



Unsere Zukunft:
Nachhaltig erfolgreich
DB Fernverkehr AG
Geschäftsbericht 2012

Entwicklung im Geschäftsjahr 2012

Verkehrsleistung – in Mrd. Pkm¹⁾



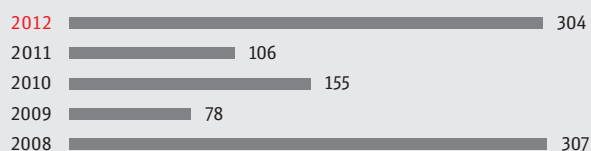
● 2012 zu 2011: + 5,1%

Umsatzerlöse – in Mio. €



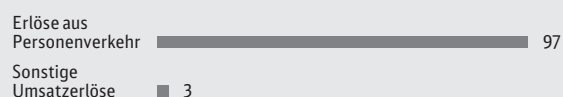
● 2012 zu 2011: + 7,9%

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit – in Mio. €



● 2012 zu 2011: + 187%

Umsatzstruktur – in %



Ausgewählte Kennzahlen

FINANZKENNZAHLEN – IN MIO. €

	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Umsatz	3.865	3.581	+284	+7,9
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	304	106	+198	+187
Bilanzsumme per 31.12.	3.402	3.216	+186	+5,8
Anlagevermögen per 31.12.	1.623	1.828	-205	-11,2
Eigenkapital per 31.12.	2.086	2.086	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	-	-	-	-
Brutto-Investitionen	74	81	-7	-8,6
Netto-Investitionen ³⁾	74	80	-6	-7,5
Mitarbeiter per 31.12.	14.846	14.913	-67	-0,4
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende in Mio.	126,3	120,2	+6,1	+5,1
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm ¹⁾	35,7	33,9	+1,8	+5,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	134,9	135,4	-0,5	-0,4

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

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten.

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.



Seit Dezember 2012 sind die ersten modernisierten Intercity-Züge unterwegs. Die Modernisierung umfasst unter anderem die Erneuerung von Sitzen, den Einbau von Steckdosen und den Austausch von Wandverkleidungen, Tischen und Teppichen.

Inhalt

**2 VORWORT DES
VORSTANDSVORSITZENDEN**

5 QUALITÄTSBERICHT

13 LAGEBERICHT

27 JAHRESABSCHLUSS

45 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,



BERTHOLD HUBER
Vorsitzender des Vorstands
der DB Fernverkehr AG

im Geschäftsjahr 2012 konnte die DB Fernverkehr AG eine äußerst erfreuliche Ergebnisentwicklung vorweisen. Dies wurde insbesondere durch Zuwächse auf der Umsatzseite gestützt. Ein positives Umfeld war hierfür ebenso ausschlaggebend wie die Intensivierung der Marktbearbeitung. So beförderte die DB Fernverkehr AG im Jahr 2012 mehr Passagiere als je zuvor.

Anknüpfend an die Initiativen der Vorjahre wurden im Berichtsjahr verschiedene Maßnahmen zur Qualitätssicherung vorangetrieben. Die Sanierung der Bestandsflotte, der Ausbau der Instandhaltungskapazitäten sowie die laufenden Fahrzeugbeschaffungsprojekte standen hierbei im Fokus. Entsprechend wurde im Berichtsjahr mit der Modernisierung von rund 770 Reisezugwagen der IC/EC-Flotte begonnen. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 verkehren auf der Verbindung Hamburg – Köln – Stuttgart fast durchgehend die ersten dieser modernisierten Wagen, was eine deutliche Qualitätssteigerung für unsere Fahrgäste bedeutet. Auch das Redesign der

44 Züge der ICE-2-Flotte wurde fortgeführt. Die Instandhaltungskapazitäten haben wir im Berichtsjahr erfolgreich erweitern können, zum Beispiel durch die Anschaffung zusätzlicher

Enteisungsanlagen oder den Ausbau bestehender Einrichtungen. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr die Planungen für den Bau eines neuen ICE-Instandhaltungswerks am Standort Köln-Nippes vorangetrieben, um so die künftig betrieblich notwendigen Instand-

haltungskapazitäten bei Zulauf des ICx ab 2017 sicherstellen zu können. Damit haben wir im Berichtsjahr wichtige Meilensteine der vor zwei Jahren begonnenen Qualitätsoffensive erreicht und uns auch für das Jahr 2013 ein ambitioniertes Programm vorgenommen.

Eine besondere Herausforderung für unser Unternehmen lag im Berichtsjahr darin, die steigende Nachfrage bei weiterhin angespannter Fahrzeugverfügbarkeit zu bedienen und dabei gleichzeitig die Produktqualität im Sinne unserer Kunden zu verbessern. Aufgrund

»Wir haben 2012 mehr Passagiere befördert als je zuvor.«

»Die Sanierung und die Modernisierung unserer Bestandsflotte standen 2012 im Fokus unserer Aktivitäten.«

Betrieb gehen sollten, steht weiterhin aus, und auch bei den IC-Doppelstockzügen, die bei Bombardier Transportation in Auftrag gegeben wurden, zeichnet sich eine verzögerte Auslieferung ab.

Bereits im Berichtsjahr haben wir ein deutliches Marktwachstum beobachten können; wir erwarten, dass sich diese Entwicklung auch in den Folgejahren fortsetzen wird. Um diesen Nachfrageanstieg bewältigen und gleichzeitig die Betriebsqualität stabilisieren zu können, benötigt die DB Fernverkehr AG die bestellten Züge dringend; ein wichtiges Thema, das uns auch im Jahr 2013 beschäftigen wird.

Marktseitig haben wir im Berichtsjahr an die positiven Entwicklungen des Vorjahres angeknüpft. Im Oktober feierte zum Beispiel eines unserer erfolgreichsten Produkte – die BahnCard – unter dem Motto »20 Jahre unverändert gut« ihren 20. Geburtstag. Die zu diesem Anlass eingeführte Jubiläums BahnCard 25 war mit 236.000 verkauften Karten die bisher erfolgreichste Probe BahnCard, die wir je hatten. Zusätzlich startete im Dezember mit dem Pilotprojekt »Mobilitätskarte BahnCard 25 mobil plus« eine Initiative zur Entwick-

»2012 war das Jahr der BahnCard – zum einen gab es das 20-jährige Jubiläum der BahnCard, zum anderen führten wir eine neue BahnCard ein, die vier Verkehrsträger miteinander verknüpft.«

lung verkehrsmittelübergreifender Konzepte der Deutschen Bahn und des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) in Berlin. Mit dieser neuen BahnCard werden erstmalig vier wichtige Bausteine urbaner und bundesweiter Mobilität miteinander verknüpft: Neben dem BahnCard-Rabatt enthält sie das Angebot Flinkster – Mein Carsharing und die Mieträder Call a Bike, und sie kann optional im Berliner ÖPNV als E-Ticket genutzt werden. Damit bieten wir unseren Kunden zukünftig nicht nur die umweltfreundlichste Art zu reisen, sondern sorgen zusätzlich für maßgeschneiderte und für jeden einfach nutzbare Mobilität auf dem Weg zur Mobilität der Zukunft.

der verkürzten Intervalle bei den Ultraschalluntersuchungen der ICE-Achsen fehlen im täglichen Betrieb nach wie vor bis zu 14 ICE-Züge. Die Lieferung der 16 ICE-3-Züge von Siemens, die bereits im Herbst 2011 in

der verkürzten Intervalle bei den Ultraschalluntersuchungen der ICE-Achsen fehlen im täglichen Betrieb nach wie vor bis zu 14 ICE-Züge. Die Lieferung der 16 ICE-3-Züge von Siemens, die bereits im Herbst 2011 in

Auch unser Angebot haben wir im Berichtsjahr im Sinne unserer Kunden weiterentwickelt: So bieten wir beispielsweise seit März in Kooperation mit der SNCF eine tägliche Direktverbindung von Frankfurt am Main über Lyon nach Marseille an. Mit über 130.000 Reisenden ist das neue Angebot erfolgreich angelaufen und hat unsere Erwartungen wie die der SNCF deutlich übertroffen.

Eine weitere wichtige Weichenstellung war die Übersetzung der neuen DB-Konzernstrategie DB2020 mit ihren drei Dimensionen Ökonomie, Ökologie und Soziales in die Strategie Fernverkehr 2020. Für die Dimension Ökologie konnten wir der Öffentlichkeit bereits im November 2012 einen ersten Schritt in Richtung Maßnahmenumsetzung vorstellen: Ab April 2013 können alle unsere Kunden CO₂-frei mit der Bahn fahren. Alle BahnCard- und Zeitkarteninhaber sowie alle Geschäftsreisenden reisen automatisch CO₂-frei, die Mehrkosten für die BahnCard- und Zeitkarteninhaber tragen wir. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Stützung der Energieziele des DB-Konzerns.

Mit den aufgezeigten Aktivitäten setzen wir den eingeschlagenen Weg fort, den Fernverkehr nachhaltig profitabel und in allen Dimensionen unseres Geschäfts wettbewerbsfähig aufzustellen. Wir wollen für unsere Kunden in jeder Hinsicht die erste Wahl sein – hieran werden wir uns auch zukünftig messen lassen!

Ihr



Berthold Huber
Vorsitzender des Vorstands
der DB Fernverkehr AG

Qualitätsbericht

6 KUNDENORIENTIERUNG

**8 ZUVERLÄSSIGKEIT DER
VERKEHRE**

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

11 BESCHWERDEMANAGEMENT

Sowohl für die DB Fernverkehr AG als auch für ihr Tochterunternehmen DB AutoZug GmbH steht die Erfüllung der Kundenerwartungen im Vordergrund. Als Dienstleistungsunternehmen liegt unser Augenmerk auf dem Angebot einer guten Beförderungsleistung und damit der Erreichung gesetzter Qualitätskriterien. Neben der Kundenzufriedenheit umfassen diese vor allem die Zuverlässigkeit der Verkehre und die Einhaltung der Servicestandards. Die Qualität unserer Leistungen und Prozesse steuern wir mittels Kennzahlen und überwachen die Erreichung der jährlich vereinbarten Ziele mithilfe unseres Qualitätsmanagementsystems. Die Kennzahlen werden von Verantwortlichen in den jeweiligen Fachbereichen analysiert und Verbesserungs-

maßnahmen 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.

Wir erfüllen damit die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

Die im Jahr 2010 gestartete Kunden- und Qualitätsinitiative haben wir auch im Berichtsjahr konsequent fortgesetzt und im Rahmen der Unternehmensstrategie DB2020 unter der Stoßrichtung »Kunde und Qualität« verankert.

Kundenorientierung

Rückmeldungen unserer Kunden erhalten wir im unmittelbaren Kundenkontakt während der Leistungserbringung, aber unter anderem auch durch das Beschwerdemanagement und unsere Gremienarbeit mit dem Kundenbeirat. Darüber hinaus beauftragen wir regelmäßige Kundenbefragungen bei unabhängigen Instituten.

INFORMATIONEN UND FAHRKARTENVERTRIEB

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

- > Unser Online-Portal www.bahn.de gehört zu den meistbesuchten Mobilitätsportalen in Deutschland. Täglich werden rund 6 Millionen Reiseauskünfte erteilt und bis zu 120.000 Online-Tickets verkauft.
- > Der Trend zum Fahrkartenkauf im Internet oder über mobile Services nimmt stetig zu. Daher werden unsere mobilen Services mit dem Serviceportal m.bahn.de und den Apps DB Navigator (zum Beispiel Reiseplanung mit Pünktlichkeitsinformationen) und DB Tickets (Ticketbuchung und -verwaltung) kontinuierlich erweitert. Monatlich werden bis zu 47,8 Millionen mobile Auskünfte erteilt und bis zu 210.000 Handy-Tickets verkauft.
- > Außerdem bieten wir unseren Kunden mit dem im Berichtsjahr neu eingeführten Verspätungs-Alarm mehr Service und Reisekomfort. Einmal aktiviert, informiert der Verspätungs-Alarm automatisch ab zwei Stunden vor der planmäßigen Abreise bei einer Verspätungsprognose von mindestens zehn Minuten.

- > Darüber hinaus bietet bahn.de bei der Online-Buchung seit Dezember 2012 für einen Großteil der ICE-Verbindungen eine grafische Sitzplatzreservierung, bei der Reisende in einer grafischen Darstellung des Wagenplans Sitzplatzvorschläge gemäß ihren zuvor angegebenen Reservierungswünschen angezeigt bekommen.
- > In unseren bundesweit über 400 Reisezentren und fünf Mobility Centern stehen unsere Mitarbeiter im direkten Kundenkontakt für Reiseinformationen und den Fahrkartenverkauf am Schalter.
- > Wir aktualisieren monatlich in einer jährlichen Gesamtauflage von rund 60 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 2012 in Fernverkehrszügen bei 97% (im Vorjahr: 96%) 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 DB Information haben unsere Kunden eine zentrale Anlaufstelle an 81 Bahnhöfen. Zur Verbesserung der Reisendeninformation sind die Mitarbeiter im Bahnsteigservice mit einem internetfähigen Handy ausgestattet, sodass sie den Kunden jederzeit umfassende Informationen zur aktuellen Betriebslage geben können.

