehr. Aus den eingeleiteten Sanierungsmaßnahmen ging ein optimiertes Angebot hervor, das weitgehend zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008

implementiert wurde. Das reduzierte Angebot führte im Jahr 2008 zu Wertberichtigungen im Fahrzeugbestand, die sich stark auf das Ergebnis der DB AutoZug GmbH auswirkten. Im Bereich der Autozugverkehre konnte dagegen dank erster Sanierungserfolge die Ergebnissituation gegenüber dem Vorjahr verbessert werden.

Insbesondere aufgrund der positiven Ertragsentwicklung, die die Steigerungen im Aufwandsbereich deutlich übertraf, hat die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr ein gegenüber dem Vorjahr verbessertes Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 307 Mio. € erzielt (im Vorjahr: 121 Mio. €).

Der ansonsten auszuweisende Jahresüberschuss wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die Muttergesellschaft DB ML AG abgeführt.

## Finanz- und Vermögenslage

### FINANZMANAGEMENT

Durch die Einbindung in den DB-Konzern profitiert die DB Fernverkehr AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns. Das Finanzmanagement-System des DB-Konzerns ist im Konzernlagebericht des DB-Konzerns ausführlich beschrieben.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften der DB ML AG im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts über die DB ML AG als Termingelder beziehungsweise Darlehen weitergereicht. Die anderen DB-Konzerngesellschaften sind direkt an das Treasury-Zentrum der DB AG angebunden. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern 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.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P) und Moody's regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1/stable«, S&P »AA/stable«. Beide Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert. S&P hatte die Ratings der DB AG im April 2008 auf »Credit Watch with negative implications« gesetzt. Nach einer erneuten Überprüfung hat S&P den negativen Credit Watch im Dezember 2008 aufgelöst und den Ausblick wieder auf »stable« gesetzt. Die mit diesen Rating-Einstufungen der DB AG erzielbaren Vorteile in der DB-konzernexternen Finanzierung kommen der DB Fernverkehr AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung zugute.

## **INVESTITIONEN**

Die Brutto-Investitionen haben sich auf 88 Mio. € reduziert (im Vorjahr: 126 Mio. €). Unter Berücksichtigung der Investitionszuschüsse in Höhe von 1 Mio. € ergeben sich Netto-Investitionen von 87 Mio. €. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultiert aus dem reduzierten Umfang im auslaufenden Projekt Redesign ICE1 sowie aus dem Abschluss mehrerer Fahrzeugumbauprojekte, unter anderem zur Ausrüstung des ICE 3 MF für den Einsatz in Frankreich, des ICE TD (VT 605) für den Dänemarkverkehr sowie zur Anpassung von Reisezugwagen an die veränderten Marktbedürfnisse. Die Brutto-Investitionen in Fahrzeuge bilden mit 45 Mio. € (einschließlich Anlagen im Bau) wieder den Schwerpunkt der Investitionstätigkeit. Sie betrafen im Wesentlichen den Abschluss des Redesigns der ICE-1-Flotte und den Beginn der Ausrüstung von Mehrsystemzügen (ICE 3 M und Thalys) mit ETCS für den Einsatz in Frankreich und in Belgien. Darüber hinaus erfolgten Investitionen von 32 Mio. € in die Infrastruktur unserer Instandhaltungswerke, insbesondere durch Fortführung der Projekte Ertüchtigung des ICE-Werks Frankfurt-Griesheim, Neubau Werk Leipzig und Anpassung des ICE-Werks Köln Betriebsbahnhof.

Die Investitionen liegen damit gegenüber den Vorjahren auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Der wesentliche Grund hierfür liegt in unseren schwerpunktmäßig in den Vorjahren durchgeführten Beschaffungs-, Modernisierungs- und Umrüstprogrammen, insbesondere für die ICE-Flotte. Wir verfügen damit derzeit über eine moderne und den Kundenbedürfnissen entsprechende Hochgeschwindigkeitsflotte, die auch den Anforderungen des grenzüberschreitenden Verkehrs gerecht wird. Mit der Beschaffung von weiteren 15 Hochgeschwindigkeitszügen für den internationalen Einsatz ab dem Jahr 2011 und dem geplanten Ersatz unserer EC/IC-Flotte als gemeinsame Plattform mit dem Nachfolger für unsere ICE-1/2-Triebzüge, voraussichtlich beginnend im Jahr 2014, bereiten wir uns aber schon heute auf zukünftige Herausforderungen vor.

## **FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS**

Der Kapitalbedarf aus der Investitionstätigkeit konnte vollständig aus dem Cashflow der DB Fernverkehr AG gedeckt werden. Es erfolgte somit eine vollständige Innenfinanzierung ohne eine Inanspruchnahme von Kreditlinien oder Darlehen im Rahmen der Konzernfinanzierung.

## BILANZSTRUKTUR

- /// Die Bilanzsumme sank im Berichtsjahr um 2,2% auf 3.485 Mio. € (per 31. Dezember 2007: 3.563 Mio. €). Diese Absenkung resultierte überwiegend aus einem Rückgang des Anlagevermögens. Dieses verringerte sich aufgrund von Abschreibungen in Höhe von 312 Mio. €, die die Brutto-Investitionen von 88 Mio. € deutlich übertrafen.
- /// Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen reduzierte sich um 4,8% auf 74,2% (per 31. Dezember 2007: 79,0%). Ursächlich für diesen Verlauf war die Abschmelzung im Sachanlagevermögen: Dieses verringerte sich im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um 229 Mio. €.
- /// Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 152 Mio. € auf 899 Mio. € (per 31. Dezember 2007: 747 Mio. €). Der wesentliche Grund hierfür waren höhere Forderungen gegen verbundene Unternehmen im Rahmen des Cashpoolings. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen erhöhte sich demzufolge um 4,8% auf 25,8% (per 31. Dezember 2007: 21,0%).
- /// Das Eigenkapital blieb mit 2.082 Mio. € gegenüber 2007 fast unverändert. Die Eigenkapitalquote stieg infolge der gesunkenen Bilanzsumme moderat auf 59,7% (per 31. Dezember 2007: 58,4%).
- /// Die Verbindlichkeiten verringerten sich um 24 Mio. € und lagen per 31. Dezember 2008 bei 754 Mio. €. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme verringerte sich minimal auf 21,7% (per 31. Dezember 2007: 21,8%).
- /// Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten aus langfristigen Finanzierungsdarlehen wurden im Berichtsjahr um 177 Mio. € getilgt und lagen per 31. Dezember 2008 bei 157 Mio. €. Dies entspricht einem Anteil von 4,5% (per 31. Dezember 2007: 9,4%) an der Bilanzsumme.
- /// Die Rückstellungen wurden um 8,0% auf 641 Mio. € (per 31. Dezember 2007: 697 Mio. €) reduziert und entsprechen somit per 31. Dezember 2008 einem Anteil von 18,4% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2007: 19,6%). Der Rückgang ist im Wesentlichen auf den Rückkauf von ICE-1-Zügen aus Leasingfinanzierung zurückzuführen.

Bilanzstruktur IN %	2008	2007
<b>Aktiva</b>		
Anlagevermögen	74,2	79,0
Umlaufvermögen	25,8	21,0
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	59,7	58,4
Rückstellungen	18,4	19,6
Verbindlichkeiten	21,7	21,8
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	(4,5)	(9,4)
Rechnungsabgrenzungsposten	0,2	0,2
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
Bilanzsumme in Mio. €	3.485	3.563

## 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 2008 13.462 Mitarbeiter. Damit ist sie gegenüber dem Vorjahr um 361 Mitarbeiter gesunken. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf Veränderungen im Angebot und auf organisatorische Maßnahmen zurückzuführen. Im Durchschnitt betrug der Personalbestand im Berichtsjahr 13.711 Mitarbeiter (im Vorjahr: 13.643 Mitarbeiter).

Zum Berichtsjahresende waren bei der DB Fernverkehr AG 1.101 Auszubildende beschäftigt (per 31. Dezember 2007: 1.027 Auszubildende).

## Nachhaltigkeit

Globalisierung, Ressourcenverknappung, Klimawandel, Deregulierung und demografischer Wandel sind die zentralen Herausforderungen, auf die sich der DB-Konzern immer stärker einstellt. Nur ein Unternehmen, das energieeffizient arbeitet, kann auch seine Kostenentwicklung kontrollieren, seine Marktpositionen festigen, Arbeitsplätze sichern und gleichzeitig das Klima schützen. Mit einer nachhaltig ausgerichteten Unternehmenspolitik stellt sich der DB-Konzern seiner gesellschaftlichen Verantwortung.

