



DB Fernverkehr AG
Geschäftsbericht 2010

Entwicklung im Geschäftsjahr 2010

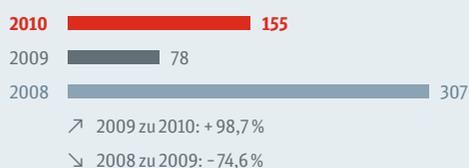
VERKEHRSLEISTUNG [in Mrd. Pkm¹⁾]



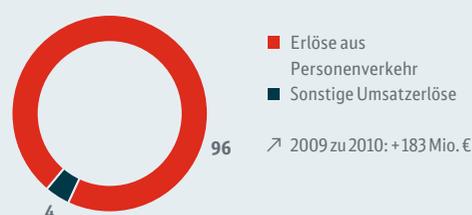
UMSATZERLÖSE [in Mio. €]



ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT [in Mio. €]



UMSATZSTRUKTUR [in %]



Finanzkennzahlen [in Mio. €]

	2010	2009	Veränderung in %
Umsatz	3.536	3.353	+5,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	155	78	+98,7
Bilanzsumme ³⁾	3.255	3.263	-0,2
Anlagevermögen	2.050	2.313	-11,4
Eigenkapital	2.086	2.082	+0,2
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	0	0	-
Brutto-Investitionen	51	48	+6,3
Netto-Investitionen ⁴⁾	50	47	+6,4
Mitarbeiter per 31.12.	14.264	13.972	+2,1

Leistungskennzahlen

	2010	2009	Veränderung in %
Reisende in Mio.	121,0	117,8	+2,7
Verkehrsleistung in Mio. Pkm ¹⁾	34.478	33.113	+4,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁵⁾	138,2	139,0	-0,6

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⁾ Vorjahreszahl angepasst

⁴⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

⁵⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge



↳ An bundesweit rund 6.000 Fahrkartenautomaten können Reisende eine Fahrkarte kaufen. Das ist einer von sieben Vertriebskanälen.

INHALT

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN	2
QUALITÄTSBERICHT	5
LAGEBERICHT	11
JAHRESABSCHLUSS	27
BERICHT DES AUFSICHTSRATS	49

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Geschäftsjahr 2010 stellte die DB Fernverkehr AG vor besondere Herausforderungen mit einer Fülle von Themen und Ereignissen.

Ein Höhepunkt des Jahres war sicherlich die Präsentation eines ICE 3 im Londoner Bahnhof St. Pancras International im Oktober in Anwesenheit von zahlreichen Vertretern aus Politik und Medien. Vorausgegangen war eine erfolgreiche Evakuierungsübung mit dem ICE im Kanaltunnel. Dies war ein erster Schritt zur Umsetzung der Pläne, ab dem Jahr 2013 von Deutschland direkt nach London zu fahren.

Doch bevor die DB mit dem ICE nach London fahren wird, gilt es, die Qualität und das Angebot in Deutschland zu verbessern.

Gleich zu Beginn des Jahres 2010 hatten Eisregen und andauernde Kälte mit hohem Schneeaufkommen die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der täglich rund 1.300 Fernverkehrsfahrten stark beeinträchtigt. Dies war überwiegend auf drei Faktoren zurückzuführen: ein höheres Schadensaufkommen durch Schotterflug, deutlich längere Instandhaltungszeiten wegen Enteisungen sowie Verzögerungen bei den Werkszuführungen durch witterungsbedingte Verspätungen.

Ausgefallene Klimaanlagen führten dann im Sommer zu Beeinträchtigungen für unsere Kunden. Die besonders betroffene ICE-2-Baureihe wurde daraufhin einer sofortigen Überprüfung unterzogen, deren Ergebnisse in die seit Ende 2010 begonnene Generalüberholung der ICE-2-Flotte einbezogen werden.

Welche Leistungsfähigkeit in unserem Unternehmen steckt, konnte die DB Fernverkehr AG im April 2010 eindrucksvoll zeigen: Während der Aschewolke über Europa und den damit verbundenen Flugverboten hat das Unternehmen auf die erhöhte Anzahl an Reisenden schnell reagiert. Bis zu 30 Prozent mehr Fahrgäste konnten in diesen Tagen in unseren Zügen sicher und verlässlich an ihr Ziel gebracht werden.

Um ihre Leistungsfähigkeit und ihr Potenzial nachhaltig zu steigern, startete die DB Fernverkehr AG eine Kunden- und Qualitätsinitiative mit zusätzlichen Aufwendungen und Investitionen in einem Volumen von mehr als einer halben Milliarde Euro. So wird der Fernverkehr in den nächsten Jahren beispielsweise über 100 Millionen Euro in die Modernisierung der ICE-2-Züge sowie über 300 Millionen Euro in die Sanierung von 800 IC-Wagen investieren. Ein weiteres Schwerpunktthema der Kunden- und Qualitätsinitiative ist die Verbesserung der Kundeninformation, vor allem in Störfällen.

Zum Fahrplanwechsel haben wir die Fahrpreise im Fernverkehr stabil gehalten.

Dies ist ein klares Zeichen an die Kunden: Wir nehmen unsere Verantwortung für die Zufriedenheit unserer Fahrgäste sehr ernst! Damit wollen wir bisherige Kunden binden und neue Fahrgäste hinzugewinnen.

Zum Jahresende 2010 wurden 135 Doppelstockwagen sowie 27 Lokomotiven bei Bombardier Transportation im Wert von rund 360 Millionen Euro bestellt. Diese für den Fernverkehr neue Zuggeneration wird in ihrem Komfort den heutigen ICE-Zügen entsprechen und als Intercity-Züge ab 2014 zum Einsatz kommen.

Im September 2010 wurde der neue ICE 3 der Baureihe 407 auf der Fachmesse Innotrans erstmals einem großen Publikum vorgestellt. Ab 2012 sollen die zusätzlich beschafften neuen Züge in Betrieb gehen und somit unseren Fahrzeugbestand gerade im Hochgeschwindigkeitsbereich erhöhen. Die neuen, mehrsystemfähigen und damit international einsetzbaren Züge werden zunächst vor allem die Fahrzeugflotte im Inland verstärken. Ab 2013 soll dann ein Teil dieser Flotte durch den Ärmelkanaltunnel bis nach London fahren.



BERTHOLD HUBER

Vorsitzender des Vorstands

der DB Fernverkehr AG

Während auf dem deutschen Personenverkehrsmarkt im Jahr 2010 ein leichter Nachfrageanstieg zu verzeichnen war, konnte sich der Schienenpersonenverkehr überdurchschnittlich entwickeln und seinen Marktanteil an der Verkehrsleistung um 0,3 Prozentpunkte ausbauen.

Dabei profitierte der Fernverkehr unter anderem von den erwähnten Sondereffekten der Aschewolke und den extremen Witterungsbedingungen, da in diesen Zeiten viele Kunden vom Auto oder Flugzeug auf die Bahn umstiegen.

Unser klares Ziel ist es, auch zukünftig noch mehr Menschen von den Vorteilen des Bahnfahrens zu überzeugen. Daher werden wir nicht nur die begonnene Kunden- und Qualitätsinitiative im Jahr 2011 konsequent fortsetzen, sondern auch zahlreiche neue Projekte zur Steigerung von Produktqualität und Kundenzufriedenheit in Angriff nehmen.

Ihr



Berthold Huber
Vorsitzender des Vorstands
der DB Fernverkehr AG



→ Eine immer beliebter werdende Möglichkeit eine Fahrkarte zu erwerben, ist das Handy-Ticket - die Fahrkarte kommt direkt per MMS auf das Handy.

QUALITÄTSBERICHT

KUNDENORIENTIERUNG 6

ZUVERLÄSSIGKEIT DER VERKEHRE 8

**HILFELEISTUNG FÜR PERSONEN MIT BEHINDERUNGEN UND
EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT** 9

BESCHWERDEMANAGEMENT 10

Die DB Fernverkehr AG und ihr Tochterunternehmen, die DBAutoZug GmbH, haben als Dienstleistungsunternehmen die Erfüllung der Kundenerwartungen im Fokus. Dabei liegt das Augenmerk auf dem Angebot einer den Kundenbedürfnissen entsprechenden Beförderungsleistung und damit der Erreichung gesetzter Qualitätskriterien. Diese umfassen neben der Kundenzufriedenheit vor allem die Zuverlässigkeit der Verkehre und die Einhaltung der Servicestandards. Die Qualität unserer Leistungen und Prozesse steuern wir mittels Kennzahlen. Mithilfe unseres Qualitätsmanagementsystems überwachen wir die Erreichung der jährlich vereinbarten Ziele. Die Kennzahlen werden von Verantwortlichen in den jeweiligen Fachbereichen analysiert und daraus Maßnahmen zur Verbesserung der zugrunde liegenden Prozesse abgeleitet. Die Produktion im Fernverkehr ist nach

international anerkannten Normen des Qualitäts- und Umweltmanagements sowie des Arbeits- und Gesundheitsschutzes zertifiziert.

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.

Im Berichtsjahr haben wir im Rahmen der DB-konzernweiten Kunden- und Qualitätsinitiative umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Leistung initiiert. Viele Maßnahmen konnten noch während des Jahres umgesetzt werden, andere werden wegen ihres Umfangs in die Folgejahre hineinreichen. Unser Ziel ist die nachhaltige Verbesserung der Qualität und damit der Anspruch, den Kundenerwartungen noch besser entsprechen zu können.

Kundenorientierung

Rückmeldungen unserer Kunden erhalten wir im unmittelbaren Kundenkontakt während der Leistungserbringung, aber auch durch das Beschwerdemanagement und unsere Gremienarbeit mit dem Kundenbeirat. Darüber hinaus werden regelmäßig bei unabhängigen Instituten Kundenbefragungen in Auftrag gegeben.

→ Während der Reise werden unsere Kunden am Bahnhof und in den Zügen nach festgelegten Standards informiert. Die Durchführung und Qualität der Ansagen wird regelmäßig in Form des Reisendeninformationsindex erfasst, der im Jahr 2010 in Fernverkehrszügen bei 92% und am Bahnhof bei 92,3% lag.

→ An großen und mittleren Bahnhöfen unterstützen rund 1.500 Servicemitarbeiterinnen und -mitarbeiter der DB Station & Service AG die Reisenden. Sie geben Orientierungshilfe und aktuelle Auskünfte zu Fahrplänen, Zügen und etwaigen Unregelmäßigkeiten. Der DB Service Point ist die zentrale Anlaufstelle an rund 80 Bahnhöfen. Im Berichtsjahr wurden zur Verbesserung der Reisendeninformation die Mitarbeiter im Bahnsteigservice mit einem internetfähigen Handy ausgestattet. Dadurch können sie den Kunden jederzeit umfassende Informationen zur aktuellen Betriebslage geben.

Für den Erwerb der Fahrkarte stehen dem Kunden insgesamt sieben Vertriebskanäle zur Verfügung. Sowohl gemessen an den Einnahmen als auch bei der Anzahl der verkauften Fahrkarten entfiel der größte Anteil im Berichtsjahr auf Automaten.

INFORMATIONEN UND FAHRKARTENVERTRIEB

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

- Das Online-Portal www.bahn.de gehört zu den meistbesuchten Mobilitätsportalen in Deutschland. Täglich werden etwa sieben Millionen Reiseauskünfte erteilt und bis zu 150.000 Online-Tickets verkauft.
- Die Nutzung der mobilen Services auf www.bahn.de sowie über die verschiedenen Applikationen für mobile Endgeräte nimmt stetig zu. Monatlich werden rund acht Millionen mobile Auskünfte erteilt.
- In bundesweit 430 Reisezentren besteht für Kunden das Angebot, Reiseinformationen und Fahrkarten in persönlichem Kontakt am Schalter zu erhalten.
- Wir aktualisieren monatlich gemeinsam mit der DB Vertrieb GmbH in einer jährlichen Gesamtauflage von rund 62 Millionen Stück das Falblatt »Ihr Reiseplan«, das in den Zügen ausliegt und die Reisenden über die wichtigsten Anschlussmöglichkeiten sowie die Serviceangebote im Zug und an den Haltebahnhöfen informiert.

KUNDENZUFRIEDENHEITSUMFRAGEN

Voraussetzung für die Sicherstellung einer adäquaten Produkt- und Dienstleistungsqualität ist das regelmäßige, systematische Kundenfeedback. In 27 Studien werden deshalb jährlich rund 121.000 Fahrgäste und etwa 1.600 Geschäftspartner zu ihrer Wahrnehmung unserer Leistungen befragt. Dabei wird zwischen den einzelnen Prozessschritten der Reisekette differenziert, von der Information und Fahrkartenbuchung über den Eindruck der Kunden als Einkäufer, Abholer oder Fahrgast am Bahnhof und die Wahrnehmung im Zug bis hin zu einer gegebenenfalls erforderlichen Betreuung am Zielbahnhof oder der Abwicklung von Beschwerdevorgängen. Die Ergebnisse der Studien werden strukturiert ausgewertet, um bei Schwachstellen zielgerichtet gegenzusteuern.

Im Jahr 2010 wurde die Kundenzufriedenheit, bezogen jeweils auf die aktuelle Fernverkehrsfahrt, mit der Schulnote 2,3 bewertet. Die Kundenzufriedenheit des City Night Line lag bei 2,7. Ebenso wurden Kunden auf Autozügen nach ihrer Gesamtzufriedenheit befragt. Sie bewerteten diese im Durchschnitt mit der Schulnote 2,5.

Die Studien sowie die Auswertung lassen wir von unabhängigen Marktforschungsinstituten durchführen. Ein zentraler Themenbereich im Berichtsjahr war die Verbesserung der Kommunikation bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen. Es wurden daher unter anderem Anfang 2010 die Betreuungsmaßnahmen am Bahnhof, im Zug und im Internet ausgeweitet und ein regelmäßiger Kundenmonitor als Kurzfrismessinstrument etabliert, der zeitnah die Produkt- und Servicequalität im Schienenpersonenverkehr misst.

SAUBERKEIT DES FAHRZEUGMATERIALS UND DER BAHNHOFSEINRICHTUNGEN

Die Züge des Fernverkehrs und der DBAutoZug GmbH werden nach einem festen Reinigungsplan innen und außen sauber gehalten. Mit monatlich durchschnittlich 1.597 Waschfahrten blieb die Außenreinigung gegenüber dem Jahr 2009 witterungsbedingt deutlich unter dem Vorjahresniveau. Im Innenbereich werden neben den täglichen Reinigungen sechswöchige Grundreinigungen und zusätzlich bei rund 60 % der Züge regelmäßige Unterwegsreinigungen durchgeführt. Zur Messung der erreichten Reinigungsqualität setzen wir das sogenannte Testkundenverfahren ein, bei dem unabhängige Prüfer nach festgelegten Standards einzelne Aspekte der Sauberkeit im Zug regelmäßig prüfen. Im Berichtsjahr konnte die Sauberkeit auf die Schulnote 1,9 gesteigert werden.

Jeder Nacht- und Autozug wird vor jeder Fahrt gründlich gereinigt und mit frischer Wäsche ausgestattet. Zudem werden die Fahrzeuge in regelmäßigen Abständen grundgereinigt. Die Einhaltung der Reinigungsqualität wird durch regelmäßige Qualitätsprüfungen sichergestellt. Die erreichten Qualitätswerte liegen im Jahr 2010 durchschnittlich bei der Schulnote 2,0.

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

Im Bereich der Bahnhofseinrichtungen wurden mit dem Dienstleister DB Services kategoriespezifische Qualitätsbandbreiten für die Sauberkeit der Bahnhöfe als Standards vereinbart. An großen Bahnhöfen wird die Sauberkeit durch Präsenzreiner und an kleineren Bahnhöfen durch turnusmäßige Grundreinigung und zwischenzeitliche Intervalle zur Grobmüllbeseitigung sichergestellt. Im Rahmen des »Frühjahrsputzes« wurden alle Bahnhöfe zusätzlich grundgereinigt. Die Qualität der Reinigung wird monatlich mit dem Standardprozess »BahnhofsQualitätsCheck« ermittelt, im Berichtsjahr lagen die Werte durchschnittlich bei der Schulnote 2,0.