Für den Erwerb der Fahrkarte stehen dem Kunden insgesamt sieben Vertriebskanäle (DB Automaten, Internet/Mobile, DB Reisezentren, DB Agenturen, Abo Center, Verkauf im Zug, DB Reiseservice/telefonisch) 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 35 Studien befragen wir deshalb jährlich rund 140.000 Fahrgäste und etwa 1.800 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 Beschwerdevorgängen. Die Ergebnisse der Studien werden strukturiert ausgewertet, um bei Schwachstellen zielgerichtet gegenzusteuern.

Im Berichtsjahr wurde die Kundenzufriedenheit, bezogen jeweils auf die aktuelle Fernverkehrsfahrt, mit einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 74 (im Vorjahr: ein ZI von 76) bewertet.

Die Gesamtzufriedenheit mit der DB Fernverkehr AG erreichte im Berichtsjahr einen ZI von 62 (im Vorjahr: ein ZI von 62). Ebenso wurden Kunden der DB AutoZug GmbH nach ihrer Gesamtzufriedenheit befragt. Sie bewerteten diese im Durchschnitt mit einem ZI von 70 (im Vorjahr: ein ZI von 68) für die Autozugverkehre und mit einem ZI von 72 (im Vorjahr: ein ZI von 70) 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.

SAUBERKEIT DES FAHRZEUGMATERIALS UND DER BAHNHOFSEINRICHTUNGEN

Die Züge der DB Fernverkehr AG und der DB AutoZug GmbH werden nach einem festen Reinigungsplan innen und außen gesäubert. Durchschnittlich wurden für die Außenreinigung monatlich rund 1.600 Waschfahrten durchgeführt. Im Innenbereich werden neben den täglichen Reinigungen (einmal täglich Tagesreinigung, mehrfach täglich Bedarfsreinigung) zehnwöchige Grundreinigungen und zusätzlich bei rund 50 % der Züge regelmäßige Unterwegsreinigungen durchgeführt. Die DB Fernverkehr AG modernisiert in den Jahren 2012 bis 2014 im Rahmen des Projekts ICmod (IC-Modernisierung) rund 770 Wagen der IC/EC-Flotte. Im Fahrgastbereich werden sich der Komfort und der Service für Reisende deutlich verbessern. Ebenso ist seit dem Vorjahr ein Redesign des ICE2 in Arbeit. Sowohl beim Projekt ICmod als auch beim Redesign werden neue Materialien im aktuellen Design eingesetzt, die leichter sauber zu halten sind und somit die Qualität des Reinigungszustands im Innenbereich der Züge fördern.

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 sehr stabil im Bereich im Bereich der Schulnoten 2,0 bis 2,1 gehalten werden (im Vorjahr: Schulnote 2,0).

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 2012 durchschnittlich bei einer Schulnote von 1,8 (im Vorjahr: 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 Präsenzreiner und an kleineren Bahnhöfen durch turnusmäßige Grundreinigung und zwischenzeitliche Intervalle zur Grobmüllbeseitigung sichergestellt. Im Rahmen des »Frühjahrsputzes« wurden alle Bahnhöfe zusätzlich grundgereinigt. Die Qualität der Reinigung wird monatlich mit dem Standardprozess »BahnhofsQualitätsCheck« ermittelt, im Berichtsjahr lagen die Werte durchschnittlich – wie im Vorjahr – bei einer Schulnote von 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 in dem Pünktlichkeitsgrad zusammen. Die Gesamtpünktlichkeit im Schienenpersonenfernverkehr im Jahr 2012 lag bei 79,1% (5-Minuten-Pünktlichkeit) (im Vorjahr: 80,0%) beziehungsweise bei 92,2% (15-Minuten-Pünktlichkeit) (im Vorjahr: 92,9%). Der Anschlusserrreichungsgrad lag bei 88,7% (im Vorjahr: 89,9%).

Das Pünktlichkeitsniveau des Vorjahres konnte im Berichtsjahr nicht ganz erreicht werden. Vor allem in den Sommermonaten, aber auch durch den Wintereinbruch Anfang Dezember 2012, kam es zu Störungen an den Infrastrukturanlagen sowie an Fahrzeugen. Zudem hatten Einzelereignisse starken Einfluss auf die Pünktlichkeitswerte. Hierzu zählen drei Entgleisungen in Stuttgart, bei der schwerwiegendsten waren im Oktober 2012 fast 1.500 Züge mit insgesamt fast 10.000 Minuten verspätet, oder auch die Entschärfung einer Fliegerbombe in Hamburg am 2. August 2012, wo bei einer Gleisperrung von zehn Stunden 82 Züge mit insgesamt 3.400 Minuten verspätet waren. In beiden Fällen wurden befristete Betriebsprogramme in Kraft gesetzt, die teilweise die Züge am Störungsort vorbeiführten.

Die im Vorjahr initiierten Projekte zur Verbesserung der Leistungsqualität haben wir auch im Berichtsjahr kontinuierlich weiterverfolgt. So analysieren wir beispielsweise stetig die Verspätungsursachen und leiten daraus Maßnahmen zur Optimierung der Pünktlichkeit und der Anschlusserrreichung ab.

Die Anzahl der kompletten Zugausfälle konnte im Jahr 2012 mit deutlich unter 1% auf dem sehr geringen Vorjahresniveau gehalten werden.

Die Gesamtpünktlichkeit der von der DB AutoZug GmbH verantworteten Züge lag im Jahr 2012 bei 69,8% (im Vorjahr: 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. Für den Kunden besteht der Hauptnutzen 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 sowohl durch nationale als auch durch internationale Verkehre im Güter- und Personenverkehr stark frequentiert. Im Berichtsjahr verkehrten pro Tag rund 1.353 Züge (im Vorjahr: 1.404 Züge/Tag) allein im Schienenpersonenfernverkehr; im Güter- und Personenverkehr waren es insgesamt etwa 30.329 Züge (im Vorjahr: 30.793 Züge/Tag). In einem so dicht befahrenen Netz können daher schon kleinste Störungen oder Verzögerungen zu unerwünschten Kettenreaktionen führen.

Eine ständige Optimierung der Reiseketten steht daher im Fokus. Dies beinhaltet unter anderem die frühzeitige Einbindung geänderter Fahrzeiten aufgrund von Modernisierungen im Streckennetz in die Reiseauskunfts- und Verkaufssysteme.

Auch durch extreme Witterungsbedingungen kann es zu Beeinträchtigungen im Zugverkehr kommen. Daher haben wir auch im Berichtsjahr intensive personelle, technische und organisatorische Maßnahmen zur Wintervorbereitung unternommen. Hierzu zählen beispielsweise die zusätzlichen Schulungen der Mitarbeiter, die Aufstockung der Schneeräumflotte, die Einrichtung von Abtauanlagen oder auch die verstärkte Ausrüstung von Weichen mit Weichenheizungen. Des Weiteren wurden Maßnahmen initiiert, die auf die Verbesserung der Klimaanlagenverfügbarkeit in den Sommermonaten abzielen.

Neben der Minimierung von Störungen sowie deren Folgewirkungen liegt unser Augenmerk auf der frühzeitigen Kundeninformation. Auf www.bahn.de oder über die mobilen Services können sich unsere Kunden umfassend über Verspätungen und betroffene Anschlussbeziehungen oder bekannte Einschränkungen informieren.

Mit unterschiedlichen Maßnahmen sorgen wir dafür, dass Mitarbeiter der Verkehrs- und Transportleitungen – vor allem in Hinblick auf Großstörungen – betriebliche Abläufe schneller und besser bearbeiten können. Die führt unter anderem zu einer besseren Reisendenlenkung durch zugbezogene Reisendeninformationen in der Reisekette.

Durch die Verbesserung der Informationsflüsse wird das Servicepersonal vor Ort in die Lage versetzt, die Reisenden auch bei Störungen und in Ausnahmesituationen schnell und zuverlässiger zu informieren.

Störungen im Betriebsablauf werden zunehmend auch automatisch erkannt und für die betrieblichen Mitarbeiter visualisiert. Die automatisierte Erkennung von Störungen schafft Freiräume zur Konzentration auf die Problemlösung. Die dafür erforderlichen Systeme werden stetig weiter ausgebaut, sodass den Mitarbeitern in Zukunft bereits Lösungsalternativen und deren Auswirkungen auf den Betriebsablauf aufgezeigt werden können.

Für den Umgang mit unabwendbaren Störungen im Betriebsablauf sind unsere Triebfahrzeugführer und unser Zugbegleitpersonal geschult. Dazu zählen das Erkennen von Abweichungen, Beherrschen von Vorgaben zum Aufruf von Hilfe und Unterstützung bei der Selbstrettung. Zur Unterstützung wird ein spezielles webbasiertes Trainingsmodul eingesetzt. Die Schulungen werden regelmäßig wiederholt und ihre Umsetzung nachgehalten. Jährlich finden Übungen mit dem Infrastrukturbetreiber DB Netz AG und Vertretern der DB Fernverkehr AG statt, in denen die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüft wird. Ergänzend haben wir rund um die Uhr besetzte Leitstellen, Notdienste und spezielle Fahrzeugressourcen, um die Reisenden im Störfall zu betreuen und weiterzubefördern oder beispielsweise Übernachtungen in Hotels anzubieten.

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

Hilfeleistung für Personen mit eingeschränkter Mobilität

Täglich nutzen rund 0,4 Millionen Menschen unsere Mobilitätsangebote im Schienenpersonenverkehr.

Als Konzern unternehmen wir seit Jahren große Anstrengungen, um Fahrgästen mit Behinderungen eine selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen. Damit bekennen wir uns zu unserer gesellschaftlichen Verantwortung gegenüber den rund neun Millionen Bundesbürgern mit Behinderungen, die für uns eine wichtige Kunden- und Zielgruppe darstellen.

Mit dem im Frühjahr 2012 veröffentlichten zweiten Programm zur Barrierefreiheit des DB-Konzerns möchten wir weitere entscheidende Meilensteine in Richtung Barrierefreiheit setzen.

Beim Ausbau der Barrierefreiheit orientieren wir uns selbstverständlich an den geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel dem Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG), dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG), der Technischen Spezifikation für Interoperabilität für mobilitätseingeschränkte Reisende (TSI PRM) und der EU-Fahrgastreueverordnung.

Zusammen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales hat der DB-Konzern die Aufhebung des Streckenverzeichnisses nach §147 Abs. 1 SGB IX vereinbart. Seit dem 1. September 2011 können schwerbehinderte Menschen alle Nahverkehrszüge (RE, RB, IRE, S-Bahn) der Deutschen Bahn bundesweit ohne zusätzliche Fahrkarte mit dem grün-orangen Schwerbehindertenausweis und dem Beiblatt mit gültiger Wertmarke nutzen.

Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge im Fernverkehr werden mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ausgestattet. Beispielsweise werden die neu bestellten ICE-3-Züge über einen Hublift für Rollstuhlfahrer und -fahrerinnen verfügen. Auch für sehbehinderte Fahrgäste wird die Ausstattung bei den neuen Fahrzeugen wie auch bei den bereits bestellten 27 IC-Doppelstockzügen unter anderem durch ein taktiles Leitsystem deutlich verbessert.

Auch bei der Ausstattung der bundesweit über 400 DB Reisezentren, die den Kunden für eine persönliche Beratung und Buchung von Fahrkarten zur Verfügung stehen, wird die Barrierefreiheit stetig vorangetrieben und auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisender ausgerichtet. Wichtige Komponenten eines barrierefreien Reisezentrums sind Türfolierungen, taktile Wegeführung, ein barrierefreies Aufrufsystem, Sitzmodule und ein höhenverstellbarer Schalter für Rollstuhlfahrer und -fahrerinnen oder kleinwüchsige Menschen inklusive einer induktiven Hörschleife. Je nach technischen und konstruktiven Möglichkeiten werden die Einzelmodule der Barrierefreiheit umgesetzt. Bisher wurden rund 40 Reisezentren barrierefrei ausgestattet. Im Rahmen von Bahnhofssanierungen werden jedes Jahr weitere Reisezentren modernisiert, darunter auch Reisezentren an kleinen und mittleren Bahnhöfen.

Die DB Automaten werden im Hinblick auf ihre Barrierefreiheit und Nutzerfreundlichkeit ständig weiterentwickelt. Die Verbesserungen spiegeln sich sowohl in der Gestaltung der Automaten (zum Beispiel keine scharfen Ecken und Kanten) und der Anordnung der Bedienelemente (beispielsweise sind PIN-Pad und Kartenleser für sitzende oder kleine Personen niedriger angeordnet) als auch in einer einfacheren Bedienbarkeit wider. Darüber hinaus konnte in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut im Jahr 2010 eine neue Benutzeroberfläche eingeführt werden, die die Bedienung durch größere Buttons und Schriften sowie durch stärkere Kontraste erleichtert.