Mit dem DB-konzernweiten Nachhaltigkeitsmanagement bekennen wir uns im DB-Konzern zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens. Der erste integrierte Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns ist im Jahr 2007 erschienen und fasst in ganzheitlicher Betrachtung Umwelt- sowie Personal- und Sozialthemen zusammen. Die bisher separat erschienenen Umwelt- sowie Personal- und Sozialberichte wurden damit abgelöst. Der Nachhaltigkeitsbericht wird alle zwei Jahre erscheinen. Eine gedruckte Ausgabe ergänzt die ausführliche Version im Internet unter <http://www.deutschebahn.com/nachhaltigkeitsbericht>.

Von den Erläuterungen zu § 289 Abs. 3 HGB (Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht abgesehen, da hierzu ausführlich im Konzernlagebericht des DB-Konzerns Stellung genommen wird.

## Strategie

### GRUNDAUSRICHTUNG DES ANGEBOTS

Unsere Kernleistung umfasst ein Netz schneller, hochfrequenter Bahnverbindungen in modernen Zügen zu marktgerechten Preisen. Abgerundet wird dieses Angebot um zielgruppenspezifische Service- und Vermarktungsleistungen, die allen Kunden des Unternehmens einen umfassenden Zugang zu unseren Angeboten ermöglichen.

### STRATEGISCHE STOSSRICHTUNG

Unsere strategischen Kernziele sind der weitere Ausbau der Kundenzufriedenheit und die kontinuierliche Verbesserung unseres wirtschaftlichen Erfolgs.

Wir konzentrieren unsere Maßnahmen auf drei strategische Stoßrichtungen:

- /// Verbesserung der Service- und Produktqualität
- /// Angebotsverbesserungen und Ausbau der Vermarktungs- und Kundenbindungsaktivitäten
- /// Ausweitung der internationalen Angebote

Die Verbesserung der Servicequalität ist Ziel des 2008 gestarteten Projektprogramms K<sup>MAX</sup> Kunden- und Marktexzellenz. Hierin sind Projekte gebündelt, die sich mit Qualitätsverbesserungen an allen Kundenschnittstellen beschäftigen. Erste Erfolge der Projekte, beispielsweise bei den Serviceprozessen an Bord, in der Fahrzeugqualität, aber auch im Beschwerdemanagement, wurden im Berichtsjahr erzielt, jedoch teilweise von betrieblich angespannten Situation aufgrund der verringerten Fahrzeugverfügbarkeit überschattet. Wir werden umso intensiver an diesen Themen arbeiten, um insbesondere in betrieblich schwierigen Situationen durch exzellenten Service und zuverlässige Informationen die negativen Auswirkungen für unsere Kunden so gering wie möglich zu halten.

Zentrale Herausforderung zur Steigerung der Produktqualität ist die Steigerung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Angebots. Vor dem Hintergrund der durch häufigere Prüfintervalle gestiegenen Instandhaltungszeiten ist das Hauptziel unserer Maßnahmen die Ausweitung und Stabilisierung der Fahrzeugverfügbarkeit.

Weiteres Umsatzwachstum erreichen wir durch gezielte Vermarktungsaktivitäten. Im Fokus stehen dabei eine noch stärker 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.

Die Ausweitung des Kundenbindungsinstrumentes 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 der nationalen und internationalen Akzeptanz und die Einführung von Aktions-BahnCards zur gezielten Neukundenansprache. Parallel erfolgt die Weiterentwicklung der Serviceleistungen für Vielfahrer über unser Kundenbindungsinstrument bahn.comfort und das Prämienprogramm bahn.bonus, wobei sowohl die Attraktivität der Prämien als auch die Anzahl der Kooperationspartner weiter gesteigert werden. Die gezielte Ansprache von Kunden durch Direktmarketingmaßnahmen mit zielgruppenspezifischen Angeboten vervollständigt das Maßnahmenportfolio unserer CRM-Aktivitäten. Von zentraler Bedeutung für den umsatzseitigen Erfolg des Fernverkehrs sind darüber hinaus die Weiterentwicklung des Geschäftskundenvertriebs durch individuelle Angebote für Topkunden und die gezielte Ansprache von kleinen und mittelständischen Unternehmen.

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. Hierbei wird insbesondere die Weiterentwicklung der internationalen Verkehre im Rahmen von Kooperationen mit anderen europäischen Bahnen vorangetrieben, um die Attraktivität des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs und so den Marktanteil der Schiene weiter auszubauen. In diesem Zusammenhang steht auch die Beschaffung von 15 mehrsystemfähigen Hochgeschwindigkeitszügen des Typs Velaro. Die Auslieferung der Fahrzeuge soll Ende des Jahres 2011 beginnen.

Unsere fortlaufenden Kostensenkungsaktivitäten betreffen alle Wertschöpfungsstufen im Unternehmen und werden konsequent umgesetzt. Die Etablierung und Umsetzung noch effizienterer 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. Wir streben zukünftig eine stärkere Standardisierung der Flotte an, um den Aufwand bei Beschaffung und Instandhaltung deutlich zu reduzieren. Hierzu wollen wir im Jahr 2009 die Ausschreibung für rund 130 Züge als Nachfolger der IC-Flotte abschließen, die die erste Stufe einer Plattformstrategie bilden. Auf derselben Plattform sollen die in den Folgejahren zu beschaffenden bis zu 170 Züge der ICE-1- und ICE-2-Nachfolger basieren. Konsequente Komplexitätsreduktion in der Zusammensetzung der Flotte ermöglicht es uns, weitere Kosteneinsparpotenziale insbesondere in der Instandhaltung zu realisieren und durch variable Einsatzmöglichkeiten der Züge die Verfügbarkeit der Flotte weiter zu steigern. Hierdurch sichern wir vor dem Hintergrund eines wachsenden Wettbewerbsdrucks unsere Zukunftsfähigkeit.

## Weitere Informationen

### **TARIFABSCHLUSS UND NEUE ENTGELTSTRUKTUR**

Die Verhandlungen der Tarifrunde 2007 mit der Tarifgemeinschaft (TG) aus TRANSNET und der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) sowie mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurden im März 2008 abgeschlossen. Zwei sogenannte Grundlagentarifverträge bilden die Basis für das neue Tarifvertragswerk und für ein widerspruchsfreies Tarifgefüge. Sie bestehen aus einem Basistarifvertrag und sechs funktionsspezifischen Einzeltarifverträgen.

Ein funktionsspezifischer Tarifvertrag ist der mit der GDL ausgehandelte eigenständige Lokführertarifvertrag (LfTV), in dem die Beschäftigungsbedingungen für die Lokführer geregelt sind. Der LfTV hat eine Laufzeit vom 1. Juli 2007 bis zum 31. Januar 2009. Auf Basis der individuellen Eingruppierung nach Berufserfahrung ergaben sich individuelle Lohnsteigerungen zwischen 7% und 15%. Dabei wurden unter anderem die Entgelttabellen in zwei Schritten im März und September 2008 erhöht.

Die anderen fünf funktionsspezifischen Tarifverträge wurden mit der TG geschlossen. Mit der TG wurde auch eine neue Entgeltstruktur vereinbart. Diese gilt seit dem 1. März 2008 und sieht 13 Entgeltgruppen und sechs Erfahrungsstufen vor. Basis für die erstmalige Eingruppierung der Mitarbeiter ist ihre Betriebszugehörigkeit. Das Volumen der neuen Entgeltstruktur beträgt durchschnittlich rund 9,6%. Ab Februar 2009 wird sich zudem die wöchentliche Arbeitszeit der Zugbegleiter, Kundenbetreuer im Nahverkehr und Mitarbeiter im Bordservice um eine Stunde reduzieren.

Die mit der TG vereinbarte neue Entgeltstruktur bezieht sich auf alle nicht vom LfTV erfassten Mitarbeitergruppen.

### **EINSCHRÄNKUNGEN IN DER VERFÜGBARKEIT DER HOCHGESCHWINDIGKEITSFLOTTE**

Nach dem Bruch einer Treibradsatzwelle bei einem ICE 3 im Juli 2008 in Köln haben wir alle Radsatzwellen der betreffenden Bauart zusätzlichen Ultraschallüberprüfungen unterzogen. Alle Untersuchungen waren ohne Befund hinsichtlich eventueller Rissbildungen. Trotzdem hat das Eisenbahn-Bundesamt stark verkürzte Untersuchungsintervalle mittels mechanisierter Ultraschallprüfung angeordnet und uns damit dazu verpflichtet, für verschiedene Radsatzwellen von ICE-3-Triebzügen die Regelininspektion bereits alle 30.000 km durchzuführen. Infolgedessen war die Verfügbarkeit unserer ICE-3-Flotte danach spürbar eingeschränkt. Wir werden in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt die Prüfintervalle für Radsatzwellen heraufsetzen, sobald Erkenntnisse vorliegen, die dies erlauben.