Zuverlässigkeit der Verkehre

PÜNKTLICHKEIT UND ZUGAUSFÄLLE

Die Qualität unserer Leistungen wird von unseren Kunden in erster Linie nach der Pünktlichkeit beurteilt. Zusätzlich spielt die Anschlussqualität eine wichtige Rolle in der Wahrnehmung, weshalb wir auch hier ständig an Verbesserungen arbeiten.

Das Niveau des Vorjahres konnte vor allem wegen der schwierigen Witterungsverhältnisse mit dem langen, besonders schnee-reichen Winter und dem punktuell extrem heißen Sommer im Berichtsjahr nicht erreicht werden. Kälte, Eis und Schnee haben die Zuverlässigkeit der Züge sowie auch die Möglichkeiten der Werksbehandlungen aufgrund von vereisten Fahrwerken und Unterböden stark beeinträchtigt. Zusätzlich sind im Sommer 2010 bei ungewöhnlich hohen Außentemperaturen teilweise Klimaanlageanlagen in den Zügen ausgefallen, was zu erheblichen Beeinträchtigungen der Zuverlässigkeit und des Reisekomforts geführt hat. Infolge der anhaltenden reduzierten Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-Flotte standen zudem keine ausreichenden Fahrzeugressourcen zur Verfügung, um besondere Belastungen auszugleichen.

Die Gesamtpünktlichkeit im Schienenpersonenfernverkehr im Jahr 2010 lag bei 84 % (Toleranz +10 Minuten). Die Anschlussqualität erreichte 88 %. 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 sogenannten »Pünktlichkeitsgrad« zusammen.

Im Berichtsjahr wurden mit der Kunden- und Qualitätsinitiative zahlreiche Projekte zur Verbesserung der Leistungsqualität aufgesetzt. Im Fernverkehr werden dabei drei Stoßrichtungen intensiv verfolgt: technische Verbesserungen an den Fahrzeugen, Verbesserungen in den betrieblichen Abläufen und erhöhte Reservevorhaltung.

Die Anzahl der kompletten Zugausfälle konnte im Jahr 2010 mit nur 1% auf dem Vorjahresniveau sehr gering gehalten werden.

Die Gesamtpünktlichkeit der Züge der DBAutoZug GmbH lag im Vorjahr bei 78 % und im Berichtsjahr bei 70 %. Dieser Wert ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass notwendige Bauarbeiten an der Infrastruktur in der Nacht durchgeführt werden und ein Großteil der Züge lange internationale Laufwege hat, zum Beispiel Amsterdam – Moskau, Hamburg – Narbonne oder Düsseldorf – Triest.

BEWÄLTIGUNG VON STÖRUNGEN

Das deutsche Schienennetz ist durch nationale wie internationale Verkehre im Güter- und Personenverkehr stark frequentiert, an einigen Stellen verkehrt alle drei Minuten ein Zug. Schon kleinste Störungen oder Verzögerungen können in einem so dicht belegten Netz zu unerwünschten Kettenreaktionen führen. Neben der Geringhaltung der Folgen solcher Störungen wird das Augenmerk zusätzlich auf die frühzeitige Kundeninformation gelegt. Im Jahr 2010 wurde daher an der Entwicklung und Einführung des Programms Hafas Info Manager gearbeitet. Mit dessen Hilfe können sich Kunden seit Dezember 2010 über Informationen bezüglich der Verspätungen hinaus weitere Informationen zu Auswirkungen auf Anschlussbeziehungen oder bekannte Einschränkungen beim Service- oder Platzangebot für ihren Zug auf das Handy schicken lassen. Auch haben wir mit dem neuen Fahrplan ab Dezember 2010 unumgängliche Fahrzeitverlängerungen durch Großbaustellen der Netzinstandhaltung konsequent in den Fahrplan eingeplant, damit unsere Kunden weniger Störungen bei ihrer Reise erfahren.

Unsere Triebfahrzeugführer und Zugbegleitpersonale sind für den Umgang mit unabwendbaren Störungen im Betriebsablauf gut 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.

Ein umfangreiches Notfallmanagement ist im Eisenbahnverkehr trotz der sehr geringen Unfallzahlen üblich und entsprechend entwickelt. Die prozessualen Vorgaben sind bei der DB Fernverkehr AG im Rahmen des eingeführten Sicherheitsmanagementsystems getrennt für den Eisenbahnbetrieb und die Werkstätten beschrieben. Die organisatorischen Vorkehrungen sind umgesetzt und werden im Rahmen von Übungen getestet. Ebenso werden für das Notfallmanagement die erforderlichen Ressourcen vorgehalten. Dazu zählen Notdienste, Personalbereitschaften, Reservefahrzeuge oder auch Rahmenverträge mit Bus- und Flugunternehmen.

Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität

Täglich nutzen rund fünf Millionen Menschen unsere Mobilitätsangebote im Schienenpersonenverkehr. Es ist unser Selbstverständnis und Teil unserer sozialen Verantwortung zugleich, insbesondere mobilitätseingeschränkte Reisende mit entsprechenden Services während ihrer Reise zu unterstützen.

So bietet die DB Station&Service AG an rund 300 großen und mittleren Bahnhöfen bundesweit einen Ein-, Um- und Aussteigeservice für Menschen mit Handicap an. Im Jahr 2010 wurden rund 450.000 Hilfeleistungen realisiert. Zur Stärkung des Mobilitätsservice wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 die Servicepräsenz an 30 Top-Standorten deutlich erweitert. Die Kapazitäten sollen an Tagen des Spitzenbedarfs, überwiegend an Wochenenden, aufgebaut werden. Insgesamt wird die Servicepräsenz an diesen Bahnhöfen jährlich um rund 80.000 Stunden erweitert, sodass mehr Mobilitätshilfen geleistet und die Servicepräsenz der Mitarbeiter am Bahnsteig erhöht werden kann.

Die Stationen mit Mobilitätsservice sind mit mehr als 900 mobilen Hubgeräten, Rampen, Treppenliften oder Elektromobilen ausgerüstet. Bisher sind 3.300 Bahnsteige auf 2.100 Bahnhöfen mit einem Blindenleitsystem ausgestattet. Zudem erleichtern Bodenleitsysteme und in einigen Bahnhöfen Handlaufbeschriftungen mit Prismen- oder Brailleschrift sehbehinderten Fahrgästen die Orientierung.

Auch bei der Ausstattung der bundesweit 430 Reisezentren wird die Barrierefreiheit stetig weiterentwickelt. Im Berichtsjahr wurde ein Prototyp für ein barrierefreies Reisezentrum, dessen Komponenten konsequent auf die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Reisenden hin ausgerichtet wurden, pilotiert. Türfolierungen, taktile Wegeführung, ein barrierefreies Aufrufsystem, Sitzmodule und ein höhenverstellbarer Schalter für Rollstuhlfahrer oder kleinwüchsige Menschen inklusive einer induktiven Hörschleife sind wichtige Aspekte des barrierefreien Reisezentrums. Der DB Service Point am Bahnhof wurde mit einer Induktionsschleife und einem herausfahrbaren Bedientisch für Rollstuhlfahrer ausgestattet.

Bei der Modernisierung von Fahrzeugen werden, wo immer möglich, Verbesserungen im Sinne der Barrierefreiheit umgesetzt. Dazu gehören unter anderem Einstieghilfen für Rollstuhlfahrer, Universaltoiletten und ein modernes Fahrgastinformationssystem nach dem Zwei-Sinne-Prinzip.

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. Seit Jahren unterstützt der DB-Konzern den Deutschen Behindertensportverband als einer seiner Hauptsponsoren.

Beschwerdemanagement

24 Stunden am Tag, an 365 Tagen im Jahr bildet die bundesweit einheitliche Servicrufnummer 01805/996633 eine wesentliche Schnittstelle zu unseren Kunden. Das Feedback unserer Kunden wird in unserer elektronischen Datenverarbeitung zentral erfasst, kategorisiert, schriftlich oder telefonisch beantwortet und anschließend ausgewertet. Ziel ist es hierbei, weitaus häufiger telefonisch Kontakt aufzunehmen und rund 50% der Beschwerdekunden anzurufen, um den direkten Austausch mit den Kunden zu intensivieren sowie eine qualifizierte, persönliche und schnelle Bearbeitung sicherzustellen.

Die Rückmeldungen unserer Kunden enthalten für uns wichtige Hinweise zur Beseitigung von Mängeln aus Kundensicht, die wir ständig zur gezielten Weiterentwicklung unserer Produkte und Dienstleistungen nutzen. 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 direkt die notwendigen Optimierungen anzustoßen. Ebenso erreichen uns aber auch Anregungen und Verbesserungsvorschläge unserer Kunden, deren Inhalte wir zur weiteren Analyse direkt an die Fachbereiche weiterleiten.

Mit dem am 29. Juli 2009 in Kraft getretenen neuen Fahrgastretegesetz gelten einheitliche Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr in Deutschland von der S-Bahn bis zum ICE, unabhängig davon, von welchem Eisenbahnunternehmen sie betrieben werden. Der DB-Konzern und 43 DB-konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) haben das »Servicecenter Fahrgastrechte« mit der Bearbeitung der Fahrgastretefälle beauftragt. Liegen alle Unterlagen vor, stellen wir eine Bearbeitung innerhalb der gesetzlichen Frist von einem Monat sicher.

Damit der Fahrgast schnell und einfach seine Ansprüche geltend machen kann, bieten wir unseren Kunden das sogenannte »Fahrgastrete-Formular« an. Als einheitlicher Vordruck aller beteiligten Bahnen hilft es dem Fahrgast dabei, alle zur Bearbeitung erforderlichen Angaben vollständig und strukturiert zu erfassen. Inzwischen wird es in nahezu 90% der Entschädigungsfälle genutzt. Rückblickend auf über ein Jahr Erfahrung lässt sich feststellen, dass sich das gemeinsame Verfahren in der Praxis bewährt hat. Das »Servicecenter Fahrgastrete« hat für den DB-Konzern und die 43 DB-konzernexternen EVU in Deutschland im Jahr 2010 rund eine Million Entschädigungsanträge bearbeitet.

Das Verfahren zur Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen wurde im Berichtsjahr kundenorientiert weiterentwickelt, und zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 wurden wesentliche Verbesserungen für unsere Kunden umgesetzt. So wurde das Fahrgastrete-Formular komplett überarbeitet und neu gestaltet. Das Format wurde auf ein handlicheres, beidseitig bedrucktes DIN-A4-Formular gestrafft und die für die Anspruchsprüfung sehr wichtige Darstellung des tatsächlichen Reiseverlaufs neu und übersichtlicher gestaltet. Damit wird es unseren Kunden erleichtert, die für die Bearbeitung erforderlichen Daten strukturiert zu erfassen.

Das neue Fahrgastrete-Formular wurde gemeinsam mit Vertretern der beteiligten Bahnen erarbeitet und mit den Mitgliedern des Kundenbeirats der Deutschen Bahn, dem Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sowie den Fahrgastverbänden Pro Bahn und VCD abgestimmt.

Anträge gemäß neuer Fahrgastreteverordnung	2010
GESAMT BEARBEITETE ANTRÄGE	991.500
Als unbegründet abgelehnte Fälle	153.500
Entschädigte Fälle	838.000

Beschwerdemanagement	2010
Anzahl Beschwerden Fernverkehr gesamt	229.909
Verteilung der Beschwerden auf die Kontaktkanäle	E-Mail 44 % Brief/Fax 38 % Telefon 18 %
Servicelevels	
Telefon: durchschnittliche Wartezeit bis zur Annahme des Gesprächs	17 Sek.
E-Mail: Bearbeitung innerhalb von 72 Stunden	65 %
Brief/Fax: Bearbeitung innerhalb von 10 Werktagen	70 %

LAGEBERICHT

ÜBERBLICK	12
WIRTSCHAFTLICHES UMFELD	13
ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN	13
ERTRAGSLAGE	14
FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE	15
MITARBEITER	17
NACHHALTIGKEIT	17
STRATEGIE	18
WEITERE INFORMATIONEN	19
RISIKOBERICHT	22
NACHTRAGSBERICHT	24
AUSBLICK	24

Überblick

Die DB Fernverkehr AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB Mobility Logistics AG (DB MLAG). Die DB MLAG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG). Innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) ist die DB Fernverkehr AG dem Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Bahn Stadtverkehr (neu ab dem 1. Januar 2011: DB Arriva), DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen sind unter der Führung der DB MLAG gebündelt und werden dort geführt. Im neuen Geschäftsfeld DB Arriva sind ab dem 1. Januar 2011 alle Regionalverkehrsaktivitäten des DB-Konzerns außerhalb Deutschlands gebündelt. Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio werden zukünftig ausschließlich Regionalverkehrsaktivitäten in Deutschland geführt. Das bisherige Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr geht im Geschäftsfeld DB Bahn Regio auf. Die übrigen drei Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie führt die DB AG direkt. In der Konzernstruktur des DB-Konzerns haben die DB AG und die DB MLAG beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding.

Die DB Fernverkehr AG besteht neben ihrer Zentrale in Frankfurt am Main aus bundesweit fünf Regionalbereichen. Das eigenständige Schienenverkehrsunternehmen DBAutoZug GmbH ist 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. Ebenfalls als 100-prozentige Tochtergesellschaft wurde im Jahr 2010 die DB Bahn Italia S.r.l. gegründet, die in Zusammenarbeit mit der DB Fernverkehr AG und in Kooperation mit der ÖBB-Personenverkehr AG grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Italien anbietet. Des Weiteren hält die DB Fernverkehr AG jeweils eine 50-prozentige Beteiligung an den Vertriebs- und Marketinggesellschaften Alleo GmbH und Rheinalp GmbH sowie eine 10-prozentige Beteiligung an der Thalys International SCRL. Eine jeweils 25-prozentige Beteiligung besteht ferner an der Railteam B.V. und der RailLink B.V. Die 100-prozentige Tochtergesellschaft CityNightLine CNL AG befindet sich nach dem Übergang des operativen Geschäfts in die DBAutoZug GmbH seit dem 29. März 2010 in Liquidation.

POSITIVES ERGEBNIS ERZIELT

Im Berichtsjahr konnte die DB Fernverkehr AG ihren Umsatz um 183 Mio. € auf 3.536 Mio. € deutlich verbessern. Gestützt wurde die Entwicklung durch Sondereffekte wie die Einschränkungen im Luftverkehr durch die Vulkanaschewolke aus Island und den Pilotenstreik bei der Lufthansa.

Zudem wurden im Jahr 2009 gebildete Rückstellungen für Technikrisiken im Jahr 2010 teilweise und Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen vollständig ertragswirksam aufgelöst.

Diesen positiven Effekten standen Steigerungen der Vertriebsprovision infolge des gestiegenen Umsatzes sowie Aufwandserhöhungen in der Fahrzeuginstandhaltung und für die Nutzung von Infrastruktur gegenüber.

