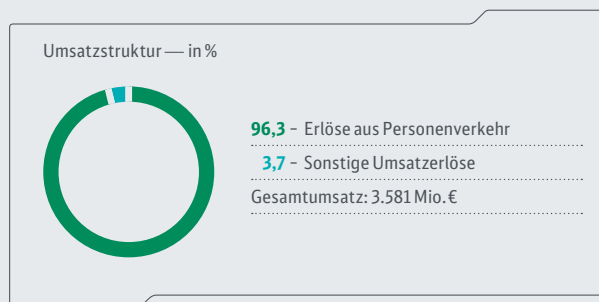
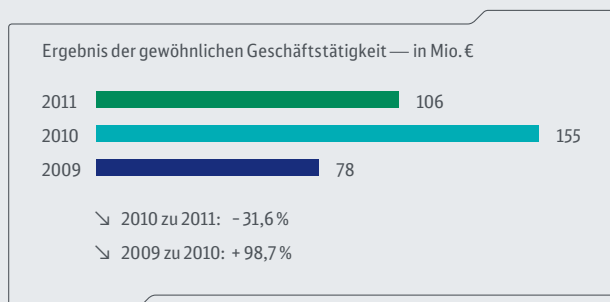
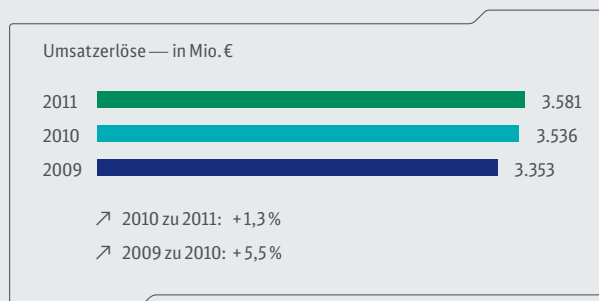
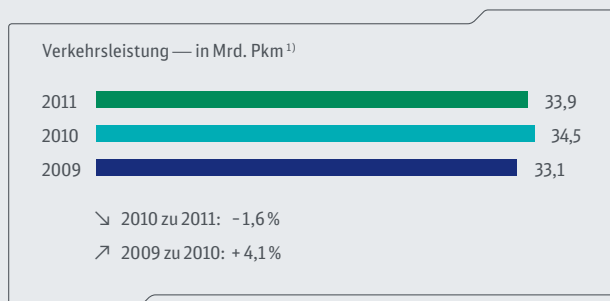




DB Fernverkehr AG
Geschäftsbericht 2011

ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2011



Finanzkennzahlen — in Mio. €	2011	2010	Veränderung in %
Umsatz	3.581	3.536	+1,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	106	155	-31,6
Bilanzsumme	3.216	3.255	-1,2
Anlagevermögen	1.828	2.050	-10,8
Eigenkapital	2.086	2.086	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	0	0	-
Brutto-Investitionen	81	51	+58,8
Netto-Investitionen ³⁾	80	50	+60,0
Mitarbeiter per 31.12.	14.913	14.264	+4,5

Leistungskennzahlen	2011	2010	Veränderung in %
Reisende in Mio.	120,2	121,0	-0,7
Verkehrsleistung in Mio. Pkm ¹⁾	33,938	34,478	-1,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	135,4	138,2	-2,0

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

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten.

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.



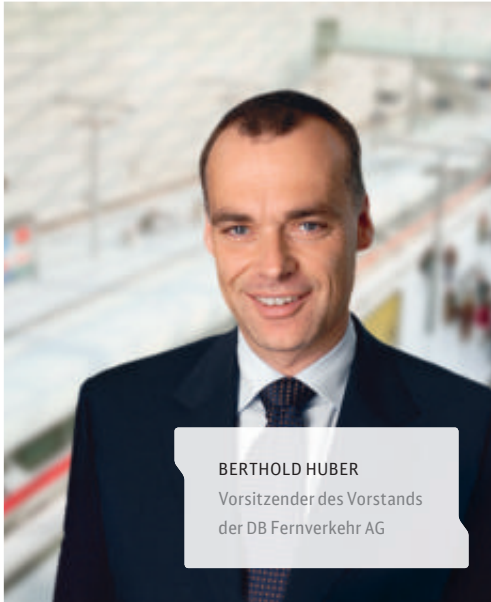
Im Jahr 2011 fand das 20-jährige Jubiläum des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Deutschland statt. Heute nutzen täglich über 340.000 Fahrgäste unser ICE-Netz und fahren dabei eine Strecke von durchschnittlich 284 km. Seit 1991 haben unsere ICE-Züge 1,2 Mrd. Zugkm zurückgelegt.

INHALT

02	VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN
05	QUALITÄTSBERICHT
13	LAGEBERICHT
29	JAHRESABSCHLUSS
49	BERICHT DES AUFSICHTSRATS

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,



BERTHOLD HUBER
Vorsitzender des Vorstands
der DB Fernverkehr AG

das Geschäftsjahr 2011 war für die DB Fernverkehr AG ein Jahr wichtiger Weichenstellungen – und es war ein wirtschaftlich erfolgreiches Jahr.

Nach einem schwierigen ersten Quartal konnten wir unseren Umsatz am Jahresende gegenüber dem Vorjahr weiter steigern und erneut über 120 Millionen Fahrgäste trotz umfangreicher Baumaßnahmen im Schienennetz zuverlässig und wohlbehalten an ihr Ziel bringen.

Wie bereits im Vorjahr stand auch im Jahr 2011 die Umsetzung der zahlreichen qualitätsverbessernden Maßnahmen im Mittelpunkt. Dazu zählen etwa die intensive technische Überprüfung der Klimaanlage unserer gesamten Fahrzeugflotte und der Bau zusätzlicher Enteisungsanlagen in unseren Werkstätten. Allein dadurch können wir die Fahrzeugqualität und -verfügbarkeit in extremen Witterungssituationen im Sommer und Winter spürbar verbessern.

Der Höhepunkt des Jahres und eine ganz wichtige Weichenstellung war die Vertragsunterzeichnung mit Siemens über die Bestellung von bis zu 300 neuen ICx-Zügen. Der ICx wird im ICE-Design und mit dem ICE-Komfortniveau gefertigt und soll zunächst die Züge der EC/IC-Flotte und perspektivisch die älteren Züge der ICE-Flotte ablösen. Mit der dadurch deutlich reduzierten Flottenkomplexität, einem insgesamt angehobenen Ausstattungsniveau und einem einheitlichen Produktbild leisten wir mit dieser Investition einen ganz wesentlichen Beitrag zur Sicherung von Wirtschaftlichkeit und Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens. 130 Züge hat die Deutsche Bahn sofort abgerufen und weitere 90 sind geplant; das mögliche Auftragsvolumen für die 220 Züge beträgt rund sechs Milliarden Euro. Dies ist der größte Auftrag in der Geschichte von der Deutschen Bahn und von Siemens.

Da die neuen Züge sukzessive erst ab 2016 zum Einsatz kommen werden, investieren wir weiterhin in großem Umfang in unsere Bestandsflotte. Seit Februar 2011 unterziehen wir alle 44 ICE-2-Züge einem umfangreichen Redesign. Allein für diese Modernisierungsmaßnahme investieren wir rund 100 Millionen Euro und steigern so den Komfort merklich – zum Beispiel über eine Verbesserung der Fahrgastinformation und die Aufwertung von Sitzkomfort und Innenraumgestaltung. Im Anschluss an das Redesign der ICE-2-Züge sind entsprechende Modernisierungsmaßnahmen auch für die ICE-3- und ICE-T-Züge geplant. Die ICE-Fahrzeuge der ersten Generation durchliefen bereits von 2005 bis 2008 eine umfangreiche Modernisierung.

Nicht planmäßig vorangekommen sind wir mit den bestellten ICE-3-Zügen der Baureihe 407. Die ursprünglich für 2011 vorgesehene Auslieferung der ersten Züge dieser Baureihe verzögert sich, weil es laut Siemens Probleme mit der Zulassung der bordseitigen Signaltechnik für Frankreich gibt.

Außer in die ICE-Flotte investieren wir kräftig in die Modernisierung unserer lokbespannten Reisezugwagen (EC/IC-Flotte). Dadurch bringen wir auch diese Züge Schritt für Schritt in puncto Technik und Komfort wieder auf den aktuellen Stand.

Im Dezember 2011 konnten wir in Frankfurt-Griesheim ein neues ICE-Werk mit drei Werkstattgleisen in Betrieb nehmen. Dieses Werk wurde in erster Linie für die regelmäßige Wartung unserer jüngsten und – vorausschauend – auch für unsere zukünftigen Fahrzeuggenerationen gebaut. Damit stellt das neue Werk eine wichtige Investition in die Zukunft der DB Fernverkehr AG dar. Darüber hinaus haben wir 2011 mit der konzeptionellen Vorbereitung von Investitionen in zusätzliche Instandhaltungsgleise die Weichen für eine schrittweise Erweiterung der Instandhaltungskapazitäten in den kommenden Jahren gestellt.

Auch marktseitig hat der Fernverkehr im Jahr 2011 neue Wege beschritten: Für die weniger stark nachgefragten Linien wurde das Modell der sogenannten Integration von Nah- und Fernverkehr erarbeitet, das die eigenwirtschaftlichen Fernverkehre optimal mit dem Nahverkehr kombiniert. Der erste Vertrag dieser Art wurde im August 2011 mit den Ländern Niedersachsen und Bremen für die Verkehre von Oldenburg an die Nordsee unterzeichnet, und wir sind zuversichtlich, dass sich dieses Modell auch an anderen Stellen bewähren wird.

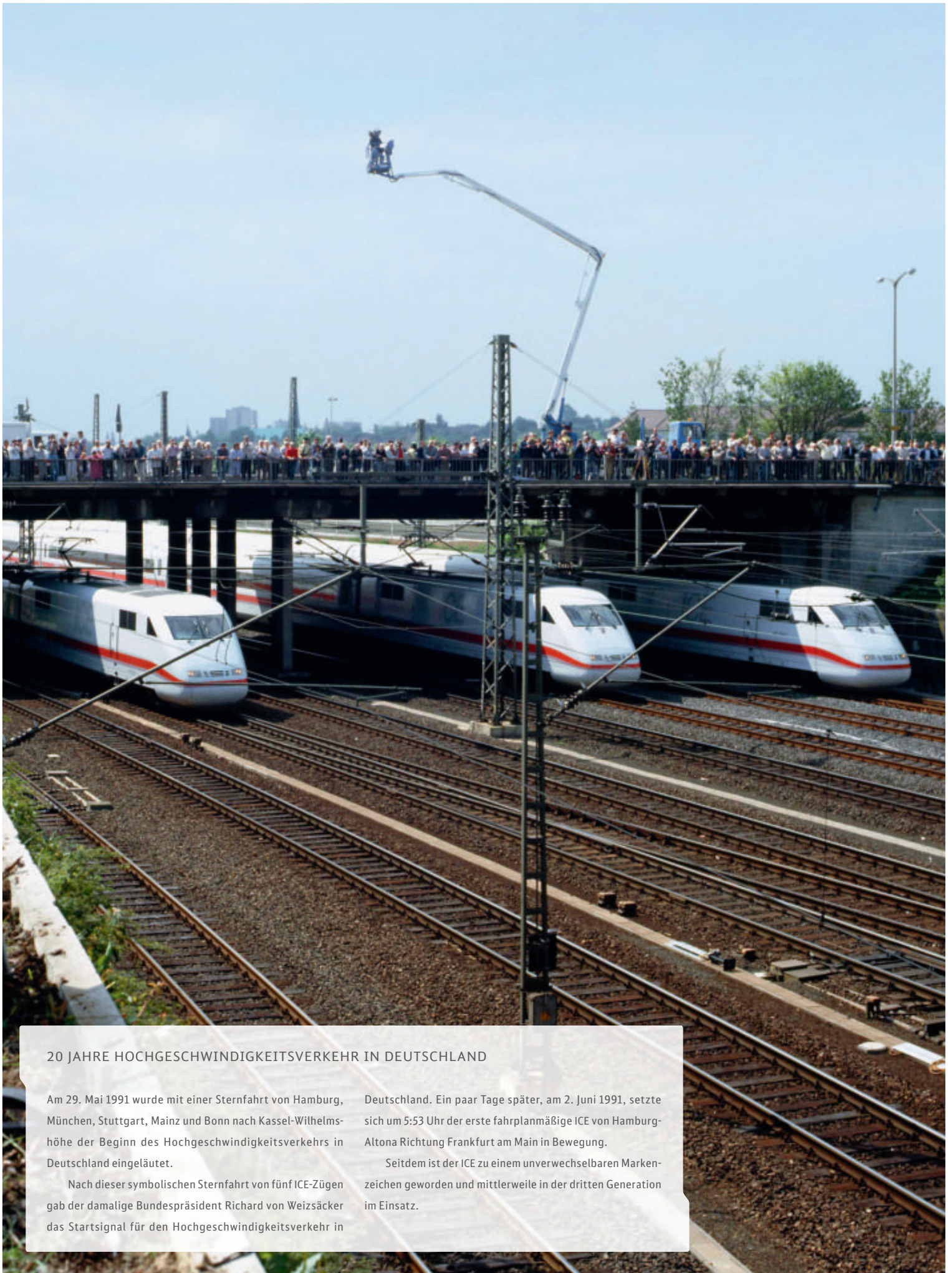
Eine weitere wichtige Weichenstellung waren die konsequente organisatorische Ausrichtung des Unternehmens an den wesentlichen Leistungsprozessen und die damit zusammenhängende Ausprägung einer zentralen Unternehmensführung.

Mit allen aufgezeigten Aktivitäten haben wir im Jahr 2011 wichtige Voraussetzungen und Rahmenbedingungen geschaffen, um Produktqualität und Kundenzufriedenheit weiter zu steigern. Damit setzen wir den eingeschlagenen Weg fort, den Fernverkehr als nachhaltig wirtschaftlich erfolgreiches und in jeder Beziehung wettbewerbsfähiges Unternehmen zu positionieren.

Ihr



Berthold Huber
Vorsitzender des Vorstands
der DB Fernverkehr AG



20 JAHRE HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR IN DEUTSCHLAND

Am 29. Mai 1991 wurde mit einer Sternfahrt von Hamburg, München, Stuttgart, Mainz und Bonn nach Kassel-Wilhelmshöhe der Beginn des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Deutschland eingeläutet.

Nach dieser symbolischen Sternfahrt von fünf ICE-Zügen gab der damalige Bundespräsident Richard von Weizsäcker das Startsignal für den Hochgeschwindigkeitsverkehr in

Deutschland. Ein paar Tage später, am 2. Juni 1991, setzte sich um 5:53 Uhr der erste fahrplanmäßige ICE von Hamburg-Altona Richtung Frankfurt am Main in Bewegung.

Seitdem ist der ICE zu einem unverwechselbaren Markenzeichen geworden und mittlerweile in der dritten Generation im Einsatz.

QUALITÄTSBERICHT

- 06 KUNDENORIENTIERUNG
- 08 ZUVERLÄSSIGKEIT DER VERKEHRE
- 09 HILFELEISTUNG FÜR PERSONEN MIT BEHINDERUNGEN
UND EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT
- 11 BESCHWERDEMANAGEMENT

Als Dienstleistungsunternehmen haben die DB Fernverkehr AG und ihr Tochterunternehmen, die DB AutoZug GmbH, die Erfüllung der Kundenerwartungen im Fokus. Dabei liegt das Augenmerk auf dem Angebot einer guten 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 Verbesserungsmaßnahmen für die 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 wurde die 2010 gestartete Kunden- und Qualitätsinitiative konsequent fortgesetzt. Das Ziel der Initiative 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 sowie den Behindertenvertretern der programmbegleitenden Arbeitsgruppe der Deutschen Bahn. Darüber hinaus beauftragen wir regelmäßige Kundenbefragungen bei unabhängigen Instituten.