Bei einem ICE mit Neigetechnik wurde im Oktober 2008 infolge einer routinemäßigen Ultraschalluntersuchung ein Riss an einer Radsatzwelle festgestellt. Daraufhin haben wir uns gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt dazu verpflichtet, den bogenschnellen Betrieb (Betrieb mit aktivierter Neigetechnik) mit ICE-T-Fahrzeugen einzustellen und die Radsatzwellen in stark verkürzten Intervallen Ultraschallprüfungen zu unterziehen. Die Prüfintervalle wurden weiter reduziert, nachdem das Herstellerkonsortium des ICE-T keine belastbaren Erkenntnisse zum möglichen Rissfortschritt an den Radsatzwellen liefern konnte. Dies führte zu einer erheblich reduzierten Verfügbarkeit der ICE-T-Flotte. In Zusammenarbeit mit dem Herstellerkonsortium sowie mit Unterstützung externer Gutachter werden Versuche und Untersuchungen der ICE-T-Radsatzwellen durchgeführt, um wieder längere Prüfintervalle zu erreichen.

#### **ERWEITERUNG DER FAHRGASTRECHTE**

Nach der Verabschiedung der EG-Verordnung 1371/2007 vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr durch den europäischen Gesetzgeber hat die Bundesregierung am 1. Oktober 2008 ein deutsches Gesetz zur Anpassung der nationalen eisenbahnrechtlichen Vorschriften an die EG-Verordnung in die Gesetzgebung eingebracht.

Die EG-Verordnung, die am 3. Dezember 2009 in Kraft tritt, gilt für den gesamten - nationalen und internationalen - Eisenbahnfern- und -nahverkehr in der EU. Besitzt ein Zug mindestens eine Verspätung von 60 Minuten, müssen dem Bahnkunden 25% des Fahrpreises erstattet werden. Liegt eine Verspätung von zwei Stunden vor, so werden 50% erstattet. Bei mehr als 60 Minuten Verspätung sind außerdem den Fahrgästen Erfrischungen im Zug oder Bahnhof anzubieten. Wird aufgrund der Verspätung eine Übernachtung erforderlich, hat der Betroffene Anspruch auf ein Hotel oder ein Taxi.

Der deutsche Gesetzentwurf hat das Ziel, die Regelungen der EG-Verordnung schon vorab im innerdeutschen Eisenbahnverkehr anzuwenden. Der Bundesrat hat Ende November 2008 zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Stellung genommen, der Bundestag wird seine Beratungen voraussichtlich am Anfang des Jahres 2009 aufnehmen.

Unabhängig von den Regelungen der neuen EG-Verordnung genießen unsere Kunden bereits seit Langem weit reichende Fahrgastrechte.

## UMSETZUNG VON MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER PRODUKT- UND SERVICEQUALITÄT

- /// Wir konnten die eingeschränkte Verfügbarkeit von Triebfahrzeugen des Typs ICE3 und ICET durch den Einsatz von lokbespannten Ersatzzügen sowie die Prüfung der Radsätze im Dreischichtbetrieb teilweise kompensieren und so über 90 % des Fahrplans abdecken. Seit Dezember 2008 wird nahezu das komplette Angebot wieder gefahren. Nach wie vor werden jedoch auch lokbespannte Ersatzzüge eingesetzt, die teilweise zu Komforteinschränkungen und Reisezeitverlängerungen führen. Kapazitätsengpässe bestehen darüber hinaus noch im Bereich des ICE-3-Angebots. Ab März 2009 werden schrittweise acht zusätzliche Ultraschallanlagen in vier Werken in Betrieb genommen. Mit den zusätzlichen Ultraschallkapazitäten werden Arbeitsrückstände sukzessive abgebaut und die Fahrzeugverfügbarkeit kontinuierlich verbessert.
- /// Zur Nutzung weiterer Wachstumschancen wurden Ende des Jahres 15 international einsetzbare Hochgeschwindigkeitszüge des Typs Velaro bei der Firma Siemens bestellt. Die Züge sollen ab dem Jahr 2011 insbesondere auf nationalen Strecken zur Kapazitätsausweitung und auf Verbindungen nach Frankreich und Belgien eingesetzt werden.
- /// Das im Sommer 2005 begonnene Redesign der ICE-1-Flotte wurde Ende des Berichtsjahres planmäßig abgeschlossen, sodass inzwischen die komplette Flotte mit neuer Ausstattung im Einsatz ist.
- /// Der Bau der neuen ICE-Werkstatt am Standort Leipzig wurde im Berichtsjahr entsprechend den Planungen weitergeführt. Ziel ist es, im strategisch wichtigen Schnittpunkt der ICE-T-Linien Dresden–Leipzig–Frankfurt und Hamburg–Berlin–Leipzig–München technische Behandlungen und Instandhaltungstätigkeiten ausführen zu können.

## AKTIVITÄTEN ZUR STEIGERUNG DER KUNDENZUFRIEDENHEIT UND KUNDENBINDUNG UMGESETZT

- /// Durch zahlreiche attraktive Angebote konnten wir auch im Berichtsjahr zahlreiche neue Kunden für uns gewinnen und damit die Rückgänge infolge der Tarifaueinandersetzung wieder kompensieren. Dazu beigetragen haben Angebote im Rahmen der Fußball-Europameisterschaft™ wie die Fan-BahnCard, Europa-Spezial-Tickets und Sonderzüge zu den Spielen in Österreich und der Schweiz. Wie bereits im vorangegangenen Jahr wurde das Dauer-Spezial sehr positiv von den Kunden angenommen. Mit attraktiven Ergänzungen durch temporäre Angebote für Mitfahrer und Familien, 19-Euro-Tickets für kurze Strecken und die Erweiterung des Europa-Spezials auf zwölf Länder konnte die Zahl der verkauften Dauer-Spezial-Tickets auf 7,5 Millionen gesteigert werden. Durch Vermarktungsk Kooperationen mit attraktiven Partnern – wie beispielsweise eBay und Ferrero (Nutella) – wurden mehr als 800 Millionen zusätzliche Werbekontakte erzielt.

- /// Weiterhin wachsenden Zuspruch finden auch unsere Kundenbindungsprogramme *bahn.comfort* und *bahn.bonus*. Sowohl im Statuskundenprogramm *bahn.bonus* als auch im Prämienprogramm *bahn.comfort* konnten die Nutzerzahlen im vergangenen Jahr um mehr als 15 % gesteigert werden. Inzwischen sammelten im Berichtsjahr mehr als 60 % der BahnCard-Kunden Bonuspunkte, die sie gegen attraktive Prämien eintauschen können.
- /// Durch deutliche Ausweitung der Services in der 1. Klasse und ein breites Programm zur Steigerung der Servicequalität an Bord verbessern wir den Kern unserer Leistungen – die Zugfahrt. So wird der schon vorher übliche gastronomischen Service am Platz in der 1. Klasse seit dem Berichtsjahr durch kostenlose, persönlich überreichte Zeitungen und weitere Angebote ergänzt. Über 200 eigens dafür rekrutierte Service-Stewards übernehmen diesen neuen Service.

#### WEITERE VERBESSERUNGEN DES FAHRPLANANGEBOTS

Das Fahrplanangebot konnte im Jahr 2008 durch neue nationale und internationale Direktverbindungen sowie Reisezeitverkürzungen noch attraktiver gestaltet werden.

Neu verkehren insgesamt sechs Zugpaare täglich alle zwei Stunden zwischen München und Wien. Ab Dezember 2008 wird hier zunächst ein neues *railjet*-Fahrzeug der ÖBB bis nach Budapest eingesetzt. Weitere vier Zugpaare werden im Jahr 2009 sukzessive auf *railjet*-Fahrzeuge umgestellt und zunächst München und Wien verbinden.

Durch die Verlängerung der zweistündlichen Verbindung Frankfurt–Salzburg bis nach Klagenfurt und Graz werden seit Dezember 2008 zahlreiche österreichische Urlaubs- und Wintersportorte in der Steiermark und Kärnten häufiger direkt angebunden.

Zusätzliche Verbindungen verbessern auch das Angebot zwischen Berlin und Amsterdam weiter. Insgesamt sieben statt bisher vier Zugpaare verkehren damit täglich und verbinden die Bundeshauptstadt mit Amsterdam in unter 6,5 Stunden.