Die harten Wintermonate zu Beginn des Jahres und der frühe Wintereinbruch im Dezember 2010 mit starkem Schneefall und ungewöhnlich tiefen Temperaturen haben jeweils zu einem starken Anstieg der Fahrgäste bei gleichzeitig hohen witterungsbedingten Belastungen geführt. Mit Angebots- und Fahrplananpassungen sowie reduzierten Reisegeschwindigkeiten hat die DB Fernverkehr AG auf die gestiegene Nachfrage und die witterungsbedingt besondere Beanspruchung der Züge reagiert. Dadurch konnte der schienegebundene Fernverkehr – anders als bei den Verkehrsträgern auf der Straße und in der Luft – auch in den besonders schnee- und eisreichen Wintertagen aufrechterhalten werden. Die mit dieser Sondersituation zwangsläufig verbundenen Verspätungen führten bei unseren Fahrgästen zu teilweise erheblichen Beeinträchtigungen. Weitere Beeinträchtigungen für unsere Kunden resultierten aus extremen Temperaturen an einzelnen Sommertagen und den damit verbundenen Ausfällen von Klimaanlage in Zügen der ICE-2-Flotte. Auf die Qualitätseinbußen wurde mit großzügigen Kulanzregelungen schnell und unkompliziert reagiert.

Insgesamt hat die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 155 Mio. € erzielt. Im Zusammenhang mit der erstmaligen Anwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) entstanden außerordentliche Aufwendungen in Höhe von 27 Mio. €, sodass die DB Fernverkehr AG das Geschäftsjahr 2010 mit einem Ergebnis von 128 Mio. € beendet hat.

Wirtschaftliches Umfeld

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Die anhaltende konjunkturelle Erholung in Deutschland mit wieder zunehmenden Erwerbstätigenzahlen und steigenden Einkommen wirkten sich im Jahr 2010 positiv auf unsere Geschäftsentwicklung aus.

In Deutschland verzeichnete das Bruttoinlandsprodukt (BIP) mit 3,6% von den Staaten des Euro-Raums den stärksten Anstieg. Neben dem Außenhandel, der in zweistelliger Größenordnung zulegte, konnte auch die Binnennachfrage gesteigert werden; sowohl die Konsumausgaben als auch die Unternehmensinvestitionen legten spürbar zu. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe und insbesondere die stark exportabhängige Chemie-, Automobil- und Maschinenbauindustrie verzeichneten aufgrund der kräftigen (Auslands-)Nachfrage im Gesamtjahr deutliche Produktionszuwächse. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt hat sich im Zuge der wirtschaftlichen Erholung kontinuierlich

verbessert. Erwerbstätigkeit und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung lagen ab Mai 2010 über dem Vorjahresniveau, wobei die Kurzarbeit stetig zurückging. Die Beschäftigung nahm im Jahresdurchschnitt um rund 0,5% zu. Die gute Arbeitsmarkt- und Einkommenssituation stützte den privaten Konsum, der leicht anzog. Die Lebenshaltungskosten erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr infolge der stark gestiegenen Preise für Mineralölprodukte. Die Kraftstoffpreise erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr spürbar.

Im Euro-Raum nahm das Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2010 um gut 1,8% zu. Der Zuwachs ist maßgeblich auf die starke Entwicklung in Deutschland zurückzuführen. Belastet wurde die Entwicklung europaweit vor allem durch das Auslaufen der Konjunkturprogramme und die Sparmaßnahmen zur Konsolidierung der Staatsfinanzen. Positive Impulse gingen vom niedrigen Zinsniveau auf den privaten Konsum und die Anlageinvestitionen aus.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND WÄCHST DEUTLICH

Der gesamte deutsche Personenverkehrsmarkt konnte im Jahr 2010 mit einem leichten Verkehrsleistungsplus an die vergleichsweise robuste Entwicklung des Jahres 2009 anknüpfen. Während der Nachfrageanstieg im Schienenpersonen- und im innerdeutschen Luftverkehr durch die positiven konjunkturellen Rahmenbedingungen bei Erwerbstätigenzahlen und verfügbaren Realeinkommen begünstigt wurde, setzte der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) seinen Abwärtstrend fort. Der marktdominierende motorisierte Individualverkehr (MIV) konnte trotz der gestiegenen Kraftstoffpreise und der infolge des Sondereffekts durch die Abwrackprämie zurückgegangenen Kraftfahrzeugverkäufe das Vorjahresniveau halten.

Der Schienenpersonenverkehr in Deutschland verzeichnete gegenüber dem Vorjahr deutliche Zuwächse bei der Verkehrsleistung. Das positive Marktumfeld führte bei den Gesellschaften des DB-Konzerns zu einem soliden Nachfragewachstum, das unter anderem durch Einschränkungen im Luftverkehr durch den Pilotenstreik und die Vulkanaschewolke aus Island gestützt wurde. Nach weiteren Streckenübernahmen im Regionalverkehr sind Leistung und Marktanteil der DB-konzernexternen Bahnen nach DB-konzerninterner Einschätzung gewachsen. Der Verkehrsträger Schiene konnte im Jahr 2010 seinen intermodalen Marktanteil ausbauen.

In diesem Marktumfeld hat sich die Verkehrsleistung der DB Fernverkehr AG um 4% auf 34.478 Mio. Personenkilometer (Pkm) gesteigert (im Vorjahr: 33.113 Mio. Pkm). Auch die Zahl der beförderten Personen stieg gegenüber dem Vorjahr um 3% auf 121 Millionen Personen an.

Der von der Wirtschafts- und Finanzkrise im Vorjahr stark betroffene innerdeutsche Luftverkehr profitierte deutlich von der wirtschaftlichen Erholung und konnte trotz der Beeinträchtigungen im ersten Jahresdrittel 2010 infolge des Pilotenstreiks bei der Lufthansa und der Auswirkungen der Vulkanaschewolke aus Island die Nachfrageverluste des Vorjahres mehr als kompensieren. Die Verkehrsleistung ist im Berichtsjahr kräftig gewachsen, der Marktanteil blieb jedoch auf Vorjahresniveau.

ZWEIGETEILTE ENERGIEMARKTENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr zeigte sich die Energiemarktentwicklung heterogen, da sich die international gehandelten Produkte wie Rohöl und Kohle einerseits und die national beziehungsweise regional gehandelten Produkte wie Strom und Emissionsrechte andererseits unterschiedlich entwickelten. Getrieben von einem überraschend starken Wachstum der Weltwirtschaft setzten die Preise für Rohöl und Kohle ihren Anstieg seit dem Frühjahr 2009 fort, während die Terminpreise am deutschen Strommarkt einen Rückgang aufwiesen.

Die Preisentwicklung an den Terminmärkten für 50-Hz-Strom verlief im Berichtsjahr uneinheitlich. Die Preise fielen im ersten Quartal, stiegen im zweiten Quartal an und fielen dann erneut in der zweiten Jahreshälfte. Der Jahreskontrakt für 2010 bewegte sich im Berichtsjahr in einem Band von 45–55 €/MWh und stabilisierte sich zum Jahresende bei 50 €/MWh. Im Gegensatz zu

Rohöl und Kohle, die im historischen Vergleich der letzten Jahre hohe Mittelwerte erreichten, notierten die Stromterminkontrakte im Durchschnitt auf dem Niveau des Vorjahres und unterhalb der Jahre 2006 bis 2008. Im Gegensatz zu den Terminpreisen konnten die Spotpreise im Jahresverlauf bei einer deutlich verringerten Volatilität zulegen.

Ertragslage

UMSATZENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr konnte die DB Fernverkehr AG – trotz der teilweise schwierigen betrieblichen Lage – die Umsatzerlöse um 6% auf 3.536 Mio. € steigern (im Vorjahr: 3.353 Mio. €).

Positiv beeinflusst wurde dieses Umsatzwachstum durch Leistungssteigerungen, unter anderem infolge der Vulkanaschewolke aus Island, die im April des Berichtsjahres für kurze Zeit den Luftverkehr in Deutschland und weiten Teilen Europas zum Erliegen brachte. Auch die extremen Witterungsbedingungen zu Beginn und Ende des Berichtsjahres sorgten für ein erhöhtes Fahrgastaufkommen mit entsprechenden Auswirkungen auf den Umsatz.

Zusätzlich haben umfangreiche Marketingaktivitäten die Umsatzentwicklung gestützt. So wurden mit den Handelspartnern Lidl und Saturn Ticketaktionen mit erweiterter internationaler Kooperation durchgeführt. Neben Marketingkooperationen etwa mit Ferrero und IKEA wurden in Kooperation mit Facebook neue Vertriebskanäle im Bereich der Social Networks erschlossen. Auch internationale Angebote wurden ausgeweitet und die entsprechende Vermarktung im Rahmen der internationalen Metropolenkampagne erfolgreich ausgebaut.

Die Anzahl der BahnCard-Kunden wuchs um 4% gegenüber dem Vorjahr, sodass am Jahresende fast 4,3 Millionen Kunden eine BahnCard besaßen. Aktionskarten wie die Probe BahnCard 25 und die Fan BahnCard 25 wurden am Markt gut angenommen.

Im Bereich Bordgastronomie konnten die Erlöse des Vorjahreszeitraums übertroffen werden. Diese stiegen um 2% auf 87 Mio. €.

Gebremst wurde das Umsatzwachstum durch die weiterhin eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit im Berichtsjahr. Auch die erhöhte Bautätigkeit wirkte sich negativ aus.

Die DB-konzernexternen Umsatzerlöse (insbesondere Fahrgelderlöse) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 188 Mio. € beziehungsweise 6% auf 3.386 Mio. € an. Der Anteil des mit Gesellschaften des DB-Konzerns erwirtschafteten Umsatzes beträgt 4% (im Vorjahr: 5%).

ERGEBNISENTWICKLUNG

Mit 3.538 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 181 Mio. € (im Vorjahr: 3.357 Mio. €). Diese Entwicklung war insbesondere geprägt durch einen deutlich höheren Außenumsatz.

Die sonstigen betrieblichen Erträge überschreiten mit 215 Mio. € den Vorjahreswert von 188 Mio. € um 27 Mio. €. Wesentliche Ursachen hierfür waren die teilweise Auflösung der im Jahr 2009 gebildeten Rückstellungen für Technikrisiken nach erfolgreich abgeschlossenen Verhandlungen mit der Industrie sowie die vollständige Auflösung der Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen.

Der Materialaufwand übertraf mit 2.200 Mio. € das Vorjahr um 69 Mio. € (im Vorjahr: 2.131 Mio. €). Ursächlich hierfür waren vor allem höhere Aufwendungen für die Fahrzeuginstandhaltung, die Vertriebsprovision sowie die Nutzung von Infrastruktur.

Der Personalaufwand ist um 16 Mio. € auf 687 Mio. € gestiegen (im Vorjahr: 671 Mio. €). Hierbei wirkten sich insbesondere Einmalzahlungen in Höhe von 7 Mio. € und ein erhöhter Personalbestand aus.

Die Abschreibungen haben sich im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 3 Mio. € auf 319 Mio. € leicht erhöht (im Vorjahr: 316 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Jahr 2010 auf 382 Mio. € und liegen damit um 38 Mio. € über dem Vorjahreswert von 344 Mio. €. Der Anstieg ist auf erhöhte Aufwendungen für Mieten für Schienenfahrzeuge, auf gestiegene Leistungen im Bereich der Passagierrechte, eine erhöhte Marketingumlage sowie erhöhten Aufwand für F&E-Leistungen, insbesondere aufgrund der Entwicklung der Züge der IC-Nachfolgegeneration, zurückzuführen.

Das Zinsergebnis hat sich im Vorjahresvergleich um 4 Mio. € auf 2 Mio. € reduziert. Ursächlich hierfür sind verringerte Zinserträge aufgrund eines geringeren Marktzinssatzes für konzerninterne Geldanlagen sowie die erstmals zu bilanzierenden Aufwendungen aus der Verzinsung von langfristigen Rückstellungen durch die Vorschriften des BilMoG.

Das Beteiligungsergebnis ging gegenüber dem Vorjahreswert um 1 Mio. € auf –12 Mio. € zurück. Dies ist insbesondere auf den Übergang des operativen Geschäfts der CityNightLine CNL AG auf die DBAutoZug GmbH zurückzuführen.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der DB Fernverkehr AG stieg um 77 Mio. € von 78 Mio. € im Vorjahr auf 155 Mio. € im Berichtsjahr. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Vorjahresergebnis vor allem durch die Bildung einer Rück-

stellung für Technikrisiken belastet gewesen war und ein Teil dieser Rückstellung im Berichtsjahr ergebniswirksam aufgelöst werden konnte.

Die Ergebnisbelastung im außerordentlichen Ergebnis in Höhe von 27 Mio. € resultierte aus einer Neubewertung der personalbezogenen Rückstellungen infolge der Erstanwendung des BilMoG.

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 kann die DB Fernverkehr AG die Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns nutzen. 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 Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns 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 sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P), Moody's und Fitch regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1/stabil«, S&P »AA/stabil«, Fitch »AA/stabil«. Die Ratings von S&P, Moody's und Fitch sind damit seit ihrer ersten Erteilung unverändert. 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 51 Mio. € (im Vorjahr: 48 Mio. €) und die Netto-Investitionen auf 50 Mio. € (im Vorjahr: 47 Mio. €) erhöht. Damit lagen die Brutto- und Netto-Investitionen leicht über dem Niveau des Vorjahres.

Mit 23 Mio. € bildeten die Investitionen in die Infrastruktur unserer Instandhaltungswerke einen Schwerpunkt der Investitionstätigkeit, darunter insbesondere der Neubau einer dreigleisigen Werkshalle in Frankfurt am Main für die bereits bestellten 15 ICE-Mehrsystemzüge, abschließende Arbeiten am Neubau des Werks Leipzig und die Beschaffung von weiteren Ultraschallprüfgeräten für die Radsatzwellen der ICE-Züge.

Die Brutto-Investitionen in Fahrzeuge lagen mit einem Gesamtvolumen von 18 Mio. € unter dem Vorjahreswert von 20 Mio. €. Sie betrafen im Wesentlichen das Redesign der ICE-2-Züge sowie die Ausrüstung von Mehrsystemzügen (ICE 3 M und Thalys) mit ETCS für den Einsatz in Frankreich und in Belgien sowie einer Laufwerksüberwachung für die ICE-3-Züge. Wie bereits im Vorjahr wurden keine neuen Züge beschafft; lediglich von der Niederländischen Bahn wurden zehn 1-Klasse-Reisezugwagen angekauft, um den zusätzlichen Fahrzeugbedarf abzudecken.

Mit der Beschaffung von weiteren 15 Hochgeschwindigkeitszügen für den internationalen Einsatz ab dem Jahr 2011, dem Kauf von Doppelstockzügen für Teile des IC-Netzes im Jahr 2013 und der geplanten neuen Fahrzeuggeneration, vor allem als Ersatz für unsere EC/IC-Flotte, stehen in den kommenden Jahren nennenswerte Fahrzeugbeschaffungen an.

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

Die Umsetzung des Gesetzes zur Modernisierung des Bilanzrechts (Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz, BilMoG) hatte im Berichtsjahr infolge von geänderten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden Auswirkungen auf einige Bilanzpositionen. Dies betrifft die Bewertung von Planvermögen sowie Änderungen im Bereich der Rückstellungen und der Fremdwährungsumrechnung. Erträge aus der im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG vorgenommenen Neubewertung von langfristigen Rückstellungen zum 1. Januar 2010 wurden unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt und wirkten somit eigenkapitalerhöhend. Zudem wurde das Wahlrecht nach dem Einführungsgesetz zum HGB (EGHGB) genutzt und die Vorjahreszahlen dementsprechend nicht angepasst. Im Jahresabschluss 2009 wurden Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen und Beteiligungsunternehmen saldiert dargestellt. Diese Vorgehensweise wurde im Berichtsjahr geändert. Aus Gründen der Vergleichbarkeit erfolgte eine Anpassung der Vorjahreswerte.

→ Die Bilanzsumme sank im Berichtsjahr um 0,2% auf 3.255 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 3.263 Mio. €). Hierbei steht einem Rückgang des Sachanlagevermögens aufgrund von geringeren Investitionen in Relation zu den Abschreibungen eine annähernd gleich starke Erhöhung der Forderungen gegenüber. Dieser Anstieg ist überwiegend auf höhere Forderungen gegenüber der DB ML AG aus dem Cashpooling zurückzuführen.

→ Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen reduzierte sich um 7,9 Prozentpunkte auf 63,0% (per 31. Dezember 2009: 70,9%). Ursächlich für diesen Verlauf war der oben genannte Rückgang des Sachanlagevermögens.

→ Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 255 Mio. € auf 1.204 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 949 Mio. €). Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus höheren Forderungen gegen die DB ML AG im Rahmen des Cashpoolings. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen stieg demzufolge um 7,9 Prozentpunkte auf 37,0% (per 31. Dezember 2009: 29,1%).

→ Das Eigenkapital erhöhte sich um 4 Mio. € auf 2.086 Mio. € gegenüber dem Vorjahr. Dieser Anstieg resultiert aus höheren Gewinnrücklagen aufgrund einer Neubewertung von Rückstellungen zum 1. Januar 2010 infolge der Erstanwendung des BilMoG. Die Eigenkapitalquote stieg demzufolge moderat um 0,3 Prozentpunkte auf 64,1% (per 31. Dezember 2009: 63,8%).

→ Die Rückstellungen verringerten sich um 52,8% auf 346 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 733 Mio. €) und entsprachen somit per 31. Dezember 2010 einem Anteil von 10,6% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2009: 22,5%). Dieser Rückgang ist überwiegend auf einen veränderten Ausweis der Erlösabgrenzungen zurückzuführen. Diese werden seit dem Jahr 2010 den passiven Rechnungsabgrenzungsposten zugeordnet. Weiterhin wirkte sich die ertragswirksame Teilauflösung der Rückstellungen für Technikrisiken reduzierend aus.

→ Die Verbindlichkeiten erhöhten sich um 69 Mio. € und lagen per 31. Dezember 2010 bei 509 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 440 Mio. €). Ursächlich hierfür sind erhöhte Verbindlichkeiten im Rahmen der Ergebnisabführung an die DB ML AG. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme stieg infolgedessen um 2,2 Prozentpunkte auf 15,7% (per 31. Dezember 2009: 13,5%).

→ Die passiven Rechnungsabgrenzungen stiegen um 306 Mio. € auf 314 Mio. €. Diese Entwicklung beruht auf der erstmaligen Einbeziehung der Erlösabgrenzungen in diese Position. Der Anteil an der Bilanzsumme erhöhte sich demzufolge um 9,4 Prozentpunkte auf 9,6%.

Bilanzstruktur [in %]	31.12.2010	31.12.2009
AKTIVA		
Anlagevermögen	63,0	70,9
Umlaufvermögen	37,0	29,1
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
BILANZSUMME	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	64,1	63,8
Rückstellungen	10,6	22,5
Verbindlichkeiten	15,7	13,5
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	0,0	0,0
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	9,6	0,2
BILANZSUMME	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.255	3.263

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 zum 31. Dezember 2010 betrug 14.264 Mitarbeiter. Damit ist sie gegenüber dem Vorjahr um 292 Mitarbeiter gestiegen. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf einen erhöhten Personaleinsatz in der Instandhaltung durch vermehrte Ultraschalluntersuchungen und im Bordservice aufgrund einer gestiegenen Verkehrsleistung zurückzuführen. Im Durchschnitt betrug der Personalbestand im Berichtsjahr 14.205 Mitarbeiter (im Vorjahr: 13.862 Mitarbeiter).

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der knapper werdenden Personalressourcen auf den Arbeitsmärkten wurde bereits Ende des Jahres 2009 die strategische Personalplanung im Rahmen eines DB-Konzernprojekts unter Beteiligung des Fernverkehrs neu auf die Bedarfsanforderungen ausgerichtet. Ziel der strategischen Personalplanung ist es, Prognosen zum Personalbestand und -bedarf zu den Hauptmitarbeitergruppen und Schlüsselfunktionen über einen Zeitraum von zehn Jahren abzuleiten und damit die Chancen und Risiken in der internen und externen Nachfolgesicherung zu identifizieren. Anschließend werden interne und externe Zuführungswege festgelegt, wobei die interne Nachfolgesicherung Priorität hat. Als erste Mitarbeitergruppe wurden im Jahr 2010 die Triebfahrzeugführer betrachtet. Im Jahr 2011 wird die strategische Personalplanung für die Mitarbeitergruppen der Instandhaltung und des Bordservice folgen und der Regelprozess der strategischen Personalplanung im Fernverkehr implementiert.

Die Nachwuchsgewinnung und -entwicklung von Fach- und Führungskräften spielt im Fernverkehr traditionell eine große Rolle. Bereits in der Schule und Hochschule werden Schüler und Studenten bundesweit über Schul- und Hochschulkooperationen, über eine enge Zusammenarbeit mit den Arbeitsämtern sowie

zahlreiche Personalmarketing-Aktivitäten für den DB-Konzern und den Fernverkehr begeistert. Der Fernverkehr konnte dabei über 300 Schüler für die Berufsausbildung unter anderem in den Ausbildungsberufen Kauffrau/-mann für Verkehrsservice, Fachfrau/-mann für Systemgastronomie, Elektroniker/-in für Betriebstechnik, Mechatroniker/-in und erstmalig als Eisenbahner/-in im Betriebsdienst Lokführer/Transport gewinnen. Der Fernverkehr hat zudem 100 bedingt ausbildungsfähigen Schulabgängern im Rahmen des Praktikantenprogramms »Chance plus« die Möglichkeit gegeben, sich für den Einstieg ins Berufsleben fit zu machen. Neben zahlreichen Schüler- und Studentenpraktikanten hat der Fernverkehr im Berichtsjahr zwölf Schüler für das duale Studium und zwölf Hochschulabsolventen für das Traineeprogramm eingestellt. Zum Berichtsjahresende waren bei der DB Fernverkehr AG 1.017 Auszubildende beschäftigt (per 31. Dezember 2009: 1.042 Auszubildende).

Mit einer systematischen Qualifizierung der Mitarbeiter wird der Erhalt der individuellen Beschäftigungsfähigkeit gesichert. Mit attraktiven Karriere- und Entwicklungsmöglichkeiten werden Leistungs- und Potenzialträger gezielt gefördert und an das Unternehmen gebunden. Neben der intensiven fachlichen Qualifizierung aller Mitarbeitergruppen werden die fernverkehrs-, personenverkehrsspezifischen und konzernweiten Einstiegs- und Entwicklungswege der Hauptmitarbeitergruppen systematisch erarbeitet. Mit dem Lerncampus Fernverkehr wurden im Berichtsjahr mit sehr positiver Resonanz neue Wege in der Qualifizierung und Netzwerkbildung gegangen: Mitarbeiter geben ihre fachlichen und überfachlichen Kenntnisse und Fähigkeiten in Seminaren, Workshops, Vortrags- und Diskussionsveranstaltungen an Kollegen weiter. Beim fahrenden Personal wird die Information und Kommunikation mit den Mitarbeitern großgeschrieben: Mitarbeiterzeitungen für den Bordservice und die Triebfahrzeugführer, Informationsterminals in über 25 Einsatzstellen und regelmäßige Mitarbeiterveranstaltungen decken das Informationsbedürfnis.

Nachhaltigkeit

Mit Nachhaltigkeit lässt sich Zukunft sichern. Dies gilt nicht nur für die Gesellschaft, sondern auch für die Unternehmen des DB-Konzerns, denn gerade im Verkehrssektor ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Wettbewerbsvorteil. Das Klimaschutzziel schließt daher den gesamten DB-Konzern und alle Verkehrsmittel auf der Schiene, der Straße, zu Wasser und in der Luft ein. Der DB-Konzern hat Dienstleistungsangebote entwickelt, 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, damit er trotz demografischen Wandels immer hervorragend motivierte und qualifizierte Mitarbeiter hat.

Mit seinem Nachhaltigkeitsmanagement bekennt sich der DB-Konzern zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens. Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit dokumentieren wir in unserem Nachhaltigkeitsbericht, der zuletzt im Jahr 2009 erschienen ist. 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 im Konzernlagebericht des DB-Konzerns ausführlich Stellung genommen. Von den Erläuterungen zu §289 Abs. 3 HGB (Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht daher abgesehen.

Strategie

Im Mittelpunkt unserer Strategie stehen die kontinuierliche Steigerung der Service- und Produktqualität und der Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit in einem zunehmend liberalisierten Marktumfeld. Unverzichtbare Grundlage hierfür sind die Stabilisierung und Optimierung des Fahrzeugparks. Dazu sind erhebliche Investitionen in die Flotte sowie die Umsetzung weiterer gezielter qualitätssteigernder Maßnahmen vorgesehen. Um die Finanzierung der notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Produktqualität sicherzustellen, ist die kurzfristige und nachhaltige Sicherung der Ertragskraft unerlässlich.

Daher konzentriert sich unsere Strategie auf drei wesentliche Stoßrichtungen:

- Umsatz und Ergebnis stabilisieren,
- Service- und Produktqualität schnell und nachhaltig verbessern und
- Wettbewerbsfähigkeit mittel- bis langfristig sicherstellen.

Im Berichtsjahr haben wir das Programm »energy« gestartet, um die notwendige Ertragskraft zu erhalten, die wir für Maßnahmen zur Verbesserung der Produktqualität benötigen. Dabei verfolgt das Programm die Ziele, das Angebot weiter zu optimieren, das Marketing noch gezielter und effektiver zu betreiben sowie Aufwandssteigerungen in nicht kundenrelevanten Bereichen, wie beispielsweise bei Einkaufs-, Warenfluss- und Logistikprozessen, zu begrenzen.

Der Schwerpunkt unserer Angebotsoptimierungen liegt im Jahr 2011 in der Verbesserung der weiterhin angespannten Fahrzeugverfügbarkeit infolge der verkürzten Ultraschallintervalle bei der gesamten ICE-Flotte und einer bestmöglichen Abschwächung negativer Kundenauswirkungen im Zusammenhang mit der deutlich erhöhten Bautätigkeit im Schienennetz (Ost-West-Korridor).

Im Fokus der Vermarktungsaktivitäten stehen die Gewinnung neuer Kundengruppen sowie eine Intensivierung der zielgruppenspezifischen Kundenansprache. Dabei sollen die Mittel noch effektiver eingesetzt werden, indem weniger Kampagnen mit einer höheren Wirksamkeit eingesetzt werden.

Wichtiger Bestandteil unserer Customer-Relationship-Management-(CRM-)Aktivitäten ist die Ausweitung des Kundenbindungsinstruments BahnCard durch konsequente Weiterentwicklung zur Mobilitätskarte sowie die Erweiterung des bahn.comfort-Status-Programms beziehungsweise des bahn.bonus-Prämienkatalogs. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Neukundengewinnung durch Einführung temporärer Aktionsbeziehungsweise Probe-BahnCards sowie der Komplettierung des Kartenportfolios durch die Einführung der ermäßigten BahnCard 25 für Schüler, Studenten und Senioren zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010.

Die Ansprache von Kunden durch Direktmarketingmaßnahmen mit zielgruppenspezifischen Angeboten vervollständigt unsere CRM-Aktivitäten. Darüber hinaus sind die Weiterentwicklung des Geschäftskundenvertriebs durch individuelle Angebote für Top-Kunden sowie die gezielte Ansprache von kleinen und mittelständischen Unternehmen von zentraler Bedeutung für den wirtschaftlichen Erfolg des Fernverkehrs.

Aufgrund der besonderen Bedeutung einer nachhaltigen Verbesserung der Service- und Produktqualität haben wir zum Ende des Berichtsjahres zusätzlich die wichtigsten Qualitätsinitiativen des Fernverkehrs in dem neuen Qualitätsprogramm »Qmax« gebündelt. Neben der kurzfristigen Steigerung der Robustheit unserer Fahrzeugflotte verfolgt Qmax das Ziel, die Zuverlässigkeit wichtiger technischer Komponenten und somit die Fahrzeugstabilität insgesamt deutlich zu verbessern. Gleichzeitig werden wir die Reisendeninformation und das Störfallmanagement kundengerecht weiterentwickeln, 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. Ferner werden wir im Rahmen des Qualitätsprogramms durch Investitionen in den Ausbau der Werkeinfrastruktur zusätzliche Instandhaltungskapazitäten aufbauen, um dadurch in Zukunft unser Angebot auch in Störfällen robuster produzieren zu können.

Einen weiteren Schwerpunkt des Qualitätsprogramms Qmax bildet die Modernisierung unseres Fahrzeugparks: So werden ein Großteil unserer IC-Reisezugwagen sowie die gesamte ICE-2-

Flotte ein Modernisierungsprogramm durchlaufen. Mit diesen Fahrzeugprogrammen werden eine spürbare Anhebung des Komfortniveaus sowie ein zeitgemäßer technischer Zustand erreicht.

Um die Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu sichern, führen wir Angebotsverbesserungen konsequent weiter und fokussieren unsere Anstrengungen darauf, die Präsenz auf dem nationalen Kernmarkt auszubauen und internationale Marktanteile zu gewinnen. Einen wichtigen Schritt im Heimatmarkt stellt hierbei die Umsetzung eines neuen Angebotskonzepts zur Sicherung der Fernverkehrsanbindung von weniger dicht besiedelten Regionen dar. Mit der Beschaffung kostengünstiger neuer doppelstöckiger Fernverkehrszüge können zusammen mit der DB Regio AG Synergien bei Betrieb und Instandhaltung realisiert werden. Dadurch kann die Wirtschaftlichkeit auf schwach ausgelasteten Linien des Randnetzes deutlich verbessert und gleichzeitig unseren Kunden ein komfortables und zeitgemäßes Produkt angeboten werden.

Zur Steigerung des internationalen Marktanteils wird insbesondere die Weiterentwicklung der internationalen Verkehre im Rahmen von Kooperationen mit anderen europäischen Bahnen verfolgt. In diesem Zusammenhang steht auch die bereits beschlossene Beschaffung von 15 mehrsystemfähigen Hochgeschwindigkeitszügen des Typs Velaro-D.

Kern unserer Flottenstrategie ist die Ablösung großer Teile der Bestandsflotte durch die Investition in neue Fahrzeuge. Dabei wollen wir unseren Kunden nicht nur ein modernes, markt-

gerechtes Angebot bieten, sondern können mithilfe einer Plattformstrategie Synergie- und Kosteneinspareffekte in der Beschaffung und der Instandhaltung realisieren. Hierzu wollen wir im Jahr 2011 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.

Um die Produktqualität gegenüber dem Kunden nachhaltig zu erhöhen und den maximalen Nutzen aus der Plattformlösung zu ziehen, entwickeln wir das Instandhaltungskonzept konsequent weiter. Hierzu wird im Rahmen des strategischen Projekts »Express 2.0« das gesamte Produktionssystem des Fernverkehrs überprüft, um den veränderten Rahmenbedingungen und zukünftigen Herausforderungen gerecht zu werden. Im Fokus der Untersuchungen stehen auch hier Maßnahmen zur Stabilisierung der Produkt- und Angebotsqualität, die sowohl im regulären Betrieb als auch in Extremsituationen eine deutlich höhere Verlässlichkeit sicherstellen sollen. Als Folge dieser höheren Stabilität des Produktionssystems erwarten wir auch eine deutlich verbesserte Effizienz, die sich im Wesentlichen aus besser planbaren Prozessen mit einem höheren Standardisierungsgrad ableitet.

Mit dieser qualitäts- und kostenoptimierten Ausrichtung wird die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens für die Zukunft in einem sich öffnenden Markt sichergestellt.

Weitere Informationen

TARIFVERHANDLUNGEN MIT EVG UND GDL HABEN BEGONNEN

Die Tarifrunde 2010 hat Anfang Juli 2010 begonnen. Dazu wurden die Verhandlungen mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) am 12. Juli 2010 und mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) am 16. Juli 2010 aufgenommen. Die Tarifrunde 2010 wird inhaltlich von der Entgeltrunde, der Zukunft der Beschäftigungssicherung und dem Abschluss eines Branchentarifvertrags bestimmt. Der DB-Konzern unterstützt das Ziel der Einführung flächendeckender Beschäftigungsstandards.