Informationen und Fahrkartenvertrieb

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

- ::: Unser Online-Portal www.bahn.de gehört zu den meistbesuchten Mobilitätsportalen in Deutschland. Täglich werden etwa 4,5 Millionen Reiseauskünfte erteilt und bis zu 130.000 Online-Tickets verkauft.
- ::: Der Trend zum Fahrkartenkauf im Internet oder über mobile Services nimmt weiter stetig zu. Daher erfolgt der Ausbau des mobilen Serviceportals m.bahn.de und der App DB Navigator (zum Beispiel Kaufmöglichkeit von Fahrkarten und Platzreservierungen bis unmittelbar vor der fahrplanmäßigen Abfahrt). Monatlich werden rund 17 Millionen mobile Auskünfte erteilt und rund 70.000 Handy-Tickets verkauft. Außerdem bieten wir unseren Kunden mit dem neuen Angebotsberater mehr Service im Internet.

::: In unseren bundesweit 411 Reisezentren stehen unsere Mitarbeiter im direkten Kundenkontakt für Reiseinformationen und den Fahrkartenverkauf am Schalter.

::: Wir aktualisieren monatlich in einer jährlichen Gesamtauflage von rund 54 Millionen Stück das Faltblatt »Ihr Reiseplan«, das in den Zügen ausliegt und die Reisenden über die wichtigsten Anschlussmöglichkeiten sowie die Serviceangebote im Zug und an den Haltebahnhöfen informiert.

::: Während der Reise informieren wir unsere Kunden am Bahnhof und in den Zügen nach festgelegten Standards. Die Durchführung und Qualität der Ansagen wird regelmäßig in Form des Reisendeninformationsindex erfasst, der im Jahr 2011 in Fernverkehrszügen bei 96% und am Bahnhof bei 89% 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. Mit der »DB Information« haben unsere Kunden eine zentrale Anlaufstelle an rund 82 Bahnhöfen. Zur Verbesserung der Reisendeninformation sind die Mitarbeiter im Bahnsteigservice mit internetfähigen Handys ausgestattet, sodass sie den Kunden jederzeit umfassende Informationen zur aktuellen Betriebslage geben können.

Für den Erwerb einer 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.

Kundenzufriedenheitsumfragen

Voraussetzung für die Sicherstellung einer adäquaten Produkt- und Dienstleistungsqualität ist das regelmäßige, systematische Kundenfeedback. In 26 Studien befragen wir deshalb jährlich rund 130.000 Fahrgäste und etwa 1.600 Geschäftspartner zu ihrer Wahrnehmung unserer Leistungen. Dabei differenzieren wir zwischen den einzelnen Prozessschritten der Reisekette, beginnend bei der Information und Fahrkartenbuchung, über den Eindruck der Kunden 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 Beschwerdeverfahren. Die Ergebnisse der Studien werden strukturiert ausgewertet, um bei Schwachstellen zielgerichtet gegenzusteuern.

Im Jahr 2011 wurde die Kundenzufriedenheit, bezogen jeweils auf die aktuelle Fernverkehrsfahrt, mit der Schulnote 2,2 bewertet.

Die Gesamtzufriedenheit mit der DB Fernverkehr AG erreichte im Berichtsjahr eine Schulnote von 2,9. Ebenso wurden Kunden der DB AutoZug GmbH nach ihrer Gesamtzufriedenheit befragt. Sie bewerteten diese im Durchschnitt mit der Schulnote 2,6 für die Autozugverkehre und mit der Schulnote 2,5 für die Nachtreiseverkehre.

Die Studien sowie die Auswertung lassen wir von unabhängigen Marktforschungsinstituten durchführen. Ein zentraler Themenbereich im Berichtsjahr war für uns die Verbesserung der Kommunikation nicht nur im Regelfall, sondern besonders bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen. Wir haben daher unter anderem auch in diesem Jahr die Betreuungsmaßnahmen am Bahnhof, im Zug und im Internet ausgeweitet und einen regelmäßigen Kundenmonitor als Kurzfrismessinstrument etabliert, der zeitnah die Produkt- und Servicequalität im Schienenpersonenverkehr misst.

Darüber hinaus haben wir während der Baumaßnahme Ost-West-Korridor (Berlin – Hannover – Bielefeld) im Sommer des Berichtsjahres ein umfassendes Kommunikations- und Servicekonzept zum Auffangen eventueller negativer Auswirkungen auf die Kunden initiiert, um unseren Fahrgästen einerseits genaueste Informationen zu Fahrplanänderungen zu geben und ihnen andererseits kompensatorisch eine verbesserte Reisebetreuung anzubieten (verstärkter Service im Zug, in den Lounges und am Bahnsteig).

Sauberkeit des Fahrzeugmaterials und der Bahnhofseinrichtungen

Die Züge des Fernverkehrs und der DB AutoZug GmbH werden nach einem festen Reinigungsplan innen und außen sauber gehalten. Durchschnittlich wurden monatlich 1.546 Waschkfahrten durchgeführt. Durch die extremen Winterbedingungen zu Jahresbeginn konnte das Außenreinigungsprogramm in diesem Zeitraum nicht in geplantem Umfang abgewickelt werden. 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 stabil auf der Schulnote 2,0 gehalten 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 2011 durchschnittlich bei der Schulnote 2,0.

Um unsere hohen Standards zu sichern, werden die Trinkwasserqualität und die Lebensmittelhygiene an Bord generell durch ein externes Dienstleistungsunternehmen regelmäßig 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 Präsenzreiniger 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 2,2.

ZUVERLÄSSIGKEIT DER VERKEHRE

Pünktlichkeit und Zugausfälle

Unsere Kunden messen die Qualität im Fernverkehr in erster Linie an der Pünktlichkeit, zusätzlich steuern wir im Sinne unserer Kunden bei der Zuverlässigkeit die Anschlussqualität. 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 im Pünktlichkeitsgrad zusammen. Die Gesamtpünktlichkeit im Schienenpersonenfernverkehr im Jahr 2011 lag bei 80,0% (5-Minuten-Pünktlichkeit) beziehungsweise bei 92,9% (15-Minuten-Pünktlichkeit). Der Anschluss-erreichungsgrad lag bei 89,9%.

Die im Jahr 2010 infolge extremer Witterungseinflüsse stark abgesunkenen Werte für Pünktlichkeit und Anschluss-erreichung konnten 2011 somit wieder angehoben werden. Eine große Herausforderung stellte 2011 die Baumaßnahme Ost-West-Korridor mit Fahrplanauswirkungen von April bis August dar. Aufgrund der anhaltenden reduzierten Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-Flotte standen zudem weiterhin keine ausreichenden Fahrzeugressourcen zur Verfügung, um besondere Belastungen auszugleichen.

Als herausragende Ereignisse mit starkem Einfluss auf die Pünktlichkeit im Berichtsjahr sind die Anschläge mit Brandsätzen auf den Bahnbetrieb im Großraum Berlin Anfang Oktober sowie der Castor-Transport im November zu nennen.

Im Berichtsjahr haben wir im Rahmen 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 2011 mit deutlich unter 1% auf dem sehr geringen Vorjahresniveau gehalten werden.

Seit September wird im Zeichen erhöhter Transparenz die Pünktlichkeit des Schienenpersonenverkehrs im Internet für jedermann zugänglich auf monatlicher Basis veröffentlicht.

Die Gesamtpünktlichkeit der von der DB AutoZug GmbH verantworteten Züge lag im Jahr 2011 bei 69,9%. 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 absolviert, so beispielsweise Amsterdam – Moskau, Hamburg – Narbonne oder Düsseldorf – Triest. Der Hauptnutzen des Kunden besteht darin, über Nacht zwischen zwei europäischen Metropolen komfortabel und umsteigefrei zu reisen oder mit dem eigenen Pkw staufrei in beliebte Urlaubsregionen zu gelangen.

Bewältigung von Störungen

Das deutsche Schienennetz ist durch nationale wie internationale Verkehre im Güter- und Personenverkehr stark frequentiert. Pro Tag verkehrten im Berichtsjahr rund 1.404 Züge allein im Schienenpersonenfernverkehr, im Güter- und Personenverkehr insgesamt etwa über 30.000 Züge. Schon kleinste Störungen oder Verzögerungen können in einem so dicht befahrenen Netz zu unerwünschten Kettenreaktionen führen. Neben der Geringhaltung der Folgen solcher Störungen legen wir unseren Fokus zusätzlich auf die frühzeitige Kundeninformation. Mithilfe der umfangreichen Online-Informationsplattform www.bahn.de können Kunden neben der Information zu Verspätungen auch weitere Informationen zu Auswirkungen auf Anschlussbeziehungen oder bekannte Einschränkungen beim Service- oder Platzangebot für ihren Zug auf dem Handy abrufen. Zudem können im Störfall über die dynamische Verbindungsauskunft alternative Verbindungen mithilfe eines mobilen Endgeräts abgerufen werden. Zur Informationsverbesserung auf den Bahnhöfen wurden 2011 mehr als 2.000 dynamische Schriftanzeiger installiert.

Die aufgrund notwendiger Modernisierungen im Streckennetz unumgänglichen Fahrzeitverlängerungen im Jahr 2011 wurden bereits mit Fahrplanwechsel Ende 2010 weitestgehend in den Reiseauskunfts- und Verkaufssystemen berücksichtigt, damit unsere Kunden weniger Störungen bei ihrer Reise erfahren.

Um unseren Kunden auch bei extremen Witterungsbedingungen einen zuverlässigen Zugverkehr anbieten zu können, wurde im Berichtsjahr in zahlreiche Maßnahmen investiert. So wurden beispielsweise zusätzliche Enteisungsanlagen eingerichtet und die Anzahl der Weichenheizungen deutlich gesteigert.

Unsere Triebfahrzeugführer und unser Zugbegleitpersonal sind für den Umgang mit unabwendbaren Störungen im Betriebsablauf geschult. Ergänzend haben wir rund um die Uhr besetzte Leitstellen, Notdienste und spezielle Fahrzeugressourcen, um die Reisenden im Störfall zu betreuen und weiterzubefördern oder beispielsweise Übernachtungen in Hotels anzubieten.

HILFELEISTUNG FÜR PERSONEN MIT BEHINDERUNGEN UND EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT

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

2011 wurden beispielsweise die Öffnungszeiten der Mobilitätsservice-Zentrale erweitert; diese ist nun täglich von 06:00 bis 22:00 Uhr erreichbar. Ebenso erhält jeder Reisende auf Wunsch eine E-Mail-Bestätigung seiner Hilfeleistungen an die von ihm angegebene E-Mail-Adresse.

Die DB Station&Service AG bietet aktuell an mehr als 300 großen und mittleren Bahnhöfen bundesweit einen Ein-, Um- und Aussteigeservice für Menschen mit Handicap an. Im Jahr 2011 wurden rund 500.000 Hilfeleistungen realisiert.

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 sogenannte optisch-taktile Bodenindikatoren und in einigen Bahnhöfen Handlaufbeschriftungen mit Prismen- oder Brailleschrift sehbehinderten Fahrgästen die Orientierung. Die DB Informationen an den Bahnhöfen wurden unter anderem mit einer Induktionsschleife und einem herausfahrbaren Bedientisch für Rollstuhlfahrer und Rollstuhlfahrerinnen ausgestattet.

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 die für das Notfallmanagement erforderlichen Ressourcen vorgehalten. Dazu zählen Notdienste, Personalbereitschaften, Reservefahrzeuge oder auch Rahmenverträge mit Bus- und Flugunternehmen.

Die DB Station&Service AG hat zum weiteren barrierefreien Umbau zahlreicher Bahnhöfe im Jahr 2011 unter anderem mit den Bundesländern Hessen und Rheinland-Pfalz sowie den Aufgabenträgern (RMV, NVV beziehungsweise VRN sowie ZV SPNV Nord und Süd) jeweils eine neue Rahmenvereinbarung zur Modernisierung von Personenbahnhöfen abgeschlossen. Diese Rahmenvereinbarungen legen die Modernisierungsmaßnahmen der nächsten Jahre in beiden Bundesländern verbindlich fest.

Deutschlandweit werden durch die DB Vertrieb GmbH in mehr als 400 Reisezentren Information, Beratung und Service für unsere Kunden angeboten. Barrierefreiheit ist bei jeder Modernisierung ein wichtiger Baustein, der berücksichtigt wird. Im Berichtsjahr wurde ein Prototyp für ein barrierefreies Reisezentrum in Düsseldorf, dessen Komponenten konsequent auf die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Reisenden hin ausgerichtet wurden, pilotiert. Die Erkenntnisse aus dieser Pilotierung sind in einen Standard für die barrierefreie Ausstattung eingeflossen. Diese Standards sind mit den relevanten Vertreterinnen und Vertretern abgestimmt. Hierzu zählen: taktile Wegeführungen, ein barrierefreies Aufrufsystem inklusive Sprachansage für sehgeschwache und blinde Kunden, Sitzmodule mit Armlehnen und Unterarmstützenhalter sowie taktile Kennzeichnungen aller Komponenten. Bei Modernisierung der Reisezentren mit der aktuellen Ausstattungslinie »Neues Design« ist zudem ein höhenverstellbarer Schalter für Rollstuhlfahrer oder kleinwüchsige Menschen inklusive einer induktiven Hörschleife Bestandteil des barrierefreien Reisezentrums.

Bei der Fahrzeugneubeschaffung werden, wo immer möglich, Verbesserungen im Sinne der Barrierefreiheit umgesetzt. Dazu gehören unter anderem Einstiegshilfen für Rollstuhlfahrer, Universaltoiletten und ein modernes Fahrgastinformationssystem nach dem Zwei-Sinne-Prinzip. Ein durchgängiges optisch-taktiler Blindenleitsystem und dynamische Anzeigesysteme erleichtern sinnesbehinderten Menschen die selbstständige Nutzung im gesamten Zug. Ein durchgängiges Festhaltesystem, ausreichende Bewegungsflächen im Bereich für Rollstuhlfahrer und verbesserte Gepäckunterbringung in Bodennähe sind nur einige Stichworte, die insbesondere gehbehinderten Menschen zugutekommen. Dieses Konzept, das an europäischen Normen und nationalen Empfehlungen ausgerichtet ist, wird zukünftig für alle neuen Fernverkehrszüge der DB verbindlich. Auch bei den anstehenden Modernisierungsmaßnahmen der vorhandenen Fahrzeugflotte werden diese Maßnahmen – soweit möglich – berücksichtigt. Bis Ende des Berichtsjahres waren bereits die ersten Züge der Baureihe (BR) ICE 2 nach ihrer Modernisierung wieder im Einsatz, und setzen somit neue Maßstäbe in Sachen Barrierefreiheit.

Seit Dezember 2011 können sich mobilitätseingeschränkte Reisende in den elektronischen Reiseauskunftsmedien der Bahn (www.bahn.de, Fahrkartenautomaten) vor Fahrtantritt über etwaige Abweichungen (unter anderem Fehlen von behindertengerechten Einrichtungen) insbesondere bei Fernverkehrszügen informieren. Entsprechende Hinweise werden in Form von Textmeldungen (HIM-HAFAS Information Manager) direkt an den betroffenen Verbindungen dargestellt.

Um auch das grenzüberschreitende Reisen für alle mobilitätseingeschränkten Menschen zu vereinfachen, wurde ein internationaler Reisevoranmeldebogen für länderübergreifende Reisen mobilitätseingeschränkter Reisender mit gewünschten Hilfeleistungen beim Ein-, Um- und Aussteigen zur optimalen Servicekoordination zwischen den europäischen Bahnen gemeinsam entwickelt und abgestimmt. Zusätzlich wurde ein Buchungsverfahren entwickelt, das europaweit von allen Eisenbahngesellschaften eingesetzt werden kann, um internationale Bahnreisen mobilitätseingeschränkter Menschen mit einheitlicher Qualität vorzumelden.

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.

Im Jahr 2011 konnten wir somit auch ein neues, bis dato einzigartiges Angebot am Markt platzieren: Seit Mai 2011 können mobilitätseingeschränkte Menschen ihren Urlaub komfortabler planen und buchen, indem sie ihre Reise, die Unterbringung und das Rahmenprogramm aus einem Baukastensystem individuell zusammenstellen. In Kooperation mit der Arbeitsgemeinschaft »Barrierefreie Reiseziele in Deutschland« (www.barrierefreie-reiseziele.de) haben wir sogenannte Mobilitätspakete geschnürt, die sowohl die An- und Abreise mit möglicher Ein-, Um- und Ausstiegshilfe, die Anschlussmobilität am Urlaubsort und die Übernachtung als auch ein mögliches Ausflugs- und Kulturprogramm beinhalten. Die Reiseangebote richten sich vorzugsweise an Rollstuhlfahrer sowie seh- und hörbehinderte Personen, aber auch an ältere Menschen sowie Familien mit kleinen Kindern. Mit dem neuen Serviceangebot sind erstmals grenzenlose Reiseerlebnisse für den Tagestrip, den Kurz- und den Jahresurlaub buchbar. Egal, ob Natur, Kultur, aktive Erholung oder Entspannung gewünscht wird – der hierfür eingerichtete Bereich im Internetportal der Deutschen Bahn (www.bahn.de/reiseziele-barrierefrei) liefert vielfältige Informationen und stellt alle Serviceleistungen und Ansprechpartner vor.