Durch die zum Fahrplanwechsel fertig gestellte Elektrifizierung der Strecke Hamburg–Lübeck kann nun ein ICE-Zugpaar nach/von München bereits in Lübeck beginnen beziehungsweise dort enden.

Eine neue Direktverbindung zwischen Aachen und Berlin montags bis samstags verkürzt die Reisezeit zwischen beiden Städten um rund eine halbe Stunde auf 5,5 Stunden und stellt darüber hinaus eine attraktive Alternative für Berufspendler nach Köln und Düsseldorf dar. Deutliche Reisezeitverkürzungen bieten auch neue Direktverbindungen zwischen Greifswald und Hamburg sowie zwischen Erfurt und Berlin. Hamburg wird von Greifswald aus nun 45 Minuten schneller erreicht. Die Zeitersparnis der direkten IC-Züge zwischen Erfurt und Berlin beträgt 18 Minuten.

## 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 Marktkonsolidierungen aus einer führenden Wettbewerbsposition aktiv gestalten zu können. Bezüglich der allgemeinen Umfeldbedingungen ist eine bessere Entwicklung des relevanten gesamtwirtschaftlichen Umfelds als bisher erwartet denkbar, aber im Geschäftsjahr 2009 wenn nur in sehr geringem Umfang zu erwarten.

### **WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG**

Zu den Risiken für die DB Fernverkehr AG zählen:

/// **MARKTRISIKEN:** Zu den Marktrisiken gehören unter anderem die konjunkturelle Entwicklung und die teilweise zyklische Nachfrageentwicklung, aber auch generelle Markttrends.

Für den Personenverkehr ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren wie private Konsumausgaben oder die Zahl der Erwerbstätigen von Bedeutung. Vor dem Hintergrund der sich stetig verschärfenden Wirtschaftskrise wird im kommenden Jahr auch das Geschäftsfeld Fernverkehr Umsatzrisiken begegnen müssen. Zudem stehen wir in einem harten intermodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Um uns in diesem Marktumfeld zu behaupten, das heißt bestehende Kunden halten und neue gewinnen zu können, haben wir umfangreiche Maßnahmen eingeleitet und zum Teil auch schon umgesetzt: Im Geschäftsjahr 2008 war es beispielsweise von zentraler Bedeutung, das infolge der Tarifaueinandersetzung verlorene Kundenvertrauen zurückzugewinnen. Um unsere Position im Wettbewerb zu stärken, verbessern wir darüber hinaus fortlaufend unsere Serviceleistungen. Auf der Angebotsseite optimieren wir unsere Fahrplangestaltung im Rahmen der regelmäßigen Fahrplanwechsel. Die Preiswahrnehmung durch unsere Kunden versuchen wir durch Preisangebote spürbar zu verbessern. Von Bedeutung bleibt auch die Entwicklung der Pünktlichkeit, die einem strengen Monitoring unterliegt.

- /// **BETRIEBSRISIKEN:** Unsere Tätigkeit als Eisenbahnverkehrsunternehmen basiert auf einem vernetzten, komplexen Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir mit systematischer Wartung, dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter, mit kontinuierlicher Sicherung und Verbesserung unserer Prozesse sowie darauf aufgebauten Incentive-Systemen. Im Berichtsjahr hatten wir erhebliche Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-3- und ICE-T-Flotte infolge der Anordnung des Eisenbahn-Bundesamtes über verkürzte Untersuchungsintervalle zu verzeichnen. Dabei ist es uns jedoch gelungen, die negativen Auswirkungen aus der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit mittels kurzfristig wirksamer Fahrplanmaßnahmen wesentlich abzufedern. Wir gehen davon aus, dass in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt die Prüfintervalle für Radsatzwellen heraufgesetzt werden können, sobald Erkenntnisse vorliegen, die dies erlauben. Die Untersuchungen zu den Gründen der Rissbildung an den Radsatzwellen der ICE3 und ICE T sind jedoch noch nicht abschließend geklärt.
- /// **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 Konzern-Treasury 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 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.

## **Nachtragsbericht**

### **TARIFRUNDE 2009 ABGESCHLOSSEN**

Mitte Januar 2009 haben die Gespräche mit der Tarifgemeinschaft (TG) aus TRANSNET und der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) sowie mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) zum Auftakt der Tarifrunde 2009 im DB-Konzern begonnen. Ende Januar konnte mit allen drei Gewerkschaften eine Einigung erzielt werden. Die Ergebnisse der Verhandlungen sehen Verbesserungen in der Gestaltung der Arbeits- und Ruhezeiten für Mitarbeiter im Schichtbetrieb vor. So sind unter anderem feste Wochenendruhen, längere Ruhezeiten und eine bessere Planbarkeit der Schichten vereinbart worden. Zudem erhalten unsere Beschäftigten eine lineare Erhöhung der Entgelte um 2,5% ab dem 1. Februar 2009 und um 2,0% ab dem 1. Januar 2010 sowie eine Einmalzahlung in Höhe von 500 € im Dezember 2009. Die Laufzeit des Tarifvertrags soll 18 Monate betragen.

## Ausblick

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen infolge der internationalen Finanzkrise in Deutschland im Jahr 2009 erheblich verschlechtern. Auch die Wachstumsprognosen für die Industrieländer zeigen eine merkliche Abkühlung der wirtschaftlichen Entwicklung. Daher erwarten wir für das Geschäftsjahr 2009 Belastungen aus der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland und im Euro-Raum. Wie sich die Finanzkrise aber konkret auswirkt und welche Verwerfungen sie noch auslösen wird, ist derzeit nicht prognostizierbar. Unwägbarkeiten für die hier dargestellten Entwicklungen bestehen insbesondere bezüglich der Dauer und Tiefe der Krise an den Finanzmärkten und ihrer Folgen für die Wirtschaft.

### KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die nachfolgenden Einschätzungen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2009 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Unwägbarkeiten bestehen bezüglich der Folgen der Finanzkrise für die Wirtschaft. Sollten diese gravierender ausfallen als gegenwärtig angenommen, wären sowohl die Export- als auch die Investitionskonjunktur erheblich in Mitleidenschaft gezogen.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2009 vorliegenden Prognosen erwarten, dass das BIP im Jahresdurchschnitt merklich unter dem Vorjahresniveau bleiben wird. Der Außenhandelsbeitrag wird sich im Vergleich zur Entwicklung im Jahr 2008 weiter verschlechtern, da der Export sein Vorjahresniveau voraussichtlich erheblich unterschreiten wird. Aufgrund der schwachen Auslandsnachfrage und der schwierigen Finanzierungsbedingungen werden die Anlageinvestitionen merklich sinken. Ein sich bereits Ende des Jahres 2008 abzeichnender Beschäftigungsabbau wird im Jahr 2009 spürbar werden und die Verunsicherung der Verbraucher verstärken sowie den privaten Verbrauch belasten. Aufgrund insbesondere der sinkenden Energie- und Kraftstoffpreise wird die Inflationsrate im Jahr 2009 spürbar niedriger ausfallen als im Jahr 2008.

Auch für den Euro-Raum geht die Mehrzahl der Prognosen davon aus, dass das Vorjahresniveau des BIP merklich unterschritten wird. Dabei sind weder vom Außenhandel noch von der Inlandsnachfrage Wachstumsimpulse zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass die Anlageinvestitionen merklich hinter dem Vorjahresniveau zurückbleiben werden. In den EU-Mitgliedsländern Mittel- und Osteuropas wird das Wachstum des BIP weiterhin über dem EU-Durchschnitt liegen, wenngleich sich die Dynamik vor allem wegen der konjunkturellen Verlangsamung im Euro-Raum verringern dürfte.

## **VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE**

Die zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts erwarteten volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland für das Jahr 2009 lassen für den Personenverkehrsmarkt keine positiven Nachfrageeffekte erkennen. Vor diesem Hintergrund gehen wir für das Jahr 2009 von einem schrumpfenden Personenverkehrsmarkt in Deutschland und einer rückläufigen Entwicklung der Verkehrsleistung bei allen Verkehrsträgern aus.

## **LAGE AN DEN ENERGIEMÄRKTEN VON HOHER UNSICHERHEIT GEPRÄGT**

Die Finanzmarktkrise und die folgende weltweite konjunkturelle Abschwächung sorgten im Jahr 2008 für eine Preiskorrektur an den Energiemärkten und dürften auch im Jahr 2009 die Preise weiter unter Druck setzen. Dieser Effekt ist allerdings allein dem deutlichen Rückgang auf der Nachfrageseite geschuldet, die Lage auf der Angebotsseite ist weiterhin angespannt. Sobald sich die Weltwirtschaft wieder erholt, dürften die Energiepreise erneut spürbar anziehen.

