

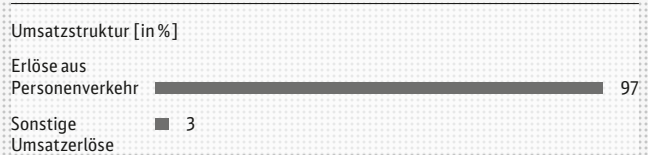
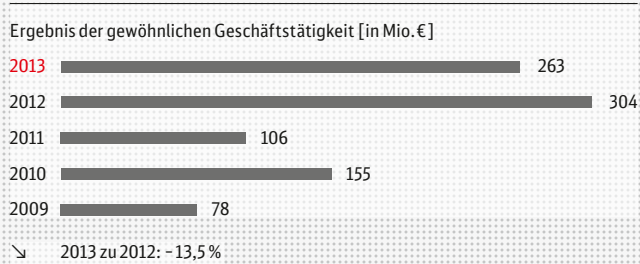
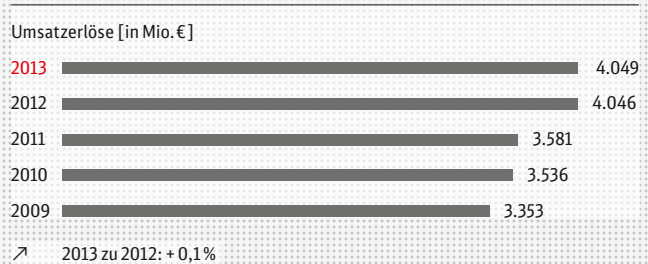
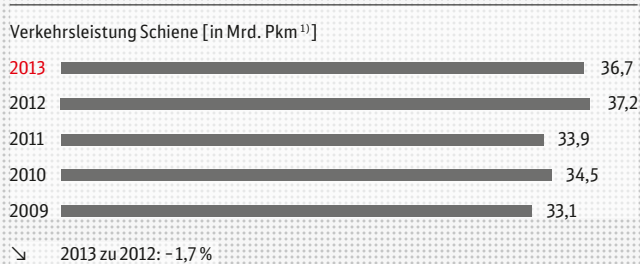


DB Fernverkehr AG

Geschäftsbericht 2013

DB2020 – Unser Kompass auch in schwierigen Zeiten

Entwicklungen im Geschäftsjahr 2013



Ausgewählte Kennzahlen	2013	2012	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	4.049	4.046	+3	+0,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	263	304	-41	-13,5
Bilanzsumme per 31.12.	3.372	3.438	-66	-1,9
Anlagevermögen per 31.12.	1.362	1.575	-213	-13,5
Eigenkapital per 31.12.	2.086	2.086	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	9	11	-2	-18,2
Brutto-Investitionen	77	79	-2	-2,5
Netto-Investitionen ³⁾	77	79	-2	-2,5
Mitarbeiter per 31.12.	15.966	15.345	+621	+4,0
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende Schiene in Mio.	130,2	130,8	-0,6	-0,5
Reisende Bus in Mio.	0,3	-	-	-
Verkehrsleistung Schiene in Mrd. Pkm ¹⁾	36,7	37,2	-0,5	-1,3
Verkehrsleistung Bus in Mrd. Pkm ¹⁾	0,1	-	-	-
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	141,5	144,0	-2,5	-1,7

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

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

EMISSIONEN VERMEIDEN

Seit April 2013 reisen alle knapp fünf Millionen BahnCard- und Zeitkarteninhaber sowie alle unter bahn. corporate registrierten Firmenkunden in unseren Zügen mit 100 Prozent Ökostrom. Der grüne Strom für die durchschnittlich zurückgelegten Fahrten wird zusätzlich beschafft und physisch ins Bahnstromnetz eingespeist. Dort ersetzt er den herkömmlichen Bahnstrommix im gleichen Umfang. Durch den direkten Bezug von Strom aus erneuerbaren Quellen wird verhindert, dass CO₂ überhaupt erst entsteht. Somit wird der Anteil der erneuerbaren Energien in unserem Strombezug im Jahr 2014 rund 75 Prozent betragen.

Inhalt

**2 VORWORT DES
VORSTANDSVORSITZENDEN**

5 QUALITÄTSBERICHT

15 LAGEBERICHT

33 JAHRESABSCHLUSS

57 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Sehr geehrte Damen und Herren,

im Geschäftsjahr 2013 hat die DB Fernverkehr AG den eingeschlagenen Weg konsequent fortgesetzt, auch wenn die wirtschaftlichen Ziele witterungsbedingt nicht erreicht wurden. So haben wir in diesem Jahr die Strategie Fernverkehr 2020 für die drei Dimensionen Ökonomie, Ökologie und Soziales verankert und die Weichen in Richtung einer nachhaltig erfolgreichen Zukunft gestellt.

Zugleich wurden Zuverlässigkeit und Qualität unseres Angebots vor allem in der zweiten Jahreshälfte insbesondere durch die Folgen des Hochwassers im Juni, die Berichterstattung zum Stellwerk Mainz sowie die Sturmtiefs Christian und Xaver stark beeinträchtigt. Dies spiegelt sich auch in der Umsatz- und Ergebnisentwicklung wider. Während sich die Nachfrage in der ersten Jahreshälfte – anknüpfend an das Jahr 2012 – weiter positiv entwickelte, gingen Umsatz und Ergebnis in der zweiten Jahreshälfte spürbar zurück. Vor allem in diesen schwierigen Monaten haben unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unablässig daran gearbeitet, unseren Fahrgästen ein unter diesen Rahmenbedingungen bestmögliches Reiseerlebnis zu bieten.

Passend zur Strategie Fernverkehr 2020 konnte die DB Fernverkehr AG ihre Position als Umwelt-Vorreiter weiter ausbauen: Seit dem 1. April sind alle knapp fünf Millionen BahnCard-

und Streckenzeitkarteninhaber in den ICE-, Intercity- und Eurocity-Zügen der DB ohne Aufpreis innerhalb Deutschlands mit 100 Prozent Ökostrom unterwegs. Auch alle im bahn.corporate-Programm registrierten Geschäftsreisenden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Deutschen Bahn fahren CO₂-frei. Käufer einer Einzelfahrkarte im Fernverkehr können mit dem Angebot »Umwelt-Plus« ebenfalls umweltbewusster Bahn fahren: Für 1 Euro Aufpreis pro Person und

Fahrtrichtung reisen auch sie mit 100 Prozent Ökostrom im Fernverkehr. Mindestens 75 Prozent aller Fahrten im Fernverkehr innerhalb Deutschlands werden somit ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien durchgeführt.

Zur Qualitätssicherung im laufenden Betrieb und um den Komfort für unsere Kunden weiter zu erhöhen, hat die DB Fernverkehr AG auch 2013 die Modernisierung der Bestandsflotte konsequent fortgesetzt. So wurde im Berichtsjahr das Redesign der 44 ICE-2-Züge abgeschlossen und die Modernisierung von rund 770 Reisezugwagen der IC-/EC-Flotte planmäßig fortgeführt. Darüber hinaus wurde im Dezember damit begonnen, bei 42 ICET der ersten Bauserie ein Komfort- und Technikmaßnahmenpaket in einem Umfang von rund 80 Millionen Euro umzusetzen.

Wir haben in diesem Jahr die Strategie Fernverkehr 2020 für die drei Dimensionen Ökonomie, Ökologie und Soziales verankert.

Passend zur Strategie Fernverkehr 2020 konnte die DB Fernverkehr AG ihre Position als Umwelt-Vorreiter weiter ausbauen.



BERTHOLD HUBER

VORSITZENDER DES VORSTANDS DER DB FERNVERKEHR AG

Auch im Bereich der Fahrzeuginstandhaltung wurden einzelne Projekte und Maßnahmen vorangetrieben und umgesetzt. So wurde Anfang Dezember 2013 im ICE-Werk in Frankfurt am Main eine neue Glykolsprühanlage als Pilotprojekt in Betrieb genommen, die die Vereisung der ICE-Drehgestelle verhindert. Auch die Planungen für ein neues ICE-Werk in Köln-Nippes sind ein gutes Stück fortgeschritten.

Ein wichtiger Schritt bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge erfolgte im Dezember. Mit der Zulassung der neuen ICE3 der Baureihe 407 durch das Eisenbahn-Bundesamt können die neuen Züge – zunächst im intensiven Probetrieb – für Fahrten innerhalb Deutschlands in Doppeltraktion eingesetzt werden.

Um die Qualität während der Reise zu erhöhen, sind seit August 250 Unterwegsreiniger, darunter 50 neu eingestellte Mitarbeiter, für sauberere ICE-Toiletten im Einsatz. Für das verbesserte Reinigungskonzept investiert die DB Fernverkehr AG etwa drei Millionen Euro pro Jahr zusätzlich und reagiert damit auf entsprechende Kundenwünsche.

Darüber hinaus hat die DB Fernverkehr AG gemeinsam mit der Telekom den Internetempfang in den ICE-Zügen massiv ausgebaut. Der Service steht auf fünf neuen Strecken in allen mit dem HotSpot-Logo gekennzeichneten ICE zur Verfügung: Hamburg – Berlin, Frankfurt am Main – Nürnberg – München, Dortmund – Hannover – Berlin, Göttingen – Wolfsburg und Fulda – Würzburg. Damit wurden die Strecken mit Internetempfang auf 3.000 Kilometer verdoppelt. Bis Ende 2013 wurden 180 von geplant rund 255 ICE-Zügen mit der notwendigen Empfangstechnik ausgestattet.

Ein wichtiger Schritt für die Beschaffung neuer Fahrzeuge erfolgte im Dezember.

Angebotsseitig wurde gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg ein neues Integrationskonzept entwickelt. Geplant ist eine stündliche IC-Verbindung auf der Gäubahn zwischen Stuttgart und Zürich ab 2017. Kunden des Regionalverkehrs können dann auf dem Abschnitt Stuttgart–Singen die IC-Züge mit Fahrkarten des Nahverkehrs ohne weiteren Aufpreis nutzen. Zum Einsatz sollen fabrikneue IC-Doppelstockzüge mit hochwertiger Fernverkehrausstattung kommen.

Vor dem Hintergrund eines schwierigen Marktumfelds hat sich die DB Fernverkehr AG dazu entschlossen, die Geschäfte im Auto- und Nachtreiseverkehr stärker mit denen des Tageslinienverkehrs zu verzahnen. Im Berichtsjahr wurde daher die Tochtergesellschaft DB AutoZug

GmbH auf die DB Fernverkehr AG verschmolzen, um Synergien nutzen und Prozesse neu gestalten zu können.

Auch in dem sich rasant entwickelnden Fernbusmarkt haben sich die Angebote des Fernverkehrs weiterentwickelt. So wurden die Relationen München – Freiburg, Berlin – Krakau und München – Zürich in das Angebot aufgenommen. Mittlerweile werden Verbindungen auf insgesamt fünf nationalen und internationalen Strecken angeboten. Der IC-Bus knüpft an

die bestehenden ICE-/IC-Verkehre an und ergänzt diese dort, wo das Angebot durch Vermeidung von Umstiegen beziehungsweise eine kürzere Fahrtdauer verbessert wird.

Mit der entwickelten Strategie, der konsequenten Umsetzung der aufgezeigten Aktivitäten und einer starken Mannschaft können wir die Herausforderungen der kommenden Jahre entschlossen und zuversichtlich angehen. Für uns als Vorstand der DB Fernverkehr AG gilt: Mit einem nachhaltig erfolgreichen Fernverkehr wollen wir für unsere Kunden und Mitarbeiter die erste Wahl sein!

Ihr



Berthold Huber
Vorsitzender des Vorstands
der DB Fernverkehr AG

Auch in dem sich rasant entwickelnden Fernbusmarkt haben sich die Angebote des Fernverkehrs weiterentwickelt.



Qualitätsbericht

- 6 Kundenorientierung
- 6 Informationen und Fahrkartenvertrieb
- 8 Zuverlässigkeit der Verkehre
- 10 Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität
- 12 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 Verbesserungsmaß-

nahmen 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 DB-Konzernstrategie DB2020 in der Stoßrichtung Kunde und Qualität verankert.

Kundenorientierung

Rückmeldungen unserer Kunden erhalten wir im unmittelbaren Kundenkontakt während der Leistungserbringung, aber auch durch das Beschwerdemanagement und unsere Gremienarbeit mit dem Kundenbeirat sowie den Behinder-

tenvertretern der Programmbegleitenden Arbeitsgruppe des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern). 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 etwa 4,9 Millionen Reiseauskünfte erteilt und bis zu 120.000 Online-Tickets verkauft.
- Der Trend zum Fahrkartenkauf im Internet oder über mobile Services nimmt stetig zu. 2013 wurden die Funktionalitäten der App DB Tickets in die App DB Navigator migriert. So sind Auskunft, Handy-Ticket-Buchung und -verwaltung und Echtzeitinformationen in einer App integriert. Monatlich werden bis zu 69 Millionen mobile Auskünfte erteilt und bis zu 330.000 Handy-Tickets verkauft.
- Außerdem bieten wir unseren Kunden mit dem 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.
- Im August 2013 startete die Betaphase des neuen Mobilitätsportals der Deutschen Bahn, das erstmals eine flächendeckende und verkehrsträgerübergreifende Reiseplanung von Tür zu Tür ermöglicht. Durch die Verknüpfung von verschiedensten Verkehrsmitteln werden über Filter individualisierbare Reiseketten erstellt. Die mobile Begleitung auf der Reise durch eine App mit Echtzeitinformationen rundet das Serviceangebot ab.