Die Tarifverhandlungen waren im Berichtsjahr noch nicht abgeschlossen. Im Dezember 2010 erhielten alle Beschäftigten, für deren Gesellschaften in der laufenden Entgeltrunde verhandelt wurde, eine Einmalzahlung in Höhe von 300 € und zusätzlich eine Erfolgsbeteiligung in Höhe von 200 €. Die Zahlungen werden am Ende der Verhandlungen in den Tarifabschluss einbezogen.

Im Januar 2011 haben der DB-Konzern und die EVG in der Tarifrunde 2010 eine Einigung erzielt. Details hierzu finden Sie im Nachtragsbericht.

DB-KONZERNWEITE KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE GESTARTET

Der DB-Konzern hat Anfang 2010 eine konzernweite Kunden- und Qualitätsinitiative im Regional- und Fernverkehr, im Güterverkehr sowie in der Infrastruktur gestartet. Die Initiative beinhaltet die Entwicklung geschäftsfeldübergreifender Konzepte mit den Zielen, die Verlässlichkeit zu steigern, Komfort und Service entlang der gesamten Reisekette zu verbessern sowie eine ausreichende Kundeninformation und guten Service in Sonder-situationen sicherzustellen.

Das gesamte Portfolio umfasst elf Projekte im Regional- und Fernverkehr, im Güterverkehr sowie in der Infrastruktur und an den Bahnhöfen. Es wurde ein umfangreicher Maßnahmenkatalog verabschiedet, der sowohl langfristige Maßnahmen enthält, mit deren Umsetzung im Berichtsjahr begonnen wurde, als auch kurzfristig wirkende Maßnahmen, die bereits umgesetzt wurden.

HOHE ANSPANNUNG IN DER INSTANDHALTUNG AUFGRUND VON WITTERUNGSSCHÄDEN IM WINTER 2009/2010

Zu Beginn und Ende des Jahres 2010 war die Fahrzeugverfügbarkeit aufgrund der generellen Anspannung in der Instandhaltung wegen häufiger Ultraschalluntersuchungen sowie starker Wintereinflüsse deutlich eingeschränkt. Die Hauptursachen lagen in einem witterungsbedingt höheren Schadaufkommen, Lieferengpässen bei Ersatzteilen sowie längeren Instandhaltungszeiten aufgrund betriebsnotwendiger Enteisungen unserer Züge.

Wir haben umfangreiche Maßnahmen ergriffen, um die Situation zu verbessern. Dazu zählte insbesondere, dass das Personal in den Werken zur Wartung und Instandhaltung deutlich aufgestockt wurde und die Beschaffung neuer Enteisungsanlagen für die Werke angestoßen wurde. Ferner wurden zusätzliche Fahrzeuge von Partnerbahnen angemietet, um kritische Strecken zu entlasten, und die Information am Bahnhof verbessert, indem das Bahnhofspersonal verstärkt wurde, um unsere Kunden besser und schneller betreuen zu können.

HOHES FAHRGASTAUFKOMMEN INFOLGE LUFTRAUMSPERRUNG GUT BEWÄLTIGT

Nach Einstellung des Flugbetriebs wegen der Vulkanaschewolke aus Island wurde das Transportangebot kurzfristig ausgeweitet. So wurden auf wichtigen Relationen wie beispielsweise zwischen Amsterdam und Köln zusätzliche Züge eingesetzt und auf ausgewählten Relationen, zum Beispiel von Hamburg nach Kopenhagen, erfolgte eine Ausweitung des Bahnangebots durch Shuttlebusse.

Um den Flugreisenden ein Weiterkommen zu ermöglichen, wurden im Rahmen der »Good for Train«-Kooperation mit Lufthansa und Germanwings am Check-in-Schalter Flugtickets für die eingetragene Strecke als Reisegutschein für die Deutsche Bahn ausgestellt. Darüber hinaus wurden weitere Kulanzmaßnahmen ergriffen: Fluggäste, die wegen Flugstornierungen ihre zur An- und Abreise erworbenen, aber nicht genutzten DB-Fahr-

karten-/Reservierungen (ausgenommen Rail&Fly) zurückgeben wollten, konnten sich ihre Fahrkarten ohne Gebühr erstatten lassen. Zusätzlich wurde die Gültigkeit von Rail&Fly-Fahrschein/-Coupons von vielen Veranstaltern erweitert.

ANHALTENDE EINSCHRÄNKUNGEN IN DER VERFÜGBARKEIT DER ICE-FLOTTE

Im Berichtsjahr war die Verfügbarkeit der ICE-Flotte durch die Radsatzwellenthematik nach wie vor eingeschränkt. Fahrzeugreserven stehen kaum mehr zur Verfügung, um für die Kunden im Fall betrieblicher Störungen das Angebot sicherzustellen. Insbesondere die Extremwetterlage im Winter hat die Situation verschärft. Zahlreiche Verbindungen konnten wegen des Fahrzeugmangels nicht ausreichend bedient werden.

KLIMAAANLAGENAUSFALL ICE

In der ersten Julihälfte des Berichtsjahres sorgten anhaltend hohe Außentemperaturen für Einschränkungen in unserem Angebot. In Teilen von Deutschland lagen die Temperaturen über mehrere Tage bei rund 38 Grad, sodass aufgrund überlasteter Klimaanlage die Temperatur in den Zügen zeitweise so stark anstieg, dass mehrere Zugfahrten aus Sicherheitsgründen vorzeitig an einem Bahnhof gestoppt werden mussten. Besonders stark von Klimaanlageausfällen betroffen waren die Züge der ICE-2-Flotte. Daher werden im Rahmen des Redesigns der ICE-2-Flotte seit Ende 2010 gezielt Maßnahmen umgesetzt, um die bestehenden Klimaanlagen besser auf derartige Witterungsverhältnisse auszurichten und die Zuverlässigkeit weiter zu erhöhen.

Die DB Fernverkehr AG hat in diesem Zusammenhang an rund 25.000 Kunden Entschädigungen gezahlt. In über 5.000 besonders schwerwiegenden Fällen wurde darüber hinaus ein pauschaler Schadenersatz in Höhe von 500 € geleistet.

WEITERENTWICKLUNG DER PARTNERSCHAFT MIT SBB

Bereits heute bieten wir zusammen mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) täglich 35 Direktverbindungen im grenzüberschreitenden Fernverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz an, die im Berichtsjahr von über 4,5 Millionen Fahrgästen genutzt wurden. Dieses Angebot soll im Rahmen der Inbetriebnahme bedeutender Infrastrukturmaßnahmen in beiden Ländern

ausgebaut und noch attraktiver gestaltet werden. So wird beispielsweise die Reisedauer auf der voraussichtlich ab dem Jahr 2016 durchgängig elektrifizierten Strecke von München nach Zürich um rund 40 Minuten sinken. Gleichzeitig soll die Zahl der Verbindungen nahezu verdoppelt werden. Für den angestrebten Angebotsausbau ist daher eine moderne und deutlich größere Fahrzeugflotte erforderlich, in die investiert werden soll.

Gemeinsames Ziel ist es, auf diese Weise den Marktanteil der Schiene zwischen Deutschland und der Schweiz signifikant auszubauen. Auf Basis der seit dem Jahr 2006 bestehenden erfolgreichen Kooperation mit den SBB in der Gesellschaft Rheinalp werden die Vermarktungsaktivitäten weiter gestärkt und ein ganzheitliches Qualitätsmanagement der Verkehre zwischen Deutschland und der Schweiz ermöglicht.

AKTIVITÄTEN ZUR STEIGERUNG DER KUNDENGEWINNUNG, -ZUFRIEDENHEIT UND -BINDUNG

- Das DB Lidl-Ticket 2009 war die bislang erfolgreichste Handelspartneraktion mit rund 1,5 Millionen verkauften Fahrten. Für 66 € erhielten Kunden dabei zwei Fahrten im Zeitraum von Januar bis Ende März 2010. Insbesondere die Ausweitung der Gültigkeit auf das Nachbarland Österreich hat im Vergleich zu den Vorjahren zur Attraktivitätssteigerung beigetragen.
- Im Jubiläumsjahr »175 Jahre Eisenbahn in Deutschland« hat der Fernverkehr ein Jubiläums-Ticket und mehrere Jubiläums-Pässe aufgelegt. Das Jubiläums-Ticket für 35 € galt für zwei Personen und konnte am 17. Mai 2010 für Fahrten im Juni erworben werden. Insgesamt wurden mit den Jubiläums-Tickets und -Pässen knapp 290.000 Fahrten verkauft.
- Der BahnCard-Bestand ist im Vergleich zum Vorjahr um 4 % gestiegen und betrug per Dezember 2010 4,3 Millionen Karten. Maßgeblichen Anteil an dieser positiven Entwicklung hatte die BahnCard 25 mit einem Wachstum von 9,6%. Zu diesem Wachstum trugen insbesondere die Probe BahnCard 25 (Verkauf: Juni 2009–Februar 2010) und Fan BahnCard 25 (Verkauf: April–Juni 2010 und Oktober–Dezember 2010) bei, die sehr hohe Neukundenquoten erzielten. Bei beiden Karten handelte es sich um Einstiegerangebote mit verkürzter Laufzeit (vier Monate zum Preis von 25 €). Die Gültigkeit der Fan BahnCard 25 verlängerte sich in Abhängigkeit vom Erfolg der deutschen Nationalmannschaft und war nach der WM noch bis Ende Oktober 2010 gültig.

Im Mittelpunkt einer kundengerechten Weiterentwicklung der Sparpreiswelt stand die Vereinfachung und Vereinheitlichung unserer Angebote. Das Dauer-Spezial und die Sparpreise 25 und 50 wurden unter der Dachmarke Sparpreis zusammengeführt und die Konditionen weitestgehend vereinheitlicht. Weitere Maßnahmen umfassten eine Harmonisierung nationaler und internationaler Sparpreisangebote sowie die Beseitigung von Buchungshürden, zum Beispiel der Wochenendbindung. Dadurch konnten ein einheitlicher Marktauftritt und eine einheitliche Kundenkommunikation erreicht werden.

EINIGUNG MIT HERSTELLERN ÜBER AUSTAUSCH DER ICE-ACHSEN ERZIELT

Nachdem bereits im Oktober 2009 mit dem Konsortium ICE 3 eine Lösung zum Tausch aller 1.200 Treibradsätze der ICE-3-Flotte erzielt werden konnte, kam es im Februar 2010 mit der ARGE ICE T ebenfalls zu einer einvernehmlichen Lösung. Es werden alle 2.100 Treibrad- und Laufradsätze der ICE-T-Flotte getauscht.

Nach der Zulassung der neu konstruierten und gefertigten Wellen erfolgt gemeinsam mit den Lieferanten der Tausch und Einbau der neuen Wellen in die ICE-3- beziehungsweise ICE-T-Züge.

IC-DOPPELSTOCKWAGEN FÜR DEN FERNVERKEHR BESTELLT

Für den Einsatz im Schienenpersonenfernverkehr haben wir bei Bombardier Transportation 135 Doppelstockwagen für den Intercity- (IC-)Verkehr bestellt – 27 Züge mit je fünf Wagen. Zudem beschaffen wir neue Lokomotiven der Baureihe 146.2. Die Doppelstockwagen und Lokomotiven haben einen Gesamtwert von rund 360 Mio. €. Da der Bau der neuen Doppelstockwagen bereits in einem Rahmenvertrag vereinbart wurde, können sie in relativ kurzer Frist ausgeliefert werden.

Die Doppelstockwagen sind eine Weiterentwicklung der bewährten Fahrzeuge aus dem Regionalverkehr. Damit können wir innerhalb der kommenden drei Jahre neue Fahrzeuge auf ausgewählten IC-Linien einsetzen und unseren Kunden auch zukünftig ein umfassendes Fernverkehrsangebot in der Fläche anbieten.

Risikobericht

Mit den Geschäftsaktivitäten der DB Fernverkehr AG sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt die Geschäftspolitik des DB-Konzerns sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen des Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt bei der DB Fernverkehr AG im integrierten Risikomanagementsystem, das an den gesetzlichen Anforderungen ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt.

CHANCEN AUS EIGENEN MASSNAHMEN ODER VERBESSERTEN MARKT- UND UMFELDBEDINGUNGEN

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

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich insgesamt besser entwickeln als bisher erwartet. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder auswirken. Unsere strategische Ausrichtung und unsere Marktposition eröffnen uns hier Chancen, von einer positiveren konjunkturellen Entwicklung zusätzlich zu profitieren.

Als Reaktion auf die Wirtschafts- und Finanzkrise setzt der DB-Konzern mit dem im Vorjahr begonnenen Projekt reACT ein umfangreiches Maßnahmenprogramm um. Wir sehen hierin Chancen, sowohl die aktuelle Situation als auch unsere langfristige Wettbewerbsposition weiter zu verbessern.

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

WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG

Zu den Risiken für die DB Fernverkehr AG zählen:

↳ Gesamtwirtschaftliche Risiken: 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. Gesamt-

wirtschaftliche Entwicklungen wie zum Beispiel Wirtschafts- und Finanzkrisen können sich insofern negativ auf unser Geschäft auswirken.

Für den Personenverkehr ist dabei insbesondere die Entwicklung wesentlicher konjunktureller 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. Um unsere Position im Wettbewerb zu stärken, verbessern wir fortlaufend die Serviceleistungen. Auf der Angebotsseite optimieren wir die Fahrplangestaltung im Rahmen der regelmäßigen Fahrplanwechsel. Auf vielen Strecken können wir nach der Fertigstellung von Infrastrukturmaßnahmen attraktivere Verbindungen anbieten. Die Preiswahrnehmung durch die Kunden versuchen wir durch Angebotsmaßnahmen spürbar zu verbessern. Zudem sprechen wir mit regelmäßigen Aktionen gezielt Neukunden an. Besonders wichtig bleibt die Entwicklung der Pünktlichkeit, die einem strengen Monitoring unterliegt.

↳ Betriebsrisiken: Unsere Tätigkeit als Eisenbahnverkehrsunternehmen basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse.

↳ Technikrisiken: Das Angebot und die Qualität der Leistungen hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führt der DB-Konzern einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern.

Die technischen Produktionsmittel im Schienenverkehr müssen zudem den sich möglicherweise ändernden geltenden Normen und Anforderungen entsprechen, sodass es zu technischen Beanstandungen an Fahrzeugen kommen kann. Hier besteht das Risiko, dass einzelne Baureihen oder Wagentypen gar nicht oder nur unter Auflagen – zum Beispiel geringere Geschwindigkeiten oder kürzere Wartungsintervalle – eingesetzt werden dürfen. Daraus können Störungen im Betriebsablauf und höhere Aufwendungen resultieren. Es ist nicht auszuschließen, dass es zu weiteren Verkürzungen der Wartungsintervalle kommt. Daraus würden weitere Einschränkungen im Betrieb resultieren.

- Finanzwirtschaftliche Risiken: Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB-Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.
- Rechtliche und vertragliche Risiken: Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Wir versuchen hier entsprechend kosten- und erlösseitig entgegenzusteuern.
- Regulatorische und politische Risiken: Im Schienenverkehr erbringen wir Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Der Zugang zum deutschen Schienennetz ist seit dem Jahr 1994 diskriminierungsfrei möglich.

Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens sowie intermodale Wettbewerbsintensivierungen, insbesondere mit dem nationalen Buslinienverkehr.
- Personalrisiken: Unsere Mitarbeiter und ihre Fähigkeiten sind für den zukünftigen Erfolg der DB Fernverkehr AG von zentraler Bedeutung. Damit sich die DB Fernverkehr AG im Wettbewerb behaupten kann, ist die Personalkostenstruktur in Relation zu der der Wettbewerber von entscheidender Bedeutung. Zusätzliche einseitige Belastungen – zum Beispiel in Form von höheren Tarifabschlüssen als bei unseren Wettbewerbern – verschlechtern unsere Wettbewerbsposition.
- IT-Risiken: Störungen in der komplexen IT-Landschaft sowie Fehler beim IT-Management können zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.