Bereits seit 1999 bieten wir an den wichtigsten Bahnhöfen bundesweit einen Ein-, Um- und Aussteigeservice für Menschen mit Handicap an. Diese 300 mit Personal besetzten Stationen sind mit über 900 mobilen Hubgeräten, Rampen, Treppenliften oder Elektromobilen ausgerüstet. Von 16 festen Standorten, den sogenannten Basisstationen, sorgen zusätzliche mobile Teams an weiteren 65 kleineren und mittleren Bahnhöfen dafür, dass Fahrgäste mit Handicap sicher und bequem in den und aus dem Zug kommen. Spezielle Schulungen bereiten die Servicemitarbeiter auf den Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen vor.

Seit dem 1. Dezember 2012 wird für mobilitätseingeschränkte Reisende auch an Bahnhöfen ohne stationäres Servicepersonal nach Voranmeldung bei der Mobilitätsservice-Zentrale Hilfe beim Ein- und Aussteigen gewährleistet. Hier unterstützen die Triebfahrzeugführer und Kundenbetreuer tatkräftig. Damit die Hilfeleistung an den Stationen organisiert werden kann, ist eine Anmeldung durch den Fahrgast bis 20 Uhr des Vortags seiner Reise bei der Mobilitätsservice-Zentrale Voraussetzung. Dies kann telefonisch, über das Internet, per Fax oder per E-Mail erfolgen. Die Mitarbeiter prüfen die gewünschte Reiseverbindung – bei einem Rollstuhlfahrer erfolgt die Prüfung insbesondere im Hinblick auf den stufenlosen Zugang zum Bahnsteig und eine überbrückbare Einstiegshöhe in den jeweiligen Nahverkehrszug. Ist die Verbindung geeignet, bestätigt die Mobilitätsservice-Zentrale dem Reisenden die Fahrt und leitet die entsprechenden Informationen weiter.

Um gehörlosen Menschen das Reisen mit der Bahn zu erleichtern, wurden zusammen mit dem Deutschen Gehörlosenbund erstmals mehrere Gebärdensprachvideos für das Internet entwickelt. Neben Fragen zur BahnCard und zu den Fahrgastrechten werden auch die Services rund um die Reiseplanung

und -information sowie die Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs ausführlich erläutert. Seit März 2012 ist diese sogenannte »Guided Tour« über nachfolgenden Link abrufbar: www.bahn.de/gebaerdensprachvideos.

Darüber hinaus können hörbehinderte und gehörlose Kunden die wichtigsten Informationen rund um eine Bahnreise unter www.bahn.de/geoerlos nachlesen. Hierbei sind aktuelle Verkehrsinformationen zu Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge, zu den größten Bahnhöfen in Deutschland und zu mobilen Services ebenso online verfügbar wie zur Mobilitätsservice-Zentrale. Gehörlose Menschen können mit der Mobilitätsservice-Zentrale per Fax unter 01806/996633 oder per E-Mail (deaf-msz@deutschebahn.com) kommunizieren.

In der Mobilitätsservice-Zentrale wurde Mitte Dezember für gehörlose und schwerhörige Kunden ein SMS-Service eingeführt. Somit hat auch dieser Personenkreis die Möglichkeit, Informationen an die DB zu übermitteln. Es handelt sich dabei nur um Anliegen, die außerhalb von Notfallinformationen liegen, zum Beispiel, wenn ein Automat gestört ist oder wenn Einrichtungen im Bahnhof oder auch im Zug nicht funktionieren.

Seit 2011 können mobilitätseingeschränkte Reisende ihren Urlaub komfortabel planen und buchen. Auf der Internetseite www.bahn.de/reiseziele-barrierefrei stellen wir gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft »Barrierefreie Reiseziele in Deutschland« Mobilitätspakete vor, die neben der Unterbringung am Urlaubsort auch ein mögliches Ausflugs- und Kulturprogramm beinhalten. Auch die An- und Abreise mit einer möglichen Ein-, Um- und Ausstiegshilfe sowie die Anschlussmobilität am Urlaubsort können vorab gebucht werden. Die Reiseangebote richten sich vorwiegend an Rollstuhlfahrer sowie an seh- und hörbehinderte Personen, aber auch an ältere Menschen sowie Familien mit kleinen Kindern. Mit diesem Serviceangebot sind Reiseerlebnisse für den Tagestrip, den Kurz- und den Jahresurlaub buchbar.

Damit die initiierten Maßnahmen auf den aktuellen Marktbedürfnissen basieren, stehen wir im intensiven Dialog mit dem Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (BAR), den Behindertendachverbänden und unserem Kooperationspartner, dem Deutschen Behindertensportverband (DBS).

Auch wurde 2006 von uns eine Arbeitsgruppe mit vom Deutschen Behindertenrat benannten Vertretern ins Leben gerufen. Im partnerschaftlichen und konstruktiven Dialog werden wichtige Detailfragen anstehender Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Fahrzeuge, Information und Service vorgestellt

und erörtert. Damit bringen mobilitätseingeschränkte Menschen ihre Kompetenz ein und wir können die Umsetzung an den spezifischen Bedürfnissen ausrichten.

Die vielschichtigen Aktivitäten zeigen auf, dass wir den Weg zu mehr Barrierefreiheit konsequent fortsetzen.

Beschwerdemanagement

Die Deutsche Bahn bietet ihren Kunden über den »Kundendialog« eine zentrale Anlaufstelle, die telefonisch, postalisch oder per Kontaktformular auf www.bahn.de für Anregungen, Lob und Kritik rund um die Uhr zur Verfügung steht. Dort werden die Anliegen unserer Kunden aufgenommen und bearbeitet. Gleichzeitig werden neben der Rückmeldung an den Kunden die Inhalte der Anliegen einem DB-internen Verbesserungsprozess zugeführt. Hier erarbeiten die verantwortlichen Fachabteilungen auf Grundlage des Kundenfeedbacks Maßnahmen, um die Leistung kontinuierlich zu optimieren und damit die Kundenzufriedenheit zu steigern.

Im Jahr 2012 stand neben der Optimierung dieses Prozesses der Nutzung von Beschwerdeinformation auch die weitere Qualitätssteigerung unseres Service im Vordergrund. Uns ist es durch Anpassungen unserer Prozesse gelungen, auch in Phasen hoher Eingangsvolumen den Kunden gegenüber ein verlässlicher Ansprechpartner zu sein. Mithilfe des Kundenbeirats der DB und mit seinem »Blick von außen« auf die schriftliche Kommunikation des Kundendialogs gestalten wir unsere Antworten noch kundenfreundlicher.

Mit dem Fahrgastrechtegesetz gelten einheitliche Entschädigungsansprüche im Eisenbahnverkehr in Deutschland von der S-Bahn bis zum ICE, unabhängig davon, von welchem Eisenbahnunternehmen sie betrieben werden. Der DB-Konzern hat gemeinsam mit dem TBNE (Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland) ein einheitliches Entschädigungsverfahren mit dem Servicecenter Fahrgastrechte als zentralem Ansprechpartner eingeführt hat. Inzwischen beauftragen auch 46 weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen das Servicecenter Fahrgastrechte als zentralen Dienstleister mit der Bearbeitung der Verspätungsfälle.

Das einheitliche Fahrgastrechte-Formular, das in Abstimmung mit dem Kundenbeirat der DB, den Fahrgastverbänden Pro Bahn und Verkehrsclub Deutschland (VCD) sowie mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erarbeitet wurde, verwenden unsere Kunden bei rund 90 % der eingereichten Entschädigungsanträge.

Nicht nur diese hohe Nutzungsquote bestätigt die kundenseitige Akzeptanz des Formulars. Bei einer Kundenbefragung im Juni/ Juli 2012 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 70 % der Fahrgäste »sehr zufrieden« oder »zufrieden«. Mit dem Ergebnis ihres Entschädigungsantrags sind sogar 82 % der Kunden »sehr zufrieden« oder »zufrieden«.

Im Berichtsjahr wurden rund 900.000 Entschädigungsanträge bearbeitet. Hiervon wurde rund 89 % entsprochen.

Nach über drei 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 Fahrgastrechteverordnung – in Tausend		
	2012	2011
Gesamt bearbeitete Anträge	900	1.120
Als unbegründet abgelehnte Fälle	99	157
Entschädigte Fälle	801	963
Beschwerdemanagement		
	2012	2011
Anzahl Beschwerden Fernverkehr gesamt in Tausend	150,2	173,6
Verteilung der Beschwerden auf die Kontaktkanäle in %		
E-Mail	46	43
Brief/Fax	41	38
Telefon	13	19
Servicelevels		
Telefon: durchschnittliche Wartezeit bis zur Aufnahme des Gesprächs in Sekunden	14	14
E-Mail: Bearbeitung innerhalb von 72 Stunden in %	88	92
Brief/Fax: Bearbeitung innerhalb von 10 Werktagen in %	93	96



Neue grafische Sitzplatzwahl für ICE-Züge

Seit Dezember 2012 bieten wir für den Großteil der ICE-Verbindungen eine individuelle grafische Sitzplatzwahl an.

Mit der neuen Sitzplatzreservierung bekommen Reisende während der Online-Buchung auf bahn.de in einer grafischen Darstellung des Wagenplans Sitzplatzvorschläge gemäß ihren zuvor angegebenen Reservierungswünschen angezeigt. Falls keine entsprechenden Sitzplätze reservierbar sind, erhalten

die Kunden Alternativen zur Auswahl. Auf ausgewählten ICE-Linien erhalten die Nutzer zudem Informationen zur Fahrtrichtung. Ein ähnliches System wird bereits im Luftverkehr eingesetzt.

Die neue Online-Funktion steht in der ersten Phase für rund 75 Prozent der ICE-Verbindungen zur Verfügung. Nach dem Abschluss der laufenden ICE-Redesign-Maßnahmen werden auch diese Verbindungen in das neue System integriert.

Lagebericht

14 ÜBERBLICK

14 WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

**15 ENTWICKLUNG AUF
DEN RELEVANTEN MÄRKTEN**

16 ERTRAGSLAGE

17 FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

18 MITARBEITER

19 NACHHALTIGKEIT

20 STRATEGIE

21 WEITERE INFORMATIONEN

22 RISIKOBERICHT

24 NACHTRAGSBERICHT

24 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.

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 25-prozentige Beteiligung besteht an der Railteam B.V.

DEUTLICHE ERGEBNISSTEIGERUNG ERZIELT

Insgesamt hat die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr mit 304 Mio. € das beste Ergebnis der Unternehmensgeschichte erzielt. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einem Anstieg von 198 Mio. €.

Dies ist zurückzuführen auf eine starke Umsatzsteigerung: Im Berichtsjahr konnte die DB Fernverkehr AG ihren Umsatz um 284 Mio. € (+7,9 %) auf 3.865 Mio. € deutlich erhöhen. Ursächlich hierfür waren eine Absatzsteigerung durch DB-Vermarktungskampagnen, ein verbessertes Yield-Management sowie die Preisanpassungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011.

Dieser positiven Umsatzentwicklung standen geringe Aufwandssteigerungen in Höhe von 1,5 % gegenüber, die im Wesentlichen aus Preissteigerungen bei den Trassenaufwendungen sowie höheren Aufwendungen bei der Modernisierung von Reisezugwagen im Rahmen der Projekte IC-Modernisierung (ICmod) und IC fit resultierten.

Wirtschaftliches Umfeld

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten ist in hohem Maße abhängig von der konjunkturellen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Eine weiterhin positive Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und die leicht zunehmenden Realeinkommen haben auch im Berichtsjahr das Wirtschaftswachstum in Deutschland und damit auch die Gesamtnachfrage im Personenverkehr gestützt.

Auch wenn Deutschland im Jahr 2012 ein im europäischen Vergleich überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum aufgewiesen hat, wirkte sich die Euro-Krise dennoch negativ auf die Dynamik aus. Im Jahresverlauf schwächte sich das Wachstum sichtlich ab. Im Hinblick auf die Wachstumsraten der beiden Vorjahre zeigte sich, dass sich die Wirtschaftsleistung deutlich eingetrübt hat. Maßgeblich unterstützt wurde das BIP-Wachstum Deutschlands durch den Außenhandel. Der negative Einfluss infolge der verminderten Importnachfrage aus dem Euro-Raum wurde durch erhöhte Exporte in Länder außerhalb der EU kompensiert. Zudem sinkt die Bedeutung der durch die Krisen belasteten EU-Länder für die deutsche Außenhandelsbilanz weiter.

Der private Konsum legte im Berichtsjahr moderat zu und trug damit einen nicht unerheblichen Teil zu einem Wiedererstarren des Binnenmarktes bei. Der Arbeitsmarkt entwickelte sich 2012 weitestgehend stabil. Absolut gesehen lagen die Zahlen von Erwerbstätigen und sozialversicherungspflichtig Beschäftigten über den Vorjahreswerten. Im Jahresverlauf flaute die positive Entwicklung jedoch ab. Die real verfügbaren Einkommen stiegen bei einer mäßigen und erwarteten Preissteigerung geringfügig an.

Das europäische Wirtschaftswachstum wurde 2012 von der Staatsschulden- und Vertrauenskrise in der Euro-Zone stark beeinträchtigt. Das Ausmaß der Beeinträchtigung variiert jedoch zwischen den einzelnen Regionen und Ländern. Während das BIP in Westeuropa leicht kontrahierte, zeigte sich in einigen Ländern Osteuropas eine robuste Entwicklung der Wirtschaftsleistung.