- Seit August 2013 wird mit dem Zugradar auf www.bahn.de/zugradar Transparenz über die aktuelle Position der DB-Züge geschaffen. Der Zugradar zeigt auf einer dynamischen Karte das Streckennetz und alle Fern- und Regionalzüge der Deutschen Bahn. Die Positionsberechnung der Züge erfolgt anhand von Ist-Daten und Prognosen aus dem zentralen Reisendeninformationssystem (RIS).
- Darüber hinaus bietet bahn.de bei der Online-Buchung 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 410 Reisezentren und fünf Mobility-Centern stehen unsere Mitarbeiter im direkten Kundenkontakt für Reiseinformationen und den Fahrkartenverkauf am Schalter. Ergänzend dazu gibt es seit April 2013 fünf Video-Reisezentren.
- Wir aktualisieren monatlich in einer jährlichen Gesamtauflage von über 53 Millionen Stück das Faltblatt »Ihr Reisepan«, 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 Berichtsjahr in Fernverkehrszügen bei 97% lag (im Vorjahr: 97%).
- 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, AboCenter, Verkauf im Zug, DB Reiseservice) zur Verfügung. Sowohl gemessen an den Einnahmen als auch bei der Anzahl der verkauften Fahrkarten entfiel der größte Anteil im Berichtsjahr auf DB 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 rund 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: ZI von 75) bewertet.

Die Gesamtzufriedenheit mit der DB Fernverkehr AG erreichte im Berichtsjahr einen ZI von 61 (im Vorjahr: ZI von 63). Ebenso wurden Kunden der DB AutoZug GmbH nach ihrer Gesamtzufriedenheit befragt. Sie bewerteten diese im Durchschnitt mit einem ZI von 70 (im Vorjahr: ZI von 68) für die Autozugverkehre und mit einem ZI von 72 (im Vorjahr: ZI von 71) 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 1.500 Waschfahrten durchgeführt. Im Innenbereich werden neben den täglichen Reinigungen (einmal täglich Tagesreinigung, mehrfach täglich Bedarfsreinigung) alle zehn Wochen Grundreinigungen und zusätzlich bei rund 50 % der Züge regelmäßige Unterwegsreinigungen durchgeführt. Die DB Fernverkehr AG modernisiert in den Jahren 2012 bis 2014 rund 770 Wagen der IC/EC-Flotte im Rahmen des Projekts ICmod. Im Fahrgastbereich wird sich der Komfort und Service für Reisende deutlich verbessern. Das Redesign des ICE2 wurde im Berichtsjahr abgeschlossen. 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 der Schulnoten 2,0 bis 2,1 (im Vorjahr: Schulnote 2,0) gehalten werden.

Jeder Nacht- und Autozug wird vor jeder Fahrt gründlich gereinigt und mit frischer Wäsche ausgestattet. Zudem werden die Fahrzeuge in regelmäßigen Abständen grundgereinigt. Die Einhaltung der Reinigungsqualität wird durch regelmäßige Qualitätsprüfungen sichergestellt. Die erreichten Qualitätswerte lagen im Berichtsjahr 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 DB Services kategoriespezifische Qualitätsbandbreiten für die Sauberkeit der Bahnhöfe als Standards vereinbart. An großen Bahnhöfen wird die Sauberkeit durch Präsenzreiniger und an kleineren Bahnhöfen durch turnusmäßige Grundreinigung und zwischenzeitliche Intervalle zur Grobmüllbeseitigung sichergestellt. Im Rahmen des »Frühjahrsputzes« wurden alle Bahnhöfe zusätzlich grundgereinigt. Die Qualität der Reinigung wird monatlich mit dem Standardprozess »BahnhofsQualitätsCheck« ermittelt, im Berichtsjahr lagen die Werte durchschnittlich – 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 im Pünktlichkeitsgrad zusammen. Die Gesamtpünktlichkeit im Schienenpersonenfernverkehr im Berichtsjahr lag bei 73,9 % (5-Minuten-Pünktlichkeit) (im

Vorjahr: 79,1 %) beziehungsweise bei 89,5 % (15-Minuten-Pünktlichkeit) (im Vorjahr: 92,2 %). Der Anschlusserreichungsgrad lag bei 86,3 % (im Vorjahr: 88,7 %).

Die Pünktlichkeit im Berichtsjahr lag spürbar unter der des Vorjahres. Das Berichtsjahr war geprägt von erheblichen Belastungen durch heftige Unwetter, durch hochwasserbedingte Streckensperrungen von bis zu über fünf Monaten, durch unpassierbare Strecken im Ruhrgebiet aufgrund nicht gesicherter alter Bergwerksstollen und durch externe Eingriffe in den Bahnverkehr, wie Kabeldiebstähle. Für die länger andauernden Störungen wurden befristete Betriebsprogramme

erstellt und kommuniziert, insbesondere auch, um den Reisenden verlässliche Information über die veränderten Reiseketten bieten zu können.

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 Anchlussreichung ab. Diese münden in DB-Konzernprogrammen wie der Kunden- und Qualitätsoffensive.

Die Anzahl der kompletten Zugausfälle konnte im Berichtsjahr mit rund 1,5% auf geringem Niveau gehalten werden.

Die Gesamtpünktlichkeit der von der DB AutoZug GmbH verantworteten Züge lag im Berichtsjahr 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.

BEWÄLTIGUNG VON STÖRUNGEN

Das deutsche Schienennetz ist sowohl durch nationale als auch internationale Verkehre im Güter- und Personenverkehr stark frequentiert. Im Berichtsjahr verkehrten im Durchschnitt 1.353 Züge/Tag (im Vorjahr: 1.404 Züge/Tag) allein im Schienenpersonenfernverkehr; im Güter- und Personenverkehr waren es insgesamt wie im Vorjahr rund 30.000 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 Einplanung geänderter Fahrzeiten aufgrund von Modernisierungen im Streckennetz in die Reiseauskunfts- und Verkaufssysteme.

Auch durch extreme Witterungsbedingungen kann es zu Beeinträchtigungen im Zugverkehr kommen. Insbesondere die Auswirkungen der Hochwasserflut im Sommer haben unseren Bahnbetrieb massiv beeinträchtigt.

Auch im Berichtsjahr haben wir wieder intensive personelle, technische und organisatorische Maßnahmen zur Wintervorbereitung unternommen. Des Weiteren wurden Maßnahmen fortgeführt, 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.

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.

Die zunehmende 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, das Beherrschen von Vorgaben zum Aufruf von Hilfe und Unterstützung bei der Selbstrettung. 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.

Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität

Täglich nutzen knapp zwölf Millionen Menschen die Mobilitätsangebote des DB-Konzerns im Schienenpersonenverkehr.

Im DB-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-Fahrgastrechteverordnung.

Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge im Fernverkehr werden mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ausgestattet. Beispielsweise verfügen die ICE-3-Züge der neuesten Generation (BR 407) über einen Rollstuhl-Hublift, der ebenso für die neu bestellte Fahrzeugplattform ICx vorgesehen ist. Bei den neuen IC-Doppelstockzügen gewährleistet je nach Bahnsteighöhe der Station ein Schiebetritt oder eine im Zug mitgeführte Rampe den problemlosen Zugang für Rollstuhlfahrer und Rollstuhlfahrerinnen. Auch für sehbehinderte Fahrgäste wird die Ausstattung bei den neuen Fahrzeugen unter anderem durch ein taktiles Leitsystem deutlich verbessert.

Seit April 2013 verkehren IC-Busse im Fernbuslinienverkehr zwischen Freiburg–München und Berlin–Krakau. Das Buspersonal auf allen IC-Bussen ist für den Umgang mit mobilitätseingeschränkten Reisenden geschult und gibt Hilfestellungen beim Ein- und Ausstieg. Rollstühle und andere orthopädische Hilfsmittel werden im Kofferraum transportiert, sofern sie faltbar sind, unter 25 kg wiegen und die Größe von 120x109x35 cm nicht überschreiten. Eine Anmeldung von Hilfeleistungen kann bei Bedarf über die Mobilitätsservice-Zentrale erfolgen. Ebenso können dort alle relevanten Informationen zu Reiseverbindungen und zur barrierefreien Zugänglichkeit von Bahnhöfen erfragt werden. Seit August 2013 sind im IC-Bus-Verkehr fünf neue, barrierefreie Doppeldeckerbusse (bis 14. Dezember 2013 zunächst auf der Strecke Mannheim–Nürnberg, seit 19. Dezember 2013 auf der Strecke München–Zürich) im Einsatz. Diese Busse verfügen über einen Rollstuhlstellplatz, der am Niederflureinstieg über eine mitgeführte Rampe stufenfrei erreicht wird. Für sehbehinderte Reisende sind die Inneneinrichtung, Trittstufen und Leisten im Mittelgang kontrastreich sowie Piktogramme und Sitzplatznummern taktil gestaltet.

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 Rollstuhlfahrerinnen oder kleinwüchsige Menschen inklusive einer induktiven Hörschleife. Je nach technischen und konstruktiven Möglichkeiten werden die Einzelmodule der Barrierefreiheit umgesetzt. Bis Ende 2013 wurden rund 55 Reisezentren barrierefrei ausgestattet. Im Rahmen von Bahnhofssanierungen werden jedes Jahr weitere Reisezentren modernisiert, darunter auch Reisezentren an kleinen und mittleren Bahnhöfen.

Neu ist das sogenannte Video-Reisezentrum an kleinen Bahnhöfen. Im Berichtsjahr wurden zunächst fünf Pilotbahnhöfe im Schwarzwald barrierefrei ausgestattet. Kunden können sich dort per Knopfdruck mit einem Reiseberater verbinden lassen, der über Monitor und Mikrofon persönlich berät und Fahrtscheine bucht. Der Ausdruck der Fahrkarte erfolgt automatisch. Gezahlt werden kann entweder in bar oder per Karte.

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 eine neue Benutzeroberfläche eingeführt werden, die die Bedienung durch größere Buttons und Schriften sowie durch stärkere Kontraste erleichtert.

Wir bieten an den wichtigsten Bahnhöfen bundesweit einen Ein-, Um- und Aussteigeservice für Menschen mit Handicap an. Diese Stationen sind mit mehr als 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. Der Vorteil ist, dass dieser Mobilitätsservice bedarfsgerechter organisiert werden kann. In den Bahnhöfen sind 1.400 Servicemitarbeiter für die Unterstützung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste speziell geschult. Im Berichtsjahr wurden rund 550.000 Hilfeleistungen beim Ein-, Um- und Ausstieg realisiert.

Bereits seit 1999 organisiert die Mobilitätsservice-Zentrale des DB-Konzerns Hilfe beim Ein-, Um- und Aussteigen in 300 Bahnhöfen, die mit Personal besetzt sind.

Die Fahrzeuge im Regionalverkehr wurden in den letzten Jahren kontinuierlich mit zuggebundenen Einstiegshilfen ausgestattet. So gewährleistet DB Regio Schiene seit Dezember 2012 mit der Einführung der »Fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe durch Kundenbetreuer im Nahverkehr und Triebfahrzeugfahrer« bei DB Regio auch an 1.550 stufenlos erreichbaren Bahnhöfen ohne stationäres Servicepersonal nach Voranmel-

dung Hilfe für Rollstuhlfahrer beim Ein- und Ausstieg. Die Voranmeldung von Hilfeleistungen für andere mobilitätseingeschränkte Reisende (unter anderem Mütter mit Kinderwagen, Senioren, seh- und hörbehinderte Menschen) ist selbstverständlich auch für weitere Verkehrsstationen möglich. Damit wird der Umfang von Hilfeleistungen beim Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Reisende deutlich erweitert. Dieser Service trifft bei der Zielgruppe auf sehr positive Resonanz; so sind im Berichtsjahr nahezu 20.000 Voranmeldungen zu verzeichnen und die Kundenzufriedenheit ist sehr hoch. Durch den Einsatz weiterer Neu- und Redesign-Fahrzeuge, die den Service der fahrzeuggebundenen Einstiegs-/Ausstiegshilfe ermöglichen, wird dieses Angebot in Zukunft weiter ausgebaut werden.

Schwerbehinderte Menschen können 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.

Um gehörlosen Menschen das Reisen mit der Bahn zu erleichtern, wurde zusammen mit dem Deutschen Gehörlosenbund erstmals ein Gebärdensprachvideo 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 Fahrkartenskaufs ausführlich erläutert. Die sogenannte Guided Tour ist über den Link www.bahn.de/gebaerdensprachvideos zu erreichen.

Hörbehinderte und gehörlose Kunden können die wichtigsten Informationen rund um eine Bahnreise auf www.bahn.de/gehoerlos 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 01805/159 357 oder per E-Mail (deaf-msz@deutschebahn.com) kommunizieren. Ebenso wurde ein SMS-Service für diese Zielgruppe eingeführt, um Informationen (zum Beispiel, wenn ein Automat gestört ist oder wenn Einrichtungen im Bahnhof oder auch im Zug nicht funktionieren) an uns zu übermitteln.

Menschen mit Lernschwierigkeiten finden nützliche Hinweise zum Reisen mit der Bahn auf bahn.de/leichtesprache. Diese Seite ist in leichter Sprache verfasst und wurde in den bestehenden Online-Auftritt integriert. 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 umfassen. 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 Behinderten-Sportverband (DBS).

Bereits seit zehn Jahren verbindet uns mit dem DBS eine enge und erfolgreiche Partnerschaft. Neben der Förderung paralympischer Athleten richtet sich unser Engagement verstärkt auch auf gemeinsame Aktivitäten, die barrierefreies Reisen ermöglichen. Im Dialog mit dem Verband gelingt es uns, die Leistungen und Services für Fahrgäste mit Behinderungen weiter zu verbessern.

Seit April 2012 sind wir neuer Hauptsponsor der beiden Schulsportwettbewerbe »Jugend trainiert für Olympia« (JTFO) und »Jugend trainiert für Paralympics« (JTFP). Dabei fördern wir nicht nur sportliche Talente, sondern auch die Integration von Schülern mit Behinderung über den Sport in die Gesellschaft. Ziel ist es, Menschen mit Behinderungen in die Gesellschaft zu integrieren und ihnen darüber hinaus eine selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen.

