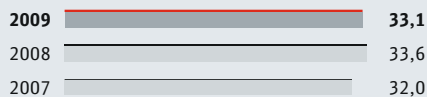




DB Fernverkehr AG **Geschäftsbericht 2009**

Entwicklung im Geschäftsjahr 2009

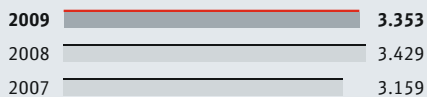
VERKEHRSLAISTUNG IN MRD. PKM¹⁾



↘ 2008 zu 2009: -1,4%

↗ 2007 zu 2008: +4,9%

UMSATZERLÖSE IN MIO. €

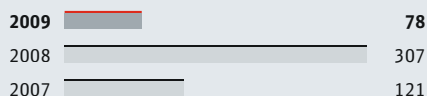


↘ 2008 zu 2009: -2,2%

↗ 2007 zu 2008: +8,5%

ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN

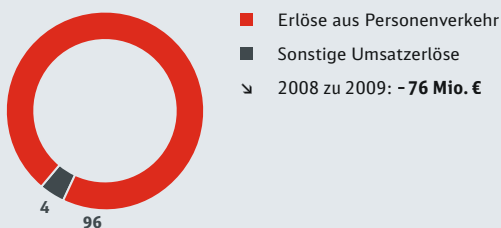
GESCHÄFTSTÄTIGKEIT IN MIO. €



↘ 2008 zu 2009: -74,6%

↗ 2007 zu 2008: +154%

UMSATZSTRUKTUR IN %



Finanzkennzahlen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung in %
Umsatz	3.353	3.429	-2,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	78	307	-74,6
Bilanzsumme	3.224	3.485	-7,5
Anlagevermögen	2.313	2.586	-10,6
Eigenkapital	2.082	2.082	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	0	157	-100,0
Brutto-Investitionen	48	88	-45,5
Netto-Investitionen ³⁾	47	87	-46,0
Mitarbeiter per 31. 12.	13.972	13.462	+3,8

Leistungskennzahlen	2009	2008	Veränderung in %
Reisende in Mio.	117,8	118,0	-0,2
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm ¹⁾	33,1	33,6	-1,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	139,0	138,1	+0,7

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

²⁾ Die DB Fernverkehr AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der DB Mobility Logistics AG

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

INHALT

002	VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN
004	QUALITÄTSBERICHT
	005 KUNDENORIENTIERUNG
	006 ZUVERLÄSSIGKEIT DER VERKEHRE
	007 HILFELEISTUNG FÜR PERSONEN MIT BEHINDERUNGEN UND EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT
	008 BESCHWERDEMANAGEMENT
010	LAGEBERICHT
	011 ÜBERBLICK
	011 WIRTSCHAFTLICHES UMFELD
	012 ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN
	013 ERTRAGSLAGE
	015 FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE
	017 MITARBEITER
	017 NACHHALTIGKEIT
	018 STRATEGIE
	020 WEITERE INFORMATIONEN
	023 RISIKOBERICHT
	026 NACHTRAGSBERICHT
	027 AUSBLICK
030	JAHRESABSCHLUSS
	031 BILANZ
	032 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
	033 KAPITALFLUSSRECHNUNG
	034 ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS
	036 ANHANG
	050 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS
	051 WESENTLICHE BETEILIGUNGEN
053	BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



DR. NIKOLAUS BREUEL

Vorsitzender des Vorstands

DB Fernverkehr AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Geschäftsjahr 2009 war für den Fernverkehr ein herausforderndes Jahr. ICE 3 und ICE T werden seit 2008 vorbeugend zusätzlichen technischen Überprüfungen unterzogen. Dadurch standen auch im Berichtsjahr weniger Fahrzeuge als ursprünglich geplant für den täglichen Betrieb zur Verfügung. Das Angebot musste teilweise eingeschränkt beziehungsweise – im Falle zusätzlicher Störungen – mit verminderter Qualität gefahren werden. Dies und die weltweite Wirtschaftskrise haben dazu geführt, dass der Umsatz 2009 im Verhältnis zum Vorjahr leicht rückläufig war.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt verharrte im Jahr 2009 auf Vorjahresniveau. Mit den nur unerwartet leicht rückläufigen Erwerbstätigenzahlen und stagnierenden Realeinkommen wiesen wichtige Umfeldfaktoren eine vergleichsweise robuste Entwicklung auf. Profitiert hat davon allerdings nur der motorisierte Individualverkehr, alle anderen Verkehrsträger blieben hinter der Leistung des Vorjahres zurück.

In diesem schwierigen Marktumfeld konnten wir dennoch ein positives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 78 Millionen Euro erreichen. Unser Umsatz lag mit 3,35 Milliarden Euro leicht unter dem Vorjahreswert von 3,43 Milliarden Euro. Die Weltwirtschaftskrise hat dazu geführt, dass sowohl im Geschäftsreiseverkehr als auch im Tourismussektor erhebliche Nachfragerückgänge zu verzeichnen waren. DB Fernverkehr konnte Einbußen teilweise kompensieren, weil Unternehmen Geschäftsreisen vom Flugzeug auf die preisgünstigere Bahn verlagerten. Außerdem ist es gelungen, einen Teil unserer Angebote auszubauen. Der Umsatz mit dem »Dauer-Spezial«-Ticket konnte nahezu verdoppelt werden und der BahnCard-Kundenstamm ist leicht gewachsen. Auch unsere diesjährige Marketingkooperation mit Lidl war sehr erfolgreich: In wenigen Tagen wurden circa 1,5 Millionen Tickets verkauft. Wir haben unsere internationale Angebotsoffensive im Berichtsjahr konsequent fortgesetzt und dies nicht nur auf der Schiene: Seit August 2009 bieten wir erfolgreich zwischen Nürnberg und Prag täglich sechs Expressbus-Verbindungen mit attraktiven Fahrzeiten nonstop an. Auf dem Weg nach Westen profitieren unsere Fahrgäste von einer neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke in Belgien, die die Reisezeiten nach Brüssel, Paris und London um eine halbe Stunde verkürzt.

Auf den Verbindungen von Frankfurt am Main und Stuttgart nach Paris konnten wir die Reisezeiten schon im Sommer 2007 auf rund drei Stunden und 45 Minuten reduzieren. Diese erste Partnerschaft zwischen unserem ICE und dem TGV der französischen SNCF hat den Marktanteil der Schiene auf diesen Relationen deutlich erhöht. Auf diesem Erfolg wollen wir aufbauen und auch neue Hochgeschwindigkeitsverbindungen aus den Ballungsgebieten Rhein/Main und Rhein/Neckar zur französischen Mittelmeerküste anbieten.

Unsere Produkte ICE und IC sind umwelt- und klimafreundlich. Jeder Fahrgast, der vom Auto oder vom Flugzeug auf die Schiene umsteigt, mindert den Ausstoß von Luftschadstoffen und Treibhausgasen um rund 75 Prozent. Im Berichtsjahr haben wir dies in ein konkretes, klimaneutrales Angebot umgemünzt: Große Firmenkunden können bei uns nun CO₂-freie Geschäftsreisen buchen und damit jeglichen Kohlendioxidausstoß vermeiden.

Die Jahresaktion »Natürlich genießen – Bio-Gerichte in den Bordrestaurants« hat bei den Gästen so viel Anklang gefunden wie keine zuvor. Sowohl die positive Kundenresonanz als auch die wirtschaftlichen Kennzahlen haben unsere Erwartungen übertroffen. Es ist uns gelungen, die Vorjahresaktion mit den internationalen Spitzenköchen sowohl im Umsatz als auch bei der Anzahl der verkauften Gerichte deutlich zu steigern.

Um noch mehr Menschen für die Bahn zu gewinnen, haben wir im Dezember 2009 die Sparmöglichkeiten mit der BahnCard 25 und unsere Sparpreise erheblich ausgeweitet und mit der Integration des »Dauer-Spezial« in die Sparpreisfamilie die Angebotsbedingungen vereinheitlicht.

Ein Schritt, um die Attraktivität für das Bahnfahren europaweit zu steigern, war die Einführung europaweit gültiger Kundenrechte. Unsere Fahrgäste haben nunmehr einen gesetzlichen Anspruch auf Erstattungen und Kompensationen bei Verspätungen ab 60 Minuten.

Das neue Geschäftsjahr stellt uns vor neue Herausforderungen. Die Umfeldbedingungen werden sich zwar voraussichtlich verbessern, aber für den Personenverkehrsmarkt in Deutschland wohl keinen positiven Effekt bringen. Die Verfügbarkeit unserer Fahrzeugflotte soll erhöht und damit die Qualität unserer Leistung verbessert werden. Wir sind entschlossen, sich bietende Chancen zu nutzen und damit an die positive Entwicklung unseres Unternehmens in den vergangenen Jahren anzuknüpfen.

Ihr



Dr. Nikolaus Breuel
Vorsitzender des Vorstands
DB Fernverkehr AG

Für uns als Dienstleistungsunternehmen ist die Erbringung einer guten Beförderungsleistung gegenüber unseren Kunden von sehr großer Bedeutung. Daher überwachen wir die Qualität unserer Leistungen und Produkte sowie unserer Prozesse im Schienenpersonenverkehr mittels Kennzahlen. Damit erfüllen wir die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

Die Qualitätsdaten erfassen wir in einem Qualitätsmanagementsystem. Viele Kennzahlen werden dabei direkt im Produktionsprozess an definierten Messpunkten erhoben. Die Kennzahlen werden von Verantwortlichen in den Fachbereichen analysiert und entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der zugrunde liegenden Prozesse abgeleitet. Für die Kennzahlen werden jährlich Zielwerte vereinbart. Ende des Jahres 2009 wurde die Produktion im Fernverkehr nach international anerkannten Normen des Qualitäts- und Umweltmanagements sowie des Arbeits- und Gesundheitsschutzes zertifiziert.

KUNDENORIENTIERUNG

Die Anforderungen der Fahrgäste an unsere Leistungen und die Zufriedenheit mit unserer Leistungserbringung werden regelmäßig über Fahrgastbefragungen ermittelt. Hierbei wird nach sogenannten Qualitätstreibern, also nach Merkmalen, die für unsere Fahrgäste wichtig sind, gefragt. Zusätzlich erhalten wir Rückmeldungen unserer Kunden sowohl unmittelbar bei der Leistungserbringung vor Ort als auch im Rahmen des Beschwerdemanagements und aus der Gremienarbeit beispielsweise mit dem Kundenbeirat.

INFORMATIONEN UND FAHRKARTENVERTRIEB

Wir bieten unseren Kunden vor, während und nach der Fahrt ein umfassendes Informationsangebot über unterschiedliche Medien.

- Unser Online-Portal www.bahn.de gehört mit 4,6 Millionen monatlichen Besuchern zu den meistbesuchten Auskunftsportalen in Deutschland.
- Wir aktualisieren monatlich in einer jährlichen Gesamtauflage von rund 62 Millionen Stück das Faltblatt »Ihr Reiseplan«, das in den Zügen des Fernverkehrs ausliegt und die Reisenden über die wichtigsten Anschlussmöglichkeiten sowie die Serviceangebote im Zug und an den Haltebahnhöfen informiert.
- Während der Reise informieren wir unsere Kunden am Bahnhof und in den Zügen nach festgelegten Standards. Die Durchführung und Qualität der Ansagen wird regelmäßig in Form des Reisendeninformationsindex erfasst, der im Jahr 2009 in Fernverkehrszügen bei 92% und am Bahnhof bei 95% lag.
- Mit der Einführung einer einheitlichen Service-Hotline haben wir einen weiteren Schritt zur schnelleren und komfortableren Verfügbarkeit von Informationen und Auskünften getan.

Für den Erwerb der Fahrkarte stehen den Kunden sieben Vertriebskanäle zur Verfügung. Gemessen am Umsatz entfiel der größte Anteil im Berichtsjahr mit rund einem Drittel auf den Vertrieb in Reisezentren. Gemessen an der Anzahl verkaufter Fahrkarten sind die Automaten der führende Vertriebsweg mit einem Anteil von rund 60%.