Die negativen Aussichten für die Industrieproduktion im Jahr 2009 werden die Kohlepreise weiter unter Druck setzen. Zusammen mit anhaltend schwachen Preisen für CO<sub>2</sub>-Zertifikate, resultierend aus einem Rückgang der Industrieproduktion sowie abgeschwächten Auflagen, werden die Kosten für die Kohleverstromung sinken, was sich auch auf die Strompreise auswirken wird.

Die internationale Nachfrage nach Rohöl und den Raffinerieprodukten wird im Jahr 2009 voraussichtlich das erste Mal seit dem Jahr 1980 weltweit zurückgehen. Zurückgestellte Investitionen in Förder- und Raffineriekapazitäten erhöhen mittelfristig allerdings das Risiko von erneuten Engpässen.

Die Terminpreise an der deutschen Strombörse European Energy Exchange (EEX) sind in abgeschwächter Form der Bewegung in den Primärenergiemärkten gefolgt und dürften dies auch im Jahr 2009 tun. Für die nächsten fünf Jahre liegen die Terminpreise trotz des Preisrückgangs in der zweiten Jahreshälfte 2008 weiterhin auf einem sehr hohen Niveau.

## **ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN**

Im Geschäftsjahr 2009 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 2009 unsere Markt- und Produktivitätsziele weiter konsequent verfolgen und wollen unsere Ergebnisse nochmals verbessern. Vorrangig für eine anhaltend positive Entwicklung in einer schwierigen gesamtwirtschaftlichen Lage ist die Umsetzung weiterer Maßnahmen, um bestehende Kunden zu halten, neue zu gewinnen und diese dann dauerhaft zu binden. Parallel dazu stehen weiterhin Produktivitätssteigerungen im Fokus, um im zunehmenden Wettbewerb bestehen zu können – insbesondere vor dem Hintergrund der starken Kostensteigerungen bei Energie- und Personalkosten. Dabei werden die Auswirkungen aus der negativen konjunkturellen Entwicklung im Jahr 2009 auch für uns zu spüren sein. Inwieweit die gesamtwirtschaftliche Entwicklung unsere Wachstumsziele bedroht, kann derzeit allerdings noch nicht abgesehen werden. Zusätzliche Herausforderungen bilden die noch bis Mitte des Jahres anhaltenden Einschränkungen aufgrund reduzierter Fahrzeugverfügbarkeit sowie der starken Bautätigkeit im Netz. Unter anderem werden die Strecken Hamburg–Berlin, Stuttgart–Nürnberg sowie Leipzig–Nürnberg für jeweils mehrere Monate voll gesperrt. Hierdurch kommt es zu Fahrzeitverlängerungen und Zugausfällen. Um die negativen Auswirkungen für unsere Kunden so weit wie möglich abzumildern, werden wir bereits im Vorfeld umfassend über zu erwartende Abweichungen informieren und während der Bauphasen einen erweiterten Service an den Bahnhöfen und in den Zügen anbieten.

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

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





## Bilanz

### AKTIVA

IN MIO. €	Anhang	31.12.2008	16. 5. 2008	nachrichtlich 1. 1. 2008
<b>A. Anlagevermögen</b>				
Sachanlagen	(2)	2.435	-	2.664
Finanzanlagen	(2)	151	-	151
		<b>2.586</b>	<b>-</b>	<b>2.815</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>				
Vorräte	(3)	57	-	45
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	842	-	702
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	(19)	0	0	-
		<b>899</b>	<b>0</b>	<b>747</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>0</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
		<b>3.485</b>	<b>0</b>	<b>3.563</b>

### PASSIVA

IN MIO. €	Anhang	31.12.2008	16. 5. 2008	nachrichtlich 1. 1. 2008
<b>A. Eigenkapital</b>				
Gezeichnetes Kapital	(5)	512	-	512
Kapitalrücklage	(6)	1.570	0	1.570
		<b>2.082</b>	<b>0</b>	<b>2.082</b>
<b>B. Rückstellungen</b>	(7)	<b>641</b>	<b>-</b>	<b>697</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>	(8)	<b>754</b>	<b>-</b>	<b>778</b>
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(9)	<b>8</b>	<b>-</b>	<b>6</b>
		<b>3.485</b>	<b>0</b>	<b>3.563</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 16. Mai bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008 <sup>1)</sup>	2007	2007 nachrichtlich
Umsatzerlöse	(12)	3.429	-	3.159
Bestandsveränderungen		0	-	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		4	-	9
<b>Gesamtleistung</b>		<b>3.433</b>	<b>-</b>	<b>3.168</b>
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	218	-	214
Materialaufwand	(14)	- 2.014	-	- 1.935
Personalaufwand	(15)	- 637	-	- 586
Abschreibungen		- 312	-	- 312
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	- 377	-	- 418
		<b>311</b>	<b>-</b>	<b>131</b>
Beteiligungsergebnis	(17)	- 19	-	- 7
Zinsergebnis	(18)	15	-	- 3
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>307</b>	<b>-</b>	<b>121</b>
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(26)	- 307	-	- 121
<b>Jahresergebnis</b>		<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0</b>

<sup>1)</sup> Die Zahlen enthalten aufgrund der wirtschaftlichen Rückwirkung das gesamte Jahr 2008

## Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008
Ergebnis vor Gewinnabführung		307
Abschreibungen auf Sachanlagevermögen		312
Abschreibungen auf Finanzanlagen		1
Veränderung der Pensionsrückstellungen		2
Cashflow		622
Abnahme der übrigen Rückstellungen		- 58
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		- 4
Zunahme der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		- 28
Abnahme der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 31
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>501</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		8
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		- 87
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		1
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 1
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>- 79</b>
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		- 121
Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 124
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 177
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>- 422</b>
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang <sup>1)</sup>		0
<b>Finanzmittelbestand am Jahresende</b>		<b>0</b>

<sup>1)</sup> 50 T € liquide Mittel der DB Dreizehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft AG

## Entwicklung des Anlagevermögens

IN MIO. €					
	Vortrag zum 1.1.2008	Zugänge aus Ver- schmelzungen	Zugänge <sup>1)</sup>	Um- buchungen	Abgänge <sup>1)</sup>
<b>Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	-	34	-	-	-
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	-	282	16	6	- 3
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	-	10	-	0	0
	-	<b>326</b>	<b>16</b>	<b>6</b>	<b>- 3</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	-	31	1	1	- 2
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	-	4.831	35	12	- 12
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	-	101	4	1	0
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-	60	7	1	- 9
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	-	35	24	- 21	-
	-	<b>5.384</b>	<b>87</b>	<b>0</b>	<b>- 26</b>
<b>Finanzanlagen</b>					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	166	-	-	-
2. Beteiligungen	-	0	1	-	-
	-	<b>166</b>	<b>1</b>	-	-
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	-	<b>5.550</b>	<b>88</b>	<b>0</b>	<b>- 26</b>

<sup>1)</sup> Einschließlich Zu- und Abgängen zu Konzernunternehmen

	Anschaffungs- und Herstellungskosten	Abschreibungen					Buchwert	
	Stand am 31.12.2008	Vortrag zum 1.1.2008	Zugänge aus Verschmelzungen	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge <sup>1)</sup>	Stand am 31.12.2008	Stand am 31.12.2008
	34	-	0	-	-	-	0	34
	301	-	-83	-10	0	2	-91	210
	10	-	-2	0	-	0	-2	8
	<b>345</b>	-	<b>-85</b>	<b>-10</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>-93</b>	<b>252</b>
	31	-	-9	-1	0	1	-9	22
	4.866	-	-2.527	-288	0	10	-2.805	2.061
	106	-	-60	-6	0	0	-66	40
	59	-	-39	-7	0	9	-37	22
	38	-	0	-	-	-	0	38
	<b>5.445</b>	-	<b>-2.720</b>	<b>-312</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>-3.010</b>	<b>2.435</b>
	166	-	-15	-	-	-	-15	151
	1	-	-	-1	-	-	-1	0
	<b>167</b>	-	<b>-15</b>	<b>-1</b>	-	-	<b>-16</b>	<b>151</b>
	<b>5.612</b>	-	<b>-2.735</b>	<b>-313</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>-3.026</b>	<b>2.586</b>

## Anhang

### FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2008

#### VORBEMERKUNGEN

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.

Die Deutsche Bahn (DB AG) hat im Jahr 2008 zur Vorbereitung der Teilprivatisierung eine Neustrukturierung des Konzerns durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurde mit wirtschaftlicher Wirkung vom 1. Januar 2008 das Vermögen der DB Fernverkehr AG im Wege der Verschmelzung nach § 2 Nr. 1 ff., §§ 60 ff. UmwG auf die am 16. Mai 2008 gegründete DB Dreizehnte Vermögensverwaltungs AG übertragen.