Im Bereich des Sponsorings unterstützen wir seit nahezu zehn Jahren den Deutschen Behindertensportverband als einer seiner Hauptförderer. Ebenso engagierten wir uns im Jahr 2011 bereits zum zweiten Mal als Hauptsponsor erfolgreich beim Pilotprojekt »Jugend trainiert für Paralympics«. Die Unterstützung des Wettbewerbs für körperlich behinderte Kinder und Jugendliche ist für uns ein wichtiges Anliegen, um einen wertvollen Beitrag für den Schulsport und vor allem die gesellschaftliche Integration von Schülern mit Behinderung über den Sport zu leisten. Dieses bislang erfolgreiche Engagement für den Bundeswettbewerb setzen wir auch 2012 fort.

BESCHWERDEMANAGEMENT

Für Anregungen, Lob und Kritik rund um alle Themen im Personenverkehr ist unsere bundesweit einheitliche Servicenummer 01805.996633 rund um die Uhr für unsere Kunden erreichbar. Die eingehenden Beschwerden werden zentral erfasst, ausgewertet und beantwortet. Im Anschluss werden sie zur Verbesserung unserer Produkte und Dienstleistungen an die Fachbereiche im Unternehmen weitergeleitet. Die Rückmeldungen der Kunden nehmen wir zum Anlass, die Hintergründe zu recherchieren, Schwachstellen zu identifizieren und kundenorientierte Lösungen zu entwickeln, um so die Kundenbeziehungen zu pflegen und zu verbessern. Die im Jahr 2010 gestartete Initiative zur Steigerung von Kundenservice und Qualität haben wir auch in diesem Jahr intensiv fortgesetzt. Unsere Kunden haben in der Vergangenheit angeregt, dass sie sich diesen persönlichen Austausch verstärkt wünschen. Unser Ziel, rund 50 % unserer Beschwerdekunden anzurufen und den direkten Austausch mit unseren Kunden auszubauen, haben wir bereits im August erreicht. Durchschnittlich 53 % haben eine telefonische Rückmeldung erhalten. Das Feedback war durchweg positiv, die Kunden fühlen sich ernst genommen und erhalten im persönlichen Gespräch eine individuelle Antwort auf ihr Anliegen.

Im kommenden Jahr wollen wir uns aktiver für die Realisierung der Verbesserung einsetzen. Unsere Verbesserungswerkstatt wird überarbeitet mit dem Ziel, nachhaltiger gezielte Optimierungen aus den Beschwerdeinformationen heraus anzustoßen und umzusetzen.

Mit dem Fahrgastrechtesgesetz gelten einheitliche Entschädigungsansprüche im Eisenbahnverkehr in Deutschland von der S-Bahn bis zum ICE, unabhängig davon, von welchem Eisenbahnunternehmen sie betrieben werden. Die Kunden begrüßen, dass die DB AG gemeinsam mit dem Tarifverband der Bundes-eigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE) ein einheitliches Entschädigungsverfahren mit dem Servicecenter Fahrgastrechte als zentralem Ansprechpartner eingeführt hat. Inzwischen beauftragen neben der DB AG auch 45 weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen das Servicecenter Fahrgastrechte als zentralen Dienstleister mit der Bearbeitung der Verspätungsfälle.

Nach einem Jahr Erfahrung mit den Fahrgastrechten wurde das einheitliche Fahrgastrechte-Formular in Abstimmung mit dem Kundenbeirat, den Fahrgastverbänden Pro Bahn und Verkehrsclub Deutschland (VCD) sowie mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) überarbeitet, neu gestaltet und am 12. Dezember 2010 eingeführt. Unsere Kunden verwenden aktuell in rund 90 % der Fälle das angebotene Formular.

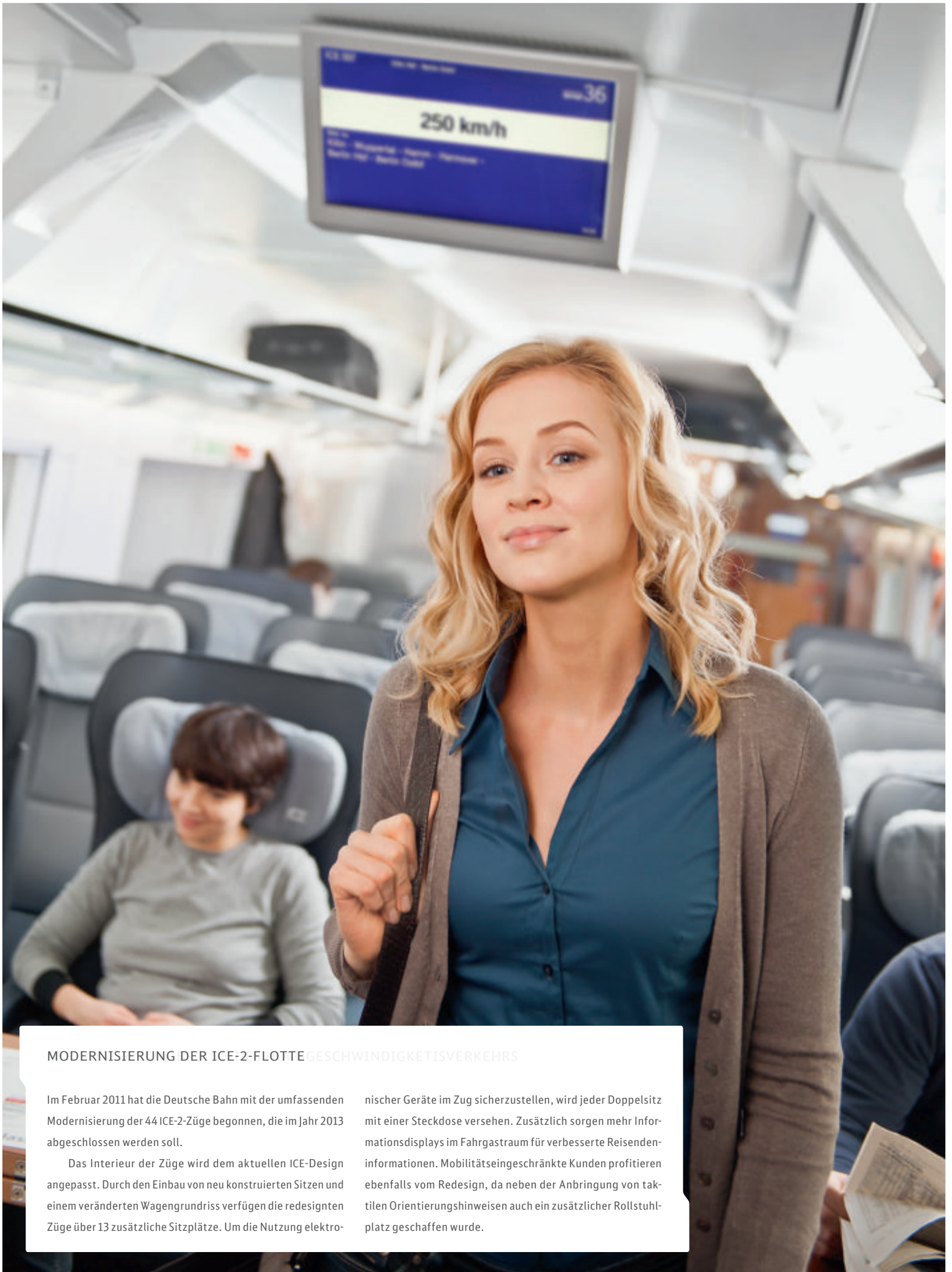
Nicht nur diese hohe Nutzungsquote bestätigt die kunden-seitige Akzeptanz des Formulars. Bei einer Kundenbefragung im Juni/Juli 2011 gaben rund 60 % der Kunden an, mit dem Antragsformular »sehr zufrieden« oder »zufrieden« zu sein. Mit der Gesamtabwicklung ihrer Entschädigungsanträge durch das Servicecenter Fahrgastrechte waren 66 % der Fahrgäste »sehr zufrieden« oder »zufrieden«.

Im Jahr 2011 wurden rund 1,1 Millionen Entschädigungsanträge bearbeitet. Hiervon wurden rund 86 % entschädigt.

Nach über zwei Jahren Erfahrung lässt sich feststellen, dass sich das gemeinsame Verfahren in der Praxis bewährt hat. Im Sinne unserer Fahrgäste sind wir darüber hinaus um ständige Weiterentwicklung und Verbesserung unserer Prozesse und Verfahren bemüht.

Anträge gemäß neuer Fahrgastrechtereordnung — in Tausend	2011
Gesamt bearbeitete Anträge	1.120
Als unbegründet abgelehnte Fälle	157
Entschädigte Fälle	963

Beschwerdemanagement	2011
Anzahl Beschwerden Fernverkehr gesamt in Tausend	176,3
	E-Mail 43 % Brief/Fax 38 % Telefon 19 %
Verteilung der Beschwerden auf die Kontaktkanäle	
Servicelevels	
Telefon: durchschnittliche Wartezeit bis zur Annahme des Gesprächs	14 Sek.
E-Mail: Bearbeitung innerhalb von 72 Stunden	92 %
Brief/Fax: Bearbeitung innerhalb von 10 Werktagen	96 %



MODERNISIERUNG DER ICE-2-FLOTTE GESCHWINDIGKEITSVRKEHRS

Im Februar 2011 hat die Deutsche Bahn mit der umfassenden Modernisierung der 44 ICE-2-Züge begonnen, die im Jahr 2013 abgeschlossen werden soll.

Das Interieur der Züge wird dem aktuellen ICE-Design angepasst. Durch den Einbau von neu konstruierten Sitzen und einem veränderten Wagengrundriss verfügen die redesignten Züge über 13 zusätzliche Sitzplätze. Um die Nutzung elektro-

nischer Geräte im Zug sicherzustellen, wird jeder Doppelsitz mit einer Steckdose versehen. Zusätzlich sorgen mehr Informationsdisplays im Fahrgastraum für verbesserte Reiseinformationen. Mobilitätseingeschränkte Kunden profitieren ebenfalls vom Redesign, da neben der Anbringung von taktilen Orientierungshinweisen auch ein zusätzlicher Rollstuhlplatz geschaffen wurde.

LAGEBERICHT

14	ÜBERBLICK
15	WIRTSCHAFTLICHES UMFELD
15	ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN
16	ERTRAGSLAGE
17	FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE
19	MITARBEITER
21	NACHHALTIGKEIT
21	STRATEGIE
22	WEITERE INFORMATIONEN
25	RISIKOBERICHT
27	NACHTRAGSBERICHT
27	AUSBLICK

ÜBERBLICK

Die DB Fernverkehr AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG). Die DB ML AG 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 Arriva, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen sind unter der Führung der DB ML AG gebündelt und werden dort geführt.

Im Geschäftsjahr 2011 gab es folgende Änderungen an der Geschäftsfeldstruktur des DB-Konzerns: Seit dem 1. Januar 2011 sind in dem Geschäftsfeld DB Arriva alle Regionalverkehrsaktivitäten des DB-Konzerns außerhalb Deutschlands und im Geschäftsfeld DB Bahn Regio ausschließlich Regionalverkehrsaktivitäten in Deutschland (Bus und Schiene) gebündelt. Das bisherige Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr ist im Geschäftsfeld DB Bahn Regio aufgegangen.

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 ML AG beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding.

Die DB Fernverkehr AG hält die DB AutoZug GmbH als wesentliche Beteiligung. Hinzu kommen die Beteiligungen an dem Touristikveranstalter AMEROPA-Reisen GmbH sowie dem Omnibusunternehmen Bayern Express&P. Kühn Berlin GmbH. Die 100-prozentige Tochtergesellschaft DB Bahn Italia S.r.l bietet in Zusammenarbeit mit der DB Fernverkehr AG und in Kooperation mit der ÖBB-Personenverkehr AG grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Italien an. 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 an der Railteam B.V. und der RailLink B.V. Die 100-prozentige Tochtergesellschaft CityNightLine CNL AG wurde nach dem im Vorjahr erfolgten Übergang des operativen Geschäfts auf die DB AutoZug GmbH zum 1. Juni 2011 aufgelöst.

Positives Ergebnis erzielt

Im Geschäftsjahr konnte die DB Fernverkehr AG ihren Umsatz um 45 Mio. € auf 3.581 Mio. € verbessern. Ursächlich für diese Entwicklung waren intensive Marketingaktivitäten und Aktionen mit Kooperationspartnern sowie eine stark an den Kampagnen ausgerichtete Yield-Steuerung.

Zudem ist das Ergebnis durch Erträge aus Versicherungsleistungen von 27 Mio. € für einen bei Lambrecht (Pfalz) infolge einer Kollision mit einem Mülltransporter verunglückten ICE beeinflusst.

Diesen positiven Effekten standen Steigerungen im Instandhaltungsaufwand infolge der umfangreichen Redesignmaßnahmen bei den ICE2 und bei Reisezugwagen, der Energiekosten und im Personalaufwand gegenüber. Letztere sind auf Zugänge aus anderen Konzernunternehmen (Übernahme von Mitarbeitern in den DB Lounges von der DB Vertrieb GmbH und aus dem Technik-Ressort der DB AG) sowie der Qualitätsoffensive des Fernverkehrs zurückzuführen. Des Weiteren tragen die Tarifvereinbarungen mit der EVG und der GDL durch einen statistischen Effekt zu der Personalaufwandserhöhung bei.

Insgesamt hat die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 106 Mio. € erzielt. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einem Rückgang von 49 Mio. € beziehungsweise 32%, der auf die erhöhten Redesignaufwendungen sowie den Wegfall von Sondereffekten aus 2010 (Erträge aus der teilweisen Auflösung der Rückstellung für Technikrisiken) zurückzuführen ist.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten im Personenverkehr ist in hohem Maße abhängig von der konjunkturellen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Diese wurde im Jahr 2011 unterstützt durch eine positive Arbeitsmarktentwicklung und steigende Einkommen.

In Deutschland hat sich die konjunkturelle Erholung nach dem schwungvollen Jahresauftakt spürbar abgekühlt. Im Gesamtjahr verzeichnete das Bruttoinlandsprodukt (BIP) mit 3,0% jedoch einen deutlichen – im Vergleich zu anderen Staaten des Euro-Raums überdurchschnittlichen – Anstieg. Die Wachstumsimpulse kamen vor allem von der Nachfrage aus dem Inland; sowohl die Konsumausgaben als auch die Unternehmensinvestitionen legten spürbar zu. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe stieg trotz nachlassender Dynamik der Auftragseingänge im Gesamtjahr 2011 um 9% an.

Die Lage auf dem Arbeitsmarkt zeigte sich trotz der Konjunkturabschwächung im Jahresverlauf anhaltend positiv. Erwerbstätigkeit und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung lagen über dem Vorjahresniveau. Die Beschäftigung stieg im Jahresdurchschnitt um fast 1,5% an. Die gute Arbeitsmarkt- und Einkommenssituation stützte den privaten Konsum,

der in gleicher Größenordnung anzog. Die Lebenshaltungskosten lagen, bedingt durch stark gestiegene Preise für Mineralölprodukte, um 2,3% über dem Vorjahr. Die Kraftstoffpreise stiegen gegenüber dem Vorjahr um 11% an, wobei sich die Preise für Dieselmotorkraftstoff mit einem Plus von 15,6% überdurchschnittlich verteuerten.