KUNDENZUFRIEDENHEITSUMFRAGEN

Voraussetzung für die Sicherstellung einer adäquaten Produkt- und Dienstleistungsqualität ist das regelmäßige, systematische Kundenfeedback. In 27 Studien befragen wir deshalb jährlich rund 115.000 Fahrgäste und etwa 1.540 Geschäftspartner zu ihrer Wahrnehmung unserer Leistungen. Dabei differenzieren wir zwischen den einzelnen Prozessschritten der Reisekette, beginnend bei der Information und Fahrkartenbuchung über den Eindruck der Kunden am Bahnhof und die Wahrnehmung im Zug bis hin zu einer gegebenenfalls erforderlichen Betreuung am Zielbahnhof oder der Abwicklung von Beschwerdeverfahren. Die Ergebnisse der Studien werden strukturiert ausgewertet, um bei Schwachstellen zielgerichtet gegenzusteuern. Im Jahr 2009 wurde die Kundenzufriedenheit, bezogen jeweils auf die aktuelle Fernverkehrsfahrt, mit der Schulnote 2,2 bewertet.

Die Studien sowie die Auswertung lassen wir von unabhängigen Marktforschungsinstituten durchführen. Ein zentraler Themenbereich im Berichtsjahr war für uns die Verbesserung der Kommunikation bei Baumaßnahmen. Wir haben daher unter anderem die Kommunikationsmaßnahmen im Internet ausgeweitet und die Informationsfigur »Max Maulwurf« bei Baustellen etabliert.

SAUBERKEIT DES FAHRZEUGMATERIALS UND DER BAHNHOFSEINRICHTUNGEN

Die DB Fernverkehr AG hält ihre Fahrzeugflotte in 13 Außenreinigungsanlagen mit durchschnittlich 2.030 Waschfahrten im Monat und den täglichen Innenreinigungen plus der sechswöchigen Grundreinigung in allen Fahrzeugen planmäßig sauber. Zusätzlich wird bei rund 60 % der eingesetzten Fernverkehrszüge eine regelmäßige Unterwegsreinigung durchgeführt. Die Einhaltung der Reinigungsfristen und die Qualität der Reinigungsleistung wird regelmäßig nachgehalten. Die Messung der Sauberkeit in unseren Zügen erfolgt durch ein Testkundenverfahren. Die erreichten Qualitätswerte lagen im Jahr 2009 im Fernverkehr durchschnittlich bei der Schulnote 2.

Um unsere hohen Standards zu sichern, wird die Trinkwasserqualität und Hygiene an Bord durch ein externes Dienstleistungsunternehmen regelmäßig überprüft.

An den großen Bahnhöfen stellt DB Services die Sauberkeit täglich mit Präsenzreinigern sicher. An den kleineren Stationen steigern wir mit turnusmäßigen Grundreinigungen und zwischenzeitlichen Intervallen zur Abfallentsorgung die Sauberkeit. Die Qualität der Leistungserbringung wird mindestens einmal im Monat mit dem Standardprozess »BahnhofsQualitätsCheck« ermittelt. Die ermittelten Qualitätswerte lagen im Berichtsjahr durchschnittlich bei der Schulnote 2,3.

ZUVERLÄSSIGKEIT DER VERKEHRE

PÜNKTLICHKEIT UND ZUGAUSFÄLLE

Die Pünktlichkeit ist eine wichtige Qualitätskennzahl für unsere Kunden. Bei keinem anderen Verkehrsmittel sind die Ansprüche an dieses Merkmal so hoch wie im Schienenverkehr.

Für die Messung der Pünktlichkeit erfassen wir die Ist-Zeit im Vergleich zur Soll-Zeit kontinuierlich für jede Zugfahrt. Die Ankunft der planmäßigen oder bis zu einer definierten Zeit verspäteten Züge fassen wir in einem Pünktlichkeitsgrad zusammen. Da die Pünktlichkeit eines Zuges von einer Vielzahl von Faktoren abhängig ist, kann die Gesamtpünktlichkeit schwanken. Oft sind dafür externe Einflüsse wie zum Beispiel Extremwetterlagen verantwortlich. In solchen Situationen versuchen wir, die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. Im Jahr 2009 lag die Gesamtpünktlichkeit im Schienenpersonenfernverkehr bei 90% (Toleranz +10 Min.). Die aus Sicht des Kunden weit wichtigere Kennzahl der Anschlussqualität zur Sicherung der individuellen Reisekette erreichte 2009 sogar 94%.

Die Anzahl der Zugausfälle ist generell gering. Aufgrund vorhandener Reservezüge oder kurzfristiger Dispositionen kann in der Regel entsprechend reagiert und ein Ersatzzug gestellt werden. Die geplanten Verkehre werden, bezogen auf die Zugkilometer, stabil zu 99% durchgeführt.

BEWÄLTIGUNG VON STÖRUNGEN

Auf dem deutschen Schienennetz fahren täglich knapp 39.000 Züge des Personen- und Güterverkehrs. Schon kleinere Störungen oder Defekte können in einem so dicht belegten Netz, in dem an einigen Stellen alle drei Minuten ein Zug verkehrt, zu einer Kettenreaktion führen. Unsere Aktivitäten und Prozesse sind darauf ausgerichtet, die Auswirkungen von Störungen so gering wie möglich zu halten.

Für den Umgang mit möglichen Störungen im Betriebsablauf sind unsere Triebfahrzeugführer und unserer Zugbegleiter entsprechend geschult. Ergänzend haben wir rund um die Uhr besetzte Leitstellen, Notdienste und spezielle Fahrzeugressourcen, um die Reisenden im Störfall zu betreuen und weiterzubefördern oder beispielsweise Übernachtungen in Hotels anzubieten.

HILFELEISTUNG FÜR PERSONEN MIT BEHINDERUNGEN UND EIN GESCHRÄNKTER MOBILITÄT

Täglich nutzen rund fünf Millionen Menschen unsere Mobilitätsangebote im Schienenverkehr. Es ist unser Selbstverständnis und Teil unserer sozialen Verantwortung zugleich, insbesondere mobilitäts-eingeschränkte Reisende mit adäquaten Services während ihrer Reise zu unterstützen. So wurden im Rahmen des Mobilitätsservice im Jahr 2009 rund 500.000 Hilfeleistungen von 1.400 Servicemitarbeitern im Bahnhof realisiert. Aktuell sind bereits 67% aller Bahnhöfe stufenfrei erreichbar und eine Vielzahl der Fahrzeuge im Personenverkehr der Deutschen Bahn weist unterschiedliche Aspekte einer barrierefreien Ausstattung auf.

Wir arbeiten in allen diesbezüglichen Frage- und Aufgabenstellungen sowohl mit den Behindertendachverbänden als auch mit dem Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen in einem langjährigen, konstruktiven Dialog eng zusammen. Im direkten Kontakt zu Reisenden mit einer Behinderung nutzen wir unsere Erfahrungen und wertvolles Feedback, um unsere Leistungen an die spezifischen Bedürfnisse dieser Zielgruppe bestmöglich anzupassen. So arbeiten wir auch seit Jahren mit dem Deutschen Behindertensportverband als einer seiner Hauptsponsoren zusammen.

BESCHWERDEMANAGEMENT

Das Feedback unserer Kunden im Personenverkehr wird im Rahmen unseres konzernweiten Beschwerdemanagementprozesses bearbeitet. Eine wesentliche Schnittstelle zum Kunden ist dabei unsere bundesweit einheitliche Servicrufnummer 01805 996633 – dabei gelten folgende Gebühren: für Anrufe aus dem deutschen Festnetz 14 ct/Min., Tarif bei Mobilfunk maximal 42 ct/Min. Eingehende Beschwerden werden im Beschwerdemanagement zentral erfasst, kategorisiert und ausgewertet. Dabei geht es zunächst darum, die Anfragen in einem transparenten und fairen Dialog kompetent und zügig zu beantworten. Bei den eingehenden Telefonaten betrug die Wartezeit bis zur Annahme des Gesprächs durchschnittlich 13,6 Sekunden. Die Bearbeitung von E-Mails konnten wir in 85% der Fälle innerhalb von 72 Stunden abschließen. 78% aller Briefe wurden innerhalb von zehn Werktagen bearbeitet. Konnten wir die Beantwortung innerhalb des Servicelevels bei den Briefen nicht sicherstellen, wurde ein Zwischenbescheid versendet. Kundenbeschwerden enthalten für uns wichtige Hinweise zur Beseitigung von Mängeln. Mit den so gewonnenen Erkenntnissen verbessern wir kontinuierlich und gezielt unsere Produkte und Dienstleistungen. Für einen nachhaltigen Verbesserungsprozess erfolgt in der sogenannten »Verbesserungswerkstatt« mittels quantitativer und qualitativer Beschwerdeanalyse die Identifikation von Leistungsmängeln, die in den Fachbereichen ausgewertet werden, um dort direkte Optimierungen anzustoßen.

Am 29. Juli 2009 ist das neue nationale Fahrgastrechtegesetz in Kraft getreten, das die Entschädigungsansprüche für die Kunden aller deutschen Bahnen einheitlich regelt. Damit setzen wir zusammen mit den konzernexternen Bahnen in Deutschland bereits seit Juli 2009 die entsprechende EG-Verordnung um.

Eine wesentliche Neuerung besteht darin, dass Bahnkunden heute Entschädigungsansprüche für die gesamte Reisekette, auch aus Zügen verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen, die mit einer Fahrkarte genutzt wurden, geltend machen können. Dafür können unsere Kunden das Fahrgastrechteformular nutzen.

Der DB-Konzern und 40 konzernexterne Bahnen haben das Servicecenter Fahrgastrechte mit der Bearbeitung der Fahrgastrechtefälle beauftragt. Liegen alle Unterlagen vor, stellen wir eine Bearbeitung innerhalb der gesetzlichen Frist von einem Monat sicher. Der Fahrgast kann im Entschädigungsfall zwischen einem Gutschein oder der Auszahlung des Geldbetrags wählen.

Anträge gemäß neuer Fahrgastrechteverordnung (29.07.2009 - 31.12.2009)	
Gesamt bearbeitete Anträge	180.000
Als unbegründet abgelehnte Fälle	37.800
Entschädigte Fälle	142.200
Beschwerdemanagement (01.01.2009 - 31.12.2009)	
Anzahl Beschwerden Fernverkehr gesamt	270.251
Verteilung der Kontakte auf die Kontaktkanäle	
Telefon	17 %
Mail	37 %
Brief/Fax	46 %



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 AMEROPA-REISEN 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 SCRL. In Ergänzung zu der 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%.

Nach der im Jahr 2008 erfolgten Umstrukturierung führt die DB AG im DB-Konzern die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Energie und DB Netze Personenbahnhöfe direkt. Die übrigen sechs Geschäftsfelder sind unter der Führung der DB ML AG, einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der DB AG, gebündelt. Die DB AG und die DB ML AG haben im DB-Konzern beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding.

POSITIVES ERGEBNIS ERZIELT

Im Berichtsjahr konnte die DB Fernverkehr AG die erfolgreiche Entwicklung der Vorjahre nicht fortsetzen. Wesentliche Gründe hierfür waren ein schwieriges wirtschaftliches Umfeld, Großbaustellen im Fernverkehrsnetz und die aus den verkürzten Untersuchungsintervallen an Radsätzen der ICE-3- und ICE-T-(Neigetechnik-)Fahrzeuge resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit der Züge.

Mit Sonderpreisaktionen und dem Verkauf von Fahrscheinen über Handelspartner konnte die Zahl der Reisenden auf dem Vorjahresniveau stabilisiert werden. Die Umsatzerlöse gingen jedoch um 2,2% auf 3.353 Mio. € zurück.

Die Aufwandssteigerungen durch den neuen Tarifvertrag sowie die Instandhaltung der Fahrzeuge konnten auch durch ein konsequentes Kostenmanagement nicht vollständig kompensiert werden.

Trotz dieser schwierigen Umstände konnte im Berichtsjahr ein positives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 78 Mio. € erzielt werden.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Infolge der Auswirkungen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise dämpfte das makroökonomische Umfeld im Jahr 2009 die Geschäftsentwicklung spürbar.

In Deutschland ging das Bruttoinlandsprodukt (BIP) infolge der starken Exportausrichtung mit 5,0% stärker zurück als im Euro-Raum-Durchschnitt. Außenhandel und Investitionen in Ausrüstungen sowie sonstige Anlagen blieben deutlich unter dem Vorjahresniveau. Die öffentlichen Bauinvestitionen hingegen gingen nur moderat zurück, da die Investitionsprogramme des Staates mehr und mehr umge-

setzt wurden. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe verzeichnete aufgrund der kräftigen Einbrüche in den ersten sechs Monaten im Gesamtjahr zweistellige Produktionsrückgänge. Das leichte Plus beim privaten Konsum ist maßgeblich auf vermehrte Kraftfahrzeugkäufe privater Haushalte infolge der Abwrackprämie zurückzuführen. Weitere Maßnahmen des Konjunkturpakets (Steuerentlastungen, Kinderbonus, Rentenanhebung) wirkten ebenfalls positiv. Der Arbeitsmarkt wurde durch die starke Inanspruchnahme der Kurzarbeiterregelung stabilisiert. Dadurch ging die Beschäftigung im Jahresdurchschnitt vergleichsweise gering um 0,5 % zurück. Die Lebenshaltungskosten lagen, bedingt durch stark gesunkene Preise für Mineralölprodukte, nur geringfügig über dem Vorjahr. Die Kraftstoffpreise gingen gegenüber dem Vorjahr deutlich zurück.