Die Wirtschaftsleistung im Euro-Raum wurde 2012 besonders negativ durch die hohe Unsicherheit über den zukünftigen Verlauf der Staatsschulden- und Vertrauenskrise beeinflusst. Im Jahresverlauf trübten sich die Konjunkturaussichten weiter ein. Die gesamtwirtschaftliche Wertschöpfung sank im Berichtsjahr

gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt blieben im Euro-Raum der Konsum der privaten Haushalte und insbesondere die Anlageinvestitionen unter dem Vorjahresniveau. Fortschritte zeigten sich bei der Reduzierung von Leistungsbilanzdefiziten und beim

Rückgang des Staatskonsums. In der Folge verlangsamte sich das Wachstum des Schuldenstands in den Krisenstaaten. Aufgrund der weiterhin negativen Wirtschaftsdynamik bleibt die Lage im Euro-Raum angespannt.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND LEGT WEITER ZU

Nach einem kräftigen Wachstum im Vorjahr ging die Nachfrage im gesamten deutschen Personenverkehrsmarkt im Jahr 2012 um gut 1% zurück. Trotz der im europäischen Vergleich insgesamt positiven konjunkturellen Rahmenbedingungen baute nur die Schiene ihre Verkehrsleistung aus.

Nach dem moderaten Vorjahresanstieg (um gut 1%) entwickelte sich der Schienenpersonenverkehr in Deutschland 2012 deutlich dynamischer. Während alle anderen Verkehrsträger einen Rückgang verzeichneten, erhöhte sich die Verkehrsleistung auf der Schiene nach eigenen Berechnungen deutlich. Gestützt wurde der Anstieg durch positive Konjunkturreffekte aus einem stabilen Arbeitsmarkt, leicht gestiegenen Realeinkommen sowie den weiter gestiegenen Kraftstoffpreisen. Darüber hinaus kam es im Berichtsjahr zu positiven Einmaleffekten wie zum Beispiel dem Wegfall von Großbaumaßnahmen im Schienennetz, der zu Infrastruktur- und Fahrplanverbesserungen führte, oder den Streiks im Luftverkehr. Der Marktanteil der Schiene erreichte mit über 8% den höchsten Wert seit Beginn der Bahnreform im Jahr 1994.

Im innerdeutschen Luftverkehr bewegte sich die Nachfrage bereits zum Jahresbeginn 2012 unter Vorjahresniveau. Der zunehmende Kostendruck aufgrund steigender Kerosinpreise, der im Jahr 2011 eingeführten Luftverkehrsabgabe und der Emissionszertifikate führte teilweise zur Ausdünnung des Angebots und schwächte die Nachfrage. Darüber hinaus wurde die Entwicklung auch durch Sonderereignisse wie die Streiks im Februar, August und September gedämpft. Im Berichtsjahr sank die Verkehrsleistung um über 2%. Der Marktanteil blieb jedoch aufgrund des im intermodalen Vergleich geringen Volumens gegenüber dem Vorjahr stabil.

In diesem Marktumfeld hat sich die Verkehrsleistung der DB Fernverkehr AG um 5% auf 35.656 Mio. Personenkilometer (Pkm) gesteigert (im Vorjahr: 33.938 Mio. Pkm). Auch die Zahl der beförderten Personen erhöhte sich mit 126 Millionen Personen um 5% gegenüber dem Vorjahr.

ENERGIEMÄRKTE MIT HOHEN SCHWANKUNGSBREITEN

Der Ölmarkt bewegte sich 2012 im Spannungsfeld von Angebotsrisiken und Nachfrageschwächen. Grund dafür waren die global nachlassenden wirtschaftlichen Tätigkeiten. Grundsätzlich war der Rohölmarkt auskömmlich versorgt.

Ausgehend von rund 112 USD/bbl zu Jahresbeginn erreichte der Preis für das Nordseeöl Brent in der Spitze über 128 USD/bbl. Entscheidender Preistreiber war hier der Atomkonflikt mit dem Iran, der zu hohen Risikoprämien führte. Im zweiten Quartal 2012 brach der Preis bis auf 89 USD/bbl ein. Grund waren die Zuspitzung der Staatsschuldenkrise sowie die sich abzeichnende Abkühlung der asiatischen Wirtschaftsdynamik. Neue Rettungspakete und stützende Maßnahmen der Zentralbanken wirkten diesem Trend entgegen, sodass innerhalb von zwei Monaten der Preis für Brent um 30% anstieg. Mit den Unruhen im Nahen Osten erreichte er ein Zwischenhoch bei 118 USD/bbl. Nachfolgend pendelte er sich auf einem Niveau von 110 USD/bbl ein. Am Jahresende kostete ein Fass Brent 111 USD.

Für strukturelle Umbrüche am deutschen Strommarkt sorgte 2012 die Energiewende. Der anhaltende massive Zubau der erneuerbaren Energien wurde 2012 spürbar. Von Januar bis Oktober 2012 wurde mehr Wind- und Solarstrom als im gesamten Jahr 2011 erzeugt. Die vorrangige Einspeisung der erneuerbaren Energien führt zu Veränderungen im Preisgefüge. Die witterungsbedingte und schwer vorhersehbare Erzeugung stellt die Netzbetreiber vor große Herausforderungen. Darüber hinaus verzögert sich der erforderliche Netzausbau, und finanzielle Risiken werden den Endverbrauchern aufgebürdet. Die staatlich garantierte Einspeisevergütung für erneuerbare Energien führt ferner zu einer Verdrängung konventioneller Kraftwerke im Grundlastbereich. Gleichzeitig steigt der Bedarf an Regelenergie. Als Ergebnis sank der Preis für Grundlaststrom zur Lieferung im Jahr 2013 von 53,30 €/MWh zu Jahresbeginn 2012 zeitweise bis unter 46 €/MWh. Ein weiterer Einflussfaktor waren jedoch auch die sich eintrübenden Wirtschaftsaussichten.

Ertragslage

UMSATZENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr konnte die DB Fernverkehr AG die Umsatzerlöse deutlich um 8 % auf 3.865 Mio. € steigern (im Vorjahr: 3.581 Mio. €).

Diese hohe Umsatzsteigerung wurde vor allem durch Angebotsverbesserungen, neue Infrastruktur (Beschleunigung Augsburg–München und Berlin–Cottbus), Fahrplananpassungen und den Wegfall der Großbaustelle im Ost-West-Korridor getragen. Zusätzlich wirkten ein verbessertes Auslastungsmanagement und die zum Fahrplanwechsel Dezember 2011 durchgeführte Preisanpassung positiv.

Gestützt wurde die positive Umsatzentwicklung durch klassische Vermarktungsaktionen sowie spezielle Ticket- und BahnCard-Aktionen (unter anderem Jubiläums BahnCard, Probe BahnCard 25 und Probe BahnCard 25 mit 100 % Ökostrom).

Die Anzahl der BahnCard-Kunden wuchs um 7 % gegenüber dem Vorjahr, sodass am Jahresende 4,9 Millionen Kunden eine BahnCard besaßen.

Im Bereich Bordgastronomie konnte wie im Vorjahr ein Erlös von 84 Mio. € realisiert werden.

Die DB-konzernexternen Umsatzerlöse (insbesondere Fahrgelderlöse) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 275 Mio. € beziehungsweise 8 % auf 3.706 Mio. € an. Der Anteil des mit Gesellschaften des DB-Konzerns erwirtschafteten Umsatzes blieb mit 4 % gegenüber dem Vorjahr unverändert.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Die Gesamtleistung erhöhte sich mit 3.870 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr um 288 Mio. € (im Vorjahr: 3.582 Mio. €). Diese Entwicklung war überwiegend geprägt durch die höheren Umsatzerlöse.

Die sonstigen betrieblichen Erträge überschritten mit 190 Mio. € den Vorjahreswert um 4 Mio. € (im Vorjahr: 186 Mio. €).

Der Materialaufwand überschritt mit 2.281 Mio. € den Vorjahreswert um 35 Mio. € (im Vorjahr: 2.246 Mio. €). Grund hierfür waren höhere Trassenaufwendungen aufgrund gestiegener Trassenpreise sowie ein höherer Instandhaltungsaufwand im Zusammenhang mit dem Redesign der ICE-2-Züge.

Der Personalaufwand stieg um 14 Mio. € auf 743 Mio. € (im Vorjahr: 729 Mio. €). Dieser Effekt ist auf Tarifsteigerungen zurückzuführen.

Die Abschreibungen verringerten sich im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 37 Mio. € auf 278 Mio. € (im Vorjahr: 315 Mio. €). Da einige ICE 2 sowie ein Teil der Reisezugwagen im Jahr 2012 bereits vollständig abgeschrieben waren, entwickelten sich die Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahr rückläufig.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 419 Mio. € und überschritten damit um 43 Mio. € den Vorjahreswert von 376 Mio. €. Dieser Anstieg ist unter anderem auf höhere Fahrzeugmieten infolge einer Verfahrensumstellung bei der Verrechnung der internationalen Wagenanmietung und eine höhere Inanspruchnahme von IT-Leistungen zurückzuführen.

Das Zinsergebnis erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 5 Mio. € auf 14 Mio. €. Diese Entwicklung resultierte aus gestiegenen Zinserträgen aufgrund eines höheren Zahlungsmittelbestands auf den Cashpooling-Konten im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung.

Das Beteiligungsergebnis sank gegenüber dem Vorjahreswert um 44 Mio. € auf – 49 Mio. €. Ursächlich hierfür waren in erster Linie Ergebnisrückgänge bei der DBAutoZug-Gruppe infolge von Rückstellungszuführungen für Fahrzeugrisiken.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der DB Fernverkehr AG stieg im Berichtsjahr um 198 Mio. € auf 304 Mio. € (im Vorjahr: 106 Mio. €). Dieser Anstieg ist insbesondere auf die positive Umsatzentwicklung zurückzuführen.

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

Die Entwicklung der Gesellschaft DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2011 abgegebenen Prognose für die Entwicklung von Umsatz und Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

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 Konzern-Lagebericht 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. Für den DB-Konzern sowie die DB Fernverkehr AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P), Moody's und Fitch laufend überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG bestätigt: Moody's »Aa1«, S&P »AA«, Fitch »AA«. Die Ratings von S&P, Moody's und Fitch sind damit seit ihrer ersten Erteilung unverändert. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind im Internet unter www.db.de/rating verfügbar.

Die mit diesen Rating-Einstufungen der DB AG erzielbaren Vorteile in der DB-konzernexternen Finanzierung kommen der DB Fernverkehr AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung zugute.

INVESTITIONEN

Im Berichtsjahr reduzierten sich die Brutto-Investitionen um 7 Mio. € auf 74 Mio. €. Die Netto-Investitionen betragen ebenfalls 74 Mio. € (im Vorjahr: 80 Mio. €). Damit lagen die Brutto- und Netto-Investitionen um 9% unter dem Niveau des Vorjahres.

Während sich die Investitionen in Finanzanlagen rückläufig entwickelt haben, lagen die Brutto-Investitionen in Fahrzeuge über dem Vorjahresniveau. In dem Projekt zur Beschaffung von 130 ICx-Zügen waren Investitionen zur Überarbeitung des Designkonzepts erforderlich, ferner wurde die Ausrüstung der ICE-3-Mehrsystemzüge sowie der ICE-T-Züge mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS fortgesetzt. Neue Züge sind

im Berichtsjahr nicht zugegangen, da sich die geplante Auslieferung der neuen Mehrsystemzüge der Baureihe 407 weiter verschoben hat.

Den zweiten Schwerpunkt bildeten die Investitionen in die Infrastruktur der Instandhaltungswerke. Hier sind insbesondere die Fertigstellung weiterer Enteisungsanlagen, die Beschaffung zusätzlicher Ultraschall-Hohlwellenprüfsysteme für die Radsatzwellen der ICE-Züge und Restleistungen an der neuen Werks-halle in Frankfurt-Griesheim zu nennen. Außerdem wurden neben Umbaumaßnahmen im Werk Berlin-Rummelsburg (Umbau große Wagenhalle, Gleislayout und Außenreinigungsanlage) die Planungen für den Neubau einer ICE-Werkstatt in Köln-Nippes vorangetrieben. Zusätzlich wurde eine Vielzahl von kleineren Maßnahmen durchgeführt, zum Beispiel Umbauten im Service Center Borddienste Köln, im Cateringstützpunkt Dortmund sowie die Beschaffung neuer Messanlagen für Radsätze in München, Leipzig und Berlin.

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

Im Berichtsjahr hat es im DB-Konzern eine Änderung gegeben, die Auswirkungen auf die Bilanzierung hatte. Die DB AG beziehungsweise die DB ML AG hat mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 mit einem Teil ihrer 100-prozentigen Tochterunternehmen (darunter auch die DB Fernverkehr AG) einen entgeltlichen Schuldbeitritt mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis hinsichtlich der von diesen Tochterunternehmen an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen, denen kein zweckgebundenes und insolvenzgesichertes Treuhandvermögen (Deckungsvermögen) gegenübersteht, vereinbart. Da infolgedessen eine spätere Inanspruchnahme der DB Fernverkehr AG aus den Pensionsverpflichtungen nahezu ausgeschlossen ist, werden die betroffenen Pensionsrückstellungen nicht mehr bei der DB Fernverkehr AG, sondern bei der DB ML AG als Verbindlichkeitsrückstellung bilanziert.