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. Für außerhalb des Berichtsturnus auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht, Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Im Risikomanagementsystem des DB-Konzerns wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen.

BEWERTUNG DER DERZEITIGEN RISIKOPOSITION

Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

Nachtragsbericht

ABSCHLUSS DER TARIFRUNDE MIT DER EVG

Der DB-Konzern hat mit der EVG in der Tarifrunde 2010 eine Einigung erzielt und sich unter anderem auf eine zweistufige Erhöhung der Einkommen verständigt. Die Entgelte steigen ab 1. März 2011 um 1,8% und ab 1. Januar 2012 um weitere 2,0%.

Zusätzlich wird 1,0% pro Jahr vorzugsweise für die individuelle Altersvorsorge gezahlt. Außerdem wurden Verbesserungen bei Schichtzulagen und Urlaubsgeld in Höhe von 1,5% vereinbart. Die im Dezember 2010 geleisteten Einmalzahlungen fließen in den Tarifabschluss mit ein.

Auch wurde Einigkeit darüber erzielt, die Vereinbarung zur Beschäftigungssicherung zwischen DB-Konzern und EVG über das Jahr 2011 hinaus fortzusetzen und zeitgemäß auszugestalten. Damit sind betriebsbedingte Kündigungen im DB-Konzern weiterhin ausgeschlossen. Infolge dieser Neuausrichtung wurden auch die im Jahr 2005 vereinbarten Änderungen hinsichtlich der Arbeitszeit und des Monatsentgelts teilweise rückgängig gemacht. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten ab 1. März 2011 dauerhaft 39 Wochenstunden und erhalten wieder das volle Tarifentgelt, was faktisch dazu führt, dass ab dem 1. März 2011 die Auszahlung um 2,5% steigt.

In Summe über alle vereinbarten Maßnahmen erhöhen sich die vergleichbaren Personalkosten im Geschäftsjahr 2011 durch den Abschluss des Tarifvertrags um rund 6%. Die Laufzeit des

Tarifvertrags beträgt 29 Monate: vom 1. August 2010 bis zum 31. Dezember 2012. Mit der Einigung sind die Tarifverhandlungen zwischen dem DB-Konzern und der EVG abgeschlossen.

TARIFVERHANDLUNGEN MIT DER GDL

Anfang Februar 2011 hat die GDL die Verhandlungen mit uns und den Schienenpersonennahverkehrsunternehmen Abellio, Arriva Deutschland, BeNEX, Keolis Deutschland, Veolia Verkehr sowie den Unternehmen der Hessischen Landesbahn für gescheitert erklärt und Arbeitsniederlegungen angekündigt.

WEITERE ANPASSUNG VON WARTUNGSINTERVALLEN FÜR ICE-ZÜGE

Die DB Fernverkehr AG ist dem Wunsch des EBA, im Wege einer Selbstverpflichtung auch die Ultraschallprüfintervalle der Triebzüge ICE 1 und 2 zu reduzieren, mit Schreiben vom 16. Februar 2011 nachgekommen. Mit der Umsetzung wird unverzüglich begonnen. Gegenüber dem EBA wurde deutlich gemacht, dass nach unserer Einschätzung keine Gefährdung für den Eisenbahnverkehr vorlag und vorliegt. Gemeinsam mit dem EBA streben wir die Entwicklung eines tragfähigen Modells für die technisch-wissenschaftliche Untermauerung zur Bestimmung von Ultraschallprüfintervallen an.

Ausblick

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen dürfte sich das Wachstum der Weltwirtschaft und der deutschen Wirtschaft jeweils mit abgeschwächter Dynamik im Jahr 2011 weiter fortsetzen. Die Wachstumsprognosen für die Industriestaaten zeigen eine Abflachung der konjunkturellen Erholung. Daher erwarten wir für das Geschäftsjahr 2011 insgesamt weiter positive, aber in ihrer Wirkung geringere Impulse aus der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland und im Euro-Raum.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die nachfolgenden Einschätzungen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2011 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Das uneinheitliche Bild der Weltwirtschaft dürfte im Jahr 2011 erhalten bleiben. In den

Industriestaaten werden die Wachstumsraten eher niedriger ausfallen, da strukturelle Probleme zum Beispiel an den Immobilienmärkten noch nicht überwunden sind. Zugleich wird der Druck zur Konsolidierung der Staatsfinanzen weiter zunehmen. Die Exportnationen dürften eine Abschwächung des Wachstums verzeichnen, da die Impulse aus den Schwellenländern vermutlich nachlassen. Abwärtsrisiken resultieren insbesondere aus den fortbestehenden Unsicherheiten an den Finanzmärkten bezüglich der Bonität einer Reihe von Industrienationen.

Das Wachstum der deutschen Wirtschaft dürfte sich im Jahr 2011 infolge der abgeschwächten globalen Erholung verlangsamt fortsetzen. Ende 2011 könnte die deutsche Volkswirtschaft den Vorkrisenstand der gesamtwirtschaftlichen Produktion vom ersten Quartal 2008 wieder erreichen. Der Exportzuwachs dürfte sich im Jahr 2011 im Gleichklang mit dem abgeschwächten Absatzmarktwachstum annähernd halbieren. Die Unternehmensinvestitionen dürften weiter steigen. Die öffentlichen Investitionen

hingegen werden, belastet durch das Auslaufen der Konjunkturprogramme und eine angespannte Haushaltslage der Kommunen, kaum noch ausgeweitet werden können und den Anstieg der Anlageinvestitionen trotz der Dynamik im Privatsektor dämpfen. Die privaten Konsumausgaben werden, gestützt von einer steigenden Beschäftigung und einer verbesserten Einkommenssituation, deutlich steigen. Die Arbeitslosigkeit dürfte zurückgehen, allerdings gebremst durch das infolge geänderter Rahmenbedingungen leicht steigende Arbeitskräfteangebot. Der Preisauftrieb dürfte sich leicht verstärken. Die Energiepreise werden deutlich zulegen, zum einen wegen der verzögerten Reaktion der Gaspreise auf höhere Heizölpreise und zum anderen wegen einer kräftigen Strompreisanhebung zu Jahresbeginn.

Die konjunkturelle Erholung im Euro-Raum dürfte bei großen Unterschieden zwischen den einzelnen Staaten abflachen, wobei die Belastungen für den Euro-Raum aus einigen Staaten mit hoher Staatsverschuldung erhalten bleiben.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Für den deutschen Personenverkehrsmarkt ist im Jahr 2011 erstmals seit Jahren wieder ein moderates Wachstum des Gesamtmarkts zu erwarten. Dieser Einschätzung liegt die Annahme zugrunde, dass sich die positiven Konjunkturreffekte im Jahr 2011 durch einen im Vorjahresvergleich kräftigeren Anstieg der Erwerbstätigenzahl und des Privatkonsums sowie die – wenn auch gebremst – weiter ansteigenden Realeinkommen verstärken. Für den deutschen Schienenpersonenverkehr wird trotz der umfangreichen Bautätigkeit im Schienennetz eine gegenüber dem Jahr 2010 zwar leicht abgeschwächte, aber weiterhin überdurchschnittliche Zunahme der Verkehrsleistung erwartet.

STEIGENDE ENERGIEPREISE WAHRSCHEINLICH

War der Ausblick für das Jahr 2010 von großer Unsicherheit geprägt, gehen die meisten Marktteilnehmer inzwischen davon aus, dass die Krise überwunden ist. Erwartungen eines kontinuierlichen und robusten Wachstums in den Schwellenländern sowie eines sich stabilisierenden Aufschwungs in den Industriestaaten dürften, gepaart mit einer weiterhin expansiven Geldpolitik der Zentralbanken, auch im Jahr 2011 für steigende Energiepreise sorgen.

Die internationale Nachfrage nach Rohöl und Raffinerieprodukten wird auch im Jahr 2011 zulegen. Nachhaltiges und kontinuierliches Wachstum der Schwellenländer wird mittelfristig das Risiko von Engpässen wieder erhöhen.

Aufgrund der Rahmenbedingungen des Energiekonzepts der Bundesregierung und der Verlängerung der Laufzeiten von Kernkraftwerken in Deutschland ist mit zusätzlichen Kosten durch die damit verbundene Brennelementesteuer und der geforderten Investitionen zu rechnen. Diese werden insbesondere im Jahr 2011 die Energiepreise zusätzlich belasten.

Die Terminpreise an der deutschen Strombörse European Energy Exchange (EEX) folgten auch im Berichtsjahr nicht dem Anstieg an den Primärenergiemärkten. Die Verlängerung der Laufzeiten bei Atomkraftwerken, die zusätzliche Kapazität aktuell in Bau befindlicher thermischer Kraftwerke sowie der weiter voranschreitende Ausbau regenerativer Energien dürften auch in den nächsten Jahren die Kraftwerksmargen unter Druck setzen. Dies spiegelt sich auch in den Terminpreisen für die nächsten fünf Jahre wider. Der Spread zwischen den einzelnen Lieferjahren hat sich eingeeengt. Preisrisiken entstehen durch steigende Primärenergiepreise sowie nachgelagert durch die steigende Abgabenlast.

ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Aus den Rahmenbedingungen erwarten wir für das Jahr 2011 keine wesentlichen Auswirkungen auf unser Geschäft.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB FERNVERKEHR AG IM GESCHÄFTSJAHR 2011

Die wesentlichen Herausforderungen ergeben sich aus den anhaltenden Einschränkungen im Betrieb aufgrund reduzierter Fahrzeugverfügbarkeit, insbesondere bei der ICE-Flotte, sowie der starken Bautätigkeit im Netz. Unter anderem werden im Jahr 2011 die Strecken Bremen – Hannover, Ruhrgebiet – Hannover und Berlin – Hannover für jeweils mehrere Monate von erheblichen Baumaßnahmen betroffen sein. Hierdurch wird es zu Fahrzeitverlängerungen und Zugausfällen kommen. Um die negativen Auswirkungen für unsere Kunden so weit wie möglich abzumildern, werden wir bereits im Vorfeld umfassend über zu erwartende Abweichungen informieren und während der Bauphasen einen erweiterten Service für die betroffenen Kunden anbieten.

Vorrangig für eine positive Ergebnisentwicklung bleibt die Verbesserung unserer Produkt- und Servicequalität. Darüber hinaus sind weitere innovative und zielgerichtete Marketingmaßnahmen zu entwickeln, um bestehende Kunden zu halten, neue zu gewinnen und diese dann dauerhaft zu binden. Um die DB Fernverkehr AG langfristig in einem Umfeld des zunehmenden Wettbewerbs erfolgreich positionieren zu können, stehen weiterhin kostensenkende Maßnahmen in nicht kunden- und nicht qualitätsrelevanten Bereichen im Fokus – insbesondere vor dem Hintergrund der voraussichtlich zu erwartenden Kostensteigerungen in den Bereichen Energie, Personal und Instandhaltung.

Die Auswirkungen der negativen konjunkturellen Entwicklung der vergangenen Jahre werden auch im Jahr 2011 noch zu spüren sein. Dennoch werden wir unsere Markt- und Produktivitätsziele weiter konsequent verfolgen.

- Umsatz: Für das laufende Jahr streben wir trotz des Verzichts auf eine Preiserhöhung eine positive Umsatzentwicklung an, die insbesondere auf einer erfolgreichen Marktbearbeitung basiert.
- Ergebnis: Trotz weiterhin reduzierter Fahrzeugverfügbarkeit, unter anderem aufgrund zusätzlicher Ultraschallprüfungen, erwarten wir für das Geschäftsjahr 2011 insgesamt eine leicht verbesserte Ergebnisentwicklung.

ERWARTUNGEN BEZÜGLICH DER ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2012

In Übereinstimmung mit dem Deutschen Rechnungslegungsstandard (DRS) 15 geben wir auch eine Einschätzung für das dem laufenden Geschäftsjahr folgende Jahr ab. Diese basiert auf den in unserer Mittelfristplanung hinterlegten Annahmen zu den von uns erwarteten Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen. Diese Annahmen und Einschätzungen unterliegen mit zunehmendem Zeithorizont größeren Prognoseunsicherheiten.

Auf Basis der Annahme, dass sich der wirtschaftliche Aufschwung wie erwartet entwickelt und über das Jahr 2011 hinaus anhält, rechnen wir auch für das Geschäftsjahr 2012 mit weiteren Zuwächsen bei Umsatz und Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

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, 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

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS	28
BILANZ	29
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	30
KAPITALFLUSSRECHNUNG	31
ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS	32
ANHANG	34
ANTEILSBESITZLISTE	47

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 2010 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 10. März 2011

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Witteler ppa. Roswitha Hees-Brückemann
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Bilanz

AKTIVA

Zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Sachanlagen	(2)	1.896	2.165
Finanzanlagen	(2)	154	148
		2.050	2.313
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	67	64
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	1.137	885
Kassenbestand		0	0
		1.204	949
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	1	1
		3.255	3.263

PASSIVA

Zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	512	512
Kapitalrücklage	(7)	1.570	1.570
Gewinnrücklagen	(8)	4	-
		2.086	2.082
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	346	733
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	509	440
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	314	8
		3.255	3.263

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember [in Mio. €]		Anhang	2010	2009
Umsatzerlöse	(14)		3.536	3.353
Bestandsveränderungen			-1	0
Andere aktivierte Eigenleistungen			3	4
GESAMTLEISTUNG			3.538	3.357
Sonstige betriebliche Erträge	(15)		215	188
Materialaufwand	(16)		-2.200	-2.131
Personalaufwand	(17)		-687	-671
Abschreibungen			-319	-316
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)		-382	-344
			165	83
Beteiligungsergebnis	(19)		-12	-11
Zinsergebnis	(20)		2	6
ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT			155	78
Außerordentliches Ergebnis	(21)		-27	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(30)		-128	-78
JAHRESERGEBNIS			0	0

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
Ergebnis vor Gewinnabführung		128	78
Abschreibungen auf Anlagevermögen		319	316
Abschreibungen auf Finanzanlagen		-	2
Veränderung der Pensionsrückstellungen		31	1
CASHFLOW		478	397
Veränderung der übrigen Rückstellungen ¹⁾		- 414	91
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		-1	0
Abnahme der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		9	49
Zunahme der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		326	30
MITTELFLUSS AUS LAUFENDER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT		398	567
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		1	1
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		- 51	- 48
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		1	1
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		4	0
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 10	-
MITTELFLUSS AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT		- 55	- 46
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		- 78	- 307
Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 265	- 57
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-	- 157
MITTELFLUSS AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT		- 343	- 521
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		0	0
FINANZMITTELBESTAND AM JAHRESENDE	(22)	0	0

¹⁾ 4 Mio. € wurden aufgrund der Erstanwendung des BilMoG aus den Rückstellungen des Vorjahres ergebnisneutral in die Gewinnrücklagen übertragen.