Die europäische Wirtschaft hat im Verlauf des Jahres 2011 deutlich an Fahrt verloren. Im Euro-Raum nahm das BIP im Durchschnitt um etwa 1,5% zu. Der Zuwachs ist maßgeblich auf die starke Entwicklung in Deutschland zurückzuführen. Belastet wurde die Erholung europaweit vor allem durch die Sparmaßnahmen zur Konsolidierung der Staatsfinanzen und die anhaltende Unsicherheit über die Euro-Politik. Der private Konsum wurde durch den inflationsbedingten Kaufkraftentzug, die eingetrübten Einkommenserwartungen infolge der hohen Arbeitslosigkeit und die in vielen Ländern zu erwartenden Maßnahmen zur Konsolidierung der Staatshaushalte gedämpft. Die Investitionen verloren spürbar an Schwung, blieben aber angesichts niedriger Zinsen und steigender Gewinne insgesamt aufwärtsgerichtet. Die Exportdynamik ließ infolge der allgemeinen weltwirtschaftlichen Abkühlung nach.

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Schienenpersonenverkehr in Deutschland legt weiter zu

Die Nachfrage im gesamten deutschen Personenverkehrsmarkt ist im Berichtsjahr um 1,3% gestiegen. Trotz eines positiven konjunkturellen Umfelds konnten nicht alle Verkehrsträger ihre Verkehrsleistung ausweiten.

Nach dem starken Vorjahresanstieg um 2,2% hat sich die Entwicklung im Schienenpersonenverkehr in Deutschland im Berichtsjahr zwar abgeschwächt, es konnte aber noch ein Zuwachs von knapp 1% verzeichnet werden. Hierbei stand den positiven Konjunkturimpulsen eine Reihe von Belastungen gegenüber. Dazu gehörten der Wegfall von positiven Einmalwirkungen aus dem Vorjahr (starke Winterwitterung im Jahr 2010, Einschränkungen im Flugverkehr durch einen Pilotenstreik und die Vulkanaschewolken), die erhöhte Bautätigkeit im Netz mit zum Teil spürbaren Einschränkungen für die Fahrgäste, das Aussetzen der Wehrpflicht und die Ankündigung und Durchführung von Streiks bei uns und den DB-konzernexternen Bahnen.

In diesem Marktumfeld hat sich die Verkehrsleistung der DB Fernverkehr AG um 2% auf 33.938 Mio. Personenkilometer (Pkm) verringert (im Vorjahr: 34.478 Mio. Pkm). Auch die Zahl der beförderten Personen zeigte sich gegenüber dem Vorjahr mit 120 Mio. Personen leicht rückläufig (-1%).

Nach einem starken Wachstum von knapp 5% im innerdeutschen Luftverkehr im ersten Jahresdrittel 2011, gestützt auf die positiven Basiseffekte nach dem Pilotenstreik und den Einschränkungen durch die Vulkanaschewolke im Vorjahr, schwächte sich die Entwicklung im weiteren Jahresverlauf spürbar ab. Hierbei standen den kräftigen Konjunkturimpulsen dämpfende Effekte aus den hohen Kerosinpreisen und der neu eingeführten Luftverkehrsteuer gegenüber, da diese zumindest teilweise an die Kunden weitergegeben wurden. Im Gesamtjahr 2011 verzeichnete der Luftverkehr daher nur noch eine Verkehrsleistung auf Vorjahresniveau. Der Marktanteil blieb gegenüber dem Vorjahr stabil.

Energiemärkte mit hohen Preisausschlägen

Die Energiemärkte zeigten im Berichtsjahr eine hohe Volatilität. Die Effekte einer robusten physischen Nachfrage überlagerten sich mit der Eintrübung der Konjunkturaussichten im Laufe des Jahres.

Haupttreiber am Ölmarkt waren die Unruhen in Nordafrika und im Nahen Osten. Der Wegfall der Ölförderung in Libyen und Probleme bei Ölfeldern in der Nordsee waren mitverantwortlich für eine spürbare Verknappung des Angebots, der die Internationale Energieagentur durch eine Freigabe der strategischen Reserven der Industriestaaten entgegenzutreten versuchte. Das Nachfragewachstum wurde hauptsächlich von den Schwellenländern getragen, die einen tendenziell schwächeren Bedarf in den Ländern der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) überkompensierten. Folgerichtig war global gesehen ein Rückgang der Lagerbestände

zu beobachten. Insbesondere die Destillatebestände (speziell Diesel) entwickelten sich rückläufig, nachdem China vom Nettoexporteur zum -importeur wurde. Dies führte trotz gesteigerter Kapazitäten in Asien zu einem deutlichen Anstieg der Raffineriemargen zum Jahresende 2011.

Die Preisentwicklung an den Terminmärkten für deutschen Grundlaststrom war geprägt durch den von der Bundesregierung beschlossenen Atomausstieg. Der Kontrakt zur Lieferung im Jahr 2011 erreichte in der Spitze Werte von über 60 €/Megawattstunde (MWh). Dieses hohe Preisniveau ging unter dem Eindruck der sich eintrübenden Wirtschaftsaussichten im weiteren Verlauf wieder bis auf 52 €/MWh zurück, was in etwa den Werten zu Jahresbeginn 2011 entsprach. Die befürchteten Engpässe in der deutschen Stromversorgung infolge der Abschaltung der Atomkraftwerke materialisierten sich im Jahr 2011 nicht, da Deutschland seine Stromexporte an Nachbarländer reduzierte.

ERTRAGSLAGE

Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr konnte die DB Fernverkehr AG – trotz des Leistungsrückgangs – die Umsatzerlöse um 1% auf 3.581 Mio. € steigern (im Vorjahr: 3.536 Mio. €).

Dieses moderate Umsatzwachstum konnte sogar angesichts umfangreicher Baumaßnahmen im Ost-West-Korridor zwischen dem Ruhrgebiet und Berlin realisiert werden. Auch das Ausbleiben von winterlichen Witterungsbedingungen zu Beginn des Berichtsjahres bei gleichzeitig kapazitätsreduziertem Winterfahrplan sowie der GDL-Streik zum Jahresbeginn wirkten sich negativ auf die positive Umsatzentwicklung aus. Des Weiteren sorgte das Aussetzen der Wehrpflicht für spürbare Erlösrückgänge.

Ab dem zweiten Quartal konnten umfangreiche Marketingaktivitäten die Umsatzentwicklung stützen. So wurden neben klassischen Vermarktungsaktionen auch weiterhin Angebote mit Kooperationspartnern und spezielle Ticket- und BahnCard-Aktionen durchgeführt.

Die Anzahl der BahnCard-Kunden ist um 8% gegenüber dem Vorjahr gewachsen, sodass am Jahresende über 4,6 Millionen Kunden eine BahnCard besaßen.

Im Bereich Bordgastronomie konnten die Erlöse des Vorjahres nicht erreicht werden. Diese gingen um 3% auf 84 Mio. € zurück.

Die DB-konzernexternen Umsatzerlöse (insbesondere Fahrgelderlöse) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 45 Mio. € beziehungsweise 1% auf 3.431 Mio. € an. Der Anteil des mit Gesellschaften des DB-Konzerns erwirtschafteten Umsatzes blieb mit 4% gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Ergebnisentwicklung

Mit 3.582 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahr um 44 Mio. € (im Vorjahr: 3.538 Mio. €). Diese Entwicklung war insbesondere geprägt durch den höheren Außenumsatz.

Die sonstigen betrieblichen Erträge unterschreiten mit 186 Mio. € den Vorjahreswert von 215 Mio. € um 29 Mio. €. Dies ist insbesondere zurückzuführen auf den Wegfall von Sondereffekten, da das Vorjahresergebnis Erträge aus der teilweisen Auflösung der Rückstellung für Technikrisiken beinhaltete (35 Mio. €). Des Weiteren enthält das Berichtsjahr Erträge aus Versicherungsleistungen von 27 Mio. € für den bei Lambrecht (Pfalz) verunfallten ICE.

Der Materialaufwand überschreitet mit 2.246 Mio. € den Vorjahreswert um 46 Mio. € (im Vorjahr: 2.200 Mio. €). Grund hierfür waren die höheren Aufwendungen für die Redesignmaßnahmen im Fahrzeugbereich.

Der Personalaufwand ist um 42 Mio. € auf 729 Mio. € gestiegen (im Vorjahr: 687 Mio. €). Hierbei wirkten sich insbesondere Tarifsteigerungen sowie ein erhöhter Personalbestand aufgrund der Änderung der Referenzarbeitszeit aus.

Die Abschreibungen haben sich im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 4 Mio. € auf 315 Mio. € verringert (im Vorjahr: 319 Mio. €). Dies erklärt sich vor allem durch das Auslaufen des ICE2 aus der regulären Abschreibung. Die Abschreibungen enthielten mit 9 Mio. € außerplanmäßige Abschreibungen im Zusammenhang mit dem bei Lambrecht (Pfalz) verunglückten ICE.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 376 Mio. € und blieben damit um 6 Mio. € unter dem Vorjahreswert von 382 Mio. €. Dieser Rückgang ist in erster Linie auf geringere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung bei Fahrzeugen zurückzuführen.

Das Zinsergebnis erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 7 Mio. € auf 9 Mio. €. Diese Entwicklung resultiert aus erhöhten Zinserträgen aufgrund eines höheren Cashpooling-Bestands sowie geringfügig höheren Marktzinsen für konzerninterne Geldanlagen.

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.

Das Beteiligungsergebnis stieg gegenüber dem Vorjahreswert um 7 Mio. € auf –5 Mio. €. Ursächlich hierfür ist eine Ergebnisverbesserung bei der DB AutoZug-Gruppe.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der DB Fernverkehr AG sank im Berichtsjahr infolge der Kostensteigerungen, die nicht an die Kunden weitergegeben wurden, von 155 Mio. € im Vorjahr um 49 Mio. € auf 106 Mio. €. Dieser Rückgang ist ganz wesentlich auf Sondereffekte (Teilauflösung der Rückstellung für Technikrisiken im Vorjahr sowie Projektaufwendungen für das Redesign des ICE2 und die IC-Sanierung im Berichtsjahr) zurückzuführen. Auf vergleichbarer Basis konnte das Ergebnis 2011 gegenüber dem Vorjahr deutlich gesteigert werden.

Das Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die Muttergesellschaft DB ML AG abgeführt.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P), Moody's und Fitch laufend überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG 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.

Am 8. Dezember 2011 hat S&P als Folge der angekündigten Überprüfung des Ratings des Bundes eine Überprüfung des Langfristratings der DB AG angekündigt. Der Ausblick des Ratings der DB AG wurde als Konsequenz wie beim Bund auf CreditWatch negativ gesetzt. Dies resultierte aus der Unterstützung des Ratings der DB AG durch das Rating des Bundes, die aus der Sicht von S&P durch die mögliche Herabstufung des Bundes schwächer wird. S&P hat am 17. Januar 2012 die Überprüfung beendet und den CreditWatch beim Rating des Bundes und der DB AG aufgelöst. Das Langfristrating der DB AG bleibt damit unverändert »AA« bei stabilem Ausblick. Das Kurzfristrating der DB AG von S&P bleibt unverändert in der höchsten Kategorie (»A-1+«).

Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen erhöhten sich auf 81 Mio. € (im Vorjahr: 51 Mio. €) und die Netto-Investitionen auf 80 Mio. € (im Vorjahr: 50 Mio. €). Damit lagen die Brutto- und Netto-Investitionen um 60% über dem Niveau des Vorjahres.

Die Netto-Investitionen unterscheiden sich von den Brutto-Investitionen durch die erhaltenen Investitionszuschüsse von Dritten. Im Jahr 2011 handelte es sich dabei im Wesentlichen um einen EU-Zuschuss für die Ausrüstung der ICE-3-M-Züge mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) für den Einsatz auf der Strecke POS Nord (Abschnitt Mannheim – Saarbrücken).

Die Brutto-Investitionen in Fahrzeuge lagen mit einem Gesamtvolumen von 5 Mio. € leicht unter dem Vorjahresniveau von 6 Mio. €. Sie betrafen im Wesentlichen die Ausrüstung von Mehrsystemzügen ICE 3M mit ETCS sowie den Ankauf eines gebrauchten ICE 3M von der Niederländischen Bahn. Dieser Zug ergänzt nach umfangreichen Reparaturen die Fahrzeugflotte. Zusätzliche neue Züge wurden – wie bereits in den Vorjahren – nicht beschafft.

Im Jahr 2011 wurde außerdem ein Rahmenvertrag zur Beschaffung von bis zu 300 ICx-Zügen abgeschlossen und daraus ein erster Abruf von 130 Zügen getätigt. Die Auslieferung dieser Züge wird sich über die Jahre 2016 bis 2021 erstrecken.

Die Investitionen in die Infrastruktur unserer Instandhaltungs- werke bildeten einen weiteren Schwerpunkt der Investitions- tätigkeit, darunter insbesondere der Neubau einer dreigleisigen Werkshalle in Frankfurt-Griesheim für die bestellten neuen ICE-Mehrsystemzüge der BR 407, die Beschaffung von weiteren Ultraschallprüfgeräten für die Radsatzwellen der ICE-Züge und der Bau von Enteisungsanlagen für die ICE-Züge.

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 Inanspruchnahme von Kreditlinien oder Darlehen aus Konzernfinanzierung.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme reduzierte sich um 1,2% auf 3.216 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 3.255 Mio. €). Hierbei steht einem abschreibungsbedingten Rückgang des Sachanlagevermögens

eine etwas geringere Erhöhung der Forderungen gegenüber. Dieser Anstieg ist überwiegend auf höhere Forderungen gegen die DB ML AG aus dem Cashpooling zurückzuführen.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen reduzierte sich um 6,1 Prozentpunkte auf 56,9% (per 31. Dezember 2010: 63,0%).

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 184 Mio. € auf 1.388 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 1.204 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 6,1 Prozentpunkte auf 43,1% (per 31. Dezember 2010: 37,0%).

Das Eigenkapital blieb mit 2.086 Mio. € gegenüber dem Vorjahr konstant. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich aufgrund der geringeren Bilanzsumme moderat um 0,8 Prozentpunkte auf 64,9% (per 31. Dezember 2010: 64,1%).

Die Rückstellungen stiegen um 25 Mio. € auf 371 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 346 Mio. €) und entsprachen somit per 31. Dezember 2011 einem Anteil von 11,5% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2010: 10,6%). Dieser Anstieg ist überwiegend auf erhöhte Pensionsrückstellungen und eine im Berichtsjahr gebildete Rückstellung für Interessenausgleich zurückzuführen.

Die Verbindlichkeiten reduzierten sich um 50 Mio. € und lagen per 31. Dezember 2011 bei 459 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 509 Mio. €). Ursächlich hierfür sind geringere Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Ergebnisabführung an die DB ML AG. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme sank infolgedessen um 1,4 Prozentpunkte auf 14,3% (per 31. Dezember 2010: 15,7%).

Die passiven Rechnungsabgrenzungen gingen um 14 Mio. € auf 300 Mio. € zurück. Dies ist auf geringere Umsatzabgrenzungen infolge des Wegfalls einer Handelspartneraktion zum Jahresende zurückzuführen. Der Anteil an der Bilanzsumme verringerte sich demzufolge um 0,3 Prozentpunkte auf 9,3%.

Bilanzstruktur — in % der Bilanzsumme	31.12.2011	31.12.2010
AKTIVA		
Anlagevermögen	56,9	63,0
Umlaufvermögen	43,1	37,0
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	64,9	64,1
Rückstellungen	11,5	10,6
Verbindlichkeiten	14,3	15,7
Rechnungsabgrenzungsposten	9,3	9,6
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.216	3.255

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 Vollzeitpersonen umgerechnet.