Die Bilanzsumme erhöhte sich um 5,8 % auf 3.402 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 3.216 Mio. €). Hierbei steht einem abschreibungsbedingtem Rückgang des Sachanlagevermögens ein höherer Anstieg der Forderungen gegenüber. Diese Erhöhung ist überwiegend auf höhere Forderungen gegen die DB ML AG aus dem Cashpooling zurückzuführen.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen reduzierte sich um 9,2 Prozentpunkte auf 47,7 % (per 31. Dezember 2011: 56,9 %).

Das Umlaufvermögen erhöhte sich, trotz der Inanspruchnahme von Cashpool-Mitteln im Rahmen der zahlungswirksamen Übertragung von Pensionsverpflichtungen auf die DB ML AG, um 390 Mio. € auf 1.778 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 1.388 Mio. €). Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen stieg demzufolge um 9,2 Prozentpunkte auf 52,3 % (per 31. Dezember 2011: 43,1 %).

Das Eigenkapital blieb mit 2.086 Mio. € gegenüber dem Vorjahr konstant. Die Eigenkapitalquote verringerte sich aufgrund der höheren Bilanzsumme um 3,6 Prozentpunkte auf 61,3 % (per 31. Dezember 2011: 64,9 %).

Die Rückstellungen sanken um 95 Mio. € auf 276 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 371 Mio. €) und entsprachen somit per 31. Dezember 2012 einem Anteil von 8,1 % an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2011: 11,5 %). Dieser Rückgang ist auf eine Übertragung von Pensionsrückstellungen der DB Fernverkehr AG auf die DB ML AG zurückzuführen.

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 2012 betrug 14.846 Mitarbeiter. Damit ist sie gegenüber dem Vorjahr um 67 Mitarbeiter gesunken.

Der geringere Personalbestand gegenüber dem Vorjahr beruht im Wesentlichen auf Anpassungen in der Angebotsgestaltung zum Fahrplanwechsel und auf zeitverzögerten Nachbesetzungen in Overheadfunktionen. Im Durchschnitt betrug der Personalbestand im Berichtsjahr 14.946 Mitarbeiter. Im Vergleich zum Vorjahr (14.949 Mitarbeiter) resultiert hieraus ein Rückgang von drei Mitarbeitern.

Die Verbindlichkeiten erhöhten sich um 268 Mio. € und lagen per 31. Dezember 2012 bei 727 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 459 Mio. €). Ursächlich hierfür sind höhere Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Ergebnisabführung an die DB ML AG. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme stieg infolgedessen um 7,1 Prozentpunkte auf 21,4 % (per 31. Dezember 2011: 14,3 %).

Die passiven Rechnungsabgrenzungen stiegen um 13 Mio. € auf 313 Mio. €. Dies ist auf höhere Umsatzabgrenzungen aufgrund der positiven Entwicklung der Vorverkäufe zurückzuführen. Der Anteil an der Bilanzsumme verringerte sich um 0,1 Prozentpunkte auf 9,2 %.

Bilanzstruktur – in % der Bilanzsumme	31.12.2012	31.12.2011
AKTIVA		
Anlagevermögen	47,7	56,9
Umlaufvermögen	52,3	43,1
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	61,3	64,9
Rückstellungen	8,1	11,5
Verbindlichkeiten	21,4	14,3
Rechnungsabgrenzungsposten	9,2	9,3
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.402	3.216

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und knapper werdender Personalressourcen auf den Arbeitsmärkten wurden weitere Berufsgruppen in die strategische Personalplanung im Rahmen eines DB-Konzernprojekts unter Beteiligung der DB Fernverkehr AG einbezogen. 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 die notwendigen Rekrutierungsmaßnahmen abzuleiten. Als erste Mitarbeitergruppen wurden 2010 die Triebfahrzeugführer und 2011 die Mitarbeiter der Instandhaltung betrachtet. Im Jahr 2012 folgte der Bordservice. Somit werden derzeit die wichtigsten Hauptmitarbeitergruppen des Fernverkehrs betrachtet. Gleichzeitig wird der Regelprozess der strategischen Personalplanung im Fernverkehr implementiert.

Die Nachwuchsgewinnung und -entwicklung von Fach- und Führungskräften spielt bei der DB Fernverkehr AG 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: So konnten 2012 rund 400 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 eingestellt werden. Am Berichtsjahresende waren bei der DB Fernverkehr AG 1.084 Auszubildende beschäftigt (per 31. Dezember 2011: 1.036 Auszubildende). Außerdem wurde im Berichtsjahr 84 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 wurden im Berichtsjahr zwölf Schüler für das duale Studium und zwölf Hochschulabsolventen für das Traineeprogramm eingestellt.

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 bewährte 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 erfolgte eine intensive Information und Kommunikation in den Mitarbeiterzeitungen für den Bordservice und die Triebfahrzeugführer. Informationsterminals und regelmäßige Mitarbeiterveranstaltungen deckten zusätzlich das Informationsbedürfnis der Mitarbeiter.

Nachhaltigkeit

Mit der Strategie DB2020 hat der DB-Konzern einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Als profitabler Marktführer will der DB-Konzern seinen Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen anbieten. Wesentlich für die Erreichung dieses Führungsanspruchs sind zwei strategische Stoßrichtungen: ein weiterhin starker Fokus auf Kunde und Qualität sowie die Fortsetzung des profitablen Wachstumspfad.

Als Top-Arbeitgeber gewinnt und bindet der DB-Konzern qualifizierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung für den DB-Konzern und seine Kunden arbeiten.

Als Umwelt-Vorreiter will der DB-Konzern ressourcenschonende Mobilitäts- und Logistiklösungen anbieten und die Belastungen der Umwelt durch Lärm und Emissionen deutlich reduzieren. Umweltfreundlichkeit ist Teil des Marken- und Leistungsversprechens des DB-Konzerns. Als Teil des DB-Konzerns übernehmen wir dabei Verantwortung für einen umweltschonenden Verkehr – für uns und unsere Kunden. Unsere Zielsetzungen leiten wir aus den Kundenbedürfnissen, der ökologi-

schen Verträglichkeit und der gesellschaftlichen Verantwortung ab. Durch unser Handeln setzen wir in unserer Branche Maßstäbe. Um unserem Anspruch als Umwelt-Vorreiter gerecht zu werden, weiten wir unsere CO₂-freien Angebote 2013 erheblich aus. Zusätzlich zur Kooperation »Fahrziel Natur« werden wir ab April 2013 die Reisen von Kunden des Geschäftskundenprogramms *bahn.corporate* sowie von Privatkunden mit BahnCard-rabattierten Fahrkarten und Streckenzeitkarten standardmäßig mit 100 % Ökostrom durchführen. Alle weiteren Kunden können sich gegen einen Aufpreis für eine CO₂-freie Reise entscheiden. Dadurch werden mehr als 75 % aller Fahrten CO₂-frei sein.

Im Berichtsjahr wurde das Thema Nachhaltigkeit organisatorisch im gesamten DB-Konzern verankert. Zum einen kennzeichnet dies einen wichtigen Schritt im Zuge der Umsetzung unserer Strategie DB2020, zum anderen ist es ein zentrales Element der konzernweiten Steuerung des Nachhaltigkeitsmanagements. Der in diesem Jahr erstmalig benannte Chief Sustainability Officer (CSO) verantwortet die Nachhaltigkeitsthematik gesamthaft für den DB-Konzern. Die Position wird von Herrn Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Transport und Logistik der DB ML AG, wahrgenommen.

Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist nicht nur über die strukturelle Organisation und das Konzern-Zielsystem sowie die Geschäftsfeld-Zielsysteme, sondern auch über das Leitbild und in den Konzernrichtlinien im DB-Konzern verankert. Das Leitbild beschreibt zudem Mission, Vision und Werte des DB-Konzerns. Da die Nachhaltigkeit ein entscheidendes Kriterium des Handelns des DB-Konzerns ist, werden die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit bereits im Leitbild des DB-Konzerns aufgegriffen: »Wir gestalten unsere Führungsposition entlang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie aus. Diese bringen wir in Einklang miteinander, um einen nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.«

Strategie

Nach der erfolgreichen organisatorischen Neuausrichtung des Fernverkehrs und einer sich abzeichnenden Stabilisierung der Ergebnisentwicklung wurde im Berichtsjahr auch die Strategie der DB Fernverkehr AG im Einklang mit den Nachhaltigkeitsdimensionen der Konzernstrategie DB2020 (Ökonomie, Ökologie und Soziales) weiterentwickelt.

Im Mittelpunkt hierbei steht die konsequente Ausrichtung unseres Leistungsversprechens an den Bedürfnissen unserer Kunden. Gleichmaßen werden wir die Entwicklung von Initiativen zur Mitarbeiterbindung und -gewinnung vorantreiben sowie verstärkt in die Zufriedenheit unserer Mitarbeiter investieren. Die Ergebnisse der 2012 erstmals im Fernverkehr durchgeführten Mitarbeiterbefragung werden hierfür maßgebend sein. Mithilfe dieses ganzheitlichen Ansatzes, der die Bedürfnisse sowohl unserer Kunden als auch unserer Mitarbeiter beinhaltet, schaffen wir die Voraussetzungen, um weiterhin nachhaltig erfolgreich zu sein.

Einen ersten Meilenstein auf dem Weg zum Umwelt-Vorreiter konnten wir bereits im November verkünden: Ab April 2013 können alle Kunden des Fernverkehrs CO₂-frei mit der Bahn fahren. Alle BahnCard- und Zeitkarteninhaber sowie alle Geschäftsreisenden reisen automatisch CO₂-frei; die Mehrkosten für die BahnCard- und Zeitkarteninhaber übernimmt der Fernverkehr. Damit setzen wir uns bei den Emissionswerten pro Fahrgast klar vor Flugzeug und Auto an die Spitze. Auch

Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind im Internet unter www.db.de/nachhaltigkeit verfügbar. 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 Konzern-Lagebericht des DB-Konzerns ausführlich Stellung genommen. Von den Erläuterungen zu §289 Abs. 3 HGB (Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht daher abgesehen.

Im Vergleich mit dem Fernbus sind unsere Kunden deutlich umweltfreundlicher unterwegs. Dieses Beispiel zeigt, wie wir die strukturellen Vorteile der Schiene in puncto CO₂-Ausstoß und Energieeffizienz durch innovative Lösungen und grüne Produkte konsequent ausbauen werden.

Als Herausforderung, aber auch als Chance stellen sich für den Fernverkehr die wettbewerblichen Entwicklungen dar: Im Sommer 2012 hat der Hamburg-Köln-Express (HKX) seine Aktivitäten aufgenommen. Zehn Jahre nach dem Start des InterConnex ist somit ein weiterer Wettbewerber in das Fernverkehrssegment eingetreten.

Neben dem zunehmenden Wettbewerb auf der Schiene erfolgt zum 1. Januar 2013 mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) die vollständige Liberalisierung des inländischen Fernbuslinienverkehrs. Auch hier haben sich erste Anbieter im Markt positioniert.

Wir beobachten diese Entwicklungen sehr genau und werden – ganz im Sinne der Strategie Fernverkehr 2020 – unsere Angebote konsequent entlang der Bedürfnisse unserer Kunden weiterentwickeln.

Weitere Informationen

KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE FORTGESETZT

Die nachhaltige Verbesserung der Service- und Produktqualität haben wir konsequent vorangetrieben. Maßnahmenswerpunkte 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. Ferner werden eine spürbare Anhebung des Komfortniveaus sowie ein zeitgemäßer technischer Zustand der Fahrzeuge erreicht.

Im Jahr 2010 wurde konzernweit eine Kunden- und Qualitätsinitiative gestartet, die wir auch im Berichtsjahr konsequent fortgeführt haben. In elf Projekten wurden Maßnahmen für den Fern- und Nahverkehr sowie den Güterverkehr und die Infrastruktur entwickelt, um gerade in schwierigen betrieblichen Situationen, die zum Beispiel infolge außergewöhnlicher Witterungsverhältnisse entstehen können, eine möglichst hohe Betriebsqualität zu gewährleisten. Im Hinblick auf mögliche Hitzeperioden wurden so unter anderem Präventionsmaßnahmen zur Verringerung von Klimaanlageausfällen vorgenommen. Des Weiteren sollen die Kunden besser informiert werden, indem der Informationsfluss bei Betriebsstörungen optimiert wird.

FAHRZEUGFLOTTE MODERNISIEREN UND ZUKUNFTSFÄHIG AUSRICHTEN

Für die Nachfolger der IC/EC-Flotte und der ICE1/2-Flotte konnte im Jahr 2011 ein Vertrag mit dem Hersteller Siemens über die Lieferung von bis zu 300 ICx-Zügen unterzeichnet werden. Davon wurden mit einem ersten Abruf 130 Züge zur Lieferung ab 2016 bereits fest bestellt. Im Innen- und Außendesign werden die neuen ICx-Züge dem Niveau der ICE-Flotte angepasst, 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. 38 Fahrzeuge der ICE-2-Flotte sind bereits mit dem neuen Design im Einsatz. Die Umgestaltung von allen 44 ICE-2-Zügen wird bis Mitte 2013 abgeschlossen sein.