Im Euro-Raum wurde im zweiten Quartal 2009 die konjunkturelle Talsohle erreicht. Hier stützten vor allem die Auswirkungen der Konjunkturprogramme die wirtschaftliche Erholung. Allerdings führten unter anderem ein kaum noch steigender Konsum und eine gebremste Investitionstätigkeit zu einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts um 3,9 % im Jahr 2009.

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND LEICHT UNTER VORJAHRESNIVEAU

Nach den Rückgängen der vorangegangenen Jahre blieb der gesamte deutsche Personenverkehrsmarkt im Jahr 2009 knapp unter dem Vorjahresniveau. Mit den unerwartet nur leicht rückläufigen Erwerbstätigenzahlen und stagnierenden Realeinkommen wiesen wichtige Umfeldfaktoren für den Personenverkehr eine vergleichsweise robuste Entwicklung auf. Gestützt wurde die Gesamtmarktentwicklung durch die stagnierende Verkehrsleistung des dominierenden motorisierten Individualverkehrs (MIV), der von den hohen Kraftfahrzeugverkäufen infolge der Abwrackprämie und den im Vergleich zum Vorjahr deutlich niedrigeren Kraftstoffpreisen profitierte. Während alle anderen Verkehrsträger hinter dem Leistungsniveau des Vorjahres zurückblieben, konnte der MIV seinen Marktanteil leicht ausbauen.

Der Schienenpersonenverkehr in Deutschland gab gegenüber dem Vorjahr leicht nach. Mit Blick auf die Aktivitäten des DB-Konzerns machten sich dabei neben den überwiegend negativen Konjunkturreffekten vor allem Einschränkungen auf der Angebotsseite bemerkbar. Infolge technischer Probleme bei einigen ICE-Baureihen und bei der S-Bahn Berlin wurde die Entwicklung der Verkehrsleistung negativ beeinflusst. Die DB-konzernexternen Bahnen konnten hingegen nach DB-konzerninterner Einschätzung erneut stark wachsen und damit ihren intramodalen Marktanteil weiter ausbauen. Dies ist hauptsächlich auf die Übernahme weiterer Leistungen im Regionalverkehr zurückzuführen. Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs insgesamt war allerdings nach der erfolgreichen Entwicklung in den letzten Jahren im Jahr 2009 leicht rückläufig.

In diesem Marktumfeld hat sich die Verkehrsleistung um -1,4 % auf 33.113 Mio. Personenkilometer (Pkm) verringert (im Vorjahr: 33.588 Mio. Pkm). Bei der Zahl der beförderten Personen konnte mit knapp 118 Millionen Personen das Vorjahresniveau gehalten werden.

Die bereits in der zweiten Jahreshälfte 2008 begonnene rückläufige Entwicklung im innerdeutschen Luftverkehr hat sich im Jahr 2009 zunächst verstärkt fortgesetzt und führte in den ersten Monaten zu weiteren Einbrüchen. Diese betrafen insbesondere das Geschäftskundensegment. Erst zum Herbst 2009 zeichnete sich eine Stabilisierung ab. Trotzdem war im Gesamtjahr ein spürbarer Rückgang zu verzeichnen.

ENERGIEPREISE IM JAHRESVERLAUF WIEDER GESTIEGEN

Seit Mitte Februar 2009 haben die Preise für Energie wieder deutlich zugelegt.

Die Preise für Rohöl wurden im Jahr 2009 weniger von den Fundamentaldaten bestimmt als vielmehr von der allgemeinen Stimmung an den Kapitalmärkten. Hatte zu Anfang des Jahres 2009 noch eine stark negative Stimmung geherrscht, so schwand diese ab Mitte Februar und wurde von der Hoffnung abgelöst, dass das Schlimmste überstanden sei. Auch die immense Liquidität, die von den Zentralbanken bereitgestellt wurde, dürfte ihren Beitrag zum deutlichen Preisanstieg geleistet haben. Die gegenläufigen Bewegungen im Wechselkurs des Euro zum Dollar konnten für den Euro-Raum den Preisanstieg allerdings abschwächen. Handelte die Nordseesorte Brent im ersten Quartal noch in einem Bereich von 40–50 USD/bbl, so lag das Handelsband im letzten Quartal bei 70–80 USD/bbl und damit wieder oberhalb des Mittelwerts der letzten fünf Jahre (66 USD/bbl). Die niedrigen Kurse zu Beginn des Jahres drückten den Jahresmittelwert für 2009 auf 62 USD/bbl.

Die Preise an den Terminmärkten für 50-Hz-Strom setzten bis zum März 2009 ihren Rückgang fort und erreichten bei knapp 43 €/MWh für das Folgejahr ihren Jahrestiefststand. Dies ist ein Niveau, das zuletzt im Jahr 2005 erreicht wurde. Der darauf folgende Anstieg auf 55 €/MWh hielt allerdings nur bis Mitte des Jahres, dann erfolgte ein neuer Rückgang. Im Dezember handelte der Kontrakt wieder unter 45 €/MWh. Auch im Jahresdurchschnitt lagen die Terminpreise für Grundlaststrom (Baseload Frontjahr) im Jahr 2009 unter denen der letzten drei Jahre. Auch die Spotpreise für Strom hielten sich im gesamten Jahresverlauf auf einem niedrigen Niveau: Der EEX-Tagesindex für Grundlaststrom lag in über 80 % der Fälle unter 50 €/MWh (im Vorjahr: 8 %).

ERTRAGSLAGE

UMSATZENTWICKLUNG

Im schwierigen konjunkturellen Umfeld des Berichtsjahres sank der Umsatz um 2,2% auf 3.353 Mio. € (im Vorjahr: 3.429 Mio. €).

Die allgemeine Zurückhaltung unserer Kunden konnte durch umfangreiche Marketingaktivitäten teilweise kompensiert werden. So wurden erfolgreiche Ticketaktionen mit den Handelspartnern Lidl und Tchibo durchgeführt sowie weitere Marketingkooperationen unter anderem mit Braun, Leibniz und Ferrero realisiert.

Das Dauer-Spezial-Ticket wurde am Markt stärker etabliert. Es wird nun unter dem Namen »Sparpreis« angeboten und gilt auch für Fahrten in der 1. Klasse. Weiterhin wird ein BahnCard-25-Rabatt gewährt. Die Probe-BahnCard 25 wurde erfolgreich eingeführt.

Die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit der ICE 3 und ICE T aufgrund der Radsatzwellenproblematik führte im ersten Halbjahr zu Umsatzeinbußen. Während des Ersatzfahrplans wurden nur Fahrscheine auf dem Preisniveau der InterCity-Züge verkauft. Die Fahrzeitverlängerung und Kapazitätseinschränkungen führten zu gesunkenen Fahrgastzahlen und Einnahmen.

Das Jahr 2009 war weiterhin stark belastet durch Großbaustellen, insbesondere auf der Strecke Hamburg – Berlin.

Im Bereich Bordgastronomie wurden die Einnahmen des Vorjahres ebenfalls nicht erreicht. Der Erlös sank um 4,1% auf 85 Mio. €.

Die Anzahl der BahnCard-Kunden konnte gegenüber dem Vorjahr um 0,5% gesteigert werden. Es besaßen im Jahresdurchschnitt 2009 damit über vier Millionen Kunden eine BahnCard.

Die DB-konzernexternen Umsatzerlöse (vor allem Fahrgelderlöse) sanken gegenüber dem Vorjahr um 77 Mio. € beziehungsweise 2,4% auf 3.198 Mio. €.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der DB Fernverkehr AG verringerte sich um 229 Mio. € von 307 Mio. € im Vorjahr auf 78 Mio. € im Berichtsjahr. Diese Entwicklung stellt sich im Einzelnen wie folgt dar:

Mit 3.357 Mio. € verringerte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 76 Mio. € beziehungsweise -2,2% (im Vorjahr: 3.433 Mio. €). Diese Entwicklung war geprägt durch deutlich verringerte Umsatzerlöse.

Die sonstigen betrieblichen Erträge unterschritten mit 188 Mio. € den Vorjahreswert um 30 Mio. €. Wesentliche Ursachen hierfür waren geringere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie aus Fahrzeugverkäufen und der Leistungsaustausch mit anderen Konzernunternehmen.

Der Materialaufwand übertraf mit 2.131 Mio. € den Vorjahreswert um 117 Mio. €. Dies resultierte aus gestiegenen Aufwendungen für Energie und Infrastruktur, für Fahrzeuginstandhaltung, für eingekaufte Personalleistungen und der Bildung von Rückstellungen für Technikrisiken.

Der Personalaufwand ist um 34 Mio. € auf 671 Mio. € gestiegen. Diese Entwicklung liegt vor allem begründet in den Auswirkungen der Tarifvereinbarungen, einem gestiegenen Personalbestand sowie Rückstellungen für Arbeitsmehrleistungen.

Die Abschreibungen auf Sachanlagen haben sich im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr mit 316 Mio. € leicht erhöht (im Vorjahr: 312 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen im Berichtsjahr 344 Mio. € und sind damit gegenüber dem Vorjahreswert gesunken (im Vorjahr: 377 Mio. €). Neben einem geänderten Ausweis der Aufwendungen für Bahnanlagen wirkten sich vor allem die Effekte der Ausgabensteuerung aufwandsmindernd aus. Dies betrifft vor allem die Bereiche Beratung und EDV-Leistungen.

Infolge der Turbulenzen an den Kapitalmärkten und des daraus resultierenden reduzierten Zinsniveaus hat sich das Zinsergebnis auf 6 Mio. € deutlich verschlechtert (im Vorjahr: 15 Mio. €).

Das Beteiligungsergebnis verbesserte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 8 Mio. € auf -11 Mio. €. Treiber war das Ergebnis der DB AutoZug GmbH, das im Vorjahresvergleich aufgrund des Entfalls einer im Vorjahr vorgenommenen Sonderabschreibung auf Wagenmaterial um 9 Mio. € zulegte. Gegenläufig wirkte hier ebenfalls die schwache konjunkturelle Entwicklung.

Aufgrund der Steigerungen im Aufwandsbereich sowie der Verringerung der Gesamtleistung reduzierte sich das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit im Jahr 2009 auf 78 Mio. € (im Vorjahr: 307 Mio. €).

Das Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die 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 Finanzmanagementsystem 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 Moody's, Standard & Poor's (S&P) und seit dem Jahr 2009 auch von Fitch regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben Moody's und S&P im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews ihre hervorragenden Bonitätsbeurteilungen der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1/stable« und S&P »AA/stable«. Beide Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert. Fitch hat im Berichtsjahr mit einem langfristigen Emittentenausfall-Rating (Long-term Issuer Default Rating) von »AA« und einem kurzfristigen Emittentenausfall-Rating (Short-term Issuer Default Rating) von »F1+« ebenfalls sehr gute Bonitätsbeurteilungen der DB AG veröffentlicht. Der Ausblick der Rating-Einstufungen der DB AG aller drei Agenturen ist »stabil«. 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 48 Mio. € (im Vorjahr: 88 Mio. €) und die Netto-Investitionen auf 47 Mio. € (im Vorjahr: 87 Mio. €) reduziert. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultierte aus dem weitgehenden Abschluss des Projekts Redesign ICE 1 und dem ebenfalls 2009 abgeschlossenen Umbau von zehn ICE-TD (VT 605) für den Dänemarkverkehr.

Die Brutto-Investitionen in Fahrzeuge bilden mit 20 Mio. € einen Schwerpunkt der Investitionstätigkeit. Sie betrafen im Wesentlichen die Ausrüstung von Mehrsystemzügen (ICE 3 M und Thalys) mit ETCS für den Einsatz in Frankreich und in Belgien sowie die Erprobung einer Laufwerksüberwachung für die ICE-3-Züge. Darüber hinaus erfolgten Investitionen von ebenfalls 20 Mio. € in die Infrastruktur unserer Instandhaltungswerke, insbesondere in den Neubau des Werks Leipzig und in die Beschaffung von Ultraschall-Prüfgeräten für die Radsatzwellen der ICE-3- und ICE-T-Züge.