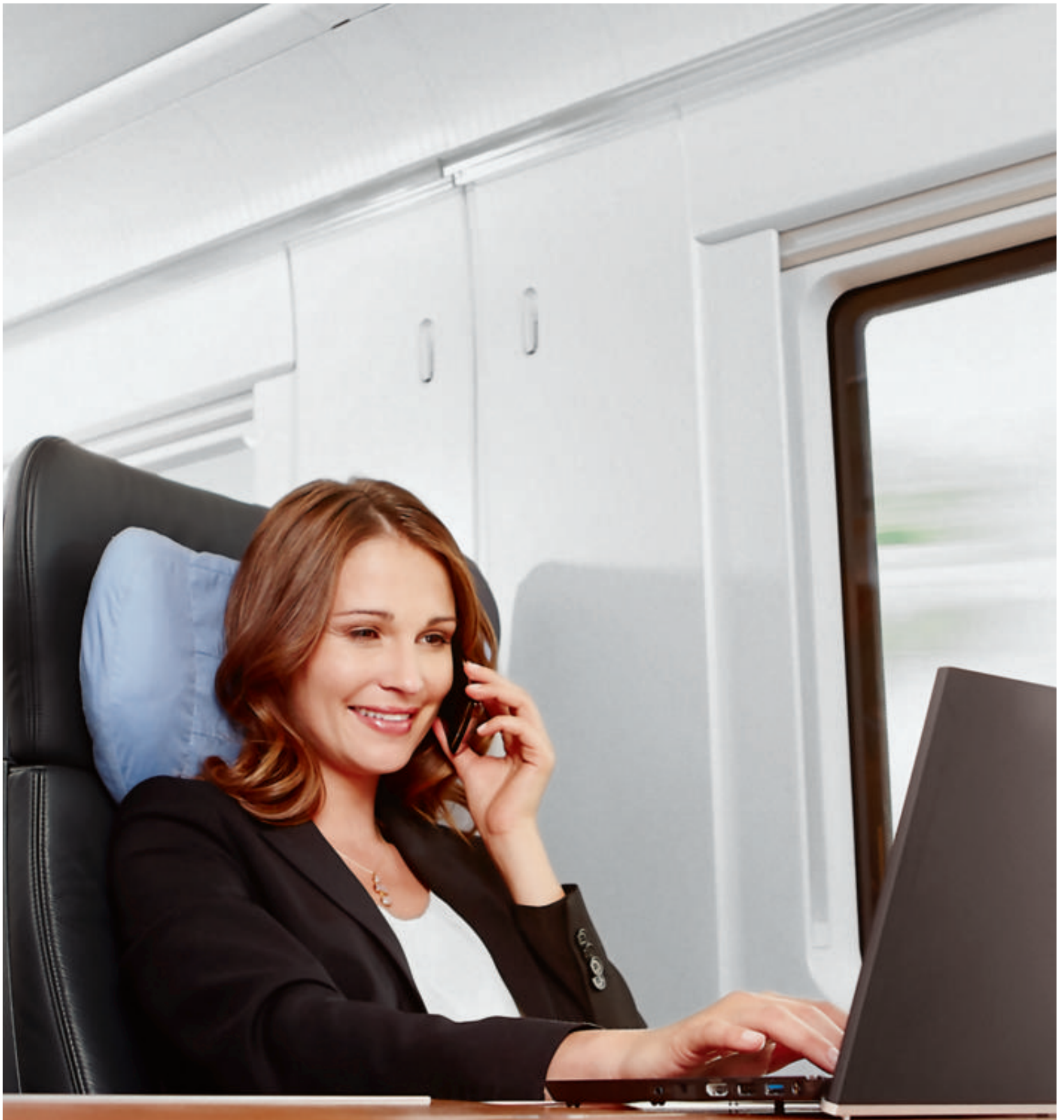
Die Anzahl der Beschäftigten der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2011 betrug 14.913 Mitarbeiter. Damit ist sie gegenüber dem Vorjahr um 649 Mitarbeiter gestiegen. Im Berichtsjahr resultierte ein statistischer Effekt aus der im Rahmen der Tarifabschlüsse getroffenen Festlegung zur Arbeitszeit. Danach wurde die Sollarbeitszeit um eine Stunde auf 39 Wochenstunden gesenkt und entspricht damit wieder der tatsächlich geleisteten Wochenarbeitszeit. Dies führt dazu, dass ab dem 1. März 2011 in den betroffenen Bereichen die Mitarbeiterzahl rechnerisch um rund 2,5% gestiegen ist und sich gleichzeitig das Arbeitsentgelt um 2,5% erhöht hat. Bereinigt um diesen Effekt ergibt sich per 31. Dezember 2011 ein Personalanstieg von 325 Mitarbeitern (+2,2%).

Neben dieser rein statistischen Steigerung führten vor allem die umfangreichen Aktivitäten im Rahmen der Qualitäts-offensive, die Sanierung von Reisezugwagen sowie verkürzte Ultraschallprüfintervalle bei den Radsatzwellen zu einem erhöhten Personalbestand. Die Betriebsübergänge von Personal der DB Lounges aus der DB Vertrieb GmbH und aus der Konzernleitung im Rahmen des Masterplans T wirkten sich ebenfalls bestandserhöhend im Fernverkehr aus. Im Durchschnitt betrug der Personalbestand im Berichtsjahr 14.949 Mitarbeiter (bereinigt um den Arbeitszeiteffekt: 14.688 Mitarbeiter). Im Vergleich zum Vorjahr (14.205 Mitarbeiter) resultiert hieraus ein bereinigter Anstieg von 483 Mitarbeitern.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und knapper werdender Personalressourcen auf den Arbeitsmärkten wurde die strategische Personalplanung im Rahmen eines DB-Konzernprojekts unter Beteiligung der DB Fernverkehr AG neu auf die Bedarfsanforderungen ausgerichtet. Ziel der strategischen Personalplanung ist es, Prognosen zum Personalbestand und Personalbedarf zu den Hauptmitarbeitergruppen und Schlüsselfunktionen über einen Zeitraum von zehn Jahren zu ermitteln, um daraus vorausschauend die notwendigen Rekrutierungsmaßnahmen abzuleiten. Als erste Mitarbeitergruppen wurden im Jahr 2010 die Triebfahrzeugführer und im Jahr 2011 die Mitarbeitergruppen der Instandhaltung betrachtet. Im Jahr 2012 werden die Mitarbeitergruppen des Bordservice folgen. Gleichzeitig wird der Regelprozess der strategischen Personalplanung bei der DB Fernverkehr AG implementiert.

Die Gewinnung und Entwicklung von Fach- und Führungskräftenachwuchs spielt im Fernverkehr traditionell eine große Rolle. Im Rahmen von bundesweiten Schul- und Hochschulkooperationen, über eine enge Zusammenarbeit mit den Arbeitsämtern sowie zahlreiche Personalmarketingaktivitäten sollen junge Menschen für den DB-Konzern und die DB Fernverkehr AG gewonnen werden. Die DB Fernverkehr AG konnte so rund 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 Eisenbahner/-in im Betriebsdienst Lokführer/Transport einstellen. Die DB Fernverkehr AG hat außerdem 79 bedingt ausbildungsfähigen Schulabgängern im Rahmen des Praktikantenprogramms »Chance plus« die Möglichkeit gegeben, sich für den Einstieg ins Berufsleben zu qualifizieren. Neben zahlreichen Schüler- und Studentenpraktikanten hat der Fernverkehr im Berichtsjahr zwölf Schüler für das duale Studium und zwölf Hochschulabsolventen für das Traineeprogramm eingestellt. Zum Jahresende waren bei der DB Fernverkehr AG 1.036 Auszubildende beschäftigt (per 31. Dezember 2010: 1.017 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.



KABELLOSER INTERNETZUGANG IN ICE-ZÜGEN

Die Deutsche Bahn und die Deutsche Telekom bauen gemeinsam den Internetzugang in den ICE-Zügen aus. Bis voraussichtlich Ende des Jahres 2014 sollen nahezu alle ICE-Züge der gesamten Flotte und rund 5.200 km ICE-Netz mit der Breitband-Internettechnik ausgerüstet sein.

Derzeit besteht in vielen ICE-Zügen die Möglichkeit, sich mit einem WLAN-fähigen Endgerät über die Telekom HotSpots

in das Internet einzuloggen. Die entsprechenden ICE-Züge sind mit dem HotSpot-Logo gekennzeichnet.

Darüber hinaus steht allen Gästen der DB Lounge das Internet kostenlos zur Verfügung.

NACHHALTIGKEIT

Durch nachhaltiges Handeln stellen wir die Zukunftsfähigkeit und damit den erfolgreichen Fortbestand unseres Unternehmens sicher. Dazu gehört immer die gesamthafte Betrachtung der Ansprüche des DB-Konzerns, profitabler Marktführer, Top-Arbeitgeber und Umwelt-Vorreiter zu sein. 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 Beleg-

schaft 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 finden Sie auch im Internetauftritt des DB-Konzerns unter www.db.de/umwelt. Dort wird umfassend dargestellt, welche Beiträge zu einer nachhaltigen Gesellschaft der DB-Konzern als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands leistet.

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

STRATEGIE

Im Fokus der Strategie der DB Fernverkehr AG stehen die kontinuierliche Steigerung der Service- und Produktqualität sowie der Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit in einem zunehmend liberalisierten Marktumfeld. Wesentliche Grundlage hierfür sind eine stabile Fahrzeugverfügbarkeit und ein marktgerechtes Qualitätsniveau unserer Fahrzeugflotte. Um dies zu gewährleisten, werden wir in erheblichem Umfang in die Sanierung unserer Bestandsflotte investieren und neue Fahrzeuge beschaffen. Zur Finanzierung dieser Investitionen ist eine deutliche Steigerung der Umsatz- und Ergebnisentwicklung unerlässlich.

Unsere Strategie konzentriert sich daher auf folgende wesentliche Stoßrichtungen:

- ::: Umsatz- und Ergebniswachstum fortsetzen,
 - ::: Service- und Produktqualität nachhaltig verbessern und
 - ::: Wettbewerbsfähigkeit mittel- bis langfristig sicherstellen.
- Im Berichtsjahr haben wir das Ergebnissteigerungsprogramm »energy« konsequent umgesetzt. Die Ergebnisse wurden im Berichtsjahr allerdings von Einmaleffekten überlagert.

Die nachhaltige Verbesserung der Service- und Produktqualität ist erfolgskritisch. Deshalb haben wir im Berichtsjahr strukturelle Maßnahmen zur Optimierung der Bestandsflotte und Neuausrichtung des gesamten Produktionssystems entschieden und angestoßen. Maßnahmenschwerpunkte sind die umfangreiche Sanierung der Bestandsflotte, die Beschaffung neuer Fahrzeuge und der Ausbau der Instandhaltungskapazitäten. Mit diesen Maßnahmen sollen die Fahrzeugverfügbarkeit und die Verlässlichkeit der Zugfahrt erhöht werden. Darüber hinaus werden eine spürbare Anhebung des Komfortniveaus sowie ein zeitgemäßer technischer Zustand der Fahrzeuge erreicht.

Parallel dazu erweitern wir den Fahrzeugpark im Rahmen unserer Flottenstrategie erheblich. Mit der im Berichtsjahr beschlossenen Beschaffung der neuen ICx-Flotte setzen wir auch auf eine stärkere Standardisierung, um die Flexibilität in der Zugkonfiguration zu erhöhen und Instandhaltungskosten zu reduzieren. Mit den neuen ICx-Zügen sollen ab dem Jahr 2016 schrittweise zunächst die Züge der EC/IC-Flotte (B-System) und später auch die Züge der ICE-1- und ICE-2-Flotte ersetzt werden.

Im Fokus unserer Vermarktungsaktivitäten stehen die Gewinnung neuer Kundengruppen sowie eine Intensivierung der zielgruppenspezifischen Kundenansprache. Wichtiger Bestandteil unserer Aktivitäten ist die Ausweitung des Kundenbindungsinstruments BahnCard durch konsequente Weiterentwicklung zur Mobilitätskarte. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Neukundengewinnung durch Einführung temporärer Aktionsbeziehungsweise Probe-BahnCards. Die Ansprache von Kunden durch Direktmarketingmaßnahmen mit zielgruppenspezifischen Angeboten vervollständigt unsere Customer-Relationship-Management-Aktivitäten.

Um die Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu sichern, führen wir Angebotsverbesserungen konsequent weiter, um unsere Präsenz und die Wirtschaftlichkeit im nationalen Kernmarkt und international auszubauen. Zur Steigerung des internationalen Marktanteils wird insbesondere die Weiterentwicklung der internationalen Verkehre im Rahmen von Kooperationen mit

anderen europäischen Bahnen verfolgt. Gleichzeitig werden bestehende Kooperationen hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit kritisch überprüft.

Zur Verbesserung der Leistungs- und Steuerungsfähigkeit der DB Fernverkehr AG wurde in dem Projekt »Neuausrichtung Fernverkehr« eine umfangreiche Organisationsänderung vorbereitet, die zum 1. Januar 2012 in Kraft getreten ist. Durch die Auflösung der bisherigen Regionalbereiche und eine konsequente Orientierung an den wesentlichen Geschäftsprozessen wird die bisherige Matrixorganisation durch eine zentral geführte Organisation abgelöst.

Mit allen aufgezeigten Aktivitäten verfolgen wir das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des Fernverkehrs vor allem bei Kosten und Qualität deutlich zu verbessern. Damit soll angesichts des intermodalen und des sich abzeichnenden intramodalen Wettbewerbs unsere gute Marktposition gehalten und weiter ausgebaut werden.

WEITERE INFORMATIONEN

Abschluss der Tarifrunden mit EVG und GDL

Die Tarifrunde mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) konnte am 25. Januar 2011 abgeschlossen werden. Nach Einmalzahlungen von 500 € im Dezember 2010 wurden die Entgelte zum 1. März 2011 um 1,8 % angehoben und zum 1. Januar 2012 um weitere 2 % erhöht. Bei der Altersvorsorge und bei Strukturfragen wurden weitere Verbesserungen vereinbart. Die Vereinbarung mit der EVG hat eine Laufzeit von 29 Monaten.

In der Tarifrunde mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurde am 15. April 2011 ein Abschluss mit einer Laufzeit von 23 Monaten erzielt. Danach wurden im Dezember 2010 Einmalzahlungen von insgesamt 500 € gezahlt und die Entgelte ab 1. Januar 2011 um 2 % angehoben. Zudem wurden die Konditionen für die betriebliche Altersvorsorge verbessert und einzelne Zulagen erhöht.

Sowohl mit der EVG als auch mit der GDL wurde vereinbart, das bestehende Beschäftigungsbündnis über 2011 hinaus fortzusetzen. Betriebsbedingte Kündigungen sind damit auch weiterhin ausgeschlossen. In diesem Rahmen soll künftig auch die demografische Entwicklung stärker berücksichtigt werden.

Mit der GDL wurden Standards zu Arbeits- und Entgeltbedingungen auf den Weg gebracht, die branchenweite Geltung haben sollen. GDL und Agv MoVe haben hierzu am 15. April 2011

einen Bundesrahmentarifvertrag für alle Lokomotivführer in Deutschland abgeschlossen. Im Rahmen dieser Verhandlungen kam es nach einer Entscheidung der GDL ab Anfang Februar 2011 zu Streikdrohungen und von Ende Februar bis Mitte März 2011 zu insgesamt vier Arbeitskampfmaßnahmen.

Kunden- und Qualitätsinitiative fortgesetzt

Im Vorjahr wurde DB-konzernweit eine Kunden- und Qualitätsinitiative gestartet, die wir auch im Berichtsjahr fortgeführt haben. In zehn Projekten wurden Maßnahmen für den Fern- und Nahverkehr sowie den Güterverkehr und die Infrastruktur entwickelt, um gerade in schwierigen betrieblichen Situationen, die zum Beispiel aus außergewöhnlichen Witterungsverhältnissen resultieren können, eine möglichst hohe Betriebsqualität sicherstellen zu können. In Hinblick auf den Winter 2011/2012 sowie Folgewinter wurden auf Basis umfassender Ursachenanalysen die Maßnahmen aus dem Vorjahr weiterentwickelt und weitere gezielte Vorbereitungsmaßnahmen getroffen. Diese gehen von der betrieblichen Qualitätssteigerung (zum Beispiel Fahrzeug- und Fahrwegverfügbarkeit) bis hin zur Verbesserung von Kundeninformation und Kundenservice.

Instandhaltungssystem neu dimensionieren

Die wesentliche Ursache der Qualitätseinschränkungen 2011 lag in der Anspannung im betriebsnahen Instandhaltungssystem. Die reduzierten Ultraschallintervalle an den Radsätzen der ICE und der zukünftige Zulauf zusätzlicher Fahrzeuge (mehrsystemfähige Hochgeschwindigkeitszüge der BR 407) führen auch in den nächsten Jahren zu einem hohen Instandhaltungsbedarf.