Die Inbetriebnahme der mehrsystemfähigen Hochgeschwindigkeitszüge der Baureihe 407 verzögert sich aufgrund von Liefer Schwierigkeiten des Herstellers. Konkrete Liefertermine wurden seitens des Herstellers noch nicht zur Verfügung gestellt.

Die Reisezugwagen sind das Standbein des innerdeutschen IC- und des internationalen EC-Verkehrs. Sie befördern pro Jahr rund 54 Millionen Reisende und sind aus dem aktuellen Angebot nicht wegzudenken. Auch in Zukunft werden die Reisezugwagen das Angebot des Fernverkehrs stützen.

Im Berichtsjahr haben wir mit der umfassenden Modernisierung von 773 IC-Reisezugwagen begonnen. 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, Bremsen, Türen, Energieversorgung und Klimaanlage. Die Fahrzeuge werden zusätzlich mit Repeatern für den Mobilfunk ausgerüstet.

Diese umfangreichen Modernisierungsarbeiten sollen bis Ende 2014 abgeschlossen sein. Damit werden eine spürbare Anhebung des Komfortniveaus und ein zeitgemäßer technischer Zustand der Reisezugwagen erreicht. Die ersten 151 modernisierten Wagen konnten im Berichtsjahr dem Betrieb übergeben werden.

AKTIVITÄTEN ZUR STEIGERUNG DER KUNDENGEWINNUNG, -ZUFRIEDENHEIT UND -BINDUNG

Die Gewinnung neuer Kundengruppen sowie eine Intensivierung der zielgruppenspezifischen Kundenansprache stehen im Fokus unserer Vermarktungsaktivitäten. Wichtiger Bestandteil bleibt die Ausweitung des Kundenbindungsinstruments BahnCard durch eine konsequente Weiterentwicklung zur Mobilitätskarte. Neukunden gewinnen wir vor allem durch das Angebot temporärer Aktions-BahnCards. Die Ansprache von Kunden durch Direktmarketingmaßnahmen mit zielgruppenspezifischen Angeboten vervollständigt unsere Customer-Relationship-Management-Aktivitäten.

Im Berichtsjahr lag der Schwerpunkt der Vermarktungsaktivitäten zur Neukundengewinnung und Generierung von Umsatzzuwächsen auf dem Angebot von Aktions-BahnCards:

- > Im August und September 2012 wurde die Probe BahnCard 25 1+4 für 29 € verkauft. Die Funktionen dieser BahnCard waren analog zur Probe BahnCard 25 ausgestaltet. In Ergänzung dazu ermöglichte sie einen 25%-BahnCard-Rabatt für bis zu vier Mitfahrer. Insgesamt wurden bei der Sommeraktion 125.000 Aktions-BahnCards mit Mitfahrerrabatt verkauft.
- > Zum 20. Geburtstag der BahnCard wurde die Jubiläums BahnCard 25 zum Preis von 20 € angeboten. Der Verkauf lief von Anfang Oktober bis Ende November 2012. Die Kommunikation des Angebots beinhaltete unter anderem einen Fotowettbewerb auf Facebook. Der Absatz verlief mit 236.000 verkauften Jubiläums BahnCards weit über Plan.
- > Erstmals hat der Fernverkehr von Mitte April bis Ende Juli 2012 eine Aktions-BahnCard mit 100% Ökostrom aufgelegt. Die grüne Probe BahnCard 25 bot Privatkunden die Möglichkeit, CO₂-frei zu reisen und die persönliche Klimabilanz weiter zu verbessern. Der Preis der Karte betrug bei viermonatiger Laufzeit 29 €. In dem Betrag bereits enthalten waren 4 €, die

für den zusätzlichen Einkauf von Ökostrom aus erneuerbaren Energiequellen verwendet wurden, der zusätzlich in das Bahnstromnetz eingespeist wurde. Für alle Kunden, die nach Ablauf der vier Monate die BahnCard weiterhin nutzen wollten, ging sie gegen einen Aufpreis von 12 € in ein BahnCard 25-Abo mit 100 % Ökostrom über. Im Angebotszeitraum wurden über 31.000 grüne Aktions-BahnCards verkauft.

Im Vergleich zum Vorjahr stieg der Bestand an BahnCards um 7%. Per Dezember 2012 betrug er 4,9 Millionen Karten. Wesentlicher Treiber des Wachstums war dabei das Angebot verschiedenster Probe BahnCards zur Neukundengewinnung, wie der grünen Probe BahnCard 25, der Probe BahnCard 25 1+4 und der Jubiläums BahnCard 25.

Insgesamt lag der Umsatz aus BahnCard (Kartengebühr plus BahnCard-rabattierte Fahrscheine) im Berichtsjahr bei 1.805 Mio. € und erreichte damit einen Anteil von 49% an den DB-konzern-externen Umsatzerlösen der DB Fernverkehr AG.

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

Risiken der DB Fernverkehr AG liegen vor allem in den folgenden Bereichen:

Produktion und Technik

Betriebsstörungen und daraus resultierende Verspätungen oder Zugausfälle haben eine erhebliche Auswirkung auf die vom Kunden wahrgenommene Leistungsqualität. Diesem Risiko begegnen wir mit der systematischen Wartung unserer Fahrzeuge und technischen Einrichtungen und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse.

Werden zugesagte Liefertermine für Neufahrzeuglieferungen nicht eingehalten, kann es ebenfalls vorübergehend zu Einschränkungen im Leistungsangebot infolge einer zu geringen Fahrzeugreserve kommen. Zusätzlich müssen die technischen Produktionsmittel im Schienenverkehr den sich ändernden Normen und Anforderungen entsprechen, sodass es zur technischen Beanstandung von Fahrzeugen kommen kann. Einzelne Baureihen oder Wagentypen dürfen möglicherweise gar nicht oder nur unter Auflagen eingesetzt werden. Um diesen Risiken zu begegnen, wird ein intensiver Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten, Geschäftspartnern und zuständigen Behörden geführt.

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.

Markt und Wettbewerb

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 Fertigstellung von Infrastrukturmaßnahmen attraktivere Verbindungen anbieten. Die Preiswahrnehmung durch die Kunden versuchen wir durch Angebotsmaßnahmen spürbar zu verbessern. Zudem sprechen wir mit regelmäßigen Aktionen gezielt Neukunden an. Von Bedeutung bleibt auch die Entwicklung der Pünktlichkeit, die einem strengen Monitoring unterliegt.

- > Gesamtwirtschaftliche Entwicklung: Unsicherheiten hinsichtlich der konjunkturellen Entwicklung bestehen durch die möglichen Auswirkungen der Staatsschuldenkrise in Europa in den nächsten Jahren. Für die DB Fernverkehr AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich verfügbares Einkommen, Zahl der Erwerbstätigen) von Bedeutung.
- > Projektrisiken: Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Auch können Preissteigerungen bei bezogenen Leistungen beziehungsweise Leistungen für Baumaßnahmen negative Auswirkungen haben. Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.
- > Regulatorische und politische Risiken: Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von uns als Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.

Zusätzlich existieren für die DB Fernverkehr AG die folgenden Risiken

- > Rechtliche Risiken (unter anderem Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitigkeiten)
- > Höhere Tarifaabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten
- > Beschaffungsrisiken aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen
- > Unzureichendes IT-Management kann zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.

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 jährlich 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 detail-

lierten 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

Nach Ende des Berichtszeitraums sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung für die DB Fernverkehr AG eingetreten.

Ausblick

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts besteht ein hohes Maß an Unsicherheit bezüglich der allgemeinen weiteren wirtschaftlichen Entwicklung. Insbesondere der weitere Verlauf der Staatsschuldenkrise und die möglicherweise daraus resultierenden Folgen sind nicht vollends absehbar. Wir gehen davon aus, dass sich das Wirtschaftswachstum 2013 abschwächen wird.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die Aussichten für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2013 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Gleichzeitig sind die nachfolgenden Einschätzungen in Anbetracht der weiterhin verhaltenen Konjunkturperspektiven im Euro-Raum und der bestehenden Ansteckungsrisiken mit relativ hohen Unsicherheiten behaftet.

Auch in Deutschland werden sich die Auswirkungen der Krise im Euro-Raum, die sich bereits im Jahr 2012 zunehmend manifestiert haben, zunächst fortsetzen. Diese werden sich 2013 zunächst verstärken. Die Situation auf dem Arbeitsmarkt dürfte sich leicht verschlechtern und die Erwerbstätigenzahlen dem entsprechend voraussichtlich nicht zunehmen. Eine

marginal positive Entwicklung wird für die realen Einkommen erwartet. Auch der Privatkonsum wird sein Wachstum auf geringem Niveau fortsetzen. Er wird aber nicht die Rolle eines treibenden Faktors für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung einnehmen können.

In der Euro-Zone wird die Staatsschulden- und Vertrauenskrise auch weiterhin die wirtschaftliche Entwicklung belasten. Ausgehend von der in vielen Ländern angespannten Arbeitsmarktsituationen, dem auch dadurch beeinträchtigten Privatkonsum und den durch die andauernde Unsicherheit aufgeschobenen Investitionen, sind keine Wachstumseffekte zu erwarten.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Der Schienenpersonenverkehr wird das starke Nachfrageplus aus dem Jahr 2012 infolge der sich verschlechternden Rahmenbedingungen nicht wiederholen können. Es wird erwartet, dass das Vorjahresniveau nur moderat übertroffen wird.

In Anbetracht der anhaltend schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung wird die Verkehrsleistung des europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkts voraussichtlich weiter zurückgehen. Die bereits im Jahr 2012 erkennbare regionale Heterogenität wird dabei bestehen bleiben. Den Erwartungen zufolge werden sich die Regionen jedoch annähern.

MODERATE ENERGIE- UND ROHSTOFFPREISENTWICKLUNG WAHRSCHEINLICH

Für das Geschäftsjahr 2013 erwarten wir unverändert keine prinzipiellen Engpässe auf der Beschaffungsseite. Da der Ölmarkt sich immer stärker zu einer Anlageklasse für Investoren entwickelt, dürften die Ölpreise weiter ansteigen.

Die Strompreise in Deutschland dürften neben den Auswirkungen der Energiewende eine stärkere konjunkturabhängige Komponente aufweisen. Aufgrund des weiterhin starken Ausbaus der erneuerbaren Energien und der damit verbundenen Problemstellungen ist mit zusätzlichen Belastungen für die Endverbraucher in Form von steigenden Umlagen zu rechnen.

Insgesamt erwarten wir weiterhin eine moderate Energie- und Rohstoffpreisentwicklung.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Die Rahmenbedingungen für innerdeutsche Fernbuslinien in Deutschland verändern sich ab dem 1. Januar 2013. Wir erwarten daraus auf absehbare Zeit allerdings keine wesentlichen Auswirkungen auf unsere Aktivitäten.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB FERNVERKEHR AG IM GESCHÄFTSJAHR 2013

Die 2012 eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Produktqualität und zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit zeigen Wirkung. Sowohl Umsatz als auch Ergebnis konnten im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr deutlich gesteigert werden. Zur Fortsetzung des geplanten Umsatz- und Ergebniswachstums ist die konsequente Umsetzung der Strategie Fernverkehr 2020 erforderlich:

- > Kunden- und Qualitätsorientierung verbessern
- > Profitables Wachstum fortsetzen
- > Umweltposition ausbauen
- > Kulturwandel im Unternehmen vorantreiben

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

Die Auswirkungen verkürzter Ultraschallprüfungsintervalle bei den Radsatzwellen und verzögerter Fahrzeugzuläufe werden auch im Jahr 2013 zu spüren sein. Dennoch werden wir unsere Markt- und Produktivitätsziele weiter konsequent verfolgen:

- > Leistungsmengen: Im Vergleich zu 2012 gehen wir infolge der Verzögerungen beim Zugang neuer Fahrzeuge von keiner signifikanten Änderung der Betriebsleistung aus. Aufgrund unserer zielgerichteten Marktbeobachtung erwarten wir 2013 trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds ein moderates Wachstum bei den Personenkilometern.
- > Umsatz: Für 2013 streben wir erneut eine leicht steigende Umsatzentwicklung an, die insbesondere auf einer zielgerichteten Marktbearbeitung basiert.
- > Ergebnis: Nach dem besten operativen Ergebnis der Unternehmensgeschichte im Berichtsjahr erwarten wir für das Geschäftsjahr 2013 erneut eine moderate Ergebnissteigerung. 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.



Der Fernverkehr wird grün

Ab 1. April 2013 werden rund fünf Millionen BahnCard- und Zeitkarten-Inhaber in unseren ICE-, Intercity- und Eurocity-Zügen mit 100 Prozent Ökostrom ohne Aufpreis unterwegs sein. Auch alle bei bahn.corporate registrierten Geschäftsreisenden fahren dann im Fernverkehr CO₂-frei. Mindestens 75 Prozent aller Fahrten im Fernverkehr innerhalb Deutschlands werden somit ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien durchgeführt.