Zur Durchführung der Verschmelzung wurde das Grundkapital der DB Dreizehnte Vermögensverwaltungs AG von 50 T € auf 512 Mio. € erhöht.

Gleichzeitig mit der Eintragung der Verschmelzung am 1. August 2008 in das Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main (HRB 83173) wurde die von der Hauptversammlung am 16. Juli 2008 beschlossene Umfirmierung der DB Dreizehnte Vermögensverwaltungs AG in DB Fernverkehr AG eingetragen.

Im Zusammenhang mit der Neustrukturierung sind am 2. Juni 2008 Beteiligungen und Konzernfunktionen von der DB AG auf die DB Mobility Logistics AG (DB MLAG) mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2008 übertragen worden.

Die DB Fernverkehr AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB MLAG. Die DB MLAG ist eine Tochtergesellschaft der DB AG.

Der vorliegende Jahresabschluss wurde für die neu gegründete DB Fernverkehr AG für das Rumpfgeschäftsjahr vom 16. Mai 2008 bis 31. Dezember 2008 erstellt. Da die Verschmelzung für die DB Fernverkehr AG (neu) als übernehmenden Rechtsträger einen laufenden Geschäftsvorfall im Rumpfgeschäftsjahr darstellt, fließen auch die Aufwendungen und Erträge aus Geschäftsvorfällen für die Zeit vom 1. Januar 2008 bis 15. Mai 2008 des übertragenden Rechtsträgers DB Fernverkehr AG (alt) in das Ergebnis des Rumpfgeschäftsjahres ein.

Aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit werden der Bilanz zum 31. Dezember 2008 neben der Eröffnungsbilanz zum 16. Mai 2008 der DB Fernverkehr AG (neu) auch die nachrichtlichen Zahlen der Bilanz zum 1. Januar 2008 der DB Fernverkehr AG (alt) gegenübergestellt.

Bei der Gewinn- und Verlustrechnung werden dem Rumpfgeschäftsjahr für die Zeit vom 16. Mai 2008 bis 31. Dezember 2008 zur besseren Vergleichbarkeit die nachrichtlichen Vorjahreszahlen der DB Fernverkehr AG (alt) gegenübergestellt.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme von 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 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	10-50
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	3-13

Geringwertige Anlagegegenstände im Einzelwert bis 2.000 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und im Anlagengitter 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 im Wesentlichen die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Anlagevermögen).

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

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

Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlöschmälerung von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

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 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 Jubiläumsrückstellungen.

Der Rechnungszinssatz zur Ermittlung des Barwerts von Haftpflichtrenten wurde von 5% im Vorjahr auf 5,75% erhöht.

Alle anderen Rückstellungen sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung; darüber hinaus sind für konkrete Risiken Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB bilanziert. Die sonstigen Rückstellungen werden 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.

Fremdwährungsforderungen beziehungsweise Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Kurs am Buchungstag oder dem jeweils niedrigeren beziehungsweise höheren Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, werden bei Bestehen einer Aufrechnungslage i. S. d. § 387 BGB 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

### (2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagegitter auf den Seiten 34 – 35 zu entnehmen.

Erhaltene Zuschüsse in Höhe von 0 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) sind von den Anlagen abgesetzt.

### (3) VORRÄTE

IN MIO. €	31. 12. 2008	16. 5. 2008	1. 1. 2008 nachrichtlich
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	51	-	43
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	5	-	1
Waren	1	-	1
<b>Insgesamt</b>	<b>57</b>	<b>-</b>	<b>45</b>

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 21 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) gebildet.

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

### (4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

IN MIO. €	31. 12. 2008	davon Rest- laufzeit mehr als 1 Jahr	16. 5. 2008	1. 1. 2008 nachrichtlich
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	25	(-)	-	41
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	810	(-)	-	652
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	(-)	-	3
Sonstige Vermögensgegenstände	6	(-)	-	6
<b>Insgesamt</b>	<b>842</b>	<b>(-)</b>	<b>-</b>	<b>702</b>

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 3 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen Forderungen aus Cashpooling gegen die Gesellschafterin DB ML AG in Höhe von 711 Mio. € (im Vorjahr gegenüber DB AG: 588 Mio. €). Die in den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen enthaltenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 137 Mio. € (im Vorjahr: 121 Mio. €) sind mit Verbindlichkeiten aus Liefere-

rungen und Leistungen in Höhe von 41 Mio. € (im Vorjahr: 57 Mio. €) verrechnet worden. Forderungen gegen die Gesellschafterin DB ML AG bestehen in Höhe von insgesamt 712 Mio. € (im Vorjahr gegenüber DB AG: 588 Mio. €).

#### (5) GEZEICHNETES KAPITAL

Das Grundkapital von 512 Mio. € ist eingeteilt in 512.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der DB ML AG gehalten. Zur Kapitalerhöhung verweisen wir auf die Ausführungen in der Vorbemerkung.

#### (6) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2008 einen Betrag in Höhe von 1.570 Mio. € aus.

#### (7) RÜCKSTELLUNGEN

IN MIO. €	31. 12. 2008	16. 5. 2008	1. 1. 2008 nachrichtlich
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	73	-	71
Steuerrückstellungen	3	-	6
Sonstige Rückstellungen	565	-	620
<b>Insgesamt</b>	<b>641</b>	<b>-</b>	<b>697</b>

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 6 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 7 Mio. €). Die Rückstellung enthält mit 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) Verpflichtungen aus »Deferred Compensation«.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

IN MIO. €	31. 12. 2008	16. 5. 2008	1. 1. 2008 nachrichtlich
Verpflichtungen im Personalbereich	61	-	59
Restrukturierungsmaßnahmen	12	-	23
Verpflichtungen aus noch zu erbringenden Leistungen an Kunden	276	-	263
Verpflichtungen aus Nutzungsüberlassungsverträgen	113	-	162
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	17	-	17
Unterlassene Instandhaltung	28	-	26
Übrige Risiken	58	-	70
<b>Insgesamt</b>	<b>565</b>	<b>-</b>	<b>620</b>

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 5 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €) in Anspruch genommen und 4 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) zugeführt.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind ausstehende Abrechnungen für erhaltene Lieferungen und Leistungen sowie Risiken aus ehemaligen Beteiligungen.

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

#### (8) VERBINDLICHKEITEN

IN MIO. €	31.12.2008	davon mit Restlaufzeit			16.5.2008	1.1.2008 nachrichtlich
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3	3	-	-	-	5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	67	67	-	-	-	71
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	677	677	-	-	-	695
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	7	7	-	-	-	7
davon aus Steuern	(5)	(5)	(-)	(-)	(-)	(4)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(-)	(-)	(-)	(0)
<b>Insgesamt</b>	<b>754</b>	<b>754</b>	-	-	-	<b>778</b>
davon zinspflichtig	(157)	(157)	(-)	(-)	(-)	(334)

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen mit 472 Mio. € die Gesellschafterin DB ML AG (im Vorjahr: 570 Mio. € gegenüber DB AG) und resultieren mit 307 Mio. € aus der Gewinnabführung sowie mit 157 Mio. € aus einer kurzfristigen Darlehensverbindlichkeit. Gegenüber der DB AG als Organträgerin bestehen Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft von 49 Mio. €. Darüber hinaus bestehen Verbindlichkeiten von 180 Mio. € aus Liefer- und Leistungsbeziehungen mit anderen verbundenen Unternehmen, die mit 41 Mio. € Forderungen aus Liefer- und Leistungsbeziehungen zu verbundenen Unternehmen verrechnet wurden.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen im Wesentlichen noch nicht eingelöste Orderschecks.

#### (9) RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend vereinnahmte Vorauszahlungen von ausländischen Bahnen für künftige Mietleistungen.

## (10) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

IN MIO. €	31. 12. 2008 <sup>1)</sup>	16. 5. 2008	1. 1. 2008 nachrichtlich
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	48	-	558
<b>Insgesamt</b>	<b>48</b>	<b>-</b>	<b>558</b>

<sup>1)</sup>Nach Auslaufen der gesamtschuldnerischen Haftung bezieht sich die Besicherung nur noch auf die Restbuchwerte der Fahrzeuge.

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.

## (11) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

IN MIO. €	31. 12. 2008	16. 5. 2008	1. 1. 2008 nachrichtlich
Bestellobligo für Investitionen	511	-	4
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	413	-	458
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(358)	(-)	(400)
<b>Insgesamt</b>	<b>924</b>	<b>-</b>	<b>462</b>

Im Berichtsjahr wurden beim Bestellobligo 9 Mio. € Anzahlungen abgesetzt. 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 2008 Leasingraten in Höhe von 31 Mio. € (im Vorjahr: 36 Mio. €) gezahlt.