Entwicklung des Anlagevermögens

[in Mio. €]	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Vortrag zum 01.01.2010	Zugänge ¹⁾	Umbuchungen	Abgänge ¹⁾	Stand am 31.12.2010
SACHANLAGEN					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	34	3	-	0	37
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	320	2	1	0	323
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	-	0	-	10
	364	5	1	0	370
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	36	0	1	0	37
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	4.885	6	2	-9	4.884
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	115	4	1	-1	119
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	62	4	2	-4	64
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	22	31	-7	0	46
	5.484	50	0	-14	5.520
FINANZANLAGEN					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	166	10	-	-14	162
2. Beteiligungen	1	-	-	-	1
	167	10	-	-14	163
ANLAGEVERMÖGEN INSGESAMT	5.651	60	0	-28	5.683

¹⁾ Einschließlich Zu- und Abgängen von und zu Konzernunternehmen

	Vortrag zum 01.01.2010	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Abschreibungen		Buchwert
					Stand am 31.12.2010	Stand am 31.12.2010	Stand am 31.12.2009
	0	-	-	-	0	37	34
	-102	-12	-	0	-114	209	218
	-2	0	-	-	-2	8	8
	-104	-12	-	0	-116	254	260
	-11	-2	-	0	-13	24	25
	-3.092	-292	-	9	-3.375	1.509	1.793
	-72	-6	-	0	-78	41	43
	-40	-7	-	5	-42	22	22
	-	-	-	-	-	46	22
	-3.319	-319	-	14	-3.624	1.896	2.165
	-18	-	-	10	-8	154	148
	-1	-	-	-	-1	0	0
	-19	0	-	10	-9	154	148
	-3.338	-319	-	24	-3.633	2.050	2.313

Anhang für das Geschäftsjahr 2010

Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main (im Folgenden: DB Fernverkehr AG), ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der Fassung des vom Bundesrat verabschiedeten Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) vom 3. April 2009 sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden gegenüber dem Vorjahr aufgrund des BilMoG angepasst. Die wesentlichen Änderungen sind bei der Bewertung von Planvermögen eingetreten sowie in den Bereichen der Rückstellungen und der Fremdwährungsumrechnung. Die Vorjahreszahlen wurden unter Inanspruchnahme des Wahlrechts gemäß Art. 67 Abs. 8 Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (EGHGB) nicht an die infolge des BilMoG geänderten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angepasst.

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 Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst erstellter immaterieller Vermögensgegenstände wird im Deutsche Bahn Konzern (im Folgenden: DB-Konzern) nicht ausgeübt.

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 – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – 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 pauschalierte 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.

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristigen fälligen Verpflichtungen dienen, sind gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen. Das Saldierungsgebot gilt auch für korrespondierende Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Schulden und aus der Bewertung dieser Vermögensgegenstände. Die zur Saldierung

herangezogenen Vermögensgegenstände werden gemäß § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist der § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

Bei der DB Fernverkehr AG wird das Planvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (sogenannte Contractual-Trust-Arrangements; »CTA«) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Pensionsverpflichtungen und aus der Bewertung des Planvermögens. Die Pensionsverpflichtungen werden zu dem den garantierten Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Planvermögens angesetzt. Der Saldo aus den Unterschiedsbeträgen des zum 1. Januar 2010 gegenüber den Anschaffungskosten neu bewerteten Deckungsvermögens und der Schulden in Höhe von 1 T€ wurde vollständig im außerordentlichen Aufwand erfasst.

Da die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens dessen Zeitwert zum Bilanzstichtag übersteigen, ist aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden.

Die DB Fernverkehr AG hat (darüber hinaus) langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den durch den beauftragten Treuhänder verwalteten Kapitalanlagen verrechnet. Aufgrund der stets korrespondierenden Wertentwicklung von Rückstellungen und Deckungsansprüchen sind keine abführungsgesperrten Erträge entstanden.

Die flüssigen Mittel werden zum Nennwert angesetzt.

Pensionsrückstellungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected Unit Credit Method; PUC-Methode) unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung des pauschalen durchschnittlichen Marktzinssatzes der Deutschen Bundesbank für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) bewertet. Der zum Bilanzstichtag angewendete Zinssatz beträgt 5,17%. Zum 1. Januar 2010 wurde ein Zinssatz von 5,27% angewendet. Der sich aufgrund der Bewertungsänderungen ergebende Zuführungsbetrag wurde auf den Zeitpunkt der zum 1. Januar 2010 erstmalig verpflichtenden Anwendung berechnet und in voller Höhe im Geschäftsjahr 2010 als außerordentlicher Aufwand erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

[in %]	31.12.2010
Rechnungszinsfuß	5,17
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50
Erwarteter Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	0,00
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,67

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (PUC-Methode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 4,0% (Vorruhestand und Altersteilzeit) und 4,50% (Jubiläum und Sterbegeld) angewendet.

Der Zinssatz zur Berechnung der Haftpflichtrenten beläuft sich auf 5,17%.

Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung. Soweit Aufwendungen wahrscheinliche, aber ihrem Eintrittszeitpunkt nach unbestimmte Verpflichtungen gegenüber Dritten darstellen, werden sie bei den sonstigen Rückstellungen bilanziert.

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Künftige Preis- und Kostensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Rückstellungen berücksichtigt.

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

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst.

Sofern sich aus der Neubewertung zum 1. Januar 2010 – gegebenenfalls nach Verrechnung mit dem Deckungsvermögen – eine Erhöhung einer sonstigen Rückstellung ergeben hat, wurde der entsprechende Aufwand vollständig im außerordentlichen Aufwand erfasst.

Sofern die Neubewertung zum 1. Januar 2010 – gegebenenfalls nach Verrechnung mit dem Deckungsvermögen – eine Verminderung der Rückstellung zur Folge hatte, die bis spätestens zum 31. Dezember 2024 wieder aufgeholt werden müsste, wurde

von dem Wahlrecht des Art. 67 Abs. 1 Satz 2 EGHGB kein Gebrauch gemacht und die Rückstellung entsprechend aufgelöst. Der Unterschiedsbetrag wurde unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt. Nach dem 1. Januar 2010 angefallene Zuführungen und Auflösungen von Rückstellungen werden im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, Erträge und Aufwendungen aus der Ab-/Aufzinsung werden gesondert im Zinsergebnis ausgewiesen.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Fremdwährungsforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten, Bankguthaben und -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr sowie Kassenbestände in Fremdwährung werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Die im Vorjahr bei Bestehen einer Aufrechnungslage gemäß § 387 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) vorgenommene Saldierung von Forderungen und Verbindlichkeiten wurde im Berichtsjahr 2010 nicht mehr angewendet. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Hieraus erhöhten sich die Forderungen gegen verbundene und Beteiligungsunternehmen sowie die entsprechenden Verbindlichkeiten um 39 Mio. €.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der Deutschen Bahn AG (DBAG).

(3) Vorräte

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	62	58
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	4	5
Waren	1	1
INSGESAMT	67	64

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 25 Mio. € (im Vorjahr: 24 Mio. €) gebildet.

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

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

(2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagengitter auf den Seiten 32 bis 33 zu entnehmen.

Erhaltene Zuschüsse in Höhe von 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

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

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

[in Mio. €]	31.12.2010	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2009
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18	0	24
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.106	-	853
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	1
Sonstige Vermögensgegenstände	13	10	7
INSGESAMT	1.137	10	885

Die bisher in den Forderungen gegen verbundene und Beteiligungsunternehmen enthaltenen Verrechnungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen mit Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden nicht mehr vorgenommen. Aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

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

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen Forderungen aus Cashpooling gegen die Gesellschafterin DB Mobility Logistics AG (im Folgenden: DB ML AG) in Höhe von 1.033 Mio. € (im Vorjahr: 768 Mio. €). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 71 Mio. € (im Vorjahr: 82 Mio. €) enthalten.

(5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Versicherungsleistungen ausgewiesen.

(6) Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital von 512 Mio. € ist eingeteilt in 512.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der DB ML AG gehalten.

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2010 einen Betrag in Höhe von unverändert 1.570 Mio. € aus.

(8) Gewinnrücklagen

Die im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG vorgenommene Neubewertung von Rückstellungen zum 1. Januar 2010 hatte Auflösungen der Rückstellungen in Höhe von insgesamt 4 Mio. € zur Folge. Dieser Betrag wurde gemäß Art. 67 Abs. 1 Satz 3 EGHGB unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt.

(9) Rückstellungen

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	105	74
Steuerrückstellungen	5	4
Sonstige Rückstellungen	236	655
INSGESAMT	346	733

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 33 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 5 Mio. €), davon 24 Mio. € aus der erstmaligen Anwendung des BilMoG. Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Verpflichtungen im Personalbereich	66	65
Restrukturierungsmaßnahmen	-	11
Verpflichtungen aus noch zu erbringenden Leistungen an Kunden	-	300
Verpflichtungen aus Nutzungsüberlassungsverträgen	35	123
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	9	5
Unterlassene Instandhaltung	36	30
Technikrisiken	22	59
Übrige Risiken	68	62
INSGESAMT	236	655

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Tantiemen, Urlaubsansprüche sowie Jubiläumsrückstellungen. Aus der erstmaligen Anwendung des BilMoG wurden den Verpflichtungen im Personalbereich 2 Mio. € zugeführt.

Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Im Geschäftsjahr wurde diese mit 3 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €) in Anspruch genommen und 8 Mio. € aufgelöst (im Vorjahr: 4 Mio. € zugeführt).

Bisher unter Verpflichtungen aus noch zu erbringenden Leistungen an Kunden ausgewiesene Erlösabgrenzungen werden 2010 erstmalig unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen.

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

Risiken aus ehemaligen Beteiligungen. Aus der Neubewertung der sonstigen langfristigen Rückstellungen infolge der erstmaligen Anwendung des BilMoG ergaben sich insgesamt 4 Mio. €, die ergebnisneutral in die Gewinnrücklage eingestellt wurden.

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen bestehende Deckungsvermögen von 1 Mio. € (Anschaffungskosten von 1 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen von 1 Mio. € verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen von 3 Mio. € wird mit der korrespondierenden Rückstellung von 3 Mio. € verrechnet.

(10) Verbindlichkeiten

[in Mio. €]	31.12.2010	davon mit Restlaufzeit			31.12.2009
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3	3	-	-	4
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	61	61	-	-	50
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	436	436	-	-	378
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	9	9	0	-	8
davon aus Steuern	6	6	-	-	7
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
INSGESAMT	509	509	0	-	440

Die bisher in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen und Beteiligungsunternehmen enthaltenen Verrechnungen von Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungsbeziehungen werden nicht mehr vorgenommen. Aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen mit 135 Mio. € die Gesellschafterin DB MLAG (im Vorjahr: 84 Mio. €) und resultieren mit 128 Mio. € (im Vorjahr: 78 Mio. €) aus der Gewinnabführung. Gegenüber der DB AG als Organträgerin bestehen Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft von 110 Mio. € (im Vorjahr: 108 Mio. €). Verbindlichkeiten aus Liefer- und Leistungsbeziehungen mit verbundenen Unternehmen bestehen in Höhe von 183 Mio. €.

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

(11) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Erlösabgrenzungen	307	-
Sonstige passive Rechnungsabgrenzung	7	8
INSGESAMT	314	8

Bisher in den sonstigen Rückstellungen unter den Verbindlichkeiten aus noch zu erbringenden Leistungen an Kunden enthaltene Erlösabgrenzungen werden erstmalig unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen.

Die sonstige passive Rechnungsabgrenzung enthält überwiegend vereinnahmte Vorauszahlungen von ausländischen Bahnen für künftige Mietleistungen.

(12) Haftungsverhältnisse

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	42	43

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten der DB AG gegenüber der Europäischen 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. Es wird erwartet, dass die DB AG ihren Zahlungsverpflichtungen gegenüber der EUROFIMA vollumfänglich nachkommt (§ 285 Nr. 27 HGB).

(13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Bestellobligo für Investitionen	956	508
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	444	493
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	318	360
INSGESAMT	1.400	1.001

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 2010 Leasingraten in Höhe von 27 Mio. € (im Vorjahr: 26 Mio. €) gezahlt.

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

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	152	173
fällig 1 bis 5 Jahre	241	212
fällig über 5 Jahre	51	108
INSGESAMT	444	493

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**(14) Umsatzerlöse**

[in Mio. €]	2010	2009
Erlöse aus Personenverkehr	3.403	3.216
Sonstige Umsatzerlöse	133	137
INSGESAMT	3.536	3.353

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 6 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) enthalten.

(15) Sonstige betriebliche Erträge

[in Mio. €]	2010	2009
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	64	73
Mieten und Pachten	40	39
Entschädigungen und Versicherungsleistungen	8	12
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	1	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	47	5
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	3
Erträge aus der Währungsumrechnung	0	0
Übrige sonstige betriebliche Erträge	55	56
INSGESAMT	215	188
davon periodenfremd	53	19

(16) Materialaufwand

[in Mio. €]	2010	2009
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	361	366
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.398	1.345
Aufwendungen für Instandhaltungen	441	420
INSGESAMT	2.200	2.131

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

(17) Personalaufwand

[in Mio. €]	2010	2009
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	483	466
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	78	81
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	8	10
GESAMT	569	557
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG ¹⁾		
für Arbeitnehmer	99	94
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	19	20
GESAMT	118	114
davon für Altersversorgung	6	7
INSGESAMT	687	671

¹⁾ Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel an ehemalige Betriebsangehörige und Hinterbliebene

(18) Sonstige betriebliche Aufwendungen

[in Mio. €]	2010	2009
Mieten und Pachten	103	99
Konzern- und Managementumlagen	63	62
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten inklusive Programmierung und Systemanalyse	30	29
Sonstiger Personalaufwand	24	26
Reise- und Repräsentationskosten	16	15
Entschädigungs- und Kulanzleistungen	14	9
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	0	0
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	1	0
Aufwendungen aus der Währungsumrechnung	0	0
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	131	104
INSGESAMT	382	344
davon periodenfremd	1	3

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten sonstige Steuern in Höhe von 1.333 T € (im Vorjahr: 90 T €).

(19) Beteiligungsergebnis

[in Mio. €]	2010	2009
Erträge aus Beteiligungen	0	1
davon aus verbundenen Unternehmen	0	1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	2	2
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-14	-12
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-	-2
INSGESAMT	-12	-11

(20) Zinsergebnis

[in Mio. €]	2010	2009
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	9	12
davon aus verbundenen Unternehmen	9	12
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-7	-6
davon an verbundene Unternehmen	0	-6
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-7	-
Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	-
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	0	-
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	-
INSGESAMT	2	6

(21) Außerordentliches Ergebnis

Dem außerordentlichen Ergebnis liegen außerordentliche Aufwendungen in Höhe von 27 Mio.€ zugrunde. Die außerordentlichen Aufwendungen betreffen den Unterschiedsbetrag aus dem Wechsel der Bewertungsmethode für Pensions- und Personalrückstellungen.

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.

(22) Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand). In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Forderungen gegen die DB ML AG aus dem Cashpooling in Höhe von 1.033 Mio.€ und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 3 Mio.€ nicht einbezogen.

SONSTIGE ANGABEN**(23) 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.

(24) 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 nach §315a Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt wird. Die DB Fernverkehr AG ist auch Gesellschaft des Teilkonzerns DB ML AG, für den der Konzernabschluss für den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellt wird. Der Teilkonzernabschluss der DB ML AG wird nicht im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Entsprechend den Befreiungsregelungen des §291 HGB wurde kein Teilkonzernabschluss erstellt.

Der Konzernabschluss der DB AG wird beim elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter www.ebundesanzeiger.de erhältlich.

(25) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf der Seite 47 zu finden.

(26) Beschäftigte

[umgerechnet in VZP]	2010		2009	
	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	11.906	12.014	11.413	11.574
Zugewiesene Beamte	2.299	2.250	2.449	2.398
ZWISCHENSUMME	14.205	14.264	13.862	13.972
Auszubildende	873	1.017	913	1.042
INSGESAMT	15.078	15.281	14.775	15.014

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 ENeuOG zugewiesen worden (»zugewiesene Beamte«). Sie arbeiten für die DB Fernverkehr AG, ihr Dienstherr ist das BEV.