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. Die Abwicklung der gesetzlichen Ansprüche aus Verspätungen wird vom »Service Center Fahrgastreue« durchgeführt. Im Kundendialog Fernverkehr 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 ständig zu optimieren und damit die Kundenzufriedenheit zu steigern.

Das Berichtsjahr war im Kundendialog vor allem durch die Auswirkungen des Hochwassers im Juni und die Stürme Christian und Xaver zum Jahresende geprägt, die uns vor große Herausforderungen stellten. Trotz der vor allem im zweiten Halbjahr hohen Kontaktvolumina gelang es, unsere Kunden zeitnah mit aktuellen Informationen zu versorgen. Dazu wurden unter anderem auch kostenlose Sonderhotlines geschaltet. Kulante Erstattungsregelungen trugen erheblich zur Zufriedenheit der Kunden bei.

Zum Juni 2013 erfolgte die Umstellung der Servicenummer. Durch die Wahl einer 01806er-Nummer kostet nun jeder Anruf – unabhängig von der Dauer – nur noch 20 Cent. Die komplexe Umstellung verlief planmäßig und ohne Probleme.

Der kontinuierliche Verbesserungsprozess stand im Berichtsjahr weiterhin im Mittelpunkt. Mit einer Vielzahl von Analysen konnten Verbesserungsprojekte mit spezifischem Kundenfeedback unterstützt werden.

Ein besonderes Highlight zu Jahresbeginn 2013 war die Einführung des »Perlen-Prozesses«: Perlen sind einzelne, konkrete Verbesserungsvorschläge unserer Kunden zu unterschiedlichsten Themenfeldern, die einfach und schnell umgesetzt werden können. Ist eine Perle vom Mitarbeiter im Kundendialog identifiziert, wird sie geprüft und an den entsprechenden Fachbereich weitergeleitet. Ebenso wird die Umsetzung überprüft. Kunden erhalten eine Information über den Umsetzungsgrad der Vorschläge und ein kleines Dankeschön. Insbesondere dieser neue Prozess hilft dabei, beständig besser zu werden und das Ziel »Kunden begeistern« zu erreichen.

Das einheitliche Fahrgastrechte-Formular, das in Abstimmung mit dem Kundenbeirat des DB-Konzerns, 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 April, Mai und Juli 2013 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 80 % der Kunden »sehr zufrieden« oder »zufrieden«.

Im Berichtsjahr wurden rund 1,3 Millionen Entschädigungsanträge bearbeitet. Hiervon wurden 89 % entschädigt.

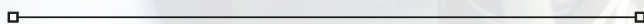
Nach über vier Jahren Erfahrung lässt sich feststellen, dass sich das gemeinsame Verfahren in der Praxis bewährt hat. Im Sinne unserer Fahrgäste sind wir darüber hinaus um ständige Weiterentwicklung und Verbesserung unserer Prozesse und Verfahren bemüht.

Anträge gemäß Fahrgastrechteverordnung [in Tausend]	2013	2012
Gesamt bearbeitete Anträge	1.279	900
Als unbegründet abgelehnte Fälle	141	99
Entschädigte Fälle	1.138	801
Beschwerdemanagement		
Anzahl Beschwerden Fernverkehr gesamt in Tausend	218,4	150,2
VERTEILUNG DER BESCHWERDEN AUF DIE KONTAKTKANÄLE IN %		
E-Mail	50	46
Brief/Fax	36	41
Telefon	14	13
SERVICELEVELS IN %		
Telefon: durchschnittliche Wartezeit bis zur Aufnahme des Gesprächs in Sekunden	32	14
E-Mail: Bearbeitung innerhalb von 72 Stunden	98	88
Brief/Fax: Bearbeitung innerhalb von 10 Werktagen	98	93



FAHRGEFÜHL VERBESSERN

Um den Fahrkomfort für unsere Kunden im Fernverkehr zu verbessern, unterziehen wir unsere Flotte einem umfassenden Redesign. Die Modernisierung aller 44 ICE-2-Züge ist abgeschlossen. Jeder ICE 2 wurde im Innenraum komplett zerlegt, instand gesetzt und mit teils neuen Bauteilen wieder aufgebaut. Bis Ende 2013 haben wir bereits rund 500 der rund 770 Wagen unserer IC- und EC-Flotte modernisiert. Das Redesign verlängert gleichzeitig auch die Lebensdauer unseres Fahrzeugparks, da Material- und Energieverbrauch deutlich reduziert werden können.



Lagebericht

16	Überblick
16	Rahmenbedingungen
18	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
21	Mitarbeiter
24	Nachhaltigkeit
25	Strategie
26	Weitere Informationen
28	Nachtragsbericht
28	Chancen- und Risikobericht
30	Prognosebericht

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 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 sowohl die DB AG als auch die DB ML AG die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding.

Die DB Fernverkehr AG hält die DB European Railservice GmbH (ERS) und die DB Bahn Italia S.r.l als wesentliche Beteiligungen. Letztere bietet in Zusammenarbeit mit der DB Fernverkehr AG und in Kooperation mit der ÖBB-Personenverkehr AG grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Italien an. Hinzu kommen die Beteiligungen an dem Touristikveranstalter AMEROPA-Reisen GmbH sowie dem Omnibusunternehmen Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH. 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.

Die DB AutoZug GmbH wurde zum 1. Januar 2013 auf die DB Fernverkehr AG verschmolzen. Dies erfolgte im Zuge der sogenannten Verschmelzung zur Aufnahme nach §2 Nr. 1 Umwandlungsgesetz (UmwG). Nach Eintragung der Verschmelzung in das Handelsregister wurde zum 1. Oktober 2013 die organisatorische Integration und damit die Übertragung von Personal, Vermögensgegenständen und Schulden sukzessive bis zum Jahresende 2013 umgesetzt. Im Folgenden beziehen sich alle Vorjahresvergleiche auf das konsolidierte Geschäft von DB Fernverkehr AG und DB AutoZug GmbH.

Im Berichtsjahr erzielte die DB Fernverkehr AG ein Ergebnis aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 263 Mio. €. Im Vergleich zum Vorjahr sank das Ergebnis um 41 Mio. €. Dieser Rückgang ist insbesondere auf die lang anhaltende hochwasserbedingte Streckensperrung Hannover–Berlin, auf Wettbewerbsdruck durch den stark wachsenden Fernbusmarkt sowie einen erhöhten Personalaufbau im operativen Bereich zur Qualitätssicherung zurückzuführen. Die Verkehrsleistung nahm infolge des Hochwassers ab.

Rahmenbedingungen

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.

Die deutsche Wirtschaft hat 2013 ihren Wachstumskurs aus dem Jahr 2012 verlangsamt fortgesetzt. Zu Jahresbeginn stellte sich die Wirtschaftsentwicklung noch schwach dar. Im weiteren Jahresverlauf konnte sie jedoch zulegen. Wie schon im Vorjahr war der private Konsum die Stütze der Wirtschaft. Der Arbeitsmarkt wies ein Beschäftigungsniveau von historischem Höchststand aus. Zudem wirkten sich fallende Preise von Mineralölprodukten positiv auf die verfügbaren Einkommen aus. Neben dem Privatkonsum trug auch die Staatsnachfrage zum Wachstum bei.

Die deutsche Industrieproduktion hingegen stagnierte. Die zurückhaltende Erholung der Absatzmärkte im Euro-Raum, aber auch eine zu Jahresbeginn 2013 noch verhältnismäßig geringe globale Nachfrage, ließ eine allmähliche Verbesserung der Situation erst im Jahresverlauf zu.

Die europäische Wirtschaft wies im Jahr 2013 ein leichtes Wachstum aus. Grund hierfür war eine schrittweise Verbesserung der Situation im Euro-Raum seit der Jahresmitte 2013. Dennoch bestimmte die Schuldenkrise weiter die Wirtschaftsentwicklung in der Region maßgeblich.

Im Jahr 2013 haben sich im Euro-Raum nach langwieriger Rezession Stabilisierungstendenzen gezeigt. Insgesamt konnten jedoch die der Schuldenkrise im Euro-Raum zugrunde liegenden strukturellen Probleme, wie unter anderem die geringe Wettbewerbsfähigkeit einiger Länder, nur zu kleinen Teilen gelöst werden. Somit wird ein kraftvoller wirtschaftlicher Aufschwung weiterhin verhindert.

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Schiene **Schiene** **personenverkehr in Deutschland legt weiter zu**

Im Jahr 2013 gab es im deutschen Personenverkehrsmarkt einen Nachfragezuwachs von rund 1,0%. Nach einem äußerst schwachen Auftaktquartal erholte sich der Markt stetig. Maßgeblich für diese Entwicklung waren vor allem die winterlichen Witterungsverhältnisse und negativen Arbeitstageeffekte zu Jahresbeginn sowie die zunehmend positiven Konjunkturimpulse aus steigenden Erwerbstätigenzahlen und sinkenden Kraftstoffpreisen.

Der Schienenpersonenverkehr entwickelte sich im Jahr 2013 nach starken Zuwächsen im Vorjahr deutlich verhaltener. Hauptgründe dafür waren vor allem die Einschränkungen durch das Hochwasser. Zudem intensiverte sich der intermodale Wettbewerb infolge der Liberalisierung des Fernbusverkehrs. Der Marktanteil liegt dementsprechend unverändert bei 8,1%.

Die Verkehrsleistung der Gesellschaften des DB-Konzerns lag im Jahr 2013 insgesamt leicht unter dem Vorjahresniveau. Während die Nachfrage im Geschäftsfeld DB Bahn Regio stabil blieb, verzeichnete DB Bahn Fernverkehr einen moderaten Leistungsrückgang. Die DB-konzernexternen Bahnen konnten ebenfalls nicht an die starken Leistungsgewinne des

Vorjahres anknüpfen. Gemäß DB-konzerninternen Berechnungen stieg im Gesamtmarkt die Verkehrsleistung im Jahr 2013 um rund 4,0%.

Im innerdeutschen Luftverkehr sank die Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr deutlich um 4,0%. Ursächlich dafür waren zum einen die Witterungsverhältnisse und punktuelle Streiks in der ersten Jahreshälfte. Zum anderen wirkten die Luftverkehrsteuer sowie Angebotskürzungen entwicklungshemmend. Verlagerungseffekte von der Schiene durch das Hochwasser waren nur schwach ausgeprägt und verhalfen kaum zu einer Steigerung der Verkehrsleistung. Der Marktanteil sank gegenüber dem Vorjahr leicht auf 0,9%.

In diesem Marktumfeld sank die Verkehrsleistung der DB Fernverkehr AG um 1,4% auf 36.695 Mio. Personenkilometer (Pkm) (im Vorjahr: 37.205 Mio. Pkm). Die Zahl der beförderten Personen blieb mit 131 Millionen Personen unverändert gegenüber dem Vorjahr. Die Betriebsleistung ging, im Wesentlichen durch die mit dem Hochwasser verbundenen Streckensperrungen, um 2,0% auf 141 Mio. Trassenkilometer (Trkm) (im Vorjahr: 144 Mio. Trkm) zurück.

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr entspricht aufgrund der Streckensperrungen infolge des Elbehochwassers nicht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2012 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung im Geschäftsjahr 2013.

Energie **Energies** **märkte mit hohen Schwankungsbreiten**

Die zentrale Hedge-Politik des DB-Konzerns beruht auf dem Prinzip, Energiepreisschwankungen und daraus resultierende Ergebniseffekte zu minimieren. Hierzu hat der DB-Konzern ein rollierendes Hedge-Programm etabliert, unter dem mit abgestuften Sicherungsgraden in die Zukunft gesichert wird. Die Entwicklung der Marktpreise schlägt daher nicht vollumfänglich auf die Aktivitäten der DB-Konzerngesellschaften durch.

Für die Entwicklung des Ölmarkts waren im Jahr 2013 die Unsicherheit über die Fortsetzung der expansiven Geldpolitik seitens der Notenbanken weltweit, die überdurchschnittlichen Steigerungsraten in der US-Ölproduktion wegen des Schieferölbooms sowie die Förderausfälle aufgrund der Unruhen in Nordafrika und im Nahen Osten maßgeblich. Diese teils gegenläufigen Faktoren führten zu deutlichen Preisausschlägen am Ölmarkt.

Die erneuerbaren Energien erzielten im Jahr 2013 in Deutschland einen neuen Rekordanteil an der Stromerzeugung in Höhe von knapp 25,0%. Insbesondere durch die erhöhte Einspeisung aus Photovoltaikanlagen gaben die Spotpreise am Großhandelsmarkt deutlich nach, jedoch waren vereinzelt Preisspitzen zu beobachten. In Spitzenzeiten trugen in Deutschland Wind- und Solaranlagen rund 60,0% der für die Stromversorgung benötigten Kraftwerksleistung bei. Der Rückgang der Spotmarktpreise führte einhergehend mit der schwachen

Wirtschaftsentwicklung in der Euro-Zone und dem Preisrückgang bei Kohle und Gas auch am Stromterminmarkt zu nachgebenden Notierungen.

Der Emissionsrechtemarkt ist politisch getrieben. Die Nervosität am Markt führte dazu, dass einige Auktionen der Emissionszertifikate mangels Nachfrage abgebrochen werden mussten. Nachdem Mitte April das EU-Parlament das sogenannte Backloading (Einbehaltung von 900 Millionen Zertifikaten) ablehnte, kam es zu einem Preiseinbruch.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

UMSATZENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr erzielte die DB Fernverkehr AG einen Umsatz von 4.049 Mio. € und wies damit eine Umsatzsteigerung gegenüber dem Vorjahr von +3 Mio. € (+0,1%) aus. Diese Erhöhung ist auf einen Anstieg der DB-konzerninternen Umsatzerlöse zurückzuführen, der durch geringere DB-konzernexterne Umsatzerlöse teilweise kompensiert wird.

Die DB-konzernexternen Umsatzerlöse entwickelten sich gegenüber dem Vorjahr um 12 Mio. € beziehungsweise 0,3% rückläufig und betragen 3.905 Mio. €.