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

IN MIO. €	31. 12. 2008	16. 5. 2008	1. 1. 2008 nachrichtlich
<b>Fälligkeiten:</b>			
fällig bis 1 Jahr	172	-	165
fällig 1 bis 5 Jahre	144	-	151
fällig über 5 Jahre	97	-	142
<b>Insgesamt</b>	<b>413</b>	<b>-</b>	<b>458</b>

## ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### (12) UMSATZERLÖSE

IN MIO. €	2008	2007	2007 nachrichtlich
Erlöse aus Personenverkehr	3.288	-	3.012
Sonstige Umsatzerlöse	141	-	147
<b>Insgesamt</b>	<b>3.429</b>	<b>-</b>	<b>3.159</b>

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 16 Mio. € enthalten.

### (13) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

IN MIO. €	2008	2007	2007 nachrichtlich
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	77	-	80
Mieten und Pachten	40	-	27
Entschädigungen und Versicherungsleistungen	8	-	4
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	5	-	29
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	28	-	9
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	-	4
Übrige sonstige betriebliche Erträge	60	-	61
<b>Insgesamt</b>	<b>218</b>	<b>-</b>	<b>214</b>
davon periodenfremd	(41)	(-)	(49)

### (14) MATERIALAUFWAND

IN MIO. €	2008	2007	2007 nachrichtlich
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	339	-	330
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.332	-	1.279
Aufwendungen für Instandhaltungen	343	-	326
<b>Insgesamt</b>	<b>2.014</b>	<b>-</b>	<b>1.935</b>

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

## (15) PERSONALAUFWAND

IN MIO. €	2008	2007	2007 nachrichtlich
<b>Löhne und Gehälter</b>			
für Arbeitnehmer	436	-	397
für zugewiesene Beamte			
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	82	-	78
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	8	-	9
<b>Gesamt</b>	<b>526</b>	<b>-</b>	<b>484</b>
<b>Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung<sup>1)</sup></b>			
für Arbeitnehmer	91	-	83
für zugewiesene Beamte			
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	20	-	19
<b>Gesamt</b>	<b>111</b>	<b>-</b>	<b>102</b>
davon für Altersversorgung	(8)	(-)	(8)
<b>Insgesamt</b>	<b>637</b>	<b>-</b>	<b>586</b>

<sup>1)</sup>Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener

## (16) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

IN MIO. €	2008	2007	2007 nachrichtlich
Mieten und Pachten	129	-	146
Konzern- und Managementumlagen	53	-	62
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten inkl. Programmierung und Systemanalyse	31	-	30
Sonstiger Personalaufwand	26	-	27
Reise- und Repräsentationskosten	16	-	15
Entschädigungs- und Kulanzleistungen	11	-	9
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	0	-	1
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	2	-	2
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	109	-	126
<b>Insgesamt</b>	<b>377</b>	<b>-</b>	<b>418</b>
davon periodenfremd	(0)	(-)	(8)

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) sonstige Steuern.

#### (17) BETEILIGUNGSERGEBNIS

IN MIO. €	2008	2007	2007 nachrichtlich
Erträge aus Beteiligungen	0	-	1
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(-)	(1)
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-1	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	3	-	5
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-21	-	-13
<b>Insgesamt</b>	<b>-19</b>	<b>-</b>	<b>-7</b>

#### (18) ZINSERGEBNIS

IN MIO. €	2008	2007	2007 nachrichtlich
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	28	-	20
davon aus verbundenen Unternehmen	(28)	(-)	(20)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-13	-	-23
davon an verbundene Unternehmen	(-13)	(-)	(-23)
<b>Insgesamt</b>	<b>15</b>	<b>-</b>	<b>-3</b>

### 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.

Die Kapitalflussrechnung geht von den einzelnen Vermögens- und Schuldposten der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2007/1. Januar 2008 aus. Diese Vorgehensweise wurde gewählt, um Ausgangswerte für die Erstellung der Kapitalflussrechnung zu erhalten.

#### (19) FINANZMITTELBESTAND

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

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Forderungen gegen die DB ML AG aus dem Cashpooling in Höhe von 711 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 3 Mio. € nicht einbezogen.

## SONSTIGE ANGABEN

### (20) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG

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

### (21) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB Fernverkehr AG ist Tochterunternehmen der DB ML AG und wird in den Konzernabschluss der DB AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den dazu nach § 315a Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt wird. Die DB Fernverkehr AG ist auch Gesellschaft des Teilkonzerns DB ML AG, für den der Konzernabschluss für den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellt wird. Der Teilkonzernabschluss der DB ML AG wird nicht im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Entsprechend den Befreiungsregelungen des § 291 HGB wurde kein Teilkonzernabschluss erstellt. Der Konzernabschluss der DB AG wird beim elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

### (22) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz (§ 285 Nr. 11 HGB) wird gemäß § 287 HGB durch Einreichung beim Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemacht.

### (23) BESCHÄFTIGTE

umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte	2008		2007 nachrichtlich	
	im Jahresdurschnitt	am Jahresende	im Jahresdurschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	11.136	10.973	10.939	11.180
Zugewiesene Beamte	2.575	2.489	2.704	2.643
<b>Zwischensumme</b>	<b>13.711</b>	<b>13.462</b>	<b>13.643</b>	<b>13.823</b>
Auszubildende	898	1.101	814	1.027
<b>Insgesamt</b>	<b>14.609</b>	<b>14.563</b>	<b>14.457</b>	<b>14.850</b>

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 Vollzeiterkräfte 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).

## (24) MITGLIEDER UND GESAMTBZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2008 an:

### **Dr. Nikolaus Breuel**

Vorsitzender des Vorstands,  
Berlin

- a) DB Station&Service AG  
DB Vertrieb GmbH
- b) CityNightLine CNL AG, Zürich/Schweiz  
(Verwaltungsrat, Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)  
DBAutoZug GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>

### **Axel Bertram**

Ressort Finanzen und Controlling,  
Seeheim-Jugenheim

- b) DBAutoZug GmbH<sup>1)</sup>

### **Robert Etmans**

Ressort Personal und Bordservice,  
Eppstein/Taunus

- b) DB Reise&Touristik Suisse SA, Bern/Schweiz  
(Verwaltungsrat, Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DB Zeitarbeit GmbH (Beirat)  
DBAutoZug GmbH<sup>1)</sup>  
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG  
(Beirat)

### **Jörg Manegold**

Ressort Produktion,  
Hirschberg

- a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH

Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:

### **Dr. Karl-Friedrich Rausch**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,  
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,  
Weiterstadt

- a) DB Regio AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
Schenker AG<sup>1)</sup>  
DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
- b) DB Zwölfte Vermögensverwaltungs AG  
(Vorsitz)<sup>1)</sup>

### **Kay Uwe Arnecke**

Sprecher der Geschäftsführung der  
S-Bahn Hamburg GmbH,  
Leiter Region Nord der DB Stadtverkehr GmbH,  
Hamburg

- a) Autokraft GmbH (Vorsitz)  
S-Bahn Berlin GmbH
- b) DB Zwölfte Vermögensverwaltungs AG  
Pan Bus A/S, Viborg/Dänemark

### **Ralf Schweisel**

Leiter Finanzen/Controlling Personenverkehr  
der DB Mobility Logistics AG,  
Potsdam

- a) DB Regio AG  
DB Vertrieb GmbH
- b) DB Zwölfte Vermögensverwaltungs AG

\* 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 2008 beziehungsweise auf den  
Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2008. Bei  
einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2008  
wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

IN T €	2008	2007	2007 nachrichtlich
Gesamtbezüge des Vorstands	-	-	-
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	20	-	-
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	492	-	482
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	71	-	82

Die Bezüge von drei Vorstandsmitgliedern werden im Rahmen von Managementverträgen durch die DB ML AG in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Somit entfallen die Angaben nach § 285 Nr. 9 HGB. Ein Mitglied des Vorstands erhält seine Bezüge von der DB Fernverkehr AG. Für die Angabe dieser Bezüge wird von der Schutzklausel des § 286 Abs. 4 HGB Gebrauch gemacht.