Daher ist eine Neudimensionierung des Instandhaltungssystems erforderlich, um die Lücke zwischen Instandhaltungsbedarf und -kapazität nachhaltig zu schließen. Zur Erhöhung der Stabilität in den Bereitstellungsprozessen werden neue Ultraschallprüfanlagen beschafft. Außerdem wird die vorhandene Gleiskapazität in den Instandhaltungswerken deutlich ausgebaut. Die geplanten Investitionen führen zu einer höheren und verlässlicheren Fahrzeugverfügbarkeit, insbesondere bei den ICE-Zügen.

Da die wesentliche Wirkung der Neudimensionierung des Instandhaltungssystems erst ab dem Jahr 2012/2013 zu erwarten ist, wurden zusätzliche Maßnahmen zur kurzfristigen Stabilisierung des Betriebs – vor allem im Winter 2011/2012 beispielsweise die Beschaffung von Enteisungsanlagen – umgesetzt.

Reisezugwagen modernisieren

Die Reisezugwagen sind das Standbein des innerdeutschen IC- und des internationalen EC-Verkehrs. Sie befördern pro Jahr rund 48 Millionen Reisende und sind aus dem aktuellen Angebot nicht wegzudenken. Auch in Zukunft werden die Reisezugwagen, deren Einsatz aktuell bis zum Jahr 2022 geplant ist, das Angebot des Fernverkehrs stützen.

Im Jahr 2012 beginnt deshalb die umfassende Modernisierung von 773 IC-Reisezugwagen, deren Ausstattung nicht mehr kundengerecht ist. Im Rahmen dessen werden komfortsteigernde Maßnahmen für ein modernes Erscheinungsbild mit neuen Sitzen, Tischen, Wandverkleidungen und Teppichen umgesetzt. Darüber hinaus werden technische Maßnahmen zur Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit initiiert. Diese konzentrieren sich auf die Schwerpunktbereiche Laufwerk, Bremse, Türen, Energieversorgung und Klimaanlage.

Die umfassenden Modernisierungsarbeiten sollen bis Ende des Jahres 2014 abgeschlossen sein. Damit werden eine spürbare Anhebung des Komfortniveaus und ein zeitgemäßer technischer Zustand der Reisezugwagen erreicht.

Großbaustelle Ost-West-Korridor gut bewältigt

Ende August 2011 wurden die Baumaßnahmen im Ost-West-Korridor, der die Hauptverbindung zwischen Rhein-Ruhr, den Main-Metropolen sowie Hannover und der Bundeshauptstadt Berlin ist, planmäßig abgeschlossen. Für die Bauarbeiten, die im April 2011 begannen, mussten aufgrund ihrer Bedeutung für den DB-Konzern eine optimale Vorbereitung und ein professioneller Umgang mit Störungen sichergestellt werden. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke ist nicht zuletzt wegen ihrer attraktiven Reisezeiten stark frequentiert, wodurch ein hoher Anteil an Reisenden (fast jeder zehnte Fernverkehrsreisende) von den diversen Baumaßnahmen betroffen war.

Umfangreiche Gegensteuerungsmaßnahmen wurden umgesetzt, um Beeinträchtigungen für unsere Kunden zu vermeiden oder wenigstens zu verringern:

- ::: Berücksichtigung der verlängerten Fahrzeit im Fahrplan,
- ::: Umfangreiche Kommunikation und Kundeninformation im Vorfeld und während der Baumaßnahmen und
- ::: Ausweitung des Service im Zug.

Nach Beginn der Baumaßnahmen war keine signifikante Verschlechterung der Pünktlichkeit im Fernverkehr zu verzeichnen. Dank eines robusten Fahrplans konnte die Stabilität im Betrieb gewährleistet werden. Infolge der zusätzlichen Vertriebs- und Servicemaßnahmen fielen die Umsatzeinbußen geringer aus als erwartet.

Die Zufriedenheitswerte der Kunden blieben im Verlauf der Baumaßnahmen stabil und fielen gut bis zufriedenstellend aus. Insgesamt wurden die Informationen über die Baumaßnahmen sehr positiv bewertet: Die Mehrheit der Kunden (83%) hatte vor Reisebeginn alle wichtigen Informationen vorliegen.

Flotte zukunftsfähig ausrichten

Für die Nachfolger der genannten IC/EC-Flotte und langfristig auch der gesamten ICE 1/2-Flotte konnte im Jahr 2011 der Vertrag mit dem Hersteller Siemens unterzeichnet werden. Ab Dezember 2016 werden zunächst 130 Fahrzeuge des neuen ICx bestellt. Im Innen- und Außendesign werden die neuen ICx-Züge dem Niveau der ICE-Flotte entsprechen, sie stellen jedoch eine komplette Neuentwicklung dar.

Zudem wird seit Anfang 2011 die gesamte ICE-2-Flotte wie geplant einem kompletten Redesign unterzogen. Dabei werden die Fahrzeuge sowohl in technischer Hinsicht als auch bezüglich Komfort und Innenraum komplett überarbeitet. Knapp 40% der

ICE-2-Flotte ist bereits mit dem neuen Design im Einsatz. Die Umgestaltung von allen 44 ICE-2-Zügen wird voraussichtlich Mitte 2013 abgeschlossen sein.

Die Inbetriebnahme der mehrsystemfähigen Hochgeschwindigkeitszüge der Baureihe 407 verzögert sich aufgrund von Lieferschwierigkeiten des Herstellers. Nach Angaben von Siemens sollen die ersten Züge ab Ende des Jahres 2012 in Betrieb genommen werden können.

Aktivitäten zur Steigerung der Kundengewinnung, -zufriedenheit und -bindung

Im Jahr 2011 wurden umfängliche Marketingaktionen zur Neukundengewinnung und Generierung von Umsatzzuwächsen umgesetzt:

- ::: Im April und Oktober 2011 wurde im Rahmen der Bild-Medienkooperation das »Bild Freunde-Ticket« verkauft. Für 44 € erhielten zwei Personen eine einfache Fahrt im Zeitraum von Anfang bis Ende April beziehungsweise Oktober 2011. Die Kommunikation des Angebots erfolgte über redaktionelle Artikel und Anzeigen in Bild, Bild am Sonntag und bild.de. Insgesamt wurden bei der April-Aktion rund 100.000 Fahrten und bei der Oktober-Aktion rund 120.000 Fahrten innerhalb des Verkaufszeitraums verkauft.
- ::: Den Sparpreis »ab 19 Uhr für 19 €« nutzen konnten diejenigen Kunden, die ihr Ticket von Mitte bis Ende April 2011 gekauft und bis zum 31. Mai 2011 ihre Reise angetreten hatten. Das Angebot war gültig für eine einfache Fahrt in der 2. Klasse und wurde in den Medien beworben. 59.488 Fahrten wurden im Aktionszeitraum verkauft.
- ::: Erstmalig zur FIFA-Frauen-WM hat die DB Fernverkehr AG ein Angebot einer »Weltmeister BahnCard 25« aufgelegt – zuvor gab es nur Angebote zu den Fußball-Welt- und -Europameisterschaften der Männer 2006 beziehungsweise 2010. Der Preis der Karte betrug 25 € bei viermonatiger Gültigkeit mit anschließendem BahnCard 25-Abo. Das Motto der WM BahnCard war »Mitfahrer«: Der Inhaber der BahnCard 25 konnte bis zu vier Personen mit 25 % BahnCard-Rabatt mitnehmen. Im Angebotszeitraum wurden mehr als 200.000 Stück verkauft, womit die Verkaufszahlen gegenüber der geplanten Menge fast verdoppelt werden konnten.

::: Im Oktober und November 2011 startete die DB Fernverkehr AG die Aktion »Mitarbeiter werben Kunden«. Dabei wurden an alle DB-Mitarbeiter in Deutschland Gutscheine versandt, die zur Weitergabe an Freunde, Verwandte oder Bekannte genutzt werden sollten. Die Mitarbeiter erhielten je drei Gutscheine à 25 % Rabatt auf Normal- und Sparpreise sowie 25-€-Gutscheine zum Kauf einer BahnCard 25. Insgesamt wurden fast 23.000 Fahrten und mehr als 8.000 BahnCards verkauft.

Der BahnCard-Bestand ist im Vergleich zum Vorjahr um 8 % gestiegen und betrug per Dezember 2011 über 4,6 Millionen Karten. Zu diesem Wachstum trugen sowohl die Weltmeister BahnCard 25 als auch die neuen Angebote der ermäßigten BahnCard 25 und der BahnCard Business 25 bei. Zuwächse konnten ebenfalls bei der BahnCard 50 verzeichnet werden, auch hier gab es das neue Angebot der BahnCard Business 50. Die neu eingeführte BahnCard Business, die seit Mitte Juni erworben werden kann, vereinfacht die BahnCard-Prozesse für die teilnehmenden Unternehmen, unter anderem durch den Verzicht auf eine Abo-Regelung oder die Fotoidentifikation. Darüber hinaus erlaubt sie, anders als die normalen BahnCards, auch weiterhin die Kumulation der BahnCard-Rabatte mit den firmenspezifischen Firmenkundenrabatten. In einer großzügigen Übergangsregelung konnten die bestehenden BahnCards bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 kostenlos in eine BahnCard Business umgetauscht werden. Seit dem Fahrplanwechsel gelten die neuen, separaten Preise für die BahnCard Business.

Internationales Geschäft gezielt weiterentwickeln

Im Jahr 2011 wurde im internationalen Fernverkehr erneut ein Wachstum von Reisenden und Umsatz im Vergleich zum Vorjahr erzielt. Besonders positiv haben sich die Hochgeschwindigkeitsverkehre nach Brüssel entwickelt. Die Erhöhung der Angebotsfrequenz auf vier Zugpaare pro Tag auf den Relationen Frankfurt – Brüssel sowie Berlin – Warschau wurde vom Markt sehr gut angenommen. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor des grenzüberschreitenden Verkehrs ist dabei das attraktive Preisangebot Europa-Spezial, das deutschlandweit ab 39 € angeboten wird.

Des Weiteren erfolgte mit der Eröffnung einer neuen Expressbus-Verbindung München – Prag zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 eine Ausweitung der internationalen Verkehre.

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.

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

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Zu den Risiken für die Gewinn- und Verlustrechnung der DB Fernverkehr AG zählen:

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Die Nachfrage nach unseren Leistungen ist auch abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Megatrends in den für uns relevanten Märkten. Gesamtwirtschaftliche Schocks wie zum Beispiel Wirtschafts- und Finanzkrisen können sich insofern negativ auf unser Geschäft auswirken. Unsicherheiten bestehen zudem durch die möglichen Auswirkungen der Staatsschuldenkrise in Europa auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren.

Für den Personenverkehr ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren, wie des verfügbaren Einkommens oder der Zahl der Erwerbstätigen, von Bedeutung.

MARKTRISIKEN

Im Fernverkehr stehen wir in einem harten intermodalen Wettbewerb insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Um die 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 Durchführung 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. Von Bedeutung bleibt auch die Entwicklung der Pünktlichkeit, die einem strengen Monitoring unterliegt.

BETRIEBSRISIKEN

Unsere Tätigkeit als Eisenbahnverkehrsunternehmen basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Aktivitäten. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen.

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 zur technischen Beanstandung von Fahrzeugen kommen kann. Hier besteht das Risiko, dass einzelne Baureihen oder Wagentypen gar nicht oder nur unter Auflagen – zum Beispiel geringere Geschwindigkeiten, kürzere Wartungsintervalle oder geringere

Radsatzlasten – eingesetzt werden dürfen. Zudem können neu beschaffte Fahrzeuge, die keine Zulassung bekommen, von den Herstellern nicht an uns ausgeliefert werden. Daraus können Störungen im Betriebsablauf und höhere Aufwendungen resultieren.

Es ist nicht auszuschließen, dass es zukünftig zu weiteren Verkürzungen der Wartungs-/Ultraschallintervalle kommt. Daraus würden bei unveränderter Dimensionierung der Fahrzeugflotte weitere Einschränkungen im Betrieb resultieren.

BESCHAFFUNGSRISIKEN

Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen schwanken. In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es dabei kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen.

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnet der DB-Konzern durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente.

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 DBAG 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

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.

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 hier unsere Wettbewerbsposition.

IT-RISIKEN

Unzureichendes IT-Management kann zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.

COMPLIANCE-RISIKEN

Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards ist Aufgabe und Verpflichtung jedes Mitarbeiters des DB-Konzerns. Die Sicherstellung regelkonformen Verhaltens unterstützt der Compliance-Bereich des DB-Konzerns unter anderem durch präventive Maßnahmen wie Schulungen.

Das Risikomanagement ist umfassend in unseren betrieblichen Prozessen implementiert. Es wird regelmäßig überprüft und, soweit erforderlich, zielführend weiterentwickelt.

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die Gesellschaft DB Fernverkehr AG und ihre Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand der DB Fernverkehr AG quartalsweise und dem Aufsichtsrat halbjährlich berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses 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

Reorganisation Fernverkehr

Am 1. Januar 2012 ist eine neue Organisation der DB Fernverkehr AG formal in Kraft getreten. Diese Neuorganisation soll die Leistungsfähigkeit der Gesellschaft vor dem Hintergrund des intermodalen und sich abzeichnenden intramodalen Wettbewerbs erhöhen.

AUSBLICK

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen rechnen wir mit einem hohen Maß an Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung. Insbesondere die Auswirkungen einer weiteren Verschärfung der Staatsschuldenkrise sind im Augenblick nicht absehbar. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts gehen wir insgesamt von einer spürbaren Abschwächung des Wirtschaftswachstums aus, was in einigen Staaten zu rezessiven Entwicklungen führen dürfte.

Konjunkturelle Aussichten

Die Staatsschuldenkrise belastet zunehmend die deutsche Konjunktur. Die Dynamik der konjunkturellen Expansion wird voraussichtlich auch in Deutschland deutlich an Schwung verlieren und das BIP im Jahr 2012 nur noch moderat zulegen. Infolge der Konjunkturabschwächung in wichtigen Handelspartnerländern sollten die außenwirtschaftlichen Impulse nachlassen. Der Export dürfte sogar etwas schwächer zulegen als die Importe. Der Außenhandel trägt damit voraussichtlich nicht mehr zum Wachstum des BIP bei. Die inländische Verwendung dürfte damit die Konjunktur tragen. Dabei wird der Staatsverbrauch infolge der Konsolidierungsmaßnahmen nur noch gering ausgeweitet. Die privaten Konsumausgaben dürften infolge der anhaltend hohen Verunsicherung bei den Konsumenten ebenfalls geringer zulegen als im Berichtsjahr. Die deutsche Wirtschaft wird im Jahr 2012 vor allem von den erwarteten niedrigen Zinsen im Euro-Raum profitieren. Durch niedrige Finanzierungskosten gestützt, dürften die Investitionen gegenüber dem Vorjahresniveau leicht zulegen. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt bleibt voraussichtlich weiterhin stabil. Wir gehen davon aus, dass die Erwerbstätigkeit im kommenden Jahr aufgrund der schwachen Konjunktur nur noch marginal zunimmt.

In Europa und insbesondere im Euro-Raum dürften die Unsicherheiten und die Verschlechterung der Finanzierungsbedingungen infolge der Verschärfung der Schuldenkrise die Konjunktur stark beeinträchtigen.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Für den Schienenpersonenverkehrsmarkt in Europa erwarten wir in Anbetracht der abgekühlten gesamtwirtschaftlichen Perspektive und der Konsolidierungsbemühungen vieler Mitgliedsstaaten eine Entwicklung, die sich annähernd auf dem Vorjahresniveau bewegt. Hierbei werden aber auch weiterhin deutliche regionale Unterschiede zu verzeichnen sein. Vor dem Hintergrund der in einigen Ländern bereits initiierten beziehungsweise geplanten Sparprogramme ist auch von einem erhöhten Streikrisiko mit entsprechend dämpfenden Effekten auf die Verkehrsnachfrage auszugehen. Für den deutschen Personenverkehrsmarkt erwarten wir eine schwächere Entwicklung als im Berichtsjahr.