Die rückläufigen Effekte wurden maßgeblich durch die lange andauernden operativen Einschränkungen aufgrund der Nachwirkungen des Hochwassers bestimmt. Mit der Strecke Berlin–Hannover blieb eine der Hauptachsen des deutschen Schienenpersonenfernverkehrs von Juni bis Anfang November 2013 gesperrt. Hierdurch entfielen etliche Angebote; auf den verbleibenden Verbindungen mussten Reisende aufgrund von Umwegen um ungefähr eine Stunde längere Reisezeiten in Kauf nehmen. Zusätzlich beeinflussten eine im zweiten Halbjahr zunehmend schwierigere Betriebslage sowie eine ansteigende Dynamik im Fernbusmarkt die Umsatzentwicklung negativ.

Umsatzsteigernde Maßnahmen aus Fahrplananpassungen, klassischer Vermarktung, Aktionstickets und BahnCard-Aktionen sowie die Preisanpassung zum Fahrplanwechsel Dezember 2012 konnten diese negativen Entwicklungen nicht vollständig kompensieren.

Die Anzahl der BahnCard-Kunden hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht geändert, so dass am Jahresende erneut 4,9 Millionen Kunden eine BahnCard besaßen.

Im Bereich Bordgastronomie konnte ein Erlös von 79 Mio. € realisiert werden (Rückgang gegenüber Vorjahr um 6,9%).

Die DB-konzerninternen Umsatzerlöse betragen im Berichtsjahr 144 Mio. € und lagen aufgrund höherer Freifahrt- und Firmenreisenerlöse um 15 Mio. € (+11,0%) über dem Vorjahr.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Die Gesamtleistung von 4.052 Mio. € erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1 Mio. € (im Vorjahr: 4.051 Mio. €). Diese Entwicklung wurde nahezu ausschließlich durch den Umsatz bestimmt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge überschritten mit 201 Mio. € den Vorjahreswert um 1 Mio. € (im Vorjahr: 200 Mio. €).

Der Materialaufwand unterschritt mit 2.412 Mio. € den Vorjahreswert um 31 Mio. € (im Vorjahr: 2.443 Mio. €). Der Energieaufwand stieg im Zusammenhang mit der Erhöhung des Ökostromanteils auf 75,0% ab dem 1. April an. Gegenläufig verminderte sich der Instandhaltungsaufwand aufgrund einer planmäßig geringeren Anzahl an Fahrzeugrevisionen.

Der Personalaufwand stieg um 50 Mio. € auf 818 Mio. € (im Vorjahr: 768 Mio. €). Dieser Effekt ist auf Tarifsteigerungen sowie einen höheren Personalbestand im Wesent-

lichen aus der Einstellung von operativem Personal bei der DB Fernverkehr AG (vor allem Triebfahrzeugführer und Mitarbeiter Werke) zurückzuführen.

Die Abschreibungen verringerten sich im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 8 Mio. € auf 287 Mio. € (im Vorjahr: 295 Mio. €). Dieser Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist vor allem auf den ICE2 zurückzuführen, da im Jahr 2013 alle Züge dieser Baureihe vollständig abgeschrieben wurden.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 479 Mio. € und überschritten damit um 25 Mio. € den Vorjahreswert von 454 Mio. €. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf höhere Aufwendungen für Fahrgastrechte im Zusammenhang mit dem Elbehochwasser, gestiegene internationale Fahrzeuganmietungen sowie Beratungsleistungen im Zusammenhang mit strategischen Projekten zurückzuführen.

Das Zinsergebnis sank gegenüber dem Vorjahreswert um 8 Mio. € auf 5 Mio. €. Obwohl im Berichtsjahr ein höherer Bestand an DB-konzerninternen Cashpool-Mitteln zu verzeichnen war, verringerte sich das Zinsergebnis durch im Vergleich zum Vorjahr niedrigere Zinssätze.

Das Beteiligungsergebnis erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 1 Mio. € auf 1 Mio. €. Ursächlich hierfür ist die bessere Geschäftsentwicklung des Omnibusunternehmens Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der DB Fernverkehr AG sank im Berichtsjahr um 41 Mio. € auf 263 Mio. € (im Vorjahr: 304 Mio. €). Dies ist insbesondere auf gestiegene Personalaufwendungen sowie die hochwasserbedingte Sperrung der Strecke Hannover–Berlin von Juni bis Anfang November 2013 zurückzuführen.

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

Die Entwicklung der DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr weicht, im Wesentlichen aufgrund von hochwasserbedingten Effekten, von der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2012 abgegebenen Prognose für die Entwicklung von Umsatz und Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ab.

FINANZLAGE

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. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB Fernverkehr AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P), Moody's und Fitch laufend überprüft. Im Berichtsjahr haben alle drei Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die sehr 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 der ersten Erteilung unverändert. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind im Internet unter www.db.de/rating verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Fernverkehr AG zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 63 Mio. €. Diese wurden nicht in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Im Berichtsjahr verringerten sich die langfristigen Verbindlichkeiten um 2 Mio. € auf 7 Mio. €. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten sanken um 83 Mio. € auf 627 Mio. €. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen niedrigere Verbindlichkeiten im Rahmen der Ergebnisabführung an die DB ML AG.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Mittelzufluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 527 Mio. € und lag um 149 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Dies resultierte vor allem aus einem geringeren operativen Ergebnis. Ferner trugen niedrigere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber den Fahrzeugherstellern zu dieser Entwicklung bei.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit verringerte sich im Berichtsjahr um 5 Mio. € auf 73 Mio. €. Positiv wirkten hierbei die Einzahlungen aus dem Verkauf von Fahrzeugen und Finanzanlagen.

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit sank um 144 Mio. € auf 454 Mio. €. Dieser Rückgang ist überwiegend durch den Einmaleffekt aus der DB-konzerninternen Übertragung von Pensionsverpflichtungen aufgrund eines Schuldbeitritts im Jahr 2012 verursacht.

Durch das DB-konzerninterne Cashpooling verfügte die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr über keinen nennenswerten Bestand an liquiden Mitteln.

INVESTITIONEN

Im Berichtsjahr verringerten sich die Brutto-Investitionen um 2 Mio. € auf 77 Mio. € (im Vorjahr: 79 Mio. €). Die Netto-Investitionen betragen ebenfalls 77 Mio. € (im Vorjahr: 79 Mio. €). Damit lagen die Brutto- und Netto-Investitionen um 2,5% unter dem Niveau des Vorjahres.

Im Bereich der Fahrzeuginvestitionen wurde die Ausrüstung der ICE-3-Mehrsystemzüge sowie der ICE-T-Züge mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS fortgesetzt. Den zweiten Schwerpunkt bildeten die Investitionen in die Infrastruktur der Instandhaltungswerke. Hier sind insbesondere der Abschluss der Umbaumaßnahmen im Werk Berlin-Rummelsburg, die Planungen für den Neubau einer ICE-Werkstatt in Köln-Nippes sowie der Beginn der Arbeiten zur Flexibilisierung der Wagenhalle im Werk Dortmund zu nennen.

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2013 um 1.078 Mio. € auf 5.864 Mio. €. Dieser Anstieg ist durch eine Ausweitung der Bestellung der ICx-Züge verursacht.

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

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

Auch für Investitionen im Jahr 2014 gehen wir von einer unveränderten Finanzierungsstruktur aus.

BILANZSTRUKTUR

Die Bilanzsumme sank um 2% auf 3.372 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 3.438 Mio. €). Diese Entwicklung ist überwiegend auf einen abschreibungsbedingten Rückgang des Sachanlagevermögens zurückzuführen. Diese Verringerung wird nur zum Teil durch einen Anstieg der Forderungen gegen die DB ML AG aus dem Cashpooling kompensiert.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen reduzierte sich um 5,4 Prozentpunkte auf 40,4% (per 31. Dezember 2012: 45,8%).

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 147 Mio. € auf 2.009 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 1.862 Mio. €). Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen stieg demzufolge um 5,4 Prozentpunkte auf 59,6% (per 31. Dezember 2012: 54,2%). Ursächlich für diese Entwicklung ist ein Anstieg der Forderungen gegen die DB ML AG infolge eines höheren Cashpooling-Bestands.

Das Eigenkapital blieb mit 2.086 Mio. € gegenüber dem Vorjahr konstant. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich aufgrund der niedrigeren Bilanzsumme um 1,2 Prozentpunkte auf 61,9% (per 31. Dezember 2012: 60,7%).

Die Rückstellungen erhöhten sich um 13 Mio. € auf 324 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 311 Mio. €) und hatten somit per 31. Dezember 2013 einen Anteil von 9,6% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2012: 9,0%). Eine im Zusammenhang mit der AutoZug-Verschmelzung gebildete Rückstellung für den Interessenausgleich sowie höhere Zuführungen zu den Rückstellungen für Arbeitsmehreleistungen und Urlaub bewirkten diesen Anstieg.

Die Verbindlichkeiten sanken um 85 Mio. € und lagen per 31. Dezember 2013 bei 634 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 719 Mio. €). Ursächlich hierfür sind niedrigere Verbindlichkeiten im Rahmen der Ergebnisabführung an die DB ML AG.

Ferner trugen geringere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber den Fahrzeugherstellern zu dieser Entwicklung bei. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme sank infolgedessen um 2,1 Prozentpunkte auf 18,8 Prozentpunkte (per 31. Dezember 2012: 20,9%).

Die passiven Rechnungsabgrenzungen stiegen um 6 Mio. € auf 328 Mio. €. Dies ist auf höhere Umsatzabgrenzungen infolge der positiven Entwicklung der Vorverkäufe zurückzuführen. Der Anteil an der Bilanzsumme erhöhte sich um 0,3 Prozentpunkte auf 9,7%.

Bilanzstruktur [in % der Bilanzsumme]	31.12.2013	31.12.2012
AKTIVA		
Anlagevermögen	40,4	45,8
Umlaufvermögen	59,6	54,2
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	61,9	60,7
Rückstellungen	9,6	9,0
Verbindlichkeiten	18,8	20,9
Rechnungsabgrenzungsposten	9,7	9,4
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.372	3.438

Mitarbeiter

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten, rechnen wir die Zahl der Mitarbeiter im DB-Konzern in Vollzeitpersonen (VZP) um. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

Die Anzahl der Beschäftigten der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2013 betrug 15.966 Mitarbeiter. Damit ist sie gegenüber dem Vorjahr um 621 Mitarbeiter gestiegen.

Der höhere Personalbestand gegenüber dem Vorjahr beruht im Wesentlichen auf Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit sowie zur Verbesserung der Qualität im Bordservice. Im Durchschnitt betrug der Personalbestand im Berichtsjahr 15.780 Mitarbeiter. Im Vergleich zum Vorjahr (15.448 Mitarbeiter) resultiert hieraus ein Anstieg um 332 Mitarbeiter.

ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr wurden die Verhandlungen mit den Tarifpartnern wie dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (Agv MoVe) und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) abgeschlossen. Im März 2013 einigten sich der Agv MoVe und die EVG auf folgenden Tarifabschluss:

- Erhöhung der Tarifentgelte um jeweils 3% am 1. Mai 2013 und am 1. April 2014 (Laufzeit: 19 Monate bis zum 31. Juli 2014).
- Für die Monate Januar bis April 2013 erfolgt eine Einmalzahlung als soziale Komponente in Höhe von 500 €, für Auszubildende und Dual-Studierende in Höhe von 225 €. Mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) kam es im Berichtsjahr zu keiner Einigung. Basierend auf der Vereinbarung mit der GDL aus dem Sommer 2012 kam es zum 1. November 2013 zu einer weiteren Entgelterhöhung von 2,4%. Die nächste Tarifrunde mit der GDL startet im Juli 2014. Sowohl mit der EVG als auch mit der GDL wurde eine Erhöhung der monatlichen Beiträge zur betrieblichen Altersvorsorge vereinbart. Danach zahlt der DB-Konzern für jeden Arbeitnehmer ab 1. November 2013 (GDL) und ab 1. Juli 2014 (EVG) monatlich 2,0% des Bruttoentgelts unmittelbar für die betriebliche Altersvorsorge ein.

Zum 1. September 2013 wurden weitere Verbesserungen bei der Berufsausbildung und dem dualen Studium zwischen dem DB-Konzern und der EVG vereinbart. Der Nachwuchskräftevertrag gilt nun auch für die Teilnehmer von ausbildungs- und berufsvorbereitenden Programmen und regelt wesentliche Beschäftigungsbedingungen.

DEMOGRAFIETARIFVERTRAG IN KRAFT GETRETEN

Im Dezember 2012 hatten sich EVG, Agv MoVe und der DB-Konzern auf einen Demografietarifvertrag geeinigt. Gemeinsames Ziel ist es, den Arbeitnehmern im DB-Konzern Perspektiven und Entwicklungschancen für ihr gesamtes Berufsleben zu ermöglichen. Der Vertrag trat zum 1. April 2013 in Kraft und knüpft auch an die Handlungsfelder der Mitarbeiterbefragung 2012 – insbesondere an den Wunsch nach mehr Einbindung und Beteiligung – an. Vereinbart wurden beispielsweise ein unbefristetes Übernahmeangebot für alle Auszubildenden mit erfolgreichem Abschluss sowie ein unbefristeter Kündigungsschutz.

Auch die Flexibilisierung der Arbeitszeit wird innerhalb des Demografietarifvertrags beachtet. Ziel ist es, die Arbeitszeit und die Arbeitsbedingungen individueller zu gestalten, um eine bessere Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie zu erreichen. Ein Instrument sind die im DB-Konzern bereits bewährten betrieblichen Arbeitszeitprojekte. Die Mitarbeiter werden aktiv eingebunden und die partnerschaftliche Zusammenarbeit der Betriebsparteien wird gefördert. Mit der Einführung des Demografietarifvertrags können Mitarbeiter das Langzeitkonto auch für eine berufliche Auszeit (Sabbatical) nutzen. Die bisherigen Freistellungsmöglichkeiten bestehen weiterhin.