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 für unsere EC/IC-Flotte als gemeinsame Plattform mit dem Nachfolger für unsere ICE-1/2-Triebzüge bereiten wir uns aber schon heute auf zukünftige Herausforderungen vor.

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

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

BILANZSTRUKTUR

Bilanzstruktur IN % DER BILANZSUMME	31.12.2009	31.12.2008
AKTIVA		
Anlagevermögen	71,8	74,2
Umlaufvermögen	28,2	25,8
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	64,5	59,7
Rückstellungen	22,7	18,4
Verbindlichkeiten	12,6	21,7
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	(0,0)	(4,5)
Rechnungsabgrenzungsposten	0,2	0,2
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.224	3.485

Die Bilanzsumme sank im Berichtsjahr um 7,5% auf 3.224 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 3.485 Mio. €). Der Rückgang ist auf eine Reduzierung des Sachanlagevermögens um 270 Mio. € zurückzuführen. Dieses verringerte sich aufgrund von Abschreibungen in Höhe von 316 Mio. €, die die Brutto-Investitionen von 48 Mio. € deutlich übertrafen.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen reduzierte sich um 2,4 Prozentpunkte auf 71,8% (per 31. Dezember 2008: 74,2%). Ursächlich für diesen Verlauf war der Rückgang des Sachanlagevermögens.

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 11 Mio. € auf 910 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 899 Mio. €). Dieser Anstieg ist überwiegend auf einen höheren Bestand an Vorräten unter anderem aufgrund der zunehmenden Lagerhaltung internationaler Fahrzeugkomponenten und der zusätzlichen Bevorratung im Zusammenhang mit der zunehmenden Radsatzwellenprüfung zurückzuführen. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen erhöhte sich demzufolge um 2,4 Prozentpunkte auf 28,2% (per 31. Dezember 2008: 25,8%).

Das Eigenkapital blieb mit 2.082 Mio. € gegenüber dem Vorjahresende unverändert. Die Eigenkapitalquote stieg infolge der gesunkenen Bilanzsumme auf 64,5% (per 31. Dezember 2008: 59,7%).

Die Rückstellungen stiegen um 14,4% auf 733 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 641 Mio. €) und entsprachen somit per 31. Dezember 2009 einem Anteil von 22,7% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2008: 18,4%). Dieser Anstieg resultierte aus einer Rückstellungsbildung für Technikrisiken, höheren Erlösabgrenzungen aufgrund von Umsatzsteigerungen bei den BahnCards und der Ausweitung des bahn.bonus-Programms.

Die Verbindlichkeiten verringerten sich um 352 Mio. € und lagen per 31. Dezember 2009 bei 402 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 754 Mio. €). Ursächlich hierfür sind verringerte Verbindlichkeiten im Rahmen der Ergebnisabführung an die DB ML AG sowie die Tilgung von Darlehensverbindlichkeiten. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme verringerte sich infolgedessen um 9,1 Prozentpunkte auf 12,6% (per 31. Dezember 2008: 21,7%).

Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten aus langfristigen Finanzierungsdarlehen wurden im Berichtsjahr vollständig getilgt (per Dezember 2008: 157 Mio. €). Demzufolge reduziert sich deren Anteil an der Bilanzsumme auf 0% (per 31. Dezember 2008: 4,5%).

MITARBEITER

Die Zahl der Mitarbeiter wird innerhalb des DB-Konzerns auf Basis von Vollzeitpersonen (VZP) berechnet, um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in VZP umgerechnet.

Die Anzahl der Beschäftigten der DB Fernverkehr AG betrug zum 31. Dezember 2009 13.972 Mitarbeiter. Damit ist sie gegenüber dem Vorjahr um 510 Mitarbeiter gestiegen. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf tarifvertragliche Neuregelungen und einen erhöhten Personaleinsatz in der Instandhaltung (vermehrte Ultraschalluntersuchungen) zurückzuführen. Im Durchschnitt betrug der Personalbestand im Berichtsjahr 13.862 Mitarbeiter (im Vorjahr: 13.711 Mitarbeiter).

Zum Berichtsjahresende waren bei der DB Fernverkehr AG 1.042 Auszubildende beschäftigt (per 31. Dezember 2008: 1.101 Auszubildende).

NACHHALTIGKEIT

Mit Nachhaltigkeit lässt sich Zukunft sichern. Dies gilt nicht nur für die Gesellschaft, sondern auch für die Unternehmen des DB-Konzerns. Gerade im Verkehrssektor ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Wettbewerbsvorteil. Die Klimaschutzziele des DB-Konzerns schließen daher den gesamten DB-Konzern und alle Verkehrsmittel auf der Schiene, der Straße, zur See und in der Luft ein. Der DB-Konzern entwickelt Dienstleistungsangebote, mit denen sich der kontinuierlich wachsende Bedarf an Mobilität und Transport umweltfreundlich und ressourcenschonend decken lässt. Mit seinem Personalmanagement gestaltet der DB-Konzern attraktive und familienfreundliche Arbeitsplätze, fördert die Vielfalt der Belegschaft und stellt die Weichen dafür, dass wir trotz demografischen Wandels immer hervorragend motivierte und qualifizierte Mitarbeiter haben.

Mit seinem Nachhaltigkeitsmanagement bekennt sich der DB-Konzern zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens in allen Themen der Nachhaltigkeit. Ausführliche Informationen zum Thema Nachhaltigkeit dokumentieren wir in unserem Nachhaltigkeitsbericht, der im Jahr 2009 zuletzt erschienen ist und alle zwei Jahre neu herauskommt. Er stellt umfassend dar, welche Beiträge zu einer nachhaltigen Gesellschaft der DB-Konzern als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands leistet.

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

STRATEGIE

GRUNDAUSRICHTUNG DES ANGEBOTS

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

STRATEGISCHE STOßRICHTUNG

Im Mittelpunkt unserer Strategie steht die kontinuierliche Steigerung der Kundenzufriedenheit, um dem sich abzeichnenden Wettbewerb auf Schiene und Straße (Bus) entgegenzutreten.

Dabei konzentrieren wir unsere Maßnahmen auf vier strategische Stoßrichtungen:

- ◆ Verbesserung der Service- und Produktqualität,
- ◆ Angebotsverbesserungen und Ausbau der Vermarktungs- und Kundenbindungsaktivitäten,
- ◆ Ausweitung der internationalen Angebote und
- ◆ Optimierung des Fahrzeugparks.

Die Verbesserung der Servicequalität ist Ziel des im Vorjahr gestarteten Projektprogramms »K^{MAX} Kunden- und Marktexcellenz«. Hier sind Projekte gebündelt, die sich mit Qualitätsverbesserungen an allen Kundenschnittstellen beschäftigen. Aufbauend auf ersten Erfolgen der Projekte im Vorjahr, beispielsweise bei den Serviceprozessen an Bord, in der Fahrzeugqualität und im Störungsmanagement, wurde das Programm im Jahr 2009 erfolgreich weitergeführt. Langfristig werden wir weiter an diesen Themen arbeiten, um insbesondere in betrieblich schwierigen Situationen durch sehr guten Service und zuverlässige Informationen die negativen Auswirkungen für unsere Kunden so gering wie möglich zu halten.

Aufgrund der aktuellen Konjunkturschwäche haben wir Ende des Berichtsjahres das Projekt »energy« gestartet, um Zukunftsinvestitionen und eine kontinuierliche Ergebnisentwicklung sichern zu können. Das Programm verfolgt die Ziele, das Angebot weiter zu optimieren, das Marketing noch gezielter zu betreiben sowie Marktchancen zu realisieren. Zusätzlich sollen Stabilität und Produktivität weiter gesteigert werden.

Zur Verbesserung der Produktqualität ist die Steigerung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Angebots die zentrale Herausforderung. Vor dem Hintergrund der durch häufigere Prüfintervalle gestiegenen Instandhaltungszeiten ist das Hauptziel unserer Maßnahmen die Ausweitung und Stabilisierung der Fahrzeugverfügbarkeit. Durch die Inbetriebnahme zusätzlicher Ultraschall-Prüfanlagen und den zusätzlichen Einsatz notwendiger Mitarbeiter im Berichtsjahr wurde hierfür bereits eine wichtige Grundlage geschaffen.

Weiteres Umsatzwachstum erreichen wir durch gezielte Vermarktungsaktivitäten. Im Fokus stehen dabei die Gewinnung neuer Kundengruppen sowie eine noch stärker segmentspezifische Kundenansprache. Hierzu erarbeiten wir kontinuierlich Maßnahmen zur verbesserten Ansprache von aktuellen und potenziellen Kunden. Eine wichtige Rolle spielen in diesem Zusammenhang Preisangebote, mit deren Hilfe preissensible Kundengruppen auf unser Angebot aufmerksam werden.

Wichtiger Bestandteil unserer Customer-Relationship-Management-(CRM)-Aktivitäten ist die gezielte Ausweitung des Kundenbindungsinstruments BahnCard. Ein besonderer Schwerpunkt liegt hierbei auf der Attraktivitätssteigerung der BahnCard durch konsequente Weiterentwicklung zur Mobilitätskarte, durch Ausbau der nationalen und internationalen Anerkennung sowie der Einführung von Aktions-BahnCards zur Neukundengewinnung. 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. Darüber hinaus sind die Weiterentwicklung des Geschäftskundenvertriebs durch individuelle Angebote für Topkunden sowie die gezielte Ansprache von kleinen und mittelständischen Unternehmen von zentraler Bedeutung für den wirtschaftlichen Erfolg des Fernverkehrs.

Durch die Ausrichtung des Fahrplans zu einem integrierten, kundenorientierten Mobilitätsangebot im Personenverkehr führen wir Angebotsverbesserungen 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 im Vorjahr beschlossene Beschaffung von 15 mehrsystemfähigen Hochgeschwindigkeitszügen des Typs Velaro-D.

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. Dies bietet eine einmalige Chance, einen strukturell stabileren Betrieb zu erreichen. Hierzu wollen wir im Jahr 2010 die Ausschreibung für die Nachfolgefahrzeuge der IC/EC-Flotte abschließen, die die erste Stufe einer Plattformstrategie bilden. Auf derselben Plattform sollen die in den Folgejahren zu beschaffenden neuen Züge als Nachfolger für die ICE-1- und ICE-2-Flotte basieren. Konsequente Komplexitätsreduktion in der Zusammensetzung der Flotte ermöglicht es uns langfristig, Kosteneinsparpotenziale insbesondere in der Instandhaltung zu realisieren sowie 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

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 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 beträgt 18 Monate.

KEINE MITSCHULD BEI ICE-RADSATZWELLENBRUCH IM JULI 2008

Nachdem am 9. Juli 2008 ein ICE 3 bei der Ausfahrt aus dem Kölner Hauptbahnhof entgleist war, weil eine Treibradsatzwelle eines Wagens gebrochen ist, wurde von der Staatsanwaltschaft die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) mit der Ermittlung der Ursache des Achsbruchs beauftragt. Nach dem Gutachten der BAM haben fertigungsbedingte Materialeinschlüsse in der Treibradsatzwelle zu dem unfallursächlichen Riss und damit schließlich zum Bruch der Radsatzwelle geführt. Da diese Materialeinschlüsse ihren Ursprung im Herstellungsprozess im Jahr 2000 hatten und für die Verantwortlichen des DB-Konzerns nicht erkennbar waren und da auch sonst aus der Baureihe keine vergleichbaren Vorfälle bekannt waren, wurde das Ermittlungsverfahren im Juli 2009 eingestellt.

EINSCHRÄNKUNGEN IN DER VERFÜGBARKEIT DER ICE-FLOTTE

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 Triebzügen der ICE-3-Baureihe 403/406 die Regelinspektion abhängig vom Werkstoff alle 30.000 km beziehungsweise alle 60.000 km durchzuführen. Infolgedessen war die Verfügbarkeit unserer ICE-3-Flotte danach spürbar eingeschränkt.

Bei den ICE T der Baureihe 411/415 mit Neigetechnik wurden im Oktober 2008 infolge der routinemäßigen Ultraschalluntersuchungen an zwei Radsatzwellen Befunde festgestellt. Daraufhin haben wir uns gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt dazu verpflichtet, den bogenschnellen Betrieb mit ICE-T-Fahrzeugen der Baureihe 411/415 einzustellen und die Radsatzwellen in stark verkürzten Intervallen von 30.000 km Ultraschallprüfungen zu unterziehen. Dies führte zu einer erheblich reduzierten Verfügbarkeit der ICE-T-Flotte.