Moderate Energiepreisentwicklung wahrscheinlich

Angesichts der wirtschaftlichen Unsicherheiten aufgrund der europäischen Schuldenkrise und einer möglichen Wirtschaftsabkühlung in Asien scheint eine moderate Preisentwicklung an den Energiemärkten wahrscheinlich. Das Basisszenario bildet die Annahme, dass sich die Wachstumsraten in Asien verringern, ein Abschwung in den USA vermieden werden kann und Teile des Euro-Raums in eine leichte Rezession rutschen. Jedoch bestehen Unsicherheiten infolge der Staatsschuldenkrise und hoher geopolitischer Risiken, sodass weiterhin mit hohen Preisschwankungen gerechnet werden muss.

Am deutschen Strommarkt steht der Stresstest für die Netz- und Erzeugungskapazitäten bei harten winterlichen Bedingungen noch aus. Der notwendige Netzausbau und der Zuwachs bei erneuerbaren Energien verzögern sich bisher. Die anfallenden Kosten dürften Strompreiserhöhungen nach sich ziehen.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Aus den Rahmenbedingungen erwarten wir für das Jahr 2012 keine wesentlichen Auswirkungen auf unser Geschäft.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2012

Die im Berichtsjahr eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung von Produktqualität und Steigerung der Wirtschaftlichkeit zeigen Wirkung. Auf vergleichbarer Basis konnte im Berichtsjahr das Ergebnis gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Zur Fortsetzung des geplanten Umsatz- und Ergebniswachstums ist die konsequente Umsetzung der angestoßenen strukturellen Maßnahmen erforderlich:

- ::: Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des nationalen und internationalen Angebots,
- ::: Beschaffung neuer Fahrzeuge,
- ::: Grundsanierung und Modernisierung der Bestandsflotte und
- ::: Investitionen in das Instandhaltungssystem.

Marktseitig sind zusätzlich 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 Maßnahmen zur Erreichung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen im Fokus, insbesondere vor dem Hintergrund der zu erwartenden Kostensteigerungen bei Energie, Personal und Infrastruktur.

Die Auswirkungen der Verkürzung der Ultraschallprüfungsintervalle bei den Radsatzwellen werden auch im Jahr 2012 noch zu spüren sein. Dennoch werden wir unsere Markt- und Produktivitätsziele weiter konsequent verfolgen.

Für das laufende Jahr streben wir eine positive Umsatzentwicklung an, die insbesondere auf einer zielgerichteten Marktbearbeitung basiert.

Trotz weiterhin angespannter Fahrzeugverfügbarkeit und Aufwandssteigerungen bei Energie, Personal und Infrastruktur erwarten wir für das Geschäftsjahr 2012 insgesamt eine verbesserte Ergebnisentwicklung.

Erwartungen bezüglich der Entwicklung im Geschäftsjahr 2013

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 die wirtschaftliche Entwicklung wie in unseren Annahmen unterstellt darstellt, rechnen wir auch für das Geschäftsjahr 2013 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

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

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 2011 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 8. März 2012

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Witteler ppa. Roswitha Hees-Brückmann
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüferin

BILANZ

Aktiva

— in Mio. €	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Sachanlagen	(2)	1.655	1.896
Finanzanlagen	(2)	173	154
		1.828	2.050
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	65	67
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	1.323	1.137
Kassenbestand		0	0
		1.388	1.204
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	0	1
		3.216	3.255

Passiva

— in Mio. €	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	512	512
Kapitalrücklage	(7)	1.570	1.570
Gewinnrücklagen	(8)	4	4
		2.086	2.086
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	371	346
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	459	509
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	300	314
		3.216	3.255

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio. €	Anhang	2011	2010
Umsatzerlöse	(14)	3.581	3.536
Bestandsveränderungen		-1	-1
Andere aktivierte Eigenleistungen		2	3
Gesamtleistung		3.582	3.538
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	186	215
Materialaufwand	(16)	-2.246	-2.200
Personalaufwand	(17)	-729	-687
Abschreibungen		-315	-319
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	-376	-382
		102	165
Beteiligungsergebnis	(19)	-5	-12
Zinsergebnis	(20)	9	2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		106	155
Außerordentliches Ergebnis	(21)	-	-27
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(30)	-106	-128
Jahresergebnis		0	0

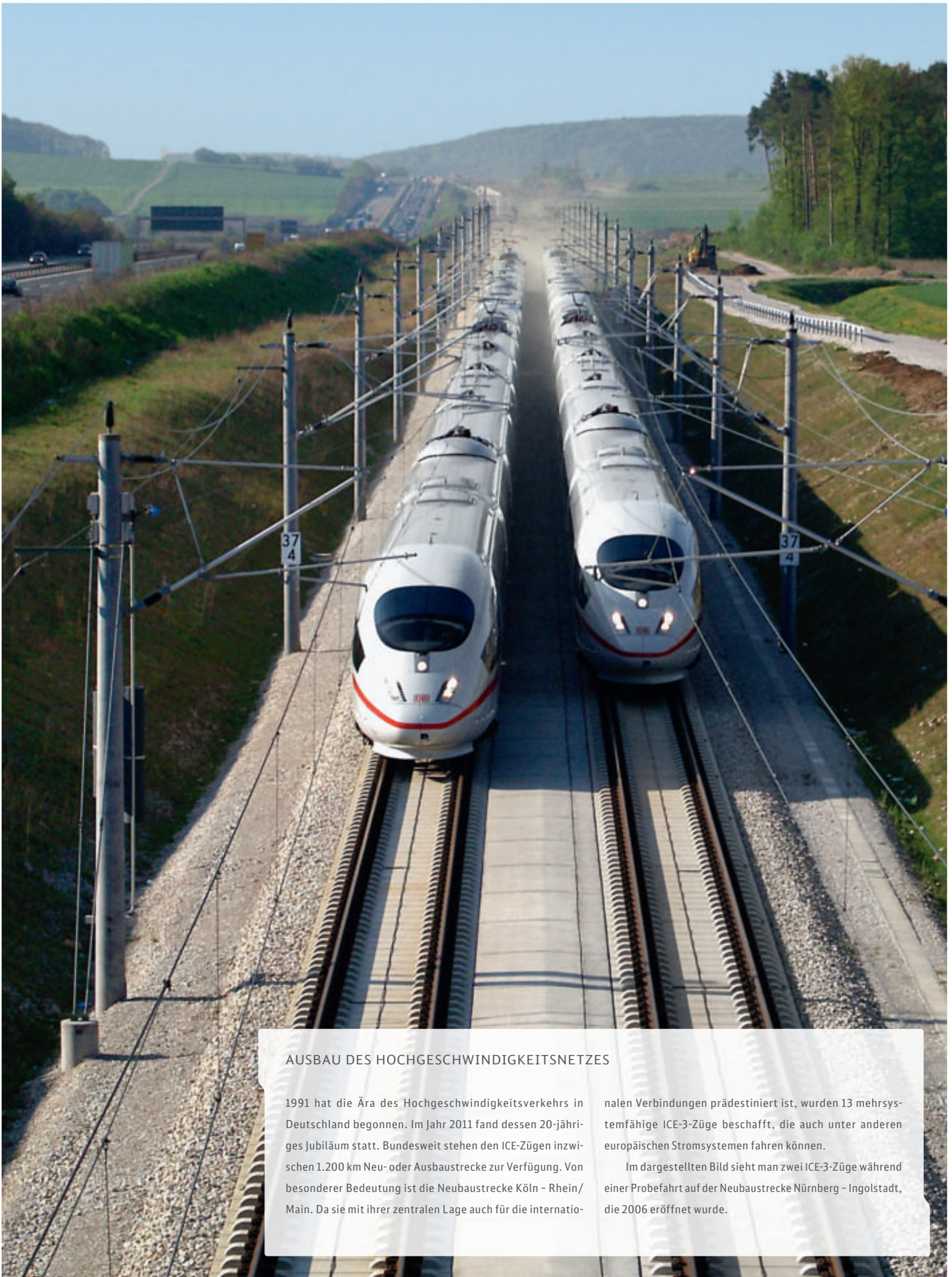
KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio. €	Anhang	2011	2010
Ergebnis vor Gewinnabführung		106	128
Abschreibungen auf Anlagevermögen		315	319
Abschreibungen auf Finanzanlagen		-	-
Veränderung der Pensionsrückstellungen		7	31
Cashflow		428	478
Veränderung der übrigen Rückstellungen		18	-414
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		3	-1
Abnahme der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		3	9
Zunahme der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-42	326
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		410	398
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		2	1
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		-81	-51
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		1	1
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		1	4
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-19	-10
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-96	-55
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-128	-78
Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		-186	-265
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung			-
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-314	-343
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresende	(22)	0	0

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN				Stand am 31.12. 2011	ABSCHREIBUNGEN				BUCHWERT		Stand am 31.12. 2010
	Vortrag zum 01.01. 2011	Zu- gänge ¹⁾	Umbu- chun- gen	Ab- gänge ¹⁾		Vortrag zum 01.01. 2011	Ab- schrei- bun- gen Ge- schäfts- jahr	Umbu- chun- gen	Ab- gänge	Stand am 31.12. 2011	Stand am 31.12. 2011	
— in Mio. €												
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	37	3	-	-1	39	0	-	-	-	0	39	37
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	323	11	10	-4	340	-114	-12	-	3	-123	217	209
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	0	-	0	10	-2	0	-	0	-2	8	8
	370	14	10	-5	389	-116	-12	-	3	-125	264	254
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen												
	37	6	1	-2	42	-13	-2	-	1	-14	28	24
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr												
	4.884	5	6	-6	4.889	-3.375	-287	-	5	-3.657	1.232	1.509
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören												
	119	14	8	0	141	-78	-7	-	0	-85	56	41
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung												
	64	6	1	-3	68	-42	-7	-	3	-46	22	22
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau												
	46	35	-26	-2	53	-	-	-	-	-	53	46
	5.520	80	-	-18	5.582	-3.624	-315	-	12	-3.927	1.655	1.896
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen												
	162	19	-	-1	180	-8	-	-	1	-7	173	154
2. Beteiligungen												
	1	-	-	0	1	-1	-	-	-	-1	0	0
	163	19	-	-1	181	-9	-	-	1	-8	173	154
Anlagevermögen gesamt	5.683	99	-	-19	5.763	-3.633	-315	-	13	-3.935	1.828	2.050

¹⁾ Einschließlich Zu- und Abgängen von und zu Konzernunternehmen.



AUSBAU DES HOCHGESCHWINDIGKEITSNETZES

1991 hat die Ära des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Deutschland begonnen. Im Jahr 2011 fand dessen 20-jähriges Jubiläum statt. Bundesweit stehen den ICE-Zügen inzwischen 1.200 km Neu- oder Ausbaustrecke zur Verfügung. Von besonderer Bedeutung ist die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main. Da sie mit ihrer zentralen Lage auch für die internatio-

nalen Verbindungen prädestiniert ist, wurden 13 mehrsystemfähige ICE-3-Züge beschafft, die auch unter anderen europäischen Stromsystemen fahren können.

Im dargestellten Bild sieht man zwei ICE-3-Züge während einer Probefahrt auf der Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt, die 2006 eröffnet wurde.

ANHANG

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 aktuell gültigen Fassung 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 (GuV) zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert. Zum Zweck einer größeren Informationstiefe und in Anlehnung an die Berichterstattung im Konzernabschluss der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, (im Folgenden DB AG) wurden die Angaben zu den Posten der Gewinn- und Verlustrechnung Sonstige betriebliche Erträge, Materialaufwand und Sonstige betriebliche Aufwendungen neu gegliedert. Soweit die Vergleichbarkeit der Untergliederungen mit dem Vorjahr nicht gegeben ist, wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme 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
Schienefahrzeuge	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 Anlagenregister als Abgang ausgewiesen.

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert, 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 langfristig 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 §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 zum Wert des garantierten Mindestverpflichtungsumfangs angesetzt.

Aus der Bewertung des Deckungsvermögens zum beizulegenden Zeitwert gegenüber den fortgeführten Anschaffungskosten ist im Berichtszeitraum ein abführungsgesperrter Ertrag entstanden. Durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen gemäß §268 Abs. 8 HGB in ausreichender Höhe ist keine Abführungssperre 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. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2011 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

— in %	31.12.2011
Rechnungszinsfuß	5,13
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50
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 5,13 %.

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.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden steuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

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

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der DB AG.

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (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 Anlagegitter auf der Seite 34 zu entnehmen.

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

Im Geschäftsjahr wurden 9 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Fahrzeuge vorgenommen.

(3) VORRÄTE

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	61	62
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3	4
Waren	1	1
Insgesamt	65	67

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

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 2 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) verschrottet.

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

— in Mio. €	31.12.2011	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2010
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17	-	18
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.294	-	1.106
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0
Sonstige Vermögensgegenstände	12	-	13
Insgesamt	1.323	-	1.137

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

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen mit 1.219 Mio. € (im Vorjahr: 1.033 Mio. €) Forderungen aus Cashpooling gegen die Gesellschafterin DB Mobility Logistics AG Berlin (im Folgenden DB ML AG). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 74 Mio. € (im Vorjahr: 71 Mio. €) enthalten.

(5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

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

(6) GEZEICHNETES KAPITAL

Das gezeichnete Kapital der DB Fernverkehr AG beträgt 512 Mio. €. Das Grundkapital 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 2011 einen Betrag in Höhe von unverändert 1.570 Mio. € aus.

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2011 unverändert einen Betrag in Höhe von 4 Mio. € aus.

(9) RÜCKSTELLUNGEN

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	112	105
Steuerrückstellungen	7	5
Sonstige Rückstellungen	252	236
Insgesamt	371	346

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 11 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: Zuführung 33 Mio. €).

Weitere 1 Mio. € wurden im Rahmen von Personalüberträgen von anderen Konzerngesellschaften übertragen (im Vorjahr: 0 Mio. €).

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Verpflichtungen im Personalbereich	71	66
Verpflichtungen aus Nutzungsüberlassungsverträgen	39	35
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	12	9
Unterlassene Instandhaltung	42	36
Technikrisiken	22	22
Übrige Risiken	66	68
Insgesamt	252	236

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Rückstellungen für Interessenausgleich, Urlaubsansprüche, Tantiemen sowie Jubiläumsrückstellungen.

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

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen bestehende Deckungsvermögen (1 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (2 Mio. €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (4 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (4 Mio. €) verrechnet.

Gemäß §268 Abs. 8 Satz 3 HGB sind 0 T € zur Abführung gesperrt.

— in T €	31.12.2011
Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	956
Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	910
Saldo	46
- frei verfügbare Rücklagen und Gewinnvorträge	1.574.307
= abführungsgesperrter Betrag	0

(10) VERBINDLICHKEITEN

— in Mio. €	31.12.2011	DAVON MIT RESTLAUFZEIT			31.12.2010
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	-	-	-	3
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	59	59	-	-	61
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	389	389	-	-	436
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	11	11	0	-	9
davon aus Steuern	5	5	-	-	6
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	459	459	0	-	509
davon zinspflichtig	-	-	-	-	-

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen mit 110 Mio. € (im Vorjahr: 135 Mio. €) die Gesellschafterin DB ML AG und resultieren mit 106 Mio. € (im Vorjahr: 128 Mio. €) aus der Gewinnabführung. Gegenüber der DB AG als Organträgerin bestehen Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft von 101 Mio. € (im Vorjahr: 110 Mio. €). Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungsbeziehungen mit verbundenen Unternehmen bestehen in Höhe von 175 Mio. € (im Vorjahr: 183 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betrafen im Vorjahr im Wesentlichen noch nicht eingelöste Orderschecks.

(11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Erlösabgrenzungen	295	307
Sonstige passive Rechnungsabgrenzung	5	7
Insgesamt	300	314

Die Erlösabgrenzungen betreffen bereits vereinnahmte Erlöse für die Beförderungsleistungen, die im Jahr 2012 zu erbringen sind.

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

(12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	35	42
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	35	42
Insgesamt	35	42

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 die 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 vollständig nachkommt (§285 Nr. 27 HGB).

(13) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Bestellobligo für Investitionen	4.777	956
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	471	444
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	321	318
Insgesamt	5.248	1.400

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 2011 Leasingraten in Höhe von 13 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €) gezahlt.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse (32 Mio. €), da die DB Fernverkehr AG keine Anzahlungen leistet. Das hiermit verbundene Risiko wird abgesichert.