MASSNAHMEN IM BEREICH SOZIALES

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und knapper werdender Personalressourcen auf den Arbeitsmärkten wurden bereits in den Vorjahren wichtige Berufsgruppen in die strategische Personalplanung der DB Fernverkehr AG einbezogen. Im Berichtsjahr wurden diese Betrachtungen auch auf den kurz- und mittelfristigen Personalbedarf ausgedehnt und Maßnahmen zur systemseitigen Abbildung dieses Bedarfs eingeleitet.

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 2013 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 1.050 Auszubildende beschäftigt (per 31. Dezember 2012: 1.088 Auszubildende). Außerdem wurde im Berichtsjahr 87 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 29 Mitarbeiter für das duale Studium und 14 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- und personenverkehrsspezifischen sowie die DB-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 Netzworkebildung 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.

Fernverkehr 2020

Für Kunden und Mitarbeiter die erste Wahl.



GEMEINSAM GESTALTEN UND VERBESSERN

In unserem Showtrain, einem umgebauten IC-Wagen, konnten unsere Mitarbeiter die Strategie FV2020 erleben und gemeinsam diskutieren. Möglich machten dies die eigens angelegte Erlebniswelt und der Einsatz von interaktiven Elementen (unter anderem Touchscreens, Duft- und Soundduschen sowie Filme). Zudem wurde das Verbesserungsprogramm »ZugSpitze«, das Lösungen für Herausforderungen im Arbeitsalltag entwickelt, als Teil der Strategie vorgestellt. Von September bis Ende November 2013 machte der Showtrain an acht Standorten in Deutschland Station.



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.

Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist nicht nur über die strukturelle Organisation und das DB-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 Nachhaltig-

keit 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.«

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Fernverkehr AG zur Erreichung der DB-Konzern-Ziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Kundenbedürfnissen, der ökologischen Verträglichkeit und der gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet.

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.

Strategie

Nach einem erfolgreichen Geschäftsjahr 2012 wurden 2013 die Weichen gestellt, um die positive Entwicklung nachhaltig zu sichern und fortzusetzen.

Dabei stand bei der DB Fernverkehr AG die Weiterentwicklung in den strategischen Stoßrichtungen im Fokus:

Am Ende dieses Jahrzehnts wollen wir im Urteil unserer Kunden das umweltfreundlichste Unternehmen sein. Der erste Schritt zu diesem Ziel wurde zum 1. April 2013 erreicht, indem die Fahrten der treuesten Kundengruppen (BahnCard-, Zeitkarten- und Firmenkunden) und der DB-Mitarbeiter in Deutschland auf 100 % Ökostrom umgestellt wurden. Perspektivisch sollen alle Fahrten im Fernverkehr zu 100 % mit Ökostrom durchgeführt werden. Darüber hinaus strebt das Projekt »Energie- und Ressourceneffizienz« eine deutliche Reduktion des gesamten Energie- und Ressourcenverbrauchs an.

Bis 2020 will die DB Fernverkehr AG zudem die entspannteste Art zu reisen anbieten. Wesentlicher Bestandteil einer entspannten Reise ist dabei der Sitzplatz. Ferner wurden die Weichen für die weitere Ausstattung der ICE-Flotte mit Internet-HotSpots gestellt, die den Kunden im ICE-Kernnetz bis 2015 einen flächendeckenden und schnellen Internetzugang ermöglichen. Zusätzlich wird 2014 die erste Version des Zugportals in den Zügen ausgerollt. Es stellt neben Daten zur aktuellen Zugfahrt unter anderem auch Informationen und Nachrichten zum aktuellen Tagesgeschehen, zu Wetter und Sehenswürdigkeiten zur Verfügung. Der durchgängige Empfang für mobile Endgeräte soll durch den Einsatz neuester Repeater und eine stärkere Kooperation mit den Telekommunikationsanbietern erreicht werden.

Um das Reisen für die Kunden noch einfacher zu machen, soll die Bahn als integrierter Mobilitätsanbieter etabliert werden. Insbesondere für BahnCard-Kunden soll durch den Ausbau der BahnCard zur Mobilitätskarte ein umfassendes Mobilitätsangebot über die Nutzung von Nah- und Fernverkehrszügen hinaus angeboten werden. In Berlin wurde 2013

ein erster Pilot einer Mobilitätskarte getestet. Auf Basis der Erkenntnisse des Piloten wird der weitere Ausbau der Mobilitätsdienstleistungen im Jahr 2014 vorangetrieben.

Zur Optimierung der Verlässlichkeit ist die Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit ein wesentlicher Bestandteil zur Verbesserung der Produktqualität. Mit der Modernisierung der Bestandsflotte, der Beschaffung neuer Fahrzeuge und dem Ausbau von Instandhaltungskapazitäten werden drei wichtige Stoßrichtungen verfolgt.

Unter dem Leitmotiv »Miteinander in Verantwortung« gilt es, die hohe Wertschätzung dem Kunden gegenüber auch nach innen zu transportieren. Im Rahmen des im Jahr 2013 gestarteten Projekts »Zugspitze« zur Etablierung eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses bei der DB Fernverkehr AG bringt jeder Mitarbeiter seine Ideen zur Verbesserung des Produkts, der Arbeitsabläufe und der Rahmenbedingungen der gemeinsamen Arbeit ein. Zusätzlich stehen Maßnahmen zur besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf, Flexibilisierung der Arbeitszeit, attraktive Entwicklungsmöglichkeiten sowie ein aktives Gesundheitsmanagement im Fokus.

Wir müssen uns weiterhin wirtschaftlich kraftvoll entwickeln, denn wirtschaftliche Stabilität ist die unbedingte Voraussetzung dafür, unser Unternehmen in allen genannten Punkten – eben nachhaltig – voranzubringen. So können wir fortlaufend in unsere Basisqualität investieren und uns Freiräume für innovative Produkte verschaffen. Um dies zu realisieren, sind kontinuierliche Verbesserungen und ein effektives Kostenmanagement zwingend erforderlich. Nur auf diesem Weg stellen wir sicher, dass wir lukrative Märkte erschließen sowie dauerhaft in unser Unternehmen und unsere Mitarbeiter investieren können.

Weitere Informationen

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. So konnte die Ende 2012 eingeführte integrierte City-Ticket-Funktion am Abgangsort für Fahrscheine mit BahnCard Rabatt und die BahnCard 100 auf nunmehr 121 Städte erweitert werden. In Berlin wurde mit der BahnCard 25 mobil plus erstmalig ein Kombiangebot aus BahnCard 25, Carsharing- und Call-a-Bike-Guthaben sowie ergänzbarem E-Ticket-Abonnement für den Berliner ÖPNV pilotiert. Auch für die IC-Busse der DB Fernverkehr AG erfolgt die BahnCard-Anerkennung in vollem Umfang.

Im Vergleich zum Vorjahr blieb im Berichtsjahr der BahnCard-Bestand mit 4,9 Millionen Karten unverändert. Dabei waren im Segment der Gelegenheitsfahrer die BahnCard-25-Aktionskarten mit kürzerer Gültigkeitsdauer bei attraktivem Einsteigerpreis und automatischer Verlängerung in ein 1-Jahres-Abonnement erneut ein wichtiger Stützpfiler:

- Von Anfang des Jahres 2013 bis Ende Juni erzielte die Probe BahnCard 25 2. Klasse mit einem Verkaufspreis von 25 Euro bei einer Kartengültigkeit von vier Monaten einen Absatz in Höhe von rund 377.000 Stück.
- In den Sommermonaten 2013 wurden mit der Probe BahnCard 25 »1+4« Ausflüge mit Freunden oder der Familie noch attraktiver. Die Karte gewährte ab dem ersten Gültigkeitstag für den Kartenbesitzer und maximal vier Mitreisende vier Monate lang 25,0% Rabatt auf den Normalpreis und auf die Sparpreise des Fernverkehrs.
- Von Oktober bis Dezember wurde die Einsteiger BahnCard 25 für 19 Euro angeboten. Sie war für die 2. Klasse gültig. Im Angebotszeitraum wurden über 200.000 Einsteiger BahnCards verkauft.

Die unterschiedlichen BahnCard-Typen teilen sich folgendermaßen auf: 1,0% BC 100, 30,0% BC 50, 69,0% BC 25. Unser Kundenbindungsprogramm bahn.bonus wurde durch die Aufnahme neuer Sammlerpartner und die aktualisierte Prämienauswahl noch attraktiver. Die Teilnehmerzahl konnte auf 3,3 Millionen gesteigert werden. Die regelmäßige Ansprache unserer BahnCard- und bahn.bonus-Kunden durch Direktmarketingmaßnahmen mit zielgruppenspezifischen, preisattraktiven Angeboten und Reiseideen vervollständigt unsere Customer-Relationship-Management-Aktivitäten.

Insgesamt lag der Außenumsatz aus BahnCard (Kartengebühr plus BahnCard-rabattierte Fahrscheine) im Berichtsjahr bei 1.790 Mio. € und erreichte damit einen Anteil von 46,0% an den Außenumsatzerlösen der DB Fernverkehr AG.

FAHRZEUGFLOTTE MODERNISIEREN UND ZUKUNFTSFÄHIG AUSRICHTEN

Im Berichtsjahr wurde das Redesign der ICE-2-Flotte wie geplant abgeschlossen. Dabei wurden die Fahrzeuge sowohl in technischer Hinsicht als auch bezüglich Komfort und Innenraum komplett überarbeitet. Damit sind alle 44 Fahrzeuge der ICE-2-Flotte mit dem neuen Design im Einsatz. Die Hochgeschwindigkeitszüge der Baureihe 407 haben im Dezember 2013 die Zulassung des Eisenbahn-Bundesamtes für den Betrieb in Deutschland erhalten. Die ersten vier Züge wurden für einen intensiven Probetrieb übergeben. Die endgültige Abnahme wird jedoch erst nach einem erfolgreichen Probetrieb und der Zulassung für den Betrieb in Frankreich erfolgen.

Ferner haben wir die umfassende Modernisierung von 773 IC-Reisezugwagen fortgesetzt. Im Rahmen dessen wurden komfortsteigernde Maßnahmen für ein modernes Erscheinungsbild mit neuen Sitzen, Tischen, Wandverkleidungen und Teppichen umgesetzt. Darüber hinaus wurden technische Maßnahmen zur Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit initiiert. Diese konzentrieren sich auf die Schwerpunktbereiche Laufwerk, Bremsen, Türen, Energieversorgung und Klimanlagen. Ein Teil der Fahrzeuge wird zusätzlich mit Repeatern für den Mobilfunk ausgerüstet.

Diese umfangreichen Modernisierungsarbeiten sollen für die Komfortmaßnahmen bis Ende 2014 und für die Technikmaßnahmen bis Ende 2015 abgeschlossen sein. Damit werden eine spürbare Anhebung des Komfortniveaus und ein zeitgemäßer technischer Zustand der Reisezugwagen erreicht. Zum Ende des Berichtsjahres konnten bereits 496 modernisierte Wagen dem Betrieb übergeben werden. Im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt liegt damit eine Steigerung um 345 Wagen vor.

FÜNFMONATIGE STRECKENSPERRUNG NACH HOCHWASSER OPERATIV GUT BEWÄLTIGT

Infolge des Elbehochwassers im Mai 2013 musste die Schnellfahrstrecke zwischen Berlin und Hannover für insgesamt fünf Monate gesperrt werden. Der gesperrte Abschnitt ist Teil der Hauptverbindung von Berlin in die Rhein/Ruhr-Region und zu den Mainmetropolen. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke ist nicht zuletzt aufgrund ihrer attraktiven Reisezeiten stark frequentiert, wodurch ein sehr hoher Anteil an Reisenden von der Sperrung betroffen war. Die Streckensperrung hatte erhebliche Beeinträchtigungen durch Fahrzeitverlängerungen und Unpünktlichkeit zur Folge.

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

- Berücksichtigung der verlängerten Fahrzeit im Fahrplan Fernverkehr,
- umfangreiche Kommunikation und Kundeninformation,
- zusätzlicher Service auf betroffenen Linien mit Fahrzeitverlängerungen.

Nach Öffnung der Strecke Anfang November hat sich die Betriebslage wieder stabilisiert.

ENTSCHÄDIGUNG FÜR BAHNREISENDE BEI HÖHERER GEWALT

Mit Urteil vom 26. September 2013 hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) den Ausschluss von Fahrpreiseschädigungen bei Verspätungen im Bahnverkehr im Falle höherer Gewalt für rechtswidrig erklärt. Folglich müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen auch in Fällen höherer Gewalt bei Verspätungen ab einer Stunde betroffenen Kunden mindestens 25,0% des Fahrpreises erstatten. Die EU-Kommission hat bereits angekündigt, eine Angleichung der Haftungsbedingungen für alle Verkehrsträger zu prüfen.

LIBERALISIERUNG DES FERNBUS-VERKEHRS IN DEUTSCHLAND

Mit der Liberalisierung des Fernbusmarkts seit dem 1. Januar 2013 haben die Aktivitäten in diesem Bereich erheblich an Dynamik gewonnen. Der Netzaufbau durch diverse Wettbewerber wurde deutlich beschleunigt und angekündigte Markteintritte wurden vorgezogen. Wir haben auf diese Entwicklungen mit Anpassungen und Verbesserungen im bestehenden deutschlandweiten Liniennetz sowie beim Markenauftritt der etablierten Marke Berlin-Linienbus (BLB) reagiert. Ausweitungen des BLB-Netzes erfolgen punktuell dort, wo sich Opportunitäten ergeben. Zudem haben wir unter der Marke »IC-Bus« bestehende Lücken im Schienenangebot des Fernverkehrs geschlossen, um ein integriertes DB-Fernverkehrsnetz anzubieten.