EINIGUNG MIT INDUSTRIE ÜBER GEMEINSAME LÖSUNG FÜR ICE-3-ACHSEN

Im Oktober 2009 konnte mit Siemens und Bombardier eine gemeinsame Lösung zum Tausch der ICE-3-Treibradsatzwellen erzielt werden. Zunächst wird eine Neuentwicklung und Erprobung der Treibradsatzwellen in Verantwortung der Industrie umgesetzt. Die Radsatzwellen müssen anschließend durch das Eisenbahn-Bundesamt zugelassen werden. Nach erfolgter Zulassung wird zwischen uns und der Industrie gemeinsam die Umsetzung mit einem dazugehörigen Zeitplan zum Austausch erarbeitet. Insgesamt sind vom Austausch rund 1.200 Treibradsatzwellen betroffen.

FAHRGASTRECHTE UND SCHLICHTUNGSSTELLE

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 auch der deutsche Gesetzgeber das Gesetz zur Anpassung der nationalen eisenbahnrechtlichen Vorschriften an die EG-Verordnung am 26. Mai 2009 beschlossen. Das deutsche Gesetz ist am 29. Juli 2009 in Kraft getreten, die EG-Verordnung am 3. Dezember 2009. Beide Regelungen ergänzen einander. Danach müssen dem Bahnkunden bei einer Verspätung von 60 Minuten 25 % des Fahrpreises erstattet werden. Liegt eine Verspätung von zwei Stunden vor, beträgt die Erstattung 50 % des Fahrpreises. Bei mehr als 60 Minuten Verspätung sind außerdem den Fahrgästen Erfrischungen im Zug oder Bahnhof anzubieten. Ist einem Fahrgast die Fortsetzung seiner Reise mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht mehr möglich oder zumutbar, hat er Anspruch auf ein Hotel oder ein Taxi.

Gemäß dem deutschen Gesetz hat der Kunde im Schienenpersonennahverkehr zusätzlich den Anspruch, bei einer absehbaren Verspätung von 20 Minuten einen anderen Zug, und zwar auch einen höherwertigen Fernverkehrszug, zu benutzen. Fällt der letzte Nahverkehrszug des Tages aus oder verspätet sich die planmäßige Ankunft des Fahrgastes zwischen null und fünf Uhr voraussichtlich um mindestens eine Stunde, kann der Fahrgast ein anderes Verkehrsmittel, falls erforderlich auch ein Taxi, zum Zielort nutzen. Die Aufwendungen dafür werden ihm bis zu 80 € ersetzt.

Die vom deutschen Gesetz vorgesehene Schlichtungsstelle zur Beilegung von Streitigkeiten zwischen Kunden und Verkehrsunternehmen hat zum 1. Dezember 2009 ihre Arbeit aufgenommen. Sie wird ausschließlich von den Verkehrsunternehmen finanziert und trägt den Namen »Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V. (söp)«. Die söp ist verkehrsträgerübergreifend ausgerichtet, arbeitet neutral und unabhängig.

UMSETZUNG VON MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER PRODUKT- UND SERVICEQUALITÄT

- Wir konnten die eingeschränkte Verfügbarkeit von Triebfahrzeugen des Typs ICE 3 und ICE T durch den Einsatz von lokbespannten Ersatzzügen sowie die Prüfung der Radsätze im Dreischichtbetrieb teilweise kompensieren und so über 90 % des Fahrplans abdecken.
- Das neue ICE-Werk am Standort Leipzig wurde im Berichtsjahr planmäßig in Betrieb genommen. Somit können im strategisch wichtigen Schnittpunkt der ICE-T-Linien Dresden – Leipzig – Frankfurt und Hamburg – Berlin – Leipzig – München technische Behandlungen und Instandhaltungstätigkeiten ausgeführt werden.
- Das innerhalb der Produktion der DB Fernverkehr AG seit mehreren Jahren erfolgreich praktizierte Integrierte Managementsystem (IMS) wurde in der Zentrale und den Regionalbereichen zertifiziert. Das Zertifizierungsaudit wurde durch externe Auditoren der DEKRA in den Bereichen Qualitätsmanagement (ISO 9001:2008), Umweltmanagement (ISO 14001:2004) und Arbeitssicherheit (BSOHSAS 18001:2007) durchgeführt.

AKTIVITÄTEN ZUR STEIGERUNG DER KUNDENGWINNUNG, -ZUFRIEDENHEIT UND -BINDUNG

- Durch zahlreiche Angebote konnten wir auch im Berichtsjahr neue Kunden für uns gewinnen. Trotz der Konjunkturschwäche konnten wir erfolgreiche Vertriebsaktionen am Markt platzieren. Dazu zählten insbesondere die beiden großen, deutschlandweiten Vertriebsaktionen mit den Handelspartnern Lidl und Tchibo sowie das Mauerfall-Spezial-Ticket zum 20. Jahrestag der Maueröffnung am 9. November 2009. Im Rahmen dieser drei Vertriebsaktionen wurden mehr als zwei Millionen Fahrten verkauft. Durch Vermarktungsk Kooperationen mit attraktiven Partnern – beispielsweise Braun, Leibniz und Ferrero – wurden zahlreiche zusätzliche Werbekontakte erzielt.
- Unser Stammkundenbestand der BahnCard-Inhaber konnte im Berichtsjahr trotz der Wirtschaftskrise leicht erhöht werden. Dazu beigetragen hat das Angebot der Probe-BahnCard 25, die seit Juni 2009 angeboten wird. Aufgrund der sehr positiven Resonanz der Kunden wurde die Aktion der Probe-BahnCard bis Februar 2010 verlängert.
- Weiterhin großen Zuspruch finden auch unsere Kundenbindungsprogramme bahn.comfort und bahn.bonus, bei denen unsere BahnCard-Kunden Bonuspunkte sammeln und gegen attraktive Prämien eintauschen können. Um die Kundenbindungsprogramme noch attraktiver zu gestalten, haben wir im Berichtsjahr eine neue Eventplattform im Premiumprogramm bahn.comfort eingeführt. Damit haben bahn.comfort-Kunden die Möglichkeit, ihre bahn.bonus-Punkte gegen Eintrittskarten für attraktive Events einzutauschen.
- Durch deutliche Ausweitung des Services in der 1. Klasse und ein breites Programm zur Steigerung der Servicequalität an Bord verbessern wir den Kern unserer Leistungen – die Zugfahrt. Im Berichtsjahr wurde der schon vorher übliche gastronomische Service am Platz in der 1. Klasse durch kostenlose, persönlich überreichte Zeitungen und weitere Angebote ergänzt. Um diesen Servicestandard anbieten zu können, haben wir über 200 eigens dafür rekrutierte Service-Stewards eingestellt und geschult.
- Im Berichtsjahr waren unsere Kunden und wir mit einem hohen Baustellenaufkommen auf dem Schienennetz konfrontiert. Insbesondere die dreimonatige Vollsperrung zwischen Berlin und Hamburg aufgrund eines Austauschs der Bahnschwellen führte zu erheblichen Fahrzeitverlängerungen. Um die Auswirkungen für unsere Kunden so gering wie möglich zu gestalten, haben wir unsere Kunden umfassend vorab informiert. Darüber hinaus haben unsere Kunden während der Bauphase vielfältige Inklusivleistungen wie beispielsweise kostenlose Tageszeitungen und kleine Stärkungen in Form eines Snacks und eines Getränks erhalten. Im Ergebnis führte dieses Servicekonzept – trotz der deutlichen Reisezeitverlängerung – zu einer sehr positiven Resonanz bei unseren Kunden und in der Öffentlichkeit.

WEITERE VERBESSERUNGEN DES FAHRPLANANGEBOTS

Das Fahrplanangebot konnte im Berichtsjahr durch neue nationale und internationale Direktverbindungen sowie Reisezeitverkürzungen verbessert werden.

Die Reisedauer der IC-Verbindung zwischen Karlsruhe und Hamburg/Stralsund ist seit Dezember 2009 um 30 Minuten verkürzt worden, indem die Züge über die Neubaustrecke Hannover – Göttingen geführt werden. Um das Angebot auch für die alte Strecke aufrechtzuerhalten, werden drei Pendlerlagen auf der ursprünglichen Relation durch das Leinetal beibehalten. Durch eine Anpassung der IC-Abfahrtszeiten südlich von Göttingen besteht nun nahezu ein IC-Studentakt zwischen Frankfurt am Main und Heidelberg. Ferner wurde auf der Relation Frankfurt am Main – Karlsruhe ein zusätzlicher Halt in Wiesloch-Walldorf eingeführt. Damit einhergehend sind die Anschlüsse im Knoten Karlsruhe unter anderem zum Oberrhein deutlich verbessert worden.

Zusätzliche Direktverbindungen zwischen dem Ruhrgebiet und Amsterdam, wie beispielsweise eine Frühverbindung nach Amsterdam mit Ankunft vor 10 Uhr, verbessern das Angebot zwischen den beiden wachsenden Metropolregionen.

Durch zusätzliche, umsteigefreie Verbindungen am Wochenende werden insbesondere Urlaubs- und Wintersportorte, wie beispielsweise Garmisch-Partenkirchen, häufiger direkt angebunden. Darüber hinaus wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 neue Fernverkehrsverbindungen durch das zusätzliche Angebot einzelner Züge in frühen Morgen- und späten Abendstunden eingeführt. Dazu zählen unter anderem die Relationen Frankfurt am Main – Siegen und Frankfurt am Main – Tübingen.

Die Reisezeit auf der internationalen Direktverbindung zwischen Frankfurt und Brüssel konnte um 30 Minuten auf rund drei Stunden reduziert werden, wodurch die Nachfrage auf dieser Relation um mehr als 20 % gestiegen ist.

Eine neue internationale Direktverbindung bietet der Fernverkehr seit August 2009 erstmalig mit einem Expressbus an. Sechs Nonstop-Verbindungen verkehren täglich zwischen Nürnberg und Prag und verbinden den Süden Deutschlands mit der tschechischen Hauptstadt. Mit einer Fahrzeit von unter vier Stunden ist dieses Expressbus-Angebot über eine Stunde schneller als die entsprechende Bahnverbindung und stellt eine attraktive Alternative dar, die von Reisenden sehr gut angenommen wird.

Durch die Neuaufstellung der Brennerverkehre über eine Kooperation mit den ÖBB ist das internationale Angebot zwischen München und Norditalien seit Dezember 2009 deutlich verbessert worden. Fünf Zugpaare verkehren täglich zwischen München und Verona und verbinden die bayrische Landeshauptstadt mit Norditalien in 5,5 Stunden.

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

Die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise hat sich auch spürbar auf den DB-Konzern ausgewirkt. Der DB-Konzern hat daher mit der Einführung des DB-konzernweiten Programms reACT auf die Folgen der aktuellen Krise reagiert. Mit den 13 Projekten des Programms reACT sollen die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise auf den DB-Konzern abgemildert und zugleich die eigene Wettbewerbsfähigkeit durch gezielte Maßnahmen langfristig gestärkt werden. Kurzfristig stehen dabei Maßnahmen für mehr Produktivität und Kostensenkungen im Vordergrund. Wir sehen hierin Chancen für Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen.

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Aktivitäten liegt im Bereich der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität für unsere Kunden. Wir sehen hierin Chancen für Verbesserungen des Kundenzuspruchs.

Marktbezogene Chancen sehen wir trotz einer anhaltend hohen Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten darin, uns als führender Anbieter auch in schwierigen Zeiten im Wettbewerb behaupten und Marktkonsolidierungen aktiv gestalten zu können.

Unsere strategische Ausrichtung mit unseren führenden Marktpositionen und die eingeleiteten Maßnahmen zur Abmilderung der Folgen der aktuellen Wirtschafts- und Finanzkrise eröffnen uns zudem Chancen, mittelfristig von einer konjunkturellen Belebung zu profitieren.

Bezüglich der allgemeinen Umfeldbedingungen ist eine bessere Entwicklung des relevanten gesamtwirtschaftlichen Umfelds als bisher erwartet denkbar, aber im Geschäftsjahr 2010 nur in geringem Umfang zu erwarten.

WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG

Zu den Risiken für die DB Fernverkehr AG zählen:

- *Gesamtwirtschaftliche Risiken und Umfeldrisiken:* Die Nachfrage nach unseren Mobilitäts- und Transportleistungen ist auch abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Megatrends in den für uns relevanten Märkten. Gesamtwirtschaftliche Schocks wie zum Beispiel die derzeitige Wirtschafts- und Finanzkrise können sich insofern negativ auf unser Geschäft auswirken.