#### (25) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

#### (26) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

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

Frankfurt am Main, den 25. Februar 2009

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 Rumpfgeschäftsjahr vom 16. Mai bis 31. Dezember 2008 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 Bilds 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 26. Februar 2009

PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Witteler  
Wirtschaftsprüfer

ppa. Roswitha Hees-Brückmann  
Wirtschaftsprüferin

## Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital, durchgerechnet in %	Umsatz 2008 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2008
AMEROPA-REISEN, Bad Homburg v.d.H.	100,0	95	115
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	100,0	20	209
City Night Line CNL AG, Zürich/Schweiz	100,0	53	123
DBAutoZug GmbH, Dortmund	100,0	194	359
DB Reise & Touristik Suisse SA, Bern/Schweiz	100,0	12	141





**DR. KARL-FRIEDRICH RAUSCH**  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der DB Fernverkehr AG

## BERICHT DES AUFSICHTSRATS

### **Vorbemerkung**

Die alte DB Fernverkehr AG wurde im Rahmen der für die Teilprivatisierung der DB Mobility Logistics AG erforderlichen Neuordnung der Konzernstruktur auf die DB Dreizehnte Vermögensverwaltungs AG (neue DB Fernverkehr AG) – eine unmittelbare und 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB Mobility Logistics AG – nach umwandlungsrechtlichen Vorschriften verschmolzen. Die Verschmelzung wurde mit Eintragung in das Handelsregister am 1. August 2008 rechtswirksam. Der bei der alten DB Fernverkehr AG vor der Verschmelzung nach dem Mitbestimmungsgesetz bestehende paritätisch besetzte Aufsichtsrat ist mit Wirksamkeit der Verschmelzung erloschen. Bei der neuen DB Fernverkehr AG besteht seit der Gründung ein mit drei Mitgliedern besetzter Aufsichtsrat (dem Vorsitzenden Herrn Dr. Karl-Friedrich Rausch sowie den Mitgliedern Herrn Kay Uwe Arnecke und Herrn Ralf Schweisel). Nach Vollzug der Verschmelzung wurde von der neuen DB Fernverkehr AG ein aktienrechtliches Statusverfahren zur Bildung eines paritätisch besetzten Aufsichtsrats mit 20 Mitgliedern, entsprechend dem Aufsichtsrat bei der alten DB Fernverkehr AG, eingeleitet. Die Gewerkschaft der Lokomotivführer (GdL) hat im Oktober 2008 im Rahmen des Statusverfahrens beim Landgericht Frankfurt am Main eine gerichtliche Ent-

scheidung über die Zusammensetzung des Aufsichtsrats nach § 98 Aktiengesetz beantragt. Das Landgericht Frankfurt am Main hat im Rahmen des Statusverfahrens am 17. Februar 2009 entschieden, dass die Mitarbeiter der DB Vertrieb GmbH bei der Ermittlung der Zusammensetzung des Aufsichtsrats der DB Fernverkehr AG nicht zu berücksichtigen sind, und festgestellt, dass der Aufsichtsrat der DB Fernverkehr AG gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 2 MitbestG mit 16 Mitgliedern, je acht Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer, zu besetzen ist. Die Entscheidung ist rechtskräftig und somit ein neuer Aufsichtsrat entsprechend der Entscheidung des Landgerichts Frankfurt am Main bei der DB Fernverkehr AG zu bilden.

### **Sitzungen des Aufsichtsrats**

Der Aufsichtsrat der alten DB Fernverkehr AG trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einer Sitzung am 1. April 2008 zusammen. Der Aufsichtsrat der neuen DB Fernverkehr AG trat im abgelaufenen Geschäftsjahr ebenfalls zu einer Sitzung am 1. Dezember 2008 zusammen. In diesen Sitzungen wurde der jeweilige Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Fernverkehr AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der jeweilige Aufsichtsrat befasste sich ausführlich 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 einer Sitzung am 1. April 2008 zusammen. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzung am 1. April 2008 vorbereitet.

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 1. April 2008 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2007 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 1. Dezember 2008 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2009 befasst und den aktuellen Stand der Budgetplanung 2009, der Mittelfristplanung 2010 bis 2013 sowie der langfristigen strategischen Ziele der DB Fernverkehr AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2008 mit den wesentlichen Programmen der Marktoffensive Fernverkehr zur nachhaltigen Umsatzsteigerung durch Neukundengewinnung, Internationalisierung und Erhöhung der Kundenbindung. Er ließ sich insbesondere über die flächendeckende Ausweitung der Serviceleistungen in der 1. Klasse sowie die Vermarktungsk Kooperationen mit imagestarken Partnern zur Stärkung der Kundenwahrnehmung informieren. Des Weiteren befasste sich der Aufsichtsrat mit der erfolgreichen Ausweitung der internationalen Angebote nach Frankreich, Dänemark, Österreich und in die Schweiz ab Fahrplan 2008. Ferner ließ sich der Aufsichtsrat kontinuierlich über den Stand der technischen Probleme mit den Radsatzwellen der ICE 3 und ICET sowie die ergriffenen Gegensteuerungsmaßnahmen informieren. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich in diesem Zusammenhang ausführlich mit den durch die verkürzten Ultraschalluntersuchungsintervalle entstandenen betrieblichen und finanziellen Auswirkungen.

### **Jahresabschluss**

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2008 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 31. März 2009 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 2008 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wurde aufgrund des mit der DB Mobility Logistics AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2008 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

### **Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand**

Der Aufsichtsrat der alten DB Fernverkehr AG ist mit Wirksamwerden der Verschmelzung erloschen. Zu Mitgliedern des ersten Aufsichtsrats der neuen DB Fernverkehr AG wurden im Rahmen der Gründung am 16. Mai 2008 die Herren Dr. Karl-Friedrich Rausch als Vorsitzender, Kay Uwe Arnecke und Ralf Schweisel für die Zeit bis zur Beendigung der Hauptversammlung bestellt, die über die Entlastung des Aufsichtsrats für das am 31. Dezember 2008 endende erste Geschäftsjahr der neuen DB Fernverkehr AG beschließt.

Herr Dr. Nikolaus Breuel wurde für die Zeit vom 1. Juni 2009 bis 31. Mai 2014 erneut zum Mitglied des Vorstands und Vorstandsvorsitzenden der DB Fernverkehr AG 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 2008 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2009

Für den Aufsichtsrat



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



## BILDÜBERSICHT



**TITEL**

Wiedersehen macht Freude. Ein Pärchen trifft sich am Bahnsteig vom Bahnhof Frankfurt Flughafen Fernbahnhof wieder.



**SEITE 5**

Die technische Generalüberholung stand im Mittelpunkt des Redesigns der ICE-1-Züge. Nun finden Sie am Platz Steckdosen zum Anschließen Ihres Laptops oder zum Aufladen Ihres Mobiltelefons.



**SEITE 29**

Das neue Redesign der ICE-1-Züge begann im Sommer 2005. Seitdem wurden 42.000 Sitze, 40.000 Quadratmeter Bodenbelag und mehr als 5.000 Tische in die ICE-1-Flotte eingebaut.



**SEITE 51**

Nach dem Redesign gibt es im Restaurant Lederbänke, Glastrennwände und Tische in Steinoptik.



**SEITE 56**

Seit Juni 2003 bieten wir in Kooperation mit den Bahnhofsmissionen das Angebot »Kids on Tour« zur Betreuung alleinreisender Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren.

## IMPRESSUM

### **DB FERNVERKEHR AG**

Stephensonstraße 1  
60326 Frankfurt am Main  
www.dbbahn.com

Die DB Fernverkehr AG ist ein Unternehmen des DB Mobility Logistics Konzerns.

Der Geschäftsbericht sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar:  
[www.deutschebahn.com/ir](http://www.deutschebahn.com/ir)  
[www.deutschebahn.com/presse](http://www.deutschebahn.com/presse)

### **REDAKTION**

DB Mobility Logistics AG  
Investor Relations  
Telefon: 030 297-61676  
Telefax: 030 297-61983  
E-Mail: [ir@deutschebahn.com](mailto:ir@deutschebahn.com)  
Internet:  
[www.deutschebahn.com/ir](http://www.deutschebahn.com/ir)

### **BERATUNG UND PRODUKTIONS-KOORDINATION**

Mentor Werbeberatung,  
Kelkheim

### **GESTALTUNG**

Studio Delhi  
Konzept und Design,  
Mainz

### **DTP**

apu art&publishing frankfurt,  
Frankfurt am Main

### **LITHOGRAFIE**

Koch Lichtsatz und Scan,  
Wiesbaden

### **DRUCK**

ColorDruck Leimen,  
Leimen

### **LEKTORAT**

AdverTEXT,  
Düsseldorf

### **FOTOGRAFIE UND BERATUNG**

Max Lautenschläger,  
Berlin

### **BILDNACHWEIS**

Max Lautenschläger



---

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

[www.deutschebahn.com/fernverkehr](http://www.deutschebahn.com/fernverkehr)  
[www.dbbahn.com](http://www.dbbahn.com)