Nachtragsbericht

Das Bundeskartellamt hat gegen die DB AG ein Verfahren wegen des Verdachts des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung beim Vertrieb von Fahrkarten für den Schienenpersonenverkehr eingeleitet. In diesem Zusammenhang hat das Bundeskartellamt der DB AG mit einem Auskunftsbeschluss vom 30. Januar 2014 einen Fragebogen übermittelt, in dem es um Informationen zu Tarif- und Vertriebskooperationen mit anderen Eisenbahnverkehrsunter-

nehmen, Vertriebsprovisionen und Vertriebskanälen bittet. Wir werden mit dem Bundeskartellamt umfassend kooperieren, um seinen Anfangsverdacht auszuräumen.

Das Bundeskartellamt hat auch von anderen Unternehmen des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs sowie vom Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundes-eigenen Bahnen in Deutschland Informationen zu den Marktverhältnissen und den der DB AG vorgeworfenen Verhaltensweisen angefordert.

Chancen- und 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 stra-

tegische Ausrichtung und unsere Marktposition eröffnen uns hier Chancen, von einer positiveren konjunkturellen Entwicklung zusätzlich zu profitieren.

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 technischer Einrichtungen und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse.

Werden zugesagte Liefertermine für Neufahrzeughiefierungen 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- beziehungsweise Ultraschallintervalle kommt. Daraus würden bei unveränderter Dimensionierung der Fahrzeugflotte weitere Einschränkungen im Betrieb resultieren.

Absatzmarkt

Im Fernverkehr stehen wir in einem harten intermodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Aus der Liberalisierung des Fernbusverkehrs resultiert zudem eine weitere Intensivierung des Wettbewerbs im Fernverkehr. 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.

Regulierungsrisiken

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

- Personalrisiken, unter anderem durch höhere Tarifabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten
- Beschaffungs-/Energiamarktrisiken aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen
- IT-/Telekommunikationsrisiken, zum Beispiel in Form eines unzureichenden IT-Managements, das zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen kann. 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 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 detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen.

BEWERTUNG DER DERZEITIGEN RISIKOPOSITION

Von den vorgenannten Risiken sind die Wettbewerbsintensivierung durch den nationalen Busverkehr sowie die Einschränkung der Fahrzeugverfügbarkeit in Bezug auf betragsmäßige Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit am bedeutendsten. Die Risikoposition »Wettbewerbsintensivierung« hat sich gegenüber dem Vorjahr erhöht, während sich die Risikoposition »Fahrzeugverfügbarkeit« stabilisiert hat.

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

Prognosebericht

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die Aussichten für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2014 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung.

Für Deutschland sind vonseiten der globalen Konjunktur im Jahr 2014 kräftigere Impulse als im Vorjahr zu erwarten, wodurch das BIP-Wachstum anziehen sollte. Als zuverlässiger Wachstumsgarant dürfte sich auch im Jahr 2014 der Privatkonsum zeigen. Vom Außenhandel sind verstärkt positive Effekte zu erwarten. Die schrittweise Erholung des Euro-Raums und steigende BIP-Wachstumsraten im angelsächsischen Raum sollten die Aussichten auf wichtigen Absatzmärkten deutscher Güter verbessern.

Im Euro-Raum ist für das Jahr 2014 mit einer Fortsetzung der Erholung zu rechnen. Ein Wirtschaftsaufschwung ist jedoch nicht zu erwarten, da weiterhin strukturelle Probleme bestehen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Für den Schienenpersonenverkehr gehen wir von einer kräftigen Steigerung der Nachfrage aus. Ein wesentlicher Wachstumsbeitrag dürfte dabei auf Aufholeffekte infolge des Hochwassers zurückzuführen sein. Verbesserungen der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sollten sich darüber hinaus positiv auf die Verkehrsleistung auswirken.

MODERATE ENERGIE- UND ROHSTOFF- PREISENTWICKLUNG WAHRSCHEINLICH

Im Jahr 2014 erwarten wir unverändert keine prinzipiellen Engpässe auf der Beschaffungsseite. Für den Ölmarkt dürften weiterhin die Entwicklung im Nahen Osten und die Ölproduktion in den USA eine wichtige Rolle spielen. Die wachsende Unabhängigkeit der USA von Ölimporten sollte weitreichende geopolitische Konsequenzen mit sich bringen. Insgesamt gehen wir von einer moderaten Energie- und Rohstoffpreisentwicklung aus.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Wir erwarten im Geschäftsjahr 2014 keine wesentlichen Auswirkungen geänderter Rahmenbedingungen auf unsere Aktivitäten.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB FERNVERKEHR AG IM GESCHÄFTSJAHRE 2014

Zur Verbesserung der Angebotsqualität sind zahlreiche qualitätsverbessernde Maßnahmen für 2014 geplant: die Ausweitung der Instandhaltungskapazitäten in eigenen Werken, eine Erhöhung der Einsatzreserven für Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter, die Verbesserung der Unterwegsreinigung, eine Erneuerung von Klimaanlageanlagen sowie ein verstärk-

ter Einbau von Repeatern für den Handyempfang in der IC-Flotte. Der fahrplanmäßige Einsatz der ICE-Züge der BR 407 ist aktuell ab dem Fahrplanwechsel 2014/2015 vorgesehen.

- Leistungsmengen: Für die Betriebsleistung (Trkm) und die Verkehrsleistung (Pkm) erwarten wir 2014 ein moderates Wachstum infolge des Ausbleibens der negativen Hochwassereffekte. Eine weitere Stabilisierung der betrieblichen Lage ist durch den sukzessiven Einsatz der Züge der BR 407 vorgesehen.
- Umsatz: Für das Geschäftsjahr 2014 streben wir eine leicht steigende Umsatzentwicklung an, die insbesondere auf einer zielgerichteten Marktbearbeitung und der erwarteten Konjunktorentwicklung basiert.
- Ergebnis: Nach dem Ergebnisrückgang 2013 erwarten wir für das Geschäftsjahr 2014 wieder eine moderate Ergebnissteigerung in Richtung des Niveaus von 2012.

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.

**FAMILIEN- UND
KINDERFREUNDLICHKEIT AUSGEBAUT**

Im Juni 2013 haben wir die Familien- und Kinderfreundlichkeit im Fernverkehr ausgebaut. Kinder unter 15 Jahren fahren in Begleitung ihrer Eltern oder Großeltern kostenlos mit, sofern auf der Fahrkarte eingetragen. Kinder unter sechs Jahren reisen immer kostenlos. An Bord unserer Züge bieten wir neben einer Snack-Box auch kostenlose Reisespiele und Beschäftigungsmöglichkeiten an. Unsere kleineren Fahrgäste bekommen beispielsweise ein Malbuch mit Stiften. Für die größeren gibt es die »Der kleine ICE«-Spiele-App.



Jahresabschluss

- 34 Gewinn- und Verlustrechnung
- 34 Bilanz
- 35 Kapitalflussrechnung
- 36 Entwicklung des Anlagevermögens
- 37 Anhang
- 47 Anteilsbesitzliste
- 48 Getrennte Rechnungslegung
der Bereiche Erbringung von
Verkehrsleistungen und Betrieb
von Eisenbahninfrastruktur
gemäß §9 (1a) AEG
- 56 Bestätigungsvermerk des
Abschlussprüfers

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €]	Anhang	2013	2012	2012 nachrichtlich
Umsatzerlöse	(14)	4.049	3.865	4.046
Bestandsveränderungen		-1	2	2
Andere aktivierte Eigenleistungen		4	3	3
Gesamtleistung		4.052	3.870	4.051
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	201	190	200
Materialaufwand	(16)	-2.412	-2.281	-2.443
Personalaufwand	(17)	-818	-743	-768
Abschreibungen		-287	-278	-295
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	-479	-419	-454
		257	339	291
Beteiligungsergebnis	(19)	1	-49	0
Zinsergebnis	(20)	5	14	13
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		263	304	304
Außerordentliches Ergebnis	(21)	0	-	-
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0	0
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(30)	-263	-304	-304
Jahresergebnis		-	-	-

Bilanz

AKTIVA

[in Mio. €]	Anhang	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2012 nachrichtlich
A. ANLAGEVERMÖGEN				
Immaterielle Vermögensgegenstände		0	-	0
Sachanlagen	(2)	1.326	1.450	1.537
Finanzanlagen	(2)	36	173	38
		1.362	1.623	1.575
B. UMLAUFVERMÖGEN				
Vorräte	(3)	68	67	69
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	1.941	1.711	1.793
Kassenbestand		0	0	0
		2.009	1.778	1.862
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	1	1	1
		3.372	3.402	3.438

PASSIVA

[in Mio. €]	Anhang	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2012 nachrichtlich
A. EIGENKAPITAL				
Gezeichnetes Kapital	(6)	512	512	512
Kapitalrücklagen	(7)	1.570	1.570	1.570
Gewinnrücklagen	(8)	4	4	4
		2.086	2.086	2.086
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	324	276	311
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	634	727	719
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	328	313	322
		3.372	3.402	3.438

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €]	Anhang	2013	2012	2012 nachrichtlich
Ergebnis vor Gewinnabführung vor Steuern		263	304	304
Abschreibungen auf Anlagevermögen		287	278	295
Abschreibungen auf Finanzanlagen		0	0	0
Veränderungen der langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten (Rückstellungen ohne DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)		1	5	5
Cashflow vor Steuern		551	587	604
Veränderung der übrigen Rückstellungen		12	10	39
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		-1	0	0
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	-	-
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		77	-32	2
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-112	84	31
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		527	649	676
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		2	0	1
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		-77	-74	-79
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		0	0	0
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		2	0	0
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-	0	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-73	-74	-78
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-304	-106	-106
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen DB-Konzernfinanzierung		-148	-355	-375
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung		-2	-	-2
Ein-/Auszahlungen für von/an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt) ¹⁾		0	-114	-115
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-454	-575	-598
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands		0	0	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		0	0	0
Finanzmittelbestand am Jahresende	(22)	0	0	0

¹⁾ Im Vorjahr: 111 Mio. € aus Schuldbeitritt DB MLAG; im Vorjahr nachrichtlich: 112 Mio. €.

Entwicklung des Anlagevermögens

[in Mio.€]	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert		Stand per 31.12. 2012 nachrichtlich		
	Vortrag zum 01.01. 2013	Übertragung von/an DB-Konzern-gesellschaft ¹⁾	Zu-gänge ²⁾	Umbu-chun-gen	Ab-gänge ²⁾	Stand per 31.12. 2013	Vortrag zum 01.01. 2013	Übertragung von/an DB-Konzern-gesellschaft ¹⁾	Ab-schrei-bungen Ge-schäfts-jahr	Umbu-chun-gen	Ab-gänge	Stand per 31.12. 2013		Stand per 31.12. 2013	Stand per 31.12. 2012
IMMATERIELLE VERMÖGENS-GEGENSTÄNDE															
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	-	1	-	-	0	1	-	-1	0	-	0	-1	0	-	0
	-	1	-	-	0	1	-	-1	0	-	0	-1	0	-	0
SACHANLAGEN															
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken															
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	42	-	3	-	0	45	0	-	-	-	-	0	45	42	42
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	357	17	1	1	0	376	-136	-6	-13	-	0	-155	221	221	232
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	0	-	0	-	10	-2	0	-1	-	-	-3	7	8	8
	409	17	4	1	0	431	-138	-6	-14	-	0	-158	273	271	282
2. Gleisanlagen, Streckenaus-rüstung und Sicherungsanlagen	45	2	0	0	0	47	-17	0	-2	-	0	-19	28	28	29
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	4.893	296	16	2	-31	5.176	-3.900	-226	-254	-	31	-4.349	827	993	1.063
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	150	2	2	2	-3	153	-91	-1	-9	-	3	-98	55	59	60
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	73	4	6	2	-5	80	-50	-4	-8	-	5	-57	23	23	24
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	76	3	49	-7	-1	120	-	-	-	-	-	-	120	76	79
	5.646	324	77	-	-40	6.007	-4.196	-237	-287	-	39	-4.681	1.326	1.450	1.537
FINANZANLAGEN															
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	180	0	-	-	-137	43	-7	-	-	-	0	-7	36	173	38
2. Beteiligungen	1	0	-	-	-	1	-1	-	-	-	-	-1	0	0	0
	181	0	-	-	-137	44	-8	-	-	-	0	-8	36	173	38
Anlagevermögen insgesamt	5.827	325	77	-	-177	6.052	-4.204	-238	-287	-	39	-4.690	1.362	1.623	1.575

¹⁾ Übertragung von Anlagevermögen im Rahmen der Verschmelzung der DB AutoZug GmbH auf die DB Fernverkehr AG.

²⁾ Einschließlich Zu- und Abgängen von und zu DB-Konzernunternehmen.

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.

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2013 wurde die DB AutoZug GmbH, Dortmund, auf die DB Fernverkehr AG verschmolzen. Der Saldo aus den zu Buchwerten übernommenen Vermögensgegenständen (247 Mio. €) und Schulden (112 Mio. €) lag um 52 T € über dem bei der DB Fernverkehr AG abgebildeten, bilanzierten Beteiligungsbuchwert an der DB AutoZug GmbH von 135 Mio. €. Der sich ergebende Verschmelzungsgewinn von 52 T € wurde im Berichtsjahr realisiert und unter dem außerordentlichen Ergebnis erfasst. In den nachrichtlich angegebenen Vorjahreszahlen wird der Verschmelzungsgewinn innerhalb der Gewinnrücklagen ausgewiesen.

Aufgrund der Vermögensübertragung sind die Zahlen des Berichtsjahres nur eingeschränkt mit denen des Vorjahres vergleichbar. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden daher die Vorjahreszahlen der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung der DB Fernverkehr AG und DB AutoZug GmbH addiert und alle aus dem Beteiligungsverhältnis und dem Lieferungs- und Leistungsverkehr bestehenden gegenseitigen Ansprüche und Verpflichtungen sowie die hieraus resultierenden korrespondierenden Erträge und Aufwendungen konsolidiert. Die entsprechenden konsolidierten Werte der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung werden in einer nachrichtlichen Spalte in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung beziehungsweise in den Aufgliederungen der einzelnen Posten im Anhang ergänzt.