Die benötigte Strommenge wird aus 100 Prozent erneuerbaren Energien beschafft. Durch den direkten Bezug von Strom aus erneuerbaren Quellen wird verhindert, dass bei diesen Fernverkehrsfahrten CO₂ überhaupt erst entsteht. Die Berechnung wird von einer unabhängigen Prüforganisation überprüft. Die dafür erforderliche Ökostromlieferung stellt DB Energie sicher – und zwar zusätzlich zu den Vergrünungszielen in der Bahnstromversorgung.

Jahresabschluss

**28 GEWINN- UND
VERLUSTRECHNUNG**

28 BILANZ

29 KAPITALFLUSSRECHNUNG

**30 ENTWICKLUNG DES
ANLAGEVERMÖGENS**

32 ANHANG

42 ANTEILSBESITZLISTE

**43 BESTÄTIGUNGSVERMERK
DES ABSCHLUSSPRÜFERS**

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2012	2011
Umsatzerlöse	(14)	3.865	3.581
Bestandsveränderungen		2	-1
Andere aktivierte Eigenleistungen		3	2
Gesamtleistung		3.870	3.582
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	190	186
Materialaufwand	(16)	-2.281	-2.246
Personalaufwand	(17)	-743	-729
Abschreibungen		-278	-315
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	-419	-376
		339	102
Beteiligungsergebnis	(19)	-49	-5
Zinsergebnis	(20)	14	9
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		304	106
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(29)	-304	-106
Jahresergebnis		-	-

Bilanz

AKTIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Sachanlagen	(2)	1.450	1.655
Finanzanlagen	(2)	173	173
		1.623	1.828
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	67	65
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	1.711	1.323
Kassenbestand		0	0
		1.778	1.388
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	1	0
		3.402	3.216

PASSIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	512	512
Kapitalrücklagen	(7)	1.570	1.570
Gewinnrücklagen	(8)	4	4
		2.086	2.086
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	276	371
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	727	459
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	313	300
		3.402	3.216

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2012	2011
Ergebnis vor Gewinnabführung		304	106
Abschreibungen auf Anlagevermögen		278	315
Abschreibungen auf Finanzanlagen		0	-
Veränderungen der langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten (Rückstellungen ohne DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)		5	7
Cashflow		587	428
Veränderung der übrigen Rückstellungen		10	18
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		0	3
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-32	3
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		84	-42
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		649	410
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		0	2
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		-74	-81
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		0	1
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	1
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		0	-19
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-74	-96
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-106	-128
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen DB-Konzernfinanzierung		-355	-186
Auszahlungen für an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt) ¹⁾		-114	-
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-575	-314
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresende	(21)	0	0

¹⁾ Davon 111 Mio. € aus Schuldbeitritt DBMLAG.

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN				ABSCHREIBUNGEN					BUCHWERT		Stand am 31.12. 2011
	Vortrag zum 01.01. 2012	Zu-gänge ¹⁾	Umb- chun- gen	Ab- gänge ¹⁾	Stand am 31.12. 2012	Vortrag zum 01.01. 2012	Ab- schrei- bungen Ge- schäfts- jahr	Umb- chun- gen	Ab- gänge	Stand am 31.12. 2012	Stand am 31.12. 2012	
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	39	3	-	0	42	0	-	-	-	0	42	39
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	340	7	10	0	357	-123	-13	-	0	-136	221	217
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	0	0	0	10	-2	0	-	0	-2	8	8
	389	10	10	0	409	-125	-13		0	-138	271	264
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	42	1	2	0	45	-14	-3	-	0	-17	28	28
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	4.889	1	6	-3	4.893	-3.657	-246	-	3	-3.900	993	1.232
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	141	10	2	-3	150	-85	-8	-	2	-91	59	56
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	68	7	2	-4	73	-46	-8	-	4	-50	23	22
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	53	45	-22	0	76	-	-	-	-	-	76	53
	5.582	74	-	-10	5.646	-3.927	-278		9	-4.196	1.450	1.655
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	180	0	-	0	180	-7	0	-	0	-7	173	173
2. Beteiligungen	1	-	-	-	1	-1	-	-	-	-1	0	0
	181	0	-	0	181	-8	0	-	0	-8	173	173
Anlagevermögen gesamt	5.763	74	-	-10	5.827	-3.935	-278	-	9	-4.204	1.623	1.828

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



20 Jahre BahnCard

Am 1. Oktober 2012 feierten wir den 20. Geburtstag eines Erfolgsprodukts: der BahnCard. Seit ihrer Einführung 1992 hat sie sich zu einer der erfolgreichsten Kundenkarten Deutschlands entwickelt. Ende 2012 besaßen 4,9 Millionen Menschen eine BahnCard, über 6 Prozent mehr als am Vorjahresende. Pünktlich zum Geburtstag haben wir die Jubiläums-BahnCard 25 angeboten. Mit ihr erhielten Kunden für nur 20 Euro vier Monate lang 25 Prozent Rabatt auf die Normalpreise und auf Sparangebote des Fernverkehrs für

Fahrten in der 2. Klasse. Um die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger zu verbessern, wollen wir die BahnCard zur umfassenden Mobilitätskarte weiter ausbauen. So unterstützen wir unsere Kunden bei der ökonomisch und ökologisch sinnvollen Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel. Schon heute bietet die BahnCard ein vielfältiges Angebot an Zusatzleistungen wie das City-Ticket, eine Kreditkartenfunktion oder Ermäßigungen beim Flinkster-Carsharing sowie bei dem Mietradangebot Call a Bike.

Anhang

Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, (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.

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 (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 pro rata temporis. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	10 - 50
Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs	75
Gleisanlagen	20 - 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 - 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 - 20
Schienenfahrzeuge	10 - 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 - 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 - 20

Geringwertige Anlagegegenstände im Einzelwert bis 2.000 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und im Anlagen-gitter 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 pauschalisierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklambedingten 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.

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

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

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

Die 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 2012 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

	%
Rechnungszinsfuß	5,07
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 sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) 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, Sterbegeld und mittelbare Altersversorgung) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung der Haftpflichtrenten beläuft sich auf 5,07%.

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. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden im Zinsergebnis ausgewiesen.

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 gegen und Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DBAG), Berlin.

Im Jahr 2012 wurden weitere Teile der Mietabrechnung gegenüber ausländischen Partnerbahnen im Rahmen von internationalen Abkommen auf eine Bruttoabbildung umgestellt, wonach erbrachte und empfangene Leistungen nicht mehr miteinander verrechnet werden. Die Beibehaltung der bisherigen Systematik hätte zu einem um 16 Mio. € geringeren Ausweis von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beziehungsweise sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen Rückstellungen beziehungsweise sonstigen betrieblichen Aufwendungen geführt.

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im Deutsche Bahn Konzern (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.

Infolge von geänderten vertraglichen Regelungen werden die von der DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main, bezogenen Zusatzleistungen Kundendialog und Fahrplanmedien im Jahr 2012 nicht mehr einheitlich mit der Hauptleistung abgerechnet. Die von der DB Vertrieb GmbH im Jahr 2012 separat abgerechneten Zusatzleistungen in Höhe von 15 Mio. € sind dementsprechend unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen, während die Hauptleistung unverändert im Materialaufwand enthalten ist.

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 30 zu entnehmen.

Erhaltene Zuschüsse in Höhe von 0 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

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

(3) Vorräte

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	61	61
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	5	3
Waren	1	1
Insgesamt	67	65

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 27 Mio. € (im Vorjahr: 24 Mio. €) gebildet.

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

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12.2012	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2011
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	39	-	17
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.669	-	1.294
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0
Sonstige Vermögensgegenstände	3	0	12
Insgesamt	1.711	0	1.323

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

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen mit 1.574 Mio. € (im Vorjahr: 1.219 Mio. €) Forderungen aus dem Cashpooling gegen die Gesellschafterin DB Mobility Logistics AG (DB ML AG), Berlin. In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 94 Mio. € (im Vorjahr: 74 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 2012 unverändert einen Betrag in Höhe von 1.570 Mio. € aus.

(8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2012 unverändert einen Betrag in Höhe von 4 Mio. € aus.

(9) Rückstellungen

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6	112
Steuerrückstellungen	4	7
Sonstige Rückstellungen	266	252
Insgesamt	276	371

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im Berichtsjahr 10 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: Zuführung 11 Mio. €).

Weitere 207 T € wurden im Rahmen von Personalübergängen auf andere Konzerngesellschaften übertragen (im Vorjahr: 1 Mio. € von anderen DB-Konzerngesellschaften).

Am 13. Dezember 2012 haben die DB ML AG und die DB Fernverkehr AG mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 den Schuldbeitritt der DB ML AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis zu den von der DB Fernverkehr AG an ihre Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen vereinbart. Dementsprechend wurden zum Bilanzstichtag Pensionsrückstellungen, für die kein Planvermögen besteht, in Höhe von 111 Mio. € auf die DB ML AG übertragen. Die DB Fernverkehr AG und die DB ML AG haften fortan für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner. Für den vereinbarten Schuldbeitritt hat die Gesellschaft an die DB ML AG ein Entgelt in Höhe des zum 31. Dezember 2012 ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen gezahlt. Durch die zukünftige Tätigkeit der aktiven Mitarbeiter nach dem 31. Dezember 2012 entstehende Barwerterhöhungen wird ebenfalls die Gesellschaft tragen.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 5 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Verpflichtungen im Personalbereich	66	71
Verpflichtungen aus Nutzungsüberlassungsverträgen	43	39
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	37	12
Unterlassene Instandhaltung	42	42
Technikrisiken	13	22
Übrige Risiken	65	66
Insgesamt	266	252

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 sowie für Kosten künftiger Betriebsprüfungen gebildet.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen in Höhe von 1 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 1 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (3 Mio. €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (5 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (5 Mio. €) verrechnet.

(10) Verbindlichkeiten

in Mio. €	DAVON MIT RESTLAUFZEIT				31.12. 2011
	31.12. 2012	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	81	81	0	0	59
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	637	637	-	-	389
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	9	9	-	-	11
davon aus Steuern	6	6	-	-	5
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	0
Insgesamt	727	727	0	0	459
davon zinspflichtig	-	-	-	-	-

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen mit 311 Mio. € (im Vorjahr: 110 Mio. €) die Gesellschafterin DB ML AG und resultieren mit 304 Mio. € (im Vorjahr: 106 Mio. €) aus der Gewinnabführung. Gegenüber der DB AG als Organträgerin bestehen Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft von 102 Mio. € (im Vorjahr: 101 Mio. €). Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungsbeziehungen mit verbundenen Unternehmen bestehen in Höhe von 179 Mio. € (im Vorjahr: 175 Mio. €).

(11) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Erlösabgrenzungen	309	295
Sonstige passive Abgrenzungen	4	5
Insgesamt	313	300

Die Erlösabgrenzungen betreffen bereits vereinnahmte Erlöse für die Beförderungsleistungen, die im Jahr 2013 zu erbringen sind.

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

(12) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	111	-
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	12	35
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	12	35
Insgesamt	123	35

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB ML AG für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten in Höhe von 111 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €).

Die eingegangenen Verpflichtungen aus Gewährleistungsverträgen gegenüber Dritten waren nicht zu passivieren, da die zugrunde liegenden Verbindlichkeiten durch die DB ML AG voraussichtlich erfüllt werden und daher mit einer Inanspruchnahme nicht zu rechnen ist.

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten der DB AG gegenüber der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz. Für 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 vollumfänglich nachkommt (§285 Nr. 27 HGB).

(13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Bestellobligo für Investitionen	4.785	4.777
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	513	471
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	323	321
Insgesamt	5.298	5.248

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 Berichtsjahr Leasingraten in Höhe von 14 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) gezahlt.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse (76 Mio. €; im Vorjahr: 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. €	31.12.2012	31.12.2011
FÄLLIGKEITEN:		
fällig bis 1 Jahr	201	198
fällig 1 bis 5 Jahre	250	235
fällig über 5 Jahre	62	38
Insgesamt	513	471

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(14) Umsatzerlöse

in Mio. €	2012	2011
Erlöse aus Personenverkehr	3.732	3.450
Sonstige Umsatzerlöse	133	131
Insgesamt	3.865	3.581

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

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

(15) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2012	2011
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	88	89
davon Verkauf von Material und Energie	10	11
davon sonstige Leistungen Dritte	78	78
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	61	45
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	5	32
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	0	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	10	7
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0
Währungskursgewinne	0	0
Übrige Erträge	26	13
Insgesamt	190	186
davon periodenfremd	16	41

Die übrigen Erträge fassen alle weiteren sonstigen betrieblichen Erträge zusammen. Darin enthalten sind unter anderem Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen (32 T €) sowie Erträge aus Gebühren von Dritten (12 T €).