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

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	198	152
fällig 1 bis 5 Jahre	235	241
fällig über 5 Jahre	38	51
Insgesamt	471	444

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**(14) UMSATZERLÖSE**

— in Mio. €	2011	2010
Erlöse aus Personenverkehr	3.450	3.403
Sonstige Umsatzerlöse	131	133
Insgesamt	3.581	3.536

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Fahrgeleinnahmen in Höhe von 11 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 6 Mio. €).

(15) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

— in Mio. €	2011	2010
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	89	85
davon Verkauf von Material und Energie	11	13
davon sonstige Leistungen Dritte	78	72
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	45	40
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	32	8
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	0	1
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	7	47
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0
Währungskursgewinne	0	0
Übrige Erträge	13	34
davon sonstige übrige Erträge	13	34
Insgesamt	186	215
davon periodenfremd	41	53

Im Vorjahr unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesene Erlöse aus grenzüberschreitenden Verkehren von 18 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €) werden nunmehr vollständig unter den Umsatzerlösen erfasst. Die Vorjahreszahlen wurden nicht angepasst.

Die übrigen Erträge fassen alle weiteren sonstigen betrieblichen Erträge zusammen. Darin enthalten sind unter anderem Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen (67 T €), Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen (15 T €) sowie Erträge aus Gebühren von Dritten (62 T €).

(16) MATERIALAUFWAND

— in Mio. €	2011	2010
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	374	361
davon Aufwendungen für Energie	314	293
davon Strom	265	246
davon Stromsteuer	28	28
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	16	15
davon sonstige Energien	5	4
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	64	69
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-4	-1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.369	1.398
davon eingekaufte Leistungen Transport	46	54
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	56	60
davon Provisionen	317	337
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	866	865
davon Nutzung Trassen	756	753
davon Nutzung Stationen	110	112
davon sonstige bezogene Leistungen	84	82
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	503	441
Insgesamt	2.246	2.200

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. €	2011	2010
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	511	483
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	86	78
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	7	8
Gesamt	604	569
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG ¹⁾		
für Arbeitnehmer	106	99
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	19	19
Gesamt	125	118
davon für Altersversorgung	10	6
Insgesamt	729	687

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

(18) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

— in Mio. €	2011	2010
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	103	103
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	11	8
Gebühren und Beiträge	4	4
Aufwendungen für Versicherungen	0	0
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	8	6
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	6	6
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	17	16
Forschungs- und Entwicklungskosten	14	28
Sonstige bezogene Dienstleistungen	172	170
davon bezogene IT-Leistungen	39	30
davon sonstige Kommunikationsdienste	5	5
davon sonstige Serviceleistungen	128	135
Aufwendungen aus Schadenersatz und Kulanzleistungen	1	1
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0	1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	3	0
Sonstige betriebliche Steuern	1	1
Übrige Aufwendungen	36	38
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	16	15
davon Währungskursverluste	0	0
davon sonstige übrige Aufwendungen	20	23
Insgesamt	376	382
davon periodenfremd	3	1

(19) BETEILIGUNGSERGEBNIS

— in Mio. €	2011	2010
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1	2
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-6	-14
Insgesamt	-5	-12

(20) ZINSERGEBNIS

— in Mio. €	2011	2010
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	15	9
davon aus verbundenen Unternehmen	15	9
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	-	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-6	-7
davon an verbundene Unternehmen	0	0
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-6	-7
Insgesamt	9	2

(21) AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS

Das außerordentliche Ergebnis enthielt im Vorjahr ausgewiesene außerordentliche Aufwendungen von 27 Mio. €. Diese betrafen den Unterschiedsbetrag aus dem Wechsel der Bewertungsmethode für Altersversorgungsverpflichtungen, Sterbegeld und Altersteilzeitverträgen.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung entspricht dem vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e.V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 2 (DRS 2) Kapitalflussrechnung.

In der Kapitalflussrechnung sind die Zahlungsströme nach den Bereichen laufende Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Innerhalb des Mittelflusses aus laufender Geschäftstätigkeit wird auch der Cashflow vor Steuern 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 1.219 Mio. € nicht einbezogen.

Sonstige Angaben

(23) MITTEILUNG NACH § 20 AKTIENGESETZ

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

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

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

(25) ANTEILSBESITZ

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

(26) BESCHÄFTIGTE

	2011		2010	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
— in VZP				
Arbeitnehmer	12.692	12.735	11.906	12.014
Zugewiesene Beamte	2.257	2.178	2.299	2.250
Zwischensumme	14.949	14.913	14.205	14.264
Auszubildende	838	1.036	873	1.017
Insgesamt	15.788	15.949	15.078	15.281

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

Im Berichtsjahr ergibt sich aus der im Rahmen der Tarifabschlüsse getroffenen Festlegung zur Arbeitszeit ein statistischer Effekt. Danach wurde die Sollarbeitszeit um eine Stunde, auf 39 Wochenstunden, gesenkt und entspricht damit wieder der tatsächlich geleisteten Wochenarbeitszeit. Dies führt dazu, dass ab dem 1. März 2011 in den betroffenen Bereichen die Mitarbeiterzahl rechnerisch um rund 2,5% gestiegen ist und sich gleichzeitig das Arbeitsentgelt um 2,5% erhöht hat. Bereinigt um diesen Effekt wird per 31. Dezember 2011 ein Personalanstieg von 325 Mitarbeitern (+ 2,2%) ausgewiesen.

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

(27) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2011 an:

*** Berthold Huber

Vorsitzender des Vorstands,
Weilheim

- a) DB Station & Service AG
DB Vertrieb GmbH
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn (Beirat)

*** Andreas Busemann

Ressort Produktion,
Kissenbrück

- a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
DB Systemtechnik GmbH

*** Wolfgang Heinrichs

Ressort Finanzen/Controlling,
Mainz

*** Katharina Heuer

Ressort Personal,
Berlin

- bis 31. Dezember 2011 -

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

*** Dr. Manuel Rehkopf

Ressort Marketing,
Berlin

Als Aufsichtsrat waren bestellt:

*** Ulrich Homburg

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

- a) DB Regio AG¹⁾ (Vorsitz)
DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
DB Vertrieb GmbH¹⁾ (Vorsitz)
Schenker AG¹⁾
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
- b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien¹⁾
(Board of Directors)

*** Reiner Bieck*

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Panketal

- a) DB Regio AG
DB Vertrieb GmbH
S-Bahn Berlin GmbH
DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG

*** Joachim Fried

Konzernbevollmächtigter Europäische Angelegen-
heiten, Nationale und Internationale Verbände
der Deutschen Bahn AG,
Berlin

- bis 31. Januar 2012 -

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG

*** Sven Grünwoldt*

Stellvertretender Bundesvorsitzender
Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,
Neu-Anspach

- a) DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG

*** Claudia Horn

Unterabteilungsleiterin LA 1 im Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Bad Honnef

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG

*** Thomas Hupfeld*

Angestellter der DB Fernverkehr AG,
Vellmar

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

*** Wolfgang Joosten*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Lünen

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

*** Ulrich Klenke

Leiter Konzernmarketing
der DB Mobility Logistics AG,
Berlin

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

*** Ludwig Koller*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Karlsruhe

- seit 18. März 2011 -

- b) Sparda-Bank Baden-Württemberg eG

*** Manuela Naujoks*

Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Glückstadt

*** Chris Newiger

Leiter Datenschutz der DB Mobility Logistics AG,
Berlin

- seit 1. Februar 2012 -

::: Dr. Karl-Friedrich Rausch

Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Weiterstadt

- a) DB Regio AG¹⁾
 - DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾ (Vorsitz)
 - Schenker AG¹⁾ (Vorsitz)
 - DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
 - Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
 - Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b) DB Schenker Rail GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DBUS Holding Corporation, Tarrytown/USA¹⁾ (Board of Directors)

::: Wolfgang Reuter

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

- bis 31. Januar 2012 -

- a) DB International GmbH
 - DB JobService GmbH
- b) Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L.,
Barcelona/Spanien (Board of Directors)
 - EUROFIMA Europäische Gesellschaft
für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial,
Basel/Schweiz (Verwaltungsrat)
 - Börse Berlin AG (Börsenrat)
 - KfW IPEX-Bank GmbH (Beirat)

::: Marion Rövekamp

Mitglied des Vorstands der DB Regio AG,
München

- seit 1. Februar 2012 -

- a) DB JobService GmbH
 - DB Regio NRW GmbH¹⁾
 - S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
- b) DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

::: Dr. Manfred Rudhart

Mitglied des Vorstands der DB Regio AG,
Bad Homburg

- seit 1. Februar 2012 -

- a) DB Regio NRW GmbH¹⁾
 - DB RegioNetz Verkehrs GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB ZugBus Regionalverkehr
 - Alb-Bodensee GmbH (RAB)¹⁾ (Vorsitz)
 - S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
 - S-Bahn Hamburg GmbH¹⁾
- b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien
(Board of Directors)

::: Olaf Schulz-Arimond*

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

::: Werner Sprünker*

Leiter Service Operations der DB Fernverkehr AG,
Köln

::: Dr. Bettina Volkens

Leiterin Personalentwicklung Konzern und Konzern-
führungskräfte der DB Mobility Logistics AG,
Königstein im Taunus

- bis 31. Januar 2012 -

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

::: Dr. Wilhelm Wiltig

Regierungsdirektor im Referat VIII B 1
im Bundesministerium der Finanzen,
Bonn

* 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 2011 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2011. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2011 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

— in T €	2011	2010
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	21	21
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.208	1.158
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	43	25

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

(28) HONORAR 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 eines mit der DB ML AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Frankfurt am Main, den 8. März 2012

DB Fernverkehr AG

Der Vorstand

ANTEILSBESITZLISTE

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Wäh- rung	Eigen- kapital in Tau- send ¹⁾	Betei- ligung in % ²⁾
Alleo GmbH, Saarbrücken ³⁾	EUR	157	50,00
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	2.709	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	EUR	3.910	100,00
BERLIN LINIEN BUS			
Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	EUR	26	65,00
DB Bahn Italia S.r.l., Verona / Italien	EUR	13.321	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund	EUR	-197	100,00
DBAutoZug GmbH, Dortmund	EUR	134.126	100,00
GERMAN RAIL UK LIMITED, London / Großbritannien	GBP	-23	100,00
le train DB S.A.S, Paris / Frankreich	EUR	1.517	100,00
RailLink B.V., Amsterdam / Niederlande ^{3), 6)}	EUR	-5.875	25,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Wäh- rung	Eigen- kapital in Tau- send ¹⁾	Betei- ligung in % ²⁾
Railteam B.V., Amsterdam / Niederlande ^{3), 4), 6)}	EUR	82	25,00
Rheinalp GmbH, Freiburg im Breisgau ^{3), 5)}	EUR	86	50,00
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin	EUR	414	100,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Anteile durchgerechnet.

³⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

⁴⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2010.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2008.



ICE AUCH INTERNATIONAL ERFOLGREICH UNTERWEGS

Unser Angebot wird immer internationaler. Bereits im September 1992 wurden die ersten internationalen Verkehre in die Schweiz aufgenommen. Heute fährt der ICE in Kooperation mit anderen europäischen Bahnen in sechs europäischen Nachbarländern: Schweiz, Frankreich, Belgien, Niederlande, Dänemark und Österreich. Zukünftig sollen die ICE-Züge auch zwischen Deutschland und London verkehren.

Rund 80 europäische Städte sind mit über 250 Fernverkehrsverbindungen von Deutschland aus erreichbar. Auf diesen Strecken verkehren rund 60 Züge, die täglich von mehr als 40.000 Reisenden genutzt werden.

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu zwei ordentlichen und einer außerordentlichen Sitzung 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. Zwei Aufsichtsratsmitglieder haben im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen.

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

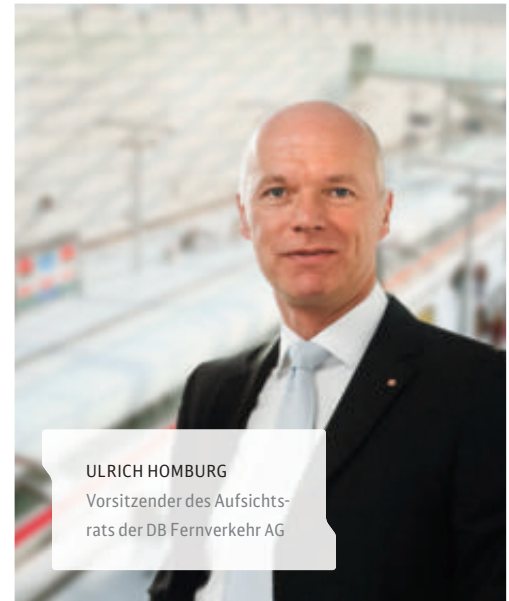
Der Vorsitzende des Aufsichtsrats stand laufend in Verbindung mit dem Vorstand, insbesondere mit dessen Vorsitzendem, und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 6. April 2011 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2010 befasst.

In der Sitzung am 19. September 2011 nahm der Aufsichtsrat die Informationen zur Neuorganisation der DB Fernverkehr AG zur Kenntnis.

In seiner Sitzung am 29. November 2011 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2012 befasst und die Budgetplanung 2012, die Mittelfristplanung 2012 bis 2016 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Fernverkehr AG zur Kenntnis genommen.



ULRICH HOMBURG
Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB Fernverkehr AG

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2011 insbesondere mit der wirtschaftlichen Entwicklung des Unternehmens. Er ließ sich ausführlich über die Maßnahmen zur Verbesserung der Produktqualität und zur Begrenzung von Aufwandssteigerungen informieren. Er befasste sich intensiv mit dem Maßnahmenportfolio zur Stabilisierung der Fahrzeugverfügbarkeit. Hierzu zählten unter anderem Maßnahmen zur Optimierung der Klimaanlagen sowie Vorkehrungen für den Winter. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich mit den Projekten zur strukturellen Weiterentwicklung und ließ sich ausführlich über die Neuorganisation der Gesellschaft unterrichten.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2011 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 23. April 2012 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 2011 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 2011 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Frau Katharina Heuer schied zum 31. Dezember 2011 aus dem Vorstand der DB Fernverkehr AG aus.

Herr Berthold Huber übernahm ab 1. Januar 2012 die kommissarische Leitung des Vorstandsressorts Personal in Personalunion mit seiner Funktion als Vorstandsvorsitzender der DB Fernverkehr AG.

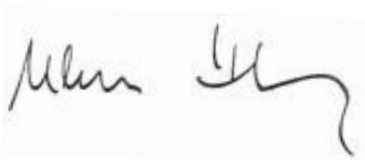
Frau Dr. Bettina Volkens sowie die Herren Joachim Fried und Wolfgang Reuter schieden zum 31. Januar 2012 aus dem Aufsichtsrat aus. Als ihre Nachfolger wurden mit Wirkung zum 1. Februar 2012 Frau Marion Rövekamp, Frau Chris Newiger und Herr Dr. Manfred Rudhart bestellt.

Der Aufsichtsrat spricht Frau Heuer und den ausgeschiedenen Mitgliedern des Aufsichtsrats 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 2011 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im April 2012

Für den Aufsichtsrat



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Fernverkehr AG



ICx – DIE NEUE GENERATION VON FERNVERKEHRSZÜGEN

Das Rückgrat unseres zukünftigen Fernverkehrs heißt ICx. Bis zu 300 der neuen Fernverkehrszüge sollen zunächst unsere bisherige Intercity- und Eurocity-Flotte ablösen. Ab 2016 werden die neuen Züge in Betrieb genommen und ersetzen dann schrittweise die bestehende Flotte.

Der ICx zeichnet sich dank seiner deutlich verbesserten aerodynamischen Form und einer leichteren Bauweise durch

einen um bis zu 30 % geringeren Energieverbrauch aus. Sein modulares Antriebskonzept, das auf unabhängigen Powercars mit identischer Traktionstechnik basiert, ermöglicht die Bildung unterschiedlicher Zugkonfigurationen.

Spezielle Varianten des ICx können auch im internationalen Fernverkehr eingesetzt werden.

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 AdverTEXT, Düsseldorf | FOTOGRAFIE UND BERATUNG Max Lautenschläger, Berlin
BILDNACHWEIS Andreas Mann (S. 2), DBAG (S. 4, 20), Claus Weber (S. 35), Bernd Roselieb (S. 49), Siemens AG (S. 52)



Gedruckt auf
Circlesilk Premium White
(100 % Recyclingpapier)



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