Die DB Fernverkehr AG ist ein Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Sinne des §9 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Sie betreibt neben Eisenbahnverkehr auch Serviceeinrichtungen in Form von Werkstätten und Außenreinigungsanlagen (§2 AEG). Damit sind die Pflichten zur Rechnungslegung nach §9 Abs. 1a AEG zu beachten.

Im Übrigen wird auf die Anlage zum Anhang verwiesen.

(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 (im Folgenden: DB-Konzern) nicht ausgeübt.

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear pro rata temporis.

Die Nutzungsdauer der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	5 - 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	2 - 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 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 Einzelbeziehungsweise pauschalierte 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 Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (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 (einschließlich der Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes) und aus der Bewertung sowie den laufenden Erträgen des Deckungsvermögens. Der sich ergebende Saldo wird im Zinsergebnis ausgewiesen.

Die Pensionsverpflichtungen werden zum Wert des garantierten Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den garantierten Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt.

Der beizulegende Zeitwert übersteigt zum 31. Dezember 2013 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die korrespondierende Aufstockung der Pensionsverpflichtungen von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens vollständig kompensiert, sodass aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden ist.

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-Methode; PUC-Methode) unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2013 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Personalaufwand erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2013 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

[in %]	31.12.2013
Rechnungszinsfuß	4,87
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,67

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen (im Folgenden: 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 3,75 % (Altersteilzeit) und 4,25 % (Jubiläum, Sterbegeld und mittelbare Altersversorgung) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung der Haftpflichtrenten beläuft sich auf 4,87 %.

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 und -bankguthaben 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, Berlin (DBAG).

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

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

(2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagenpiegel auf der Seite 36 zu entnehmen.

Erhaltene Zuschüsse in Höhe von 28 T € (im Vorjahr: 8 T €, im Vorjahr nachrichtlich: 8 T €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Berichtsjahr wurden keine (im Vorjahr: 0 Mio. €, im Vorjahr nachrichtlich: 2 Mio. €) außerplanmäßigen Abschreibungen vorgenommen.

(3) Vorräte

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012	2012 nach- richtlich
Hilfs- und Betriebsstoffe	63	61	63
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	4	5	5
Waren	1	1	1
Insgesamt	68	67	69

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 29 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €, im Vorjahr nachrichtlich: 28 Mio. €) gebildet.

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

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

[in Mio. €]	31.12.2013	davon Restlauf- zeit mehr als 1 Jahr	31.12.2012	2012 nach- richtlich
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	46	-	39	44
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.886	-	1.669	1.739
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	-	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	7	0	3	10
Insgesamt	1.941	0	1.711	1.793

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 6 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €, im Vorjahr nachrichtlich: 5 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen mit 1.802 Mio. € (im Vorjahr: 1.574 Mio. €, im Vorjahr nachrichtlich: 1.654 Mio. €) Forderungen aus Cashpooling gegen die Gesellschafterin DB Mobility Logistics Aktiengesellschaft, Berlin (DB ML AG). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 82 Mio. € (im Vorjahr: 94 Mio. €, im Vorjahr nachrichtlich: 84 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 2013 unverändert einen Betrag in Höhe von 1.570 Mio. € aus.

(8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2013 einen Betrag in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €, im Vorjahr nachrichtlich: 4 Mio. €) aus.

(9) Rückstellungen

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012	2012 nach- richtlich
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	7	6	6
Steuerrückstellungen	5	4	4
Sonstige Rückstellungen	312	266	301
Insgesamt	324	276	311

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im Berichtsjahr 1 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: Zuführung 10 Mio. €, im Vorjahr nachrichtlich: 10 Mio. €).

Weitere 73 T € wurden im Rahmen von Personalübergängen von anderen DB-Konzerngesellschaften übertragen (im Vorjahr: 207 T € auf andere DB-Konzerngesellschaften, im Vorjahr nachrichtlich: 184 T € auf andere 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. Hierbei handelt es sich um einen laufenden Schuldbeitritt. Dementsprechend wurden im Berichtsjahr Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, in Höhe von 4 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 zum jeweiligen Bilanzstich-

tag nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelte Erstattungsleistungen zu entrichten. Demnach erfolgte zum 31. Dezember 2012 eine Übertragung des zum Stichtag erdienten Teils der Verpflichtung gegen Erstattung des handelsrechtlichen Barwerts der Pensionsverpflichtungen. In den Folgejahren werden weitere – jeweils im Wirtschaftsjahr erdiente – Teile der Verpflichtungen gegen Erstattung des handelsrechtlichen Dienstzeitaufwands übertragen. Dies erfolgte so auch im Berichtsjahr. Durch die zukünftige Tätigkeit der Mitarbeiter nach dem 31. Dezember 2013 entstehende Barwerterhöhung wird ebenfalls die Gesellschaft tragen.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 6 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €, im Vorjahr nachrichtlich: 5 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012	2012 nachrichtlich
Verpflichtungen im Personalbereich	82	66	69
Verpflichtungen aus Nutzungsüberlassungsverträgen	47	43	43
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	37	37	37
Unterlassene Instandhaltung	43	42	42
Technikrisiken	39	13	43
Übrige Risiken	64	65	67
Insgesamt	312	266	301

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

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

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 2 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 2 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (4 Mio. €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (7 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (7 Mio. €) verrechnet.

(10) Verbindlichkeiten

[in Mio. €]	31.12.2013	davon mit Restlaufzeit			31.12.2012	2012 nachrichtlich
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	-	-	-	-	0
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	66	66	0	-	81	98
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	557	550	7	-	637	611
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	11	11	-	-	9	10
davon aus Steuern	6	6	-	-	6	6
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	-	-
Insgesamt	634	627	7	-	727	719
davon zinspflichtig	9	2	7	-	-	11

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen mit 272 Mio. € (im Vorjahr: 311 Mio. €, im Vorjahr nachrichtlich: 322 Mio. €) die Gesellschafterin DB MLAG und resultieren mit 263 Mio. € (im Vorjahr: 304 Mio. €, im Vorjahr nachrichtlich: 304 Mio. €) aus der Gewinnabführung und mit 9 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €, im Vorjahr nachrichtlich: 11 Mio. €) aus Darlehensverbindlichkeiten. Gegenüber der DB AG als Organträgerin bestehen Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft von 105 Mio. € (im Vorjahr: 102 Mio. €, im Vorjahr nachrichtlich: 107 Mio. €). Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungsbeziehungen mit verbundenen Unternehmen bestehen in Höhe von 178 Mio. € (im Vorjahr: 179 Mio. €, im Vorjahr nachrichtlich: 187 Mio. €).

(11) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012	2012 nachrichtlich
Erlösabgrenzung	326	309	318
Sonstige passive Rechnungsabgrenzung	2	4	4
Insgesamt	328	313	322

Die Erlösabgrenzungen betreffen bereits vereinnahmte Erlöse für die Beförderungsleistungen, die im Jahr 2014 zu erbringen sind.

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

(12) Haftungsverhältnisse

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012	2012 nach- richtlich
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	120	111	112
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	9	12	12
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	9	12	12
Insgesamt	129	123	124

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB ML AG für in Höhe von 120 Mio. € (im Vorjahr: 111 Mio. €, im Vorjahr nachrichtlich: 112 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB ML AG voraussichtlich erfüllt werden können.

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. €]	31.12.2013	31.12.2012	2012 nach- richtlich
Bestellobligo für Investitionen	5.864	4.785	4.786
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	547	513	541
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	378	323	328
Insgesamt	6.411	5.298	5.327

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: 14 Mio. €, im Vorjahr nachrichtlich: 14 Mio. €) gezahlt.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse (214 Mio. €, im Vorjahr: 76 Mio. €, im Vorjahr nachrichtlich: 76 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. €]	31.12.2013	31.12.2012	2012 nach- richtlich
FÄLLIGKEITEN:			
fällig bis 1 Jahr	224	201	224
fällig 1 bis 5 Jahre	262	250	255
fällig über 5 Jahre	61	62	62
Insgesamt	547	513	541

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(14) Umsatzerlöse

[in Mio. €]	2013	2012	2012 nach- richtlich
Erlöse aus Personenverkehr	3.941	3.732	3.935
Sonstige Umsatzerlöse	108	133	111
Insgesamt	4.049	3.865	4.046

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 11 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 11 Mio. €, im Vorjahr nachrichtlich: 10 Mio. €).

(15) Sonstige betriebliche Erträge

[in Mio. €]	2013	2012	2012 nach- richtlich
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	101	88	94
davon Verkauf von Material und Energie	12	10	10
davon sonstige Leistungen Dritte	89	78	84
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	61	61	61
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	7	5	5
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	0	0	0
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	0	0	0
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	2	0	0
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	-	-
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	10	10	11
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	0	0
Währungskursgewinne	1	0	0
Übrige Erträge	18	26	29
davon Erträge aus Gebühren von Dritten	1	0	2
davon sonstige übrige Erträge	17	26	27
Insgesamt	201	190	200
davon periodenfremd	20	16	17

(16) Materialaufwand

[in Mio. €]	2013	2012	2012 nach- richtlich
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	413	375	396
davon Aufwendungen für Energie	350	313	331
davon Strom	298	266	279
davon Stromsteuer	28	27	29
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	19	16	19
davon sonstige Energien	5	4	4
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	65	63	63
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-2	-1	2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.479	1.395	1.478
davon eingekaufte Leistungen Transport	83	53	80
davon Provisionen	66	57	65
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	310	309	321
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	926	888	920
davon Nutzung Trassen	805	777	803
davon Nutzung Stationen	121	111	117
davon sonstige bezogene Leistungen	94	88	92
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	520	511	569
Insgesamt	2.412	2.281	2.443

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. €]	2013	2012	2012 nach- richtlich
LÖHNE UND GEHÄLTER			
für Arbeitnehmer	591	525	543
für zugewiesene Beamte			
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	81	82	85
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	6	7	7
	678	614	635
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG ¹⁾			
für Arbeitnehmer	122	110	113
für zugewiesene Beamte			
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	18	19	20
	140	129	133
davon für Altersversorgung	12	11	11
Insgesamt	818	743	768

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

(18) Sonstige betriebliche Aufwendungen

[in Mio. €]	2013	2012	2012 nach- richtlich
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	154	128	152
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	15	8	8
Gebühren und Beiträge	5	4	5
Aufwendungen für Versicherungen	1	0	1
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	9	10	10
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	7	6	7
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	21	18	19
Forschungs- und Entwicklungskosten	14	13	13
Sonstige bezogene Dienstleistungen	203	194	198
davon bezogene IT-Leistungen	47	45	46
davon sonstige Kommunikationsdienste	5	5	5
davon sonstige Serviceleistungen	151	144	147
Aufwendungen aus Schadenersatz und Kulanzleistungen	1	1	2
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0	0	1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	1	0	0
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	-	-
Sonstige betriebliche Steuern	0	0	0
Übrige Aufwendungen	48	37	38
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	19	17	17
davon Währungskursverluste	1	0	0
davon sonstige übrige Aufwendungen	28	20	21
Insgesamt	479	419	454
davon periodenfremd	2	1	2

(19) Beteiligungsergebnis

[in Mio. €]	2013	2012	2012 nach- richtlich
Erträge aus Beteiligungen	-	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	3	2	2
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-2	-51	-2
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-	0	0
Insgesamt	1	-49	0

(20) Zinsergebnis

[in Mio. €]	2013	2012	2012 nach- richtlich
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8	20	20
davon aus verbundenen Unternehmen	8	20	20
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	-	-
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-3	-6	-7
davon an verbundene Unternehmen	0	0	0
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-2	-6	-7
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0	0
davon Erträge/Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	0	0	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	0	0	0
Insgesamt	5	14	13

(21) Außerordentliches Ergebnis

Das außerordentliche Ergebnis enthält den Verschmelzungsgewinn in Höhe von 52 T €. Es handelt sich hierbei um den über dem Beteiligungsbuchwert liegenden Differenzbetrag zwischen den zu Buchwerten übernommenen Vermögensgegenständen und Schulden der DB AutoZug GmbH.

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.

(22) 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 1.802 Mio. € nicht einbezogen.

SONSTIGE ANGABEN

(23) Mitteilung nach §20 AktG

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

(24) Konzernzugehörigkeit

Die DB Fernverkehr AG ist Tochterunternehmen der DB ML AG und wird in den 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 der Befreiungsregelung 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.

(25) Anteilsbesitz

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

(26) Beschäftigte

[in Vollzeit- personen]	2013		2012		2012 nachrichtlich	
	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende
Arbeitnehmer	13.755	14.010	12.848	12.837	13.255	13.240
Zugewiesene Beamte	2.025	1.956	2.098	2.009	2.193	2.105
Zwischensumme	15.780	15.966	14.946	14.846	15.448	15.345
Auszubildende	886	1.050	906	1.084	910	1.088
Insgesamt	16.666	17.016	15.852	15.930	16.358	16.433

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 der DB Fernverkehr AG entweder kraft Art. 2 §12 ENeuOG zugewiesen oder von ihrem DB-konzerninternen Zuweisungsbereich zur DB Fernverkehr AG abgeordnet worden (»zugewiesene Beamte«). Sie arbeiten für die DB Fernverkehr AG, ihr Dienstherr ist das BEV.