Für den Personenverkehr ist dabei insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren, wie des verfügbaren Einkommens oder der Zahl der Erwerbstätigen, von Bedeutung.
- *Marktrisiken:* Im Fernverkehr stehen wir in einem harten intermodalen Wettbewerb insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber, aber auch mit dem Flugzeug. Durch die zum 1. Januar 2010 in Kraft tretende Liberalisierung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehrs werden wir zukünftig auch einem intramodalen Wettbewerb gegenüberstehen. Um unsere Position im Wettbewerb zu stärken, verbessern wir fortlaufend unsere Serviceleistungen. Auf der Angebotsseite optimieren wir unsere Fahrplangestaltung im Rahmen der regelmäßigen Fahrplanwechsel. Auf vielen Strecken können wir nach der Fertigstellung von Infrastrukturmaßnahmen attraktivere Verbindungen anbieten. Die Preiswahrnehmung durch unsere Kunden versuchen wir durch Angebotsmaßnahmen spürbar zu verbessern. Zudem versuchen wir mit regelmäßigen Aktionen gezielt Neukunden anzusprechen. 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.
- *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 jeweiligen Risiken gesteuert und begrenzt.

- *Beschaffungsrisiken:* Durch die DB-konzernweite Bündelung des Einkaufs versucht der DB-Konzern übergreifend Beschaffungsrisiken so gut wie möglich zu mildern. Insbesondere Erhöhungen der Energiepreise haben Auswirkungen auf unsere Aktivitäten. Je nach Marktkonstellation ist es dabei nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen weiterzugeben. Der DB-Konzern begegnet diesem Risiko übergreifend durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente.
- *Regulatorische Risiken:* Im Schienenverkehr erbringen wir Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Der Zugang zum deutschen Schienennetz ist seit dem Jahr 1994 diskriminierungsfrei möglich. Für uns als Eisenbahnverkehrsunternehmen besteht in diesem Bereich das Risiko der technischen Beanstandung von Fahrzeugen. Hier besteht das Risiko, dass einzelne Baureihen gar nicht oder nur unter Auflagen – zum Beispiel geringere Geschwindigkeiten oder kürzere Wartungsintervalle – eingesetzt werden dürfen. Daraus resultieren dann sowohl Störungen im Betriebsablauf als auch höhere Kosten. Um diesen Risiken zu begegnen, hat der DB-Konzern die entsprechenden Aktivitäten gebündelt und führt einen aktiven Dialog mit den zuständigen Behörden.
- *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.

NACHTRAGSBERICHT

EINSCHRÄNKUNGEN IM BETRIEB INFOLGE BEGRENZTER FAHRZEUGVERFÜGBARKEIT

Der Winter 2009/2010 ist geprägt durch eine bundesweit lang andauernde Kälteperiode mit hohem Schneeaufkommen. Dies belastet den Fahrbetrieb durch höheres Schadensaufkommen, längere Instandhaltungszeiten sowie Verzögerungen im Betrieb. Für solche Abweichungen im Betriebsgeschehen werden Fahrzeugreserven vorgehalten. Diese Reserven sind grundsätzlich so dimensioniert, dass sie im langfristigen Betrachtungszeitraum einen für den Kunden verlässlichen Betrieb garantieren. Aufgrund der dauerhaften Belastung und Einschränkung der Instandhaltungswerke durch die zusätzlichen Ultraschallprüfungen an den Radsatzwellen kam es durch die extremen Witterungsbedingungen dennoch zu substanziellen Angebotseinschränkungen.

VORENTSCHEIDUNG BEI AUSSCHREIBUNG FÜR NEUE ZUGGENERATION

Ende Januar 2010 haben wir uns für Siemens als bevorzugten Bieter für die Beschaffung von neuen Zügen entschieden. Beim sogenannten ICx-Ausschreibungsverfahren geht es um einen Auftrag in Höhe von mehreren Milliarden Euro für die Nachfolgeneration der IC/EC- und ICE-1- und ICE-2-Flotte. Nach dieser Entscheidung für einen Lieferanten konzentrieren sich die weiteren Detailverhandlungen auf einen Anbieter. Bei den neuen Zügen ist für uns die Qualität der Technik ein zentrales Thema.

EINIGUNG ÜBER AUSTAUSCH SÄMTLICHER RADSÄTZE BEI ICE-T-FLOTTE ERZIELT

Nach der im Oktober 2009 erzielten Einigung mit Siemens und Bombardier auf ein gemeinsames Vorgehen zum Tausch der ICE-3-Treibradsatzwellen hat sich der DB-Konzern Mitte Februar 2010 mit Alstom und seinen Konsortialpartnern auf eine gemeinsame Lösung zum Tausch der ICE-T-Radsätze geeinigt. Die Industrie ist dabei für die Konstruktion, Fertigung und Lieferung der komplett neuen Radsätze verantwortlich. Nach erfolgter Zulassung durch das EBA wird ein Zeitplan zum Austausch erarbeitet. Die Einigung steht noch unter Gremienvorbehalt des DB-Konzerns und des Konsortiums. Die neuen Radsätze sollen für deutliche Verbesserungen im operativen Betrieb sorgen. Insbesondere sollen sie den Einsatz der Neigetechnik und auch erheblich längere Wartungsintervalle ermöglichen. Das Austauschprogramm wird voraussichtlich Ende 2011 starten.

AUSBLICK

Die aus der Finanz- und Wirtschaftskrise resultierenden Unsicherheiten sind noch nicht beseitigt. Prognosen stehen immer noch unter dem starken Vorbehalt der Einschränkungen in Form von hohen Unsicherheiten und reduzierter Vorausschaubarkeit. Die Ausführungen im Folgenden stehen unter besonderen Vorbehalten, insbesondere was die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung betrifft.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die nachfolgenden Einschätzungen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2010 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Die Erfahrungen aus früheren wirtschaftlichen Schwächephasen zeigen, dass Rezessionen, die mit Banken- und Immobilienkrisen einhergingen, zumeist nur langsam überwunden wurden. Insgesamt dürfte die konjunkturelle Dynamik daher eher mäßig ausfallen. Unwägbarkeiten bestehen bezüglich der Stabilität und Intensität des erwarteten wirtschaftlichen Aufschwungs, sodass auch ein deutlich langsames Wachstum beziehungsweise ein Rückfall in die Rezession möglich sein könnte.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2010 vorliegenden Prognosen einen leichten Anstieg des BIP erwarten. Infolge der Belebung des Welthandels dürften die Impulse aus dem Ausland für die deutsche Wirtschaft stärker ausfallen und den Außenhandel beleben. Die Investitionen dürften in den nächsten Jahren durch die wachsende Nachfrage insbesondere aus dem Ausland wieder ausgeweitet werden. Im Zuge der Krise ist die Eigenkapitalbasis der Banken deutlich geschrumpft und wird sich wohl aufgrund noch zu erwartender Unternehmensinsolvenzen weiter verringern. Dies wird die Kreditvergabe der Banken an die Unternehmen beeinträchtigen. Von einer ausgesprochenen Kreditklemme wird gegenwärtig nicht ausgegangen; sie ist aber nicht auszuschließen. Das Wachstumstempo der Investitionen wird moderat ausfallen. Besonders ein schwächerer Staatskonsum und ein infolge höherer Beschäftigungsrückgänge und einer schwächeren Einkommensentwicklung nur wenig wachsender privater Konsum beeinflussen die Inlandsnachfrage negativ. Zudem kehren sich die günstigen Einflüsse der Energiepreisentwicklung auf Konsum und Unternehmensgewinne in den Industrieländern infolge steigender Rohölpreise im Jahr 2010 voraussichtlich um.

Für den Euro-Raum geht die Mehrzahl der aktuellen Prognosen von einer Fortsetzung der konjunkturellen Expansion auf niedrigem Niveau aus. Ganz wesentlich hierfür wird die Wiederbelebung des Welthandels sein.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Die für das Jahr 2010 erwarteten volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland lassen bei einer sich verschlechternden Arbeitsmarktsituation und sinkenden Realeinkommen für den Personenverkehrsmarkt keine positiven Nachfrageeffekte erkennen. Wir gehen daher von einer insgesamt rückläufigen Nachfrage im Gesamtmarkt aus. Der Schienenverkehr dürfte jedoch unter anderem wegen der zu erwartenden positiven Basiseffekte wieder etwas zulegen.

LAGE AN DEN ENERGIEMÄRKTEN WEITER VON HOHER UNSICHERHEIT GEPRÄGT

Im Berichtsjahr schlugen sich in den Rohstoffpreisen auch die Hoffnung auf einen durch die Schwellenländer getragenen Aufschwung und eine Liquiditätsschwemme nieder. Der weitere Ausblick ist aber von hoher Unsicherheit geprägt.

Die internationale Nachfrage nach Rohöl und den Raffinerieprodukten wird im Jahr 2010 zulegen, aber voraussichtlich erneut unterhalb der Nachfrage aus den Jahren 2007 und 2008 bleiben. Nachhaltiges und kontinuierliches Wachstum der Schwellenländer wird mittelfristig allerdings das Risiko von Engpässen wieder erhöhen.

Die Terminpreise an der deutschen Strombörse European Energy Exchange (EEX) konnten dem Anstieg an den Primärenergiemärkten nicht folgen. Bei einer weiteren wirtschaftlichen Erholung im Jahr 2010 dürften die Terminpreise allerdings wieder steigen. Für die nächsten fünf Jahre liegen die Terminpreise trotz des Preisrückgangs in der Finanzkrise weiterhin auf einem hohen Niveau. Dabei hat sich der Spread zwischen den einzelnen Lieferjahren weiter erhöht, und die späteren Jahre werden wesentlich teurer gehandelt. Gründe hierfür sind die CO₂-Zuteilungsverfahren, die anstehenden Investitionen beziehungsweise die Umstrukturierungen im Kraftwerksbereich sowie die Unsicherheit über die Primärenergiepreise in der nächsten Dekade. Daher ist auch weiterhin mit einer starken Preisvolatilität zu rechnen.

ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Im Geschäftsjahr 2010 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 2010 unsere Markt- und Produktivitätsziele weiter konsequent verfolgen.

Vorrangig für eine kontinuierliche Ergebnisentwicklung in einer schwierigen gesamtwirtschaftlichen Lage ist die Umsetzung weiterer innovativer und zielgerichteter Maßnahmen mit mehr Marketingeffektivität, um bestehende Kunden zu halten, neue zu gewinnen und diese dann dauerhaft zu binden. Parallel dazu stehen weiterhin kostensenkende Maßnahmen im Fokus, um im zunehmenden Wettbewerb bestehen zu können – insbesondere vor dem Hintergrund der voraussichtlich zu erwartenden Kostensteigerungen in den Bereichen Energie, Personal und Instandhaltung.

Die Auswirkungen der negativen konjunkturellen Entwicklung im Jahr 2009 werden auch 2010 zu spüren sein. Trotzdem streben wir auch unter diesen schwierigen Rahmenbedingungen eine kontinuierliche Umsatzsteigerung an.

Zusätzliche Herausforderungen bilden die anhaltenden Einschränkungen im Betrieb aufgrund reduzierter Fahrzeugverfügbarkeit insbesondere bei der ICE-T-Flotte sowie der starken Bautätigkeit im Netz. Unter anderem werden die Strecken Hamburg – Hannover, München – Salzburg, Oberhausen – Amsterdam sowie Stuttgart – 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 erweiterten Service an den Bahnhöfen und in den Zügen anbieten.

Dem Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr werden wir entschlossen entgegentreten.

Die in den letzten Jahren eingeführten Verbesserungen hinsichtlich Service, Kundenansprache und Preiswürdigkeit unserer Leistungen bilden dazu die Grundlage.

- *Umsatz:* Für das laufende Jahr streben wir eine positive Umsatzentwicklung an, die auf einer leicht verbesserten allgemeinen konjunkturellen Lage sowie auf dem Ergebnis erfolgreicher Marktbearbeitung basiert.
- *Ergebnis:* Trotz weiterhin reduzierter Fahrzeugverfügbarkeit unter anderem aufgrund zusätzlicher Ultraschallprüfungen erwarten wir für das Geschäftsjahr 2010 insgesamt ein Ergebnis auf Vorjahresniveau.

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.