(27) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2010 an:

→ **Berthold Huber**

Vorsitzender des Vorstands,
Weilheim

– seit 13. November 2010 –

- a) DB Fahrwegdienste GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB Station&Service AG
 - DB Vertrieb GmbH
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. (Beirat) Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

→ **Dr. Nikolaus Breuel**

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

– bis 12. November 2010 –

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

→ **Andreas Busemann**

Ressort Produktion,
Kissenbrück

– seit 13. November 2010 –

→ **Robert Etmans**

Ressort Personal und Bordservice,
Eppstein/Taunus

– bis 12. November 2010 –

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

→ **Wolfgang Heinrichs**

Ressort Finanzen und Controlling,
Mainz

– seit 20. April 2010 –

→ **Katharina Heuer**

Ressort Personal,
Berlin

– seit 13. November 2010 –

- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
 - Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

→ **Jörg Manegold**

Ressort Produktion,
Hirschberg

– bis 12. November 2010 –

- a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH

→ **Dr. Manuel Rehkopf**

Ressort Marketing,
Berlin

– seit 13. November 2010 –

→ **Ralf Schweisel**

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

– bis 31. März 2010 –

- a) DB Regio AG
 - DB Zwölfte Vermögensverwaltungs AG
- b) City Night Line CNL AG i.L., Zürich/Schweiz
 - (Verwaltungsrat)¹⁾
 - DBAutoZug GmbH¹⁾

Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:

→ **Ulrich Homburg**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Glashütten
a) DB Regio AG (Vorsitz)¹⁾
DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
Schenker AG¹⁾
b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien (Board of Directors)¹⁾

→ **Reiner Bieck***

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Panketal
a) DB Regio AG
DB Vertrieb GmbH
DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG
b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn AG (Beirat)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn AG (Beirat)

→ **Joachim Fried**

Leiter Wirtschaft, Politik und Regulierung der
Deutschen Bahn AG,
Berlin
a) DB Schenker Rail Deutschland AG

→ **Sven Grünwoldt***

Stellvertretender Bundesvorsitzender Gewerkschaft
Deutscher Lokomotivführer,
Neu-Anspach
a) DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG

→ **Michael Harting**

Leiter der Abteilung Landverkehr im Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Bornheim
– bis 31. März 2010 –
a) DB Schenker Rail Deutschland AG
b) DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a.G. (Beirat)

→ **Claudia Horn**

Unterabteilungsleiterin LA 1 im Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Bad Honnef
– seit 1. April 2010 –
a) DB Schenker Rail Deutschland AG

→ **Thomas Hupfeld***

Angestellter der DB Fernverkehr AG,
Vellmar
b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung a.G. (Beirat)

→ **Wolfgang Joosten***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Lünen
– seit 1. Juli 2010 –
a) Deutsche Bahn AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn AG

→ **Ulrich Klenke**

Leiter Konzernmarketing der DB Mobility Logistics AG,
Berlin
a) DB Regio AG
Schenker AG
b) AMEROPA-REISEN GmbH

→ **Dr. Dieter Knoll**

Referatsleiter VIII B 1 im Bundesministerium der Finanzen,
Bonn
– bis 5. Februar 2010 –
a) Flughafen München GmbH

→ **Herbert Lutz***

Projektleiter Migration ETCS bei der DB Fernverkehr AG,
Hadamar
– bis 30. Juni 2010 –

→ **Hubert Mezger***

Mitglied des Betriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Lauchheim
– bis 30. Juni 2010 –

→ **Manuela Naujoks***

Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Glückstadt
– seit 1. Juli 2010 –

→ **Annegret Pawlitz***

Vorsitzende des Betriebsrats Regionalbereich Nord
der DB Fernverkehr AG,
Buxtehude
– bis 1. Juli 2010 –

→ **Dr. Karl-Friedrich Rausch**

Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Weiterstadt

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

→ **Wolfgang Reuter**

Leiter Finanzen und Treasury und Leiter Beteiligungen der
DB Mobility Logistics AG,
Berlin

- 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)
Börse Berlin AG (Börsenrat)

→ **Dietmar Rötzel**

Mitglied des Betriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Herdecke/Ruhr
– vom 1. Juli bis 19. Dezember 2010 –

→ **Olaf Schulz-Arimond***

Mitglied der Geschäftsführung des Besonderen
Hauptpersonalrats bei der Präsidentin des
Bundeseisenbahnvermögens,
Düsseldorf

- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

→ **Werner Sprünker**

Regionalbereichsleiter Bordservice West der DB Fernverkehr AG,
Köln
– seit 1. Juli 2010 –

→ **Dr. Bettina Volkens**

Leiterin Personal Personenverkehr der DB Mobility Logistics AG,
Königstein im Taunus

- a) DB Regio NRW GmbH
DB Vertrieb GmbH
S-Bahn Berlin GmbH
- b) DB Regio Sverige AB, Stockholm/Schweden (Verwaltungsrat)¹⁾
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Beirat)
DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

→ **Dr. Wilhelm Wiltling**

Angestellter im Referat VIII B1 im Bundesministerium
der Finanzen,
Bonn
– seit 1. April 2010 –

→ **Horst Zimmermann**

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Nürnberg
– bis 1. Juli 2010 –
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 2010
beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2010.
Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2010 wird auf den
Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

[in T€]	31.12.2010	31.12.2009
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	21	21
Pensionsverpflichtungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.158	803
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	25	28

Die Bezüge der Vorstandsmitglieder werden im Rahmen von Managementverträgen durch die DB MLAG in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Somit entfallen die Angaben nach §285 Nr. 9 HGB.

(28) 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.

(29) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

(30) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Frankfurt am Main, den 10. März 2011

DB Fernverkehr AG

Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigenkapital in TLW ¹⁾	Beteiligung in % ²⁾
Alleo GmbH, Saarbrücken ⁴⁾	127	50,00
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v.d. Höhe ⁴⁾	2.748	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin ⁴⁾	3.913	100,00
Berlin Linien Bus GmbH, Berlin	26	65,00
City Night Line CNL AG i.L., Zürich/Schweiz	71 ³⁾	100,00
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	7.568	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund ⁴⁾	- 309	100,00
DB Reise & Touristik Suisse SA, Bern/Schweiz	547	100,00
DBAutoZug GmbH, Dortmund ⁴⁾	134.291	100,00
GERMAN RAIL UK LIMITED, London/Großbritannien	-23	100,00
le train DB S.A.S, Paris/Frankreich	1.551	100,00
RailLink B.V., Amsterdam/Niederlande ^{4),6)}	- 5.838	25,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{4),5),6)}	82	25,00
Rheinalp GmbH, Freiburg im Breisgau ^{4),5)}	0	50,00
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin ⁴⁾	414	100,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS; Angabe in Tausend Landeswährung (TLW)

²⁾ Anteile durchgerechnet

³⁾ Euro

⁴⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen (bei EAV-Gesellschaften nur bezogen auf Jahresüberschuss/-fehlbetrag)

⁵⁾ Vorläufige Abschlussdaten

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2008



→ Der Fahrkartenverkauf in über 400 Reisezentren und fünf Mobility Centern stellt einen weiteren Vertriebsweg dar.

Bericht des Aufsichtsrats

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

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



ULRICH HOMBURG
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Fernverkehr AG

Darüber hinaus standen der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu vier Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet.

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

ARBEITSSCHWERPUNKTE

In seiner Sitzung am 20. April 2010 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2009 zur Kenntnis genommen.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 1. Juli 2010 wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter, die Mitglieder des Präsidialausschusses und des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) gewählt. Zudem wurde die Einführung einer Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der DB Fernverkehr AG beschlossen.

In seiner Sitzung am 12. November 2010 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Änderung der Geschäftsverteilung des Vorstands und stimmte der Einrichtung des neuen Vorstandsressorts Marketing zu.

In seiner Sitzung am 2. Dezember 2010 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2011 befasst und die Budgetplanung 2011, die Mittelfristplanung 2011 bis 2015 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Fernverkehr AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2010 insbesondere mit der Betriebssituation infolge der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit. Er ließ sich ausführlich über Maßnahmen zur nachhaltigen Steigerung der Produktqualität und über die Investitionsstrategie informieren. Der Aufsichtsrat befasste sich intensiv mit den witterungsbedingten Auswirkungen auf die Fahrzeugflotte und nahm die ergriffenen Gegenmaßnahmen zur Kenntnis.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2010 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 6. April 2011 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 2010 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 2010 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Dr. Dieter Knoll schied zum 5. Februar 2010 aus dem Aufsichtsrat aus. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung zum 1. April 2010 Herr Dr. Wilhelm Wilting als Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.

Herr Michael Harting legte sein Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats und seine Mitgliedschaft im Vermittlungsausschuss und im Präsidium des Aufsichtsrats zum 31. März 2010 nieder. Als seine Nachfolgerin im Aufsichtsrat wurde Frau Claudia Horn bestellt.

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 1. Juli 2010 endete die Amtszeit der bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrats.

Als Anteilseignervertreter wählte die Hauptversammlung am 1. Juli 2010 erneut die Herren Ulrich Homburg, Joachim Fried, Ulrich Klenke, Dr. Karl-Friedrich Rausch, Wolfgang Reuter und Frau Dr. Bettina Volkens. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entsandte mit Schreiben vom 2. Juni 2010 Frau Claudia Horn und Herrn Dr. Wilhelm Wilting in den Aufsichtsrat.

Die Wahl der Arbeitnehmervertreter erfolgte in der Delegiertenversammlung am 11. März 2010. Die Herren Reiner Bieck, Sven Grünwoltd, Thomas Hupfeld und Olaf Schulz-Arimond wurden bestätigt. Frau Annegret Pawlitz sowie die Herren Herbert Lutz, Hubert Mezger und Horst Zimmermann schieden mit Beendigung der Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat aus. Ihnen folgten Frau Manuela Naujoks sowie die Herren Wolfgang Joosten, Dietmar Rötzel und Werner Sprünker nach.

In seiner konstituierenden Sitzung am 1. Juli 2010 wählte der Aufsichtsrat Herrn Ulrich Homburg zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Herrn Reiner Bieck zu seinem Stellvertreter. Er wählte Herrn Ulrich Homburg, Frau Claudia Horn sowie die Herren Reiner Bieck und Wolfgang Joosten in den Präsidialausschuss des Aufsichtsrats. In gleicher Zusammensetzung wurde der Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG gebildet.

Herr Dietmar Rötzel schied zum 19. Dezember 2010 aus dem Aufsichtsrat aus.

Herr Ralf Schweisel schied zum 31. März 2010 aus dem Vorstand der DB Fernverkehr AG aus.

Herr Wolfgang Heinrichs wurde mit Wirkung zum 20. April 2010 zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Finanzen/Controlling der DB Fernverkehr AG bestellt.

Die Herren Dr. Nikolaus Breuel, Robert Etmans und Jörg Manegold schieden mit Ablauf des 12. November 2010 aus dem Vorstand der DB Fernverkehr AG aus.

Herr Berthold Huber wurde mit Wirkung zum 13. November 2011 zum Vorstandsmitglied und Vorstandsvorsitzenden der DB Fernverkehr AG bestellt.

Herr Andreas Busemann wurde mit Wirkung zum 13. November 2011 zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Produktion der DB Fernverkehr AG bestellt.

Frau Katharina Heuer wurde mit Wirkung zum 13. November 2010 zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Personal der DB Fernverkehr AG bestellt.

Herr Dr. Manuel Rehkopf wurde mit Wirkung zum 13. November 2010 zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Marketing der DB Fernverkehr AG bestellt.

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

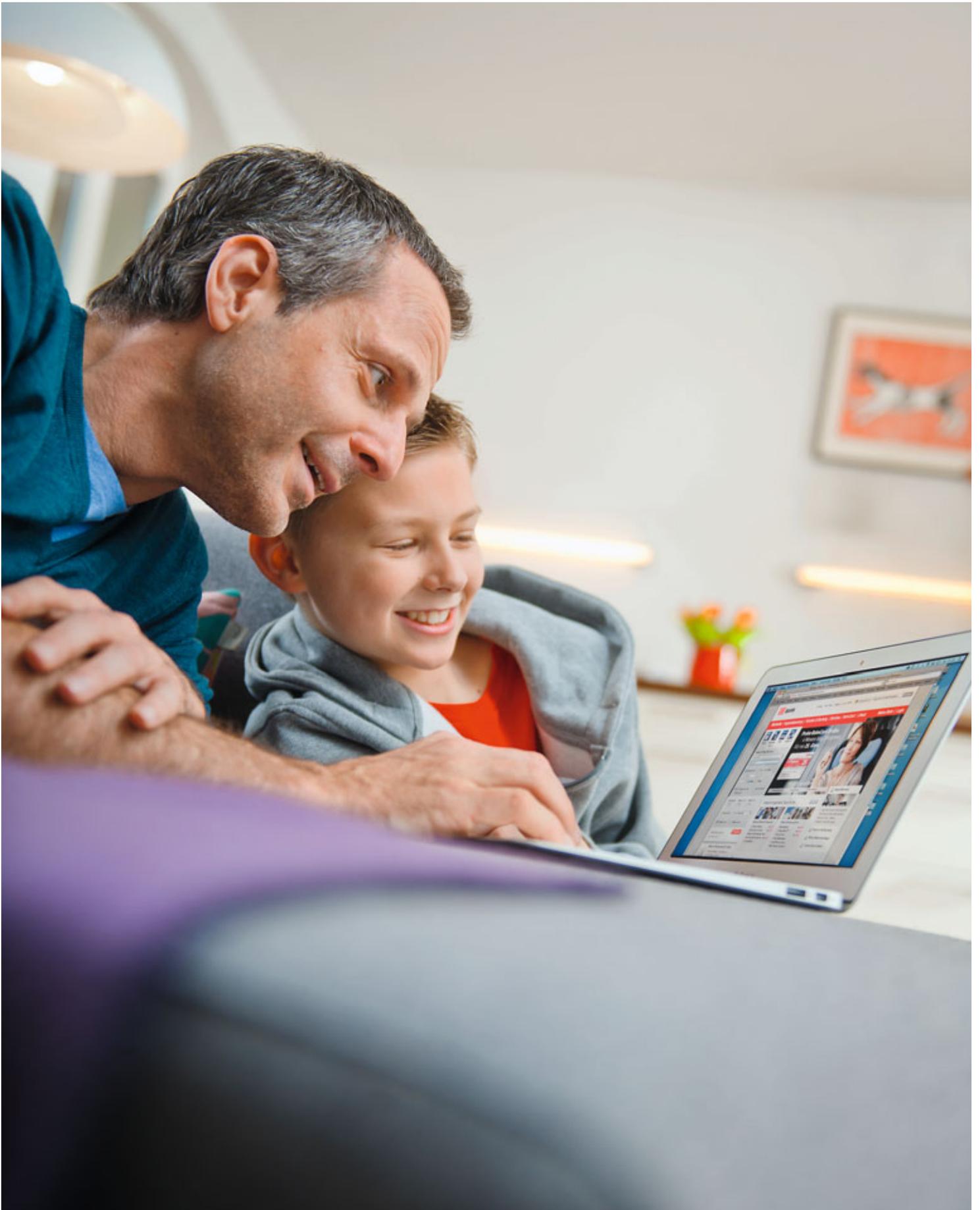
Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Fernverkehr AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2010 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im April 2011

Für den Aufsichtsrat



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Fernverkehr AG



→ Der Fahrkartenkup über das Internet wird ständig weiterentwickelt.
Informationen finden Sie auf www.bahn.de/onlineticket.

IMPRESSUM

DB Fernverkehr AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
www.bahn.de

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

GESTALTUNG

Studio Delhi, Mainz

DTP

apu art&publishing, Frankfurt am Main

LITHOGRAFIE

Koch Lichtsatz und Scan, Wiesbaden

DRUCK

ColorDruck Leimen, Leimen



LEKTORAT

AdvertTEXT, Düsseldorf

FOTOGRAFIE UND BERATUNG

Max Lautenschläger, Berlin

BILDNACHWEIS

Andreas Mann (S. 2)
Bernd Roselieb (S. 49)



DB Fernverkehr AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
www.bahn.de