(16) Materialaufwand

in Mio. €	2012	2011
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	375	374
Aufwendungen für Energie	313	314
davon Strom	266	265
davon Stromsteuer	27	28
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	16	16
davon sonstige Energien	4	5
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	63	64
Preis- und Wertberichtigungen Material	-1	-4
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.395	1.369
Eingekaufte Transportleistungen	53	46
Provisionen	309	317
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	57	56
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	888	866
davon Nutzung Trassen	777	756
davon Nutzung Stationen	111	110
Sonstige bezogene Leistungen	88	84
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	511	503
Insgesamt	2.281	2.246

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. €	2012	2011
LÖHNE UND GEHÄLTER	525	511
für Arbeitnehmer	89	93
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	82	86
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	7	7
Gesamt	614	604
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG ¹⁾		
für Arbeitnehmer	110	106
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	19	19
Gesamt	129	125
davon für Altersversorgung	11	10
Insgesamt	743	729

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

(18) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2012	2011
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	128	103
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	8	11
Gebühren und Beiträge	4	4
Aufwendungen für Versicherungen	0	0
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	10	8
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	6	6
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	18	17
Forschungs- und Entwicklungskosten	13	14
Sonstige bezogene Dienstleistungen	194	172
davon bezogene IT-Leistungen	45	39
davon sonstige Kommunikationsdienste	5	5
davon sonstige Serviceleistungen	144	128
Aufwendungen aus Schadenersatz und Kulanzleistungen	1	1
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0	0
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	0	3
Sonstige betriebliche Steuern	0	1
Übrige Aufwendungen	37	36
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	17	16
davon Währungskursverluste	0	0
davon sonstige übrige Aufwendungen	20	20
Insgesamt	419	376
davon periodenfremd	1	3

(19) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2012	2011
Erträge aus Beteiligungen	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	2	1
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 51	- 6
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	-
Insgesamt	- 49	- 5

(20) Zinsergebnis

in Mio. €	2012	2011
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	20	15
davon aus verbundenen Unternehmen	20	15
davon Zinssaldo aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-	-
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 6	- 6
davon an verbundene Unternehmen	0	0
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	- 6	- 6
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0
davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	0	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	0	0
Insgesamt	14	9

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung folgt den Empfehlungen des 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.

(21) Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand). In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Forderungen gegenüber der DB ML AG aus dem Cashpooling in Höhe von 1.574 Mio. € nicht einbezogen.

SONSTIGE ANGABEN

(22) Mitteilung nach §20 AktG

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

(23) Konzernzugehörigkeit

Die DB Fernverkehr AG ist Tochterunternehmen der DB ML AG und wird in den Konzern-Abschluss 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 Konzern-Abschluss für den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellt wird. Der Teilkonzern-Abschluss der DB ML AG wird nicht im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Entsprechend den Befreiungsregelungen des §291 HGB wurde kein Teilkonzern-Abschluss erstellt.

Der Konzern-Abschluss der DB AG wird beim Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter www.bundesanzeiger.de erhältlich.

(24) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf Seite 42 aufgeführt.

(25) Beschäftigte

	2012		2011	
	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende
Umgerechnet in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmer	12.848	12.837	12.692	12.735
Zugewiesene Beamte	2.098	2.009	2.257	2.178
Zwischensumme	14.946	14.846	14.949	14.913
Auszubildende	906	1.084	839	1.036
Insgesamt	15.852	15.930	15.788	15.949

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.

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

(26) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM GESCHÄFTSJAHR 2012 AN:

Berthold Huber

Vorsitzender des Vorstands,
Weilheim

- a) > 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 Services GmbH
- > DB Systemtechnik GmbH

Ulrike Haber-Schilling

Ressort Personal,
Berlin

– seit 1. September 2012 –

- a) > DB Schenker Rail AG
- > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G.
- Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

Wolfgang Heinrichs

Ressort Finanzen/Controlling,
Mainz

Dr. Manuel Rehkopf

Ressort Marketing,
Berlin

ALS AUFSICHTSRATSMITGLIEDER WAREN BESTELLT:**Ulrich Homburg**

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

- a) > DB Regio AG¹⁾ (Vorsitz)
- > DB Vertrieb GmbH¹⁾ (Vorsitz)
- > 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

Gudrun Brüker-Gaspers

Regierungsdirektorin im Referat VIII B 5 im
Bundesministerium der Finanzen,
Sankt Augustin
– seit 17. September 2012 –

Joachim Fried

Konzernbevollmächtigter Europäische Angelegenheiten,
Nationale und Internationale Verbände der Deutschen Bahn AG,
Leiter Service Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband,
Berlin
– bis 31. Januar 2012 –

- a) > DB Schenker Rail AG

Hugo Gratza

Unterabteilungsleiter LA 1 im Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Potsdam
– seit 17. September 2012 –

Sven Grünwoltdt*

Stellvertretender Bundesvorsitzender Gewerkschaft
Deutscher Lokomotivführer,
Neu-Anspach

- a) > DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG

Claudia Horn

Leiterin der Abteilung Landverkehr im Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Bad Honnef
– bis 13. September 2012 –

- a) > DB Schenker Rail AG

Thomas Hupfeld*

Angestellter der DB Fernverkehr AG,
Vellmar

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
- b) > AMEROPA-REISEN GmbH

Ludwig Koller*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Karlsruhe

- b) > Sparda-Bank Baden-Württemberg eG

Manuela Naujoks*

Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Glückstadt

Chris Newiger

Leiterin Datenschutz der DB Mobility Logistics AG,
Fürth

– seit 1. Februar 2012 –

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Weiterstadt

– bis 30. Juni 2012 –

- a) > DB Schenker Rail 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)
 - > DB US 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) > 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 Vertrieb GmbH
 - > S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
- b) > DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

Dr. Manfred Rudhart

Mitglied des Vorstands der DB Regio AG,
Bad Homburg

– vom 1. Februar 2012 bis 31. August 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

Dr. Ursula Schütze-Kreilkamp

Leiterin Personalentwicklung Konzern und
Konzernführungskräfte der DB Mobility Logistics AG,
Köln

– seit 1. September 2012 –

- a) > DB Regio AG
 - > Schenker AG
- b) > DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Werner Sprünker*

Leiter Service Operations der DB Fernverkehr AG,
Köln

Dr. Bettina Volkens

Leiterin Personal der Deutschen Lufthansa AG,
Königstein im Taunus

– bis 31. Januar 2012 –

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

Kerstin Wagner

Leiterin Personalgewinnung bei der DB Mobility Logistics AG,
München,

– seit 1. Juli 2012 –

- a) > DB JobService GmbH

Dr. Wilhelm Wilting

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

– bis 13. Juli 2012 –

* 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 31.12.2012 beziehungsweise
auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2012. Bei einem Eintritt nach dem
31.12.2012 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

in T€	2012	2011
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	21	21
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.199	1.208
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	42	43

Den Mitgliedern des Vorstands wurden im Berichtsjahr keine Kredite und Vorschüsse gewährt.

Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

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.

Hinsichtlich des Rückgangs der Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder wird auf die Erläuterungen zu den Pensionsrückstellungen verwiesen.

(27) 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.

(28) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag lagen nicht vor.

(29) 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 25. Februar 2013

DB Fernverkehr AG
Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Alleo GmbH, Saarbrücken	EUR	190	50,00
AMEROPA-Reisen GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	2.874	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	EUR	4.165	100,00
BERLIN LINIEN BUS Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	EUR	26	65,00
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	6.117	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund	EUR	- 42	100,00
DBAutoZug GmbH, Dortmund	EUR	131.012	100,00

Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
GERMAN RAIL UK LIMITED, London/Großbritannien	GBP	- 23	100,00
le train DB S.A.S i.L., Paris/Frankreich	EUR	1.481	99,99
RailLink B.V., Amsterdam/Niederlande	EUR	12	25,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande	EUR	127	25,00
Rheinalp GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	116	50,00
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin	EUR	414	100,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

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 2012 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, den 25. Februar 2013

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

ppa. Cirsten Schönmeier
Wirtschaftsprüfer



Zehn Jahre Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main

Unter dem Motto »Wir schenken Ihnen eine Stunde« wurde am 1. August 2002 die 177 Kilometer lange Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main in Betrieb genommen. Damit verkürzte sich die Fahrzeit zwischen den beiden Regionen von über zwei Stunden auf etwas über eine Stunde. Eine Fahrt von Frankfurt am Main nach Amsterdam dauert heute nur noch knapp vier statt fünf Stunden. Seit der Eröffnung haben über 100 Millionen Reisende die Verbindung genutzt. Die Nachfrage ist kontinuierlich gestiegen. Täglich nutzen rund 33.000

Fahrgäste die ICE-3-Züge. Die Verbindung ist eine der am stärksten nachgefragten in Deutschland.

Die Schnellfahrstrecke war die erste Strecke in Deutschland, auf der mit einer planmäßigen Höchstgeschwindigkeit von 300 Stundenkilometern gefahren wurde. Im Gegensatz zum herkömmlichen Oberbau mit Schotter wurde hier fast durchgehend eine feste Fahrbahn verlegt.

Bericht des Aufsichtsrats

**46 SITZUNGEN DES
AUF SICHTSRATS**

46 ARBEITSSCHWERPUNKTE

47 JAHRESABSCHLUSS

**47 VERÄNDERUNGEN IN
DER BESETZUNG
VON AUFSICHTSRAT
UND VORSTAND**

Bericht des Aufsichtsrats



ULRICH HOMBURG
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Fernverkehr AG

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu zwei ordentlichen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. In einem Fall wurden Beschlüsse auf der Grundlage eines schriftlichen Verfahrens gefasst. 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. Ein Aufsichtsratsmitglied hat 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 Aufsichtsratsitzungen 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 23. April 2012 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2011 befasst.

In der Sitzung am 5. Juni 2012 hat der Aufsichtsrat das Vorstandsmitglied für das Ressort Personal bestellt.

In seiner Sitzung am 27. November 2012 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2013 befasst und die Budgetplanung 2013, die Investitions- und Projektplanung, die Mittelfristplanung 2013 bis 2017 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Fernverkehr AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2012 insbesondere mit der wirtschaftlichen Entwicklung des Unternehmens. Er ließ sich ausführlich über die Aktivitäten zur Umsatzsteigerung und zur Stabilisierung der Aufwandsentwicklung informieren. Er befasste sich intensiv mit dem Maßnahmenportfolio zur Verbesserung der Produktqualität sowie zur Stabilisierung der Fahrzeugverfügbarkeit und ließ sich über die Vorkehrungen für den Winter unterrichten. Der Aufsichtsrat wurde fortlaufend über die Liefersituation der Baureihe 407 informiert. Er nahm den weiteren Ausbau grüner Fernverkehrsprodukte zur Kenntnis.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2012 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten Pricewaterhouse-Coopers 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 18. März 2013 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 2012 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 2012 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Berthold Huber übernahm vom 1. Januar 2012 bis zum 31. August 2012 die kommissarische Leitung des Vorstandsressorts Personal in Personalunion zu seiner Funktion als Vorstandsvorsitzender der DB Fernverkehr AG.

Frau Ulrike Haber-Schilling wurde mit Wirkung zum 1. September 2012 zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Personal der DB Fernverkehr AG bestellt.

Herr Wolfgang Heinrichs wurde mit Wirkung zum 1. April 2013 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Fernverkehr AG für das Ressort Finanzen/Controlling bestellt.

Herr Berthold Huber wurde mit Wirkung zum 13. November 2013 erneut zum Mitglied des Vorstands und Vorstandsvorsitzenden der DB Fernverkehr AG bestellt.

Herr Andreas Busemann wurde mit Wirkung zum 13. November 2013 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Fernverkehr AG für das Ressort Produktion bestellt.

Herr Dr. Manuel Rehkopf wurde mit Wirkung zum 13. November 2013 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Fernverkehr AG für das Ressort Marketing bestellt.

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.

Herr Dr. Karl-Friedrich Rausch schied zum 30. Juni 2012 aus dem Aufsichtsrat aus. Als seine Nachfolgerin wurde mit Wirkung zum 1. Juli 2012 Frau Kerstin Wagner bestellt.

Herr Dr. Manfred Rudhart schied zum 31. August 2012 aus dem Aufsichtsrat aus. Als seine Nachfolgerin wurde Frau Dr. Ursula Schütze-Kreilkamp mit Wirkung zum 1. September 2012 bestellt.

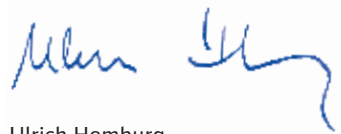
Herr Dr. Wilhelm Wilting schied zum 13. Juli 2012 und Frau Claudia Horn schied zum 13. September 2012 aus dem Aufsichtsrat aus. Als ihre Nachfolger wurden Frau Gudrun Brüker-Gaspers und Herr Hugo Gratza mit Wirkung zum 17. September 2012 bestellt.

Der Aufsichtsrat spricht 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 2012 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2013

Für den Aufsichtsrat



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Der DB Fernverkehr AG



Impressum

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

Die DB Fernverkehr AG ist ein Unternehmen des Deutsche Bahn Konzerns.
Der Geschäftsbericht sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar:
www.db.de/ir, www.db.de/presse

Redaktion DB Mobility Logistics AG, Investor Relations > **Gestaltung und DTP** Studio Delhi, Mainz > **Lektorat** AdverTEXT, Düsseldorf > **Lithografie** Koch Lichtsatz und Scan, Wiesbaden > **Druck** ColorDruck Leimen, Leimen > **Fotografie und Beratung** Max Lautenschläger, Berlin > **Bildnachweis** Seite 2: Andreas Mann > Seite 46: Bernd Roselieb



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