JAHRESABSCHLUSS

031	.....	BILANZ
032	.....	GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
033	.....	KAPITALFLUSSRECHNUNG
034	.....	ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS
036	.....	ANHANG
050	.....	BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS
051	.....	WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

BILANZ

AKTIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Sachanlagen	(2)	2.165	2.435
Finanzanlagen	(2)	148	151
		2.313	2.586
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	64	57
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	846	842
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	(19)	0	0
		910	899
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
		1	0
		3.224	3.485

PASSIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(5)	512	512
Kapitalrücklage	(6)	1.570	1.570
		2.082	2.082
B. RÜCKSTELLUNGEN			
	(7)	733	641
C. VERBINDLICHKEITEN			
	(8)	402	754
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
	(9)	7	8
		3.224	3.485

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
Umsatzerlöse	(12)	3.353	3.429
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		4	4
Gesamtleistung		3.357	3.433
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	188	218
Materialaufwand	(14)	-2.131	-2.014
Personalaufwand	(15)	-671	-637
Abschreibungen		-316	-312
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	-344	-377
		83	311
Beteiligungsergebnis	(17)	-11	-19
Zinsergebnis	(18)	6	15
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		78	307
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(27)	-78	-307
Jahresergebnis		0	0

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
Ergebnis vor Gewinnabführung		78	307
Abschreibungen auf Sachanlagevermögen		316	312
Abschreibungen auf Finanzanlagen		2	1
Veränderung der Pensionsrückstellungen		1	2
Cashflow		397	622
Abnahme der übrigen Rückstellungen		91	-58
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		0	-4
Zunahme der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		46	-28
Abnahme der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		33	-31
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		567	501
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		1	8
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		-48	-87
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		1	1
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	-
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-	-1
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-46	-79
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-307	-121
Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		-57	-124
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-157	-177
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-521	-422
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresende	(19)	0	0

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

IN MIO. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Stand am 31. 12. 2009
	Vortrag zum 01. 01. 2009	Zugänge ¹⁾	Umbuchungen	Abgänge ¹⁾	
SACHANLAGEN					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	34	0	-	-	34
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	301	7	12	0	320
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	-	-	-	10
	345	7	12	0	364
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	31	3	2	0	36
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	4.866	9	14	-4	4.885
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	106	6	4	-1	115
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	59	5	1	-3	62
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	38	17	-33	0	22
	5.445	47	0	-8	5.484
FINANZANLAGEN					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	166	-	-	-	166
2. Beteiligungen	1	-	-	0	1
	167	-	-	0	167
Anlagevermögen insgesamt	5.612	47	0	-8	5.651

¹⁾ Einschließlich Zu- und Abgänge zu Konzernunternehmen

	Vortrag zum 01.01.2009	Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge ¹⁾	Abschreibungen		Buchwert
					Stand am 31.12.2009	Stand am 31.12.2009	Stand am 31.12.2008
	0	-	-	-	0	34	34
	-91	-11	-	0	-102	218	210
	-2	0	-	-	-2	8	8
	-93	-11	-	0	-104	260	252
	-9	-2	-	0	-11	25	22
	-2.805	-291	-	4	-3.092	1.793	2.061
	-66	-7	-	1	-72	43	40
	-37	-5	-	2	-40	22	22
	-	-	-	-	-	22	38
	-3.010	-316	-	7	-3.319	2.165	2.435
	-15	-2	-	-1	-18	148	151
	-1	-	-	-	-1	0	0
	-16	-2	-	-1	-19	148	151
	-3.026	-318	-	6	-3.338	2.313	2.586

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2009

VORBEMERKUNGEN

Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft (im Folgenden DB Fernverkehr AG) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der Fassung des vom Bundesrat verabschiedeten Gesetzes vom 3. April 2009 (BilMoG) 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.

Bei den Gesellschaften des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) wurde von der Möglichkeit der freiwilligen vorzeitigen Anwendung der erstmals ab dem 1. Januar 2010 beziehungsweise auf Abschlüsse für das nach dem 31. Dezember 2009 beginnende Geschäftsjahr verpflichtend anzuwendenden Vorschriften in der Fassung des BilMoG kein Gebrauch gemacht.

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme von geringwertiger Software, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringwertige 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 insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- beziehungsweise pauschalisierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet.

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

Kassenbestände und Bankguthaben sind zu Anschaffungskosten bewertet, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6a EStG passiviert. Im Jahresabschluss sind die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6% p. a. ermittelt.

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

Die Bewertung der Rückstellungen für Haftpflichtrenten basiert auf einem Zinssatz von 5,00% p. a. (im Vorjahr: 5,75% p. a.).

Alle anderen Rückstellungen sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung. 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 sowie Kassenbestände, Bankguthaben und -verbindlichkeiten in Fremdwährung werden mit dem Euro-Referenzkurs beziehungsweise dem Devisenkurs 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 im Sinne des § 387 BGB miteinander saldiert. Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der Deutschen Bahn AG (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 DB Fernverkehr AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

(2) Anlagevermögen

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

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

Auf die Beteiligung an der City Night Line CNL AG erfolgte eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 2 Mio. €.

(3) Vorräte

IN MIO. €	2009	2008
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	58	51
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	5	5
Waren	1	1
Insgesamt	64	57

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 24 Mio. € (im Vorjahr: 21 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 0 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) verschrottet.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

IN MIO. €	2009	davon Rest- laufzeit mehr als 1 Jahr	2008
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	24	(-)	25
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	815	(-)	810
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	(-)	1
Sonstige Vermögensgegenstände	7	(-)	6
Insgesamt	846	(-)	842

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 0 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen Forderungen aus Cashpooling gegen die Gesellschafterin DB Mobility Logistics AG (DBML AG) in Höhe von 768 Mio. € (im Vorjahr: 711 Mio. €). Die in den Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthaltenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 82 Mio. € (im Vorjahr: 137 Mio. €) sind mit Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 39 Mio. € (im Vorjahr: 41 Mio. €) verrechnet worden. Forderungen gegen die Gesellschafterin DBML AG bestehen in Höhe von insgesamt 768 Mio. € (im Vorjahr: 712 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 DBML AG gehalten.

(6) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2009 einen Betrag in Höhe von unverändert 1.570 Mio. € aus.

(7) Rückstellungen

IN MIO. €	2009	2008
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	74	73
Steuerrückstellungen	4	3
Sonstige Rückstellungen	655	565
Insgesamt	733	641

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 5 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 6 Mio. €). Die Rückstellung enthält mit 3 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) Verpflichtungen aus »Deferred Compensation«.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

IN MIO. €	2009	2008
Verpflichtungen im Personalbereich	65	61
Restrukturierungsmaßnahmen	11	12
Verpflichtungen aus noch zu erbringenden Leistungen an Kunden	300	276
Verpflichtungen aus Nutzungsüberlassungsverträgen	123	113
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	5	17
Unterlassene Instandhaltung	30	28
Technikrisiken	59	-
Übrige Risiken	62	58
Insgesamt	655	565

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

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Des Weiteren 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. €	2009	davon mit Restlaufzeit			2008
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4	4	-	-	3
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	50	50	-	-	67
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	340	340	-	-	677
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	8	8	0	-	7
davon aus Steuern	(7)	(7)	(-)	(-)	(5)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(-)	(-)	(0)
Insgesamt	402	402	0	-	754
davon zinspflichtig	(-)	(-)	(-)	(-)	(157)

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen mit 84 Mio. € die Gesellschafterin DB ML AG (im Vorjahr: 472 Mio. €) und resultieren mit 78 Mio. € aus der Gewinnabführung. Gegenüber der DB AG als Organträgerin bestehen Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft von 108 Mio. €. Darüber hinaus bestehen Verbindlichkeiten von 179 Mio. € aus Liefer- und Leistungsbeziehungen mit anderen verbundenen Unternehmen, die mit 39 Mio. € Forderungen aus Liefer- und Leistungsbeziehungen zu verbundenen Unternehmen verrechnet wurden.

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

(9) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

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

(10) Haftungsverhältnisse

IN MIO. €	2009	2008
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	43	48

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten der DB AG gegenüber der Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), 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. €	2009	2008
Bestellobligo für Investitionen	508	511
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	493	413
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(360)	(358)
Insgesamt	1.001	924

Im Berichtsjahr wurden beim Bestellobligo 3 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 2009 Leasingraten in Höhe von 26 Mio. € (im Vorjahr: 31 Mio. €) gezahlt.

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

IN MIO. €	2009	2008
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	173	172
fällig 1 bis 5 Jahre	212	144
fällig über 5 Jahre	108	97
Insgesamt	493	413

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(12) Umsatzerlöse

IN MIO. €	2009	2008
Erlöse aus Personenverkehr	3.216	3.288
Sonstige Umsatzerlöse	137	141
Insgesamt	3.353	3.429

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 9 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) enthalten.

(13) Sonstige betriebliche Erträge

IN MIO. €	2009	2008
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	73	77
Mieten und Pachten	39	40
Entschädigungen und Versicherungsleistungen	12	8
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	0	5
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	5	28
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	3	0
Übrige sonstige betriebliche Erträge	56	60
Insgesamt	188	218
davon periodenfremd	(19)	(41)

(14) Materialaufwand

IN MIO. €	2009	2008
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	366	339
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.345	1.332
Aufwendungen für Instandhaltungen	420	343
Insgesamt	2.131	2.014

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

Bisher in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthaltene Aufwendungen aus der Anmietung von örtlichen Infrastrukturen in Höhe von 20 Mio. € (im Vorjahr: 19 Mio. €) werden ab 2009 in den Aufwendungen für bezogene Leistungen ausgewiesen.

(15) Personalaufwand

IN MIO. €	2009	2008
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	466	436
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	81	82
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	10	8
Gesamt	557	526
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG¹⁾		
für Arbeitnehmer	94	91
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	20	20
Gesamt	114	111
davon für Altersversorgung	(7)	(8)
Insgesamt	671	637

¹⁾ Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener

(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen

IN MIO. €	2009	2008
Mieten und Pachten	99	129
Konzern- und Managementumlagen	62	53
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten inklusive Programmierung und Systemanalyse	29	31
Sonstiger Personalaufwand	26	26
Reise- und Repräsentationskosten	15	16
Entschädigungs- und Kulanzleistungen	9	11
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	0	0
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	0	2
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	104	109
Insgesamt	344	377
davon periodenfremd	(3)	(0)

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten sonstige Steuern in Höhe von 90 T € (im Vorjahr: 54 T €).

(17) Beteiligungsergebnis

IN MIO. €	2009	2008
Erträge aus Beteiligungen	1	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(0)
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-2	-1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	2	3
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-12	-21
Insgesamt	-11	-19

(18) Zinsergebnis

IN MIO. €	2009	2008
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	12	28
davon aus verbundenen Unternehmen	(12)	(28)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-6	-13
davon an verbundene Unternehmen	(-6)	(-13)
Insgesamt	6	15

ERLÄUTERUNG 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.

(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 DBML AG aus dem Cashpooling in Höhe von 768 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 4 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 der Befreiungsregelungen des § 291 HGB wurde für das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr kein Teilkonzernabschluss erstellt. Der Konzernabschluss der DB AG wird beim elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter www.ebundesanzeiger.de erhältlich.

(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.

Grundlage für die in der Aufstellung des Anteilsbesitzes enthaltenen Angaben zu Eigenkapital und Jahresergebnis sind zum 31. Dezember 2009 erstmals die nach den einheitlichen IFRS-Bilanzierungsgrundsätzen des DB-Konzerns aufgestellten Jahresabschlüsse der Beteiligungsunternehmen.

(23) Beschäftigte

IN VZP	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
	2009	2008	2009	2008
Arbeitnehmer	11.574	10.973	11.413	11.136
Zugewiesene Beamte	2.398	2.489	2.449	2.575
Zwischensumme	13.972	13.462	13.862	13.711
Auszubildende	1.042	1.101	913	898
Insgesamt	15.014	14.563	14.775	14.609

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

(24) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2009 an:



Dr. Nikolaus Breuel

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

- a) DB Station&Service AG
DB Vertrieb GmbH
- b) City Night Line CNL AG, Zürich/Schweiz
(Verwaltungsrat, Vorsitz)¹⁾
DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
DB AutoZug GmbH (Vorsitz)¹⁾



Axel Bertram

Ressort Finanzen und Controlling,
Seeheim-Jugendheim
– bis 30. April 2009 –



Robert Etmans

Ressort Personal und Bordservice,
Eppstein/Taunus

- b) DB Reise&Touristik Suisse SA, Bern/Schweiz
(Verwaltungsrat, Vorsitz)¹⁾
DB Zeitarbeit GmbH (Beirat)
DB AutoZug GmbH¹⁾
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)



Jörg Manegold

Ressort Produktion,
Hirschberg

- a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH



Ralf Schweisel

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

– seit 1. Mai 2009 –

- a) DB Regio AG
DB Vertrieb GmbH
DB Zwölfte Vermögensverwaltungs AG
- b) City Night Line CNL AG, Zürich/Schweiz
(Verwaltungsrat)¹⁾
DB AutoZug GmbH¹⁾

Als Aufsichtsrat waren bestellt:



Ulrich Homburg

Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 24. Juli 2009)
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Glashütten

– seit 1. Juli 2009 –

- a) DB Regio AG (Vorsitz)¹⁾
DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG



Dr. Karl-Friedrich Rausch

Vorsitzender des Aufsichtsrats (bis 30. Juni 2009)
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Weiterstadt

- a) DB Regio AG¹⁾
DB Schenker Rail Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾
Schenker AG (Vorsitz)¹⁾
DB Zwölfte Vermögensverwaltungs AG (Vorsitz)¹⁾
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
- b) DB Schenker Rail GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

**Reiner Bieck***

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender
(seit 24. Juli 2009)
Vorstandsmitglied TRANSNET Gesellschaft,
Panketal

– seit 17. Juni 2009 –

- a) DB Regio AG
DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Beirat)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Beirat)

**Kay Uwe Arnecke**

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

– bis 30. Juni 2009 –

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

**Joachim Fried**

Leiter Wirtschaft, Politik und Regulierung der
Deutschen Bahn AG,
Berlin

– seit 1. Juli 2009 –

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG

**Sven Grünwoldt***

Stellv. Bundesvorsitzender Gewerkschaft
Deutscher Lokomotivführer,
Neu-Anspach

– seit 2. Juni 2009 –

**Michael Harting**

Ministerialdirigent Landverkehr im Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Bornheim

– seit 1. Juli 2009 –

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG
- b) DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH

**Thomas Hupfeld***

Angestellter der DB Fernverkehr AG,
Vellmar

– seit 2. Juni 2009 –

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

**Ralf Klein-Bölting**

Generalbevollmächtigter Konzernmarketing und
Kommunikation der Deutschen Bahn AG,
Berlin

– vom 1. Juli 2009 bis 31. Juli 2009 –

- a) DB Regio AG
DB Schenker Rail Deutschland AG
Schenker AG
- b) Ameropa Reisen GmbH

**Ulrich Klenke**

Leiter Konzernmarketing der DB Mobility Logistics AG,
Berlin

– seit 11. September 2009 –

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

**Dr. Dieter Knoll**

Referatsleiter VIII B1 im Bundesministerium
der Finanzen,
Bonn

– seit 1. Juli 2009 –

- a) Flughafen München GmbH


Herbert Lutz*

Projektleiter Migration ETCS bei der DB Fernverkehr AG,
Hadamar
– seit 17. Juni 2009 –


Hubert Mezger*

Mitglied des Betriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Lauchheim
– seit 17. Juni 2009 –


Annegret Pawlitz*

Vorsitzende des Betriebsrats Regionalbereich Nord
der DB Fernverkehr AG,
Buxtehude
– seit 17. Juni 2009 –


Wolfgang Reuter

Leiter Finanzen und Treasury und Leiter Beteiligungen
der DB Mobility Logistics AG,
Berlin
– seit 1. Juli 2009 –
a) DB Energie GmbH
DB International GmbH
DB JobService GmbH
DEVK Pensionsfonds-AG
b) EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die
Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz
(Verwaltungsrat)


Olaf Schulz-Arimond*

Mitglied des Betriebsrats Regionalbereich West
der DB Fernverkehr AG,
Düsseldorf
– seit 2. Juni 2009 –
b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Beirat)


Ralf Schweisel

Leiter Finanzen/Controlling Personenverkehr
der DB Mobility Logistics AG,
Mitglied des Vorstands der DB Fernverkehr AG,
Potsdam
– bis 30. April 2009 –
a) DB Regio AG
DB Vertrieb GmbH
DB Zwölfte Vermögensverwaltungs AG


Dr. Bettina Volkens

Mitglied des Vorstands der DB Regio AG,
Königstein
– seit 1. Juli 2009 –
a) DB Regio NRW GmbH¹⁾
DB Vertrieb GmbH
b) DB Regio Sverige AB, Stockholm/Schweden
(Verwaltungsrat)¹⁾
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Beirat)
DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)


Horst Zimmermann*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats DB Fernverkehr AG,
Nürnberg
– seit 17. Juni 2009 –
a) DB Vertrieb GmbH
b) DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
(Beirat)



* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ Konzerninternes Mandat

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2009 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2009. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2009 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

Die Arbeitnehmervertreter wurden Mitte des Jahres 2009 gerichtlich bestellt.

IN T €	2009	2008
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	21	20
Pensionsverpflichtungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	803	637
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	28	71

Die Bezüge der Vorstandsmitglieder 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 erhielt seine Bezüge von der DB Fernverkehr AG. Für die Angabe dieser Bezüge wird von der Schutzklausel des § 286 Abs. 4 HGB Gebrauch gemacht.

(25) Honorare des Abschlussprüfers

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

(26) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

(27) 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 2010

DB Fernverkehr AG

Der Vorstand

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, den 25. Februar 2010

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Witteler
Wirtschaftsprüfer

ppa. Roswitha Hees-Brückmann
Wirtschaftsprüferin

WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Name und Sitz	Anteil am Kapital, durch- gerechnet in %	Umsatz 2009 in Mio. €	Mitarbeiter
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	100,0	99	115
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	100,0	20	186
City Night Line CNL AG, Zürich/Schweiz	100,0	50	104
DBAutoZug GmbH, Dortmund	100,0	183	377
DB Reise&Touristik Suisse SA, Bern/Schweiz	100,0	12	145



Bericht des Aufsichtsrats



ULRICH HOMBURG

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Fernverkehr AG

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammen.

Bei der DB Fernverkehr AG bestand bis zur Neukonstituierung des Aufsichtsrats am 24. Juli 2009 ein mit drei Mitgliedern besetzter Aufsichtsrat, da der alte, paritätisch besetzte Aufsichtsrat durch Verschmelzung am 1. August 2008 erloschen war. Dieser Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einer Sitzung am 31. März 2009 zusammen.

Das Landgericht Frankfurt am Main hatte im Rahmen eines 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. Entsprechend der rechtskräftigen Entscheidung des Landgerichts Frankfurt am Main wurde in der Sitzung des Aufsichtsrats am 24. Juli 2009 ein neuer Aufsichtsrat gebildet. Dieser Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu drei Sitzungen zusammen.

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

Darüber hinaus standen das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu zwei Sitzungen am 29. September 2009 und 25. November 2009 zusammen. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Im Übrigen traf das Präsidium die ihm zugewiesenen Entscheidungen über personelle Angelegenheiten des Vorstands.

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

ARBEITSSCHWERPUNKTE

In seiner Sitzung am 31. März 2009 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2008 zur Kenntnis genommen.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 24. Juli 2009 wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter, die Mitglieder des Präsidiums und des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 MitbestG gewählt.

In seinen Sitzungen am 29. September 2009 und am 25. November 2009 beschäftigte sich der Aufsichtsrat intensiv mit dem Antrag von Herrn Sven Grünwoldt zur Änderung der Anlage 2 der Geschäftsordnung des Vorstands der DB Fernverkehr AG. Vor dem Hintergrund der Befassung der Aufsichtsräte der Deutschen Bahn AG sowie der DB Mobility Logistics AG in den Sitzungen am 9. Dezember 2009 mit dem weiteren Vorgehen zur Anwendung der Grundsätze des Public Corporate Governance Kodex im DB-Konzern wurde der Antrag jeweils vertagt.

In seiner Sitzung am 25. November 2009 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2010 befasst und den aktuellen Stand der Budgetplanung 2010, der Mittelfristplanung 2011 bis 2014 sowie der langfristigen strategischen Ziele der DB Fernverkehr AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2009 intensiv mit der Betriebssituation aufgrund der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit, der Investitionsstrategie für die Fernverkehrsflotte als wesentlichen Baustein für den wirtschaftlichen Erfolg im europäischen Markt sowie dem sich abzeichnenden Wettbewerb im Fernverkehrsmarkt. Ferner befasste sich der Aufsichtsrat mit der Situation der Autozug- und Nachtzugverkehre.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2009 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 20. April 2010 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 2009 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 2009 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Ralf Schweisel legte sein Aufsichtsratsmandat zum 30. April 2009 nieder. Die Amtszeit der Herren Dr. Karl-Friedrich Rausch und Kay Uwe Arnecke als Mitglieder des ersten Aufsichtsrats endete zum 30. Juni 2009.

Frau Dr. Bettina Volkens sowie die Herren Michael Harting, Ulrich Homburg, Joachim Fried, Ralf Klein-Bölting, Dr. Dieter Knoll, Dr. Karl-Friedrich Rausch und Wolfgang Reuter wurden mit Wirkung zum 1. Juli 2009 als neue Mitglieder des Aufsichtsrats der DB Fernverkehr AG bestellt.

Die Herren Sven Grünwoldt, Thomas Hupfeld und Olaf Schulz-Arimond wurden mit Wirkung zum 2. Juni 2009 als neue Mitglieder des Aufsichtsrats der DB Fernverkehr AG gerichtlich bestellt. Mit Wirkung zum 17. Juni 2009 wurden Frau Annegret Pawlitz sowie die Herren Reiner Bieck, Herbert Lutz, Hubert Mezger und Horst Zimmermann als Mitglieder des Aufsichtsrats der DB Fernverkehr AG bestellt.

In seiner konstituierenden Sitzung am 24. Juli 2009 wählte der Aufsichtsrat Herrn Ulrich Homburg zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Herrn Reiner Bieck zu seinem Stellvertreter. Der Aufsichtsrat wählte die Herren Homburg, Bieck, Harting und Zimmermann in das Präsidium des Aufsichtsrats. In gleicher Zusammensetzung wurde der Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG gebildet.

Herr Ralf Klein-Bölting schied zum 31. Juli 2009 aus dem Aufsichtsrat aus. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung zum 11. September 2009 Herr Ulrich Klenke als Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.

Herr Axel Bertram schied zum 30. April 2009 aus dem Vorstand der DB Fernverkehr AG aus.

Herr Ralf Schweisel wurde mit Wirkung zum 1. Mai 2009 zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Finanzen/Controlling der DB Fernverkehr AG bestellt.

Herr Dr. Nikolaus Breuel wurde mit Wirkung zum 1. Juni 2009 erneut zum Mitglied des Vorstands und Vorstandsvorsitzenden der DB Fernverkehr AG bestellt.

Der Aufsichtsrat spricht den ausgeschiedenen Mitgliedern von Vorstand und Aufsichtsrat seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

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 2009 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main im April 2010

Für den Aufsichtsrat



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Fernverkehr AG



Bildübersicht



TITEL

Mit der BahnCard 50 erhalten Sie 50% Rabatt auf den Normalpreis. Diese Karte ist geeignet für spontane Vielfahrer.



SEITE 9

Mit der BahnCard 100 können Sie, per Einmalzahlung oder monatlichem Abonnement, beliebig viele Fahrten in unseren Zügen unternehmen.



SEITE 52

Mit der BahnCard 25 für Jugendliche sparen junge Reisende zwischen sechs und einschließlich 18 Jahren immer 25% des Normalpreises und der Sparpreise.



SEITE 56

Die BahnCard 25 eignet sich ideal für Familien und Gelegenheitsfahrer, denn Sie sparen 25% des Normalpreises einer Fahrkarte.

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
WWW.DEUTSCHEBAHN.COM/PRESSE

REDAKTION DB MOBILITY LOGISTICS AG, INVESTOR RELATIONS
TELEFON: 030.297-64031, TELEFAX: 030.297-64036
E-MAIL: IR@DEUTSCHEBAHN.COM
INTERNET: WWW.DEUTSCHEBAHN.COM/IR

BERATUNG UND PRODUKTIONSKOORDINATION

MENTOR WERBEBERATUNG, KELKHEIM

GESTALTUNG STUDIO DELHI, MAINZ

DTP APU ART&PUBLISHING FRANKFURT, FRANKFURT AM MAIN

LITHOGRAFIE KOCH LICHTSATZ UND SCAN, WIESBADEN

DRUCK COLORDRUCK LEIMEN, LEIMEN

LEKTORAT ADVERTTEXT, DÜSSELDORF

FOTOGRAFIE UND BERATUNG MAX LAUTENSCHLÄGER, BERLIN

BILDNACHWEIS BERND ROSELIEB (S. 53)



DB Fernverkehr AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.dbbahn.com