(27) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM BERICHTSJAHR AN:

Berthold Huber

Vorsitzender des Vorstands,
Weilheim

- a) DB Vertrieb GmbH¹⁾
- b) DB Dienstleistungen GmbH¹⁾ (Beirat)
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
 - Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Beirat)

Andreas Busemann

Ressort Produktion,
Kissenbrück

- a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH¹⁾
 - DB Services GmbH¹⁾
 - DB Systemtechnik GmbH¹⁾

Ulrike Haber-Schilling

Ressort Personal,
Berlin

- a) DB Schenker Rail AG¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
 - Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Beirat)

Wolfgang Heinrichs

Ressort Finanzen/Controlling,
Mainz

Dr. Manuel Rehkopf

Ressort Marketing,
Berlin

- a) AMEROPA-REISEN GmbH¹⁾

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 31.12.2013 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2013. Bei einem Eintritt nach dem 31.12.2013 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

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 AG¹⁾
 - DB Vertrieb GmbH¹⁾
 - S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
 - DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG

Gudrun Brüker-Gaspers

Regierungsdirektorin im Referat VIII B 5
im Bundesministerium der Finanzen,
Sankt Augustin

Hugo Gratz

Unterabteilungsleiter LA 1 im Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur,
Potsdam

Sven Grünwoldt*

Stellvertretender Bundesvorsitzender Gewerkschaft
Deutscher Lokomotivführer,
Neu-Anspach
– bis 24. Juli 2013 –

- a) DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG
- b) dbb vorsorgewerk GmbH

Thomas Hupfeld*

Angestellter der DB Fernverkehr AG,
Vellmar

Wolfgang Joosten*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Lünen

- a) Deutsche Bahn AG¹⁾
- 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 AG¹⁾
- b) AMEROPA-REISEN GmbH¹⁾

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

Norbert Qitter

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft
Deutscher Lokomotivführer,
Nidderau-Eichen
– seit 25. Juli 2013 –

- a) DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
- b) IDUNA Vereinigte Lebensversicherung aG
für Handwerk, Handel und Gewerbe (Beirat)

Marion Rövekamp

Mitglied des Vorstands der DB Regio AG,
München

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

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

- a) DB Regio AG¹⁾
 - Schenker AG¹⁾
- b) DB Dienstleistungen GmbH¹⁾ (Beirat)

Werner Sprünker*

Leiter Service Operations der DB Fernverkehr AG, Köln

Kerstin Wagner

Leiterin Personalgewinnung bei der DB Mobility Logistics AG, München

- a) DB JobService GmbH¹⁾

* 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 31.12.2013 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2013. Bei einem Eintritt nach dem 31.12.2013 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

[in T €]	2013	2012
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	21	21
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	426	446
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	42	42

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.

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

(28) Honorar des Abschlussprüfers

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

(29) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag sind im Lagebericht erläutert.

(30) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Frankfurt am Main, den 27. Februar 2014

DB Fernverkehr AG
Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Alleo GmbH, Saarbrücken	EUR	223	50,00
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	2.843	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	EUR	4.218	100,00
BERLIN LINIEN BUS Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	EUR	26	65,00
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	5.485	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund	EUR	-34	100,00
RailLink B.V., Amsterdam/Niederlande	EUR	115	25,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande	EUR	61	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.

Getrennte Rechnungslegung der Bereiche Erbringung von Verkehrsleistungen und Betrieb von Eisenbahninfrastruktur gemäß §9 (1a) AEG

Nach dem rechtskräftigen Urteil des Oberverwaltungsgerichts Münster vom 18. Februar 2013 sind Serviceeinrichtungen – wie sie auch von der DB Fernverkehr AG betrieben werden – Teil der Eisenbahninfrastruktur i.S.d. §2 Abs. 3 AEG. Damit besteht für die DB Fernverkehr AG als öffentliche Eisenbahn die Verpflichtung aus §9 Abs. 1a AEG, die Bereiche Eisenbahnverkehr wie auch Eisenbahninfrastruktur in ihrer Rechnungslegung zu trennen und je Bereich eine nach handelsrechtlichen Grundsätzen aufzustellende zusätzliche Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung in den Anhang ihres Jahresabschlusses aufzunehmen.

DEFINITION DER BEREICHE

Die DB Fernverkehr AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

- Erbringung von Verkehrsleistungen
(Bereich Verkehr)
- Betrieb von Eisenbahninfrastruktur
(Bereich Infrastruktur)

Zum Bereich Eisenbahninfrastruktur gehören bei der DB Fernverkehr AG die Werkstätten zur Fahrzeuginstandhaltung und die Außenreinigungsanlagen als sogenannte Serviceeinrichtungen gemäß §2 Abs. 3c Nr. 7 AEG.

METHODIK UND ZUORDNUNGSREGELN IM RAHMEN DER TRENNUNGSRECHNUNG

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die den Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen der Tätigkeitsbereiche zugrunde liegen, wurden gegenüber dem handelsrechtlichen Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG grundsätzlich nicht verändert. Änderungen von Postenausweisen gegenüber dem Jahresabschluss wurden vorgenommen, wenn einem Ausweisposten aus Sicht des jeweiligen Tätigkeitsbereichs ein anderer Charakter zukommt.

Hinsichtlich der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wird auf die Angaben im Anhang des Jahresabschlusses der DB Fernverkehr AG verwiesen.

Die einzelnen Tätigkeiten der Bereiche Erbringung von Verkehrsleistungen und Betrieb von Eisenbahninfrastruktur werden über getrennte Konten geführt und buchhalterisch so dargestellt, als ob sie von rechtlich selbstständigen Unternehmen ausgeführt worden wären. Die dadurch zu den originären Geschäftsvorfällen hinzukommenden fiktiven Leistungsbeziehungen werden so abgebildet, wie dies zwischen rechtlich selbstständigen Unternehmen üblich ist.

Die Zuordnung der Aktiva und Passiva sowie der Aufwendungen und Erträge zu den Bilanz- und GuV-Posten der Tätigkeitsbereiche erfolgt soweit möglich direkt. Sofern dies nicht möglich oder mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden gewesen wäre, wird eine Zuordnung anhand von sachgerechten Schlüsseln (im Wesentlichen Anlagen- und Personalschlüssel) vorgenommen. Sachliche Bezüge zwischen Bilanz- und GuV-Posten sind durch die Verwendung von identischen Schlüsseln bei der Zuordnung der Vermögens- und Schuldposten sowie der korrespondierenden Aufwands- und Ertragsposten berücksichtigt.

BILANZ NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN**Aktiva**

[in Mio. €]	31.12.2013	
	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur
A. ANLAGEVERMÖGEN		
Immaterielle Vermögensgegenstände	0	-
Sachanlagen	944	382
Finanzanlagen	36	-
	980	382
B. UMLAUFVERMÖGEN		
VORRÄTE		
Hilfs- und Betriebsstoffe	-	63
Unfertige Erzeugnisse/Leistungen	4	0
Waren	1	-
	5	63
FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	41	4
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.683	246
Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen	2	-
Sonstige Vermögensgegenstände	7	0
	1.733	250
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	0	-
	1.738	313
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	1	0
	2.719	695

Passiva

[in Mio. €]	31.12.2013	
	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur
A. EIGENKAPITAL		
Zugeordnetes Eigenkapital	1.467	619
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6	1
Steuerrückstellungen	4	1
Sonstige Rückstellungen	292	20
	302	22
C. VERBINDLICHKEITEN		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	59	7
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	554	45
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	0	-
Sonstige Verbindlichkeiten	9	2
	622	54
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	328	0
	2.719	695

Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen**BEREICH VERKEHR**

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert		
	Vortrag zum 01.01. 2013	Übertragung von/an DB-Konzern-gesell-schaften ¹⁾	Zu-gänge ²⁾	Umbu-chungen	Ab-gänge ²⁾	Stand per 31.12. 2013	Vortrag zum 01.01. 2013	Übertragung von/an DB-Konzern-gesell-schaften ¹⁾	Abschrei-bungen Geschäfts-jahr	Umbu-chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2013	Stand per 31.12. 2013
[in Mio. €]													
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE													
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	-	1	-	-	0	1	-	-1	0	-	0	-1	0
	-	1	-	-	0	1	-	-1	0	-	0	-1	0
SACHANLAGEN													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken													
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	3	-	0	-	-	3	0	-	-	-	-	0	3
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	11	9	0	-1	0	19	-4	-4	0	-	0	-8	11
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	-	-	-	-	0	0	-	0	-	-	0	0
	14	9	0	-1	0	22	-4	-4	0	-	0	-8	14
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0	-	-	-	-	0	0	-	0	-	-	0	0
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	4.893	296	16	2	-31	5.176	-3.900	-226	-254	-	31	-4.349	827
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	6	1	0	0	0	7	-4	0	-1	-	1	-4	3
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	30	3	3	1	-4	33	-22	-3	-4	-	3	-26	7
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	62	3	30	-2	0	93	-	-	-	-	-	-	93
	5.005	312	49	-	-35	5.331	-3.930	-233	-259	-	35	-4.387	944
FINANZANLAGEN													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	180	0	-	-	-137	43	-7	-	-	-	0	-7	36
2. Beteiligungen	1	0	-	-	-	1	-1	-	-	-	-	-1	0
	181	0	-	-	-137	44	-8	-	-	-	0	-8	36
Anlagevermögen insgesamt	5.186	313	49	-	-172	5.376	-3.938	-234	-259	-	35	-4.396	980

¹⁾ Übertragung von Anlagevermögen im Rahmen der Verschmelzung der DB AutoZug GmbH auf die DB Fernverkehr AG.

²⁾ Einschließlich Zu- und Abgängen von und zu DB-Konzernunternehmen.

BEREICH INFRASTRUKTUR

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert		
	Vortrag zum 01.01. 2013	Übertragung von/an DB-Konzerngesellschaften ¹⁾	Zugänge ²⁾	Umbuchungen	Abgänge ²⁾	Stand per 31.12. 2013	Vortrag zum 01.01. 2013	Übertragung von/an DB-Konzerngesellschaften ¹⁾	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2013	Stand per 31.12. 2013
[in Mio. €]													
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE													
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SACHANLAGEN													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken													
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	39	-	3	-	0	42	0	-	-	-	-	0	42
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	346	8	1	2	0	357	-132	-2	-13	-	0	-147	210
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	0	-	0	-	10	-2	0	-1	-	-	-3	7
	395	8	4	2	0	409	-134	-2	-14	-	0	-150	259
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	45	2	0	0	0	47	-17	0	-2	-	0	-19	28
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	0	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	0	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	144	1	2	2	-3	146	-87	-1	-8	-	2	-94	52
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	43	1	3	1	-1	47	-28	-1	-4	-	2	-31	16
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	14	-	19	-5	-1	27	-	-	-	-	-	-	27
	641	12	28	-	-5	676	-266	-4	-28	-	4	-294	382
FINANZANLAGEN													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anlagevermögen insgesamt	641	12	28	-	-5	676	-266	-4	-28	-	4	-294	382

¹⁾ Übertragung von Anlagevermögen im Rahmen der Verschmelzung der DB AutoZug GmbH auf die DB Fernverkehr AG.

²⁾ Einschließlich Zu- und Abgängen von und zu DB-Konzernunternehmen.

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz**ANLAGEVERMÖGEN**

Die Zuordnung des Anlagevermögens erfolgt direkt über separate Kontierungen (vergleiche im Einzelnen die getrennten Anlagenspiegel in dieser Anlage). Im Berichtsjahr wurden weder im Bereich Verkehr noch im Bereich Infrastruktur außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen.

VORRÄTE

Die Vorräte werden im Wesentlichen dem Bereich Infrastruktur zugeordnet. Die Waren sowie unfertige Erzeugnisse und Leistungen werden im Bereich Verkehr ausgewiesen.

FORDERUNGEN UND SONSTIGE**VERMÖGENSGEGENSTÄNDE**

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, den Forderungen gegen verbundene Unternehmen und den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind keine Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten. Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr in Höhe von 53 T €; diese sind dem Bereich Verkehr zugeordnet.

Im Bereich Infrastruktur werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen um die Forderungen aus der Erbringung von Instandhaltungsleistungen für den Verkehrsbereich pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (43 Mio. €).

Kurzfristige Mittel aus der DB-Konzernfinanzierung stehen für weitere Investitionen zur Verfügung und werden daher entsprechend dem direkt zugeordneten Sachanlagevermögen geschlüsselt.

ZUGEORDNETES EIGENKAPITAL

Bei der erstmaligen Zuordnung der Aktiva und Passiva zu den Tätigkeitsbereichen im Berichtsjahr wurde die jeweils entstehende Residualgröße aus zugeordneten Vermögensgegenständen und Schulden im Eigenkapital des Tätigkeitsbereichs einheitlich unter der Position »Zugeordnetes Eigenkapital« erfasst.

RÜCKSTELLUNGEN

Personalbezogene Rückstellungen werden den beiden Tätigkeitsbereichen über die Anzahl der jeweiligen Mitarbeiter zugeordnet. Alle Steuer- und übrigen sonstigen Rückstellungen werden sachverhaltsbezogen analysiert und direkt zugeteilt.

VERBINDLICHKEITEN

Die zum 31. Dezember 2013 bestehenden Verbindlichkeiten sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

Im Bereich Verkehr werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Instandhaltungsleistungen vom Bereich Infrastruktur pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (43 Mio. €).

Die für Investitionen aufgenommenen langfristigen Kredite werden entsprechend dem direkt zugeordneten Sachanlagevermögen geschlüsselt.

Per 31.12.2013 [in Mio. €]	Bereich Verkehr	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	Bereich Infrastruktur	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-	-	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	59	59	7	7
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	554	548	45	44
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	9	9	2	2
davon aus Steuern	5	5	1	1
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0
Insgesamt	622	616	54	53
davon zinspflichtig	8	2	1	0

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten in Höhe von 9 Mio. € betreffen ausschließlich den Bereich Verkehr.

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB MLAG in Höhe von 120 Mio. € für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Verkehr mit 97 Mio. € und den Bereich Infrastruktur mit 23 Mio. €.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €]	2013	
	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur
Umsatzerlöse	4.049	532
Bestandsveränderungen	-1	-
Andere aktivierte Eigenleistungen	0	2
Gesamtleistung	4.048	534
Sonstige betriebliche Erträge	169	13
MATERIALAUFWAND		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-376	-206
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.461	-19
Instandhaltungsaufwand	-834	-25
	-2.671	-250
PERSONALAUFWAND		
Löhne und Gehälter	-534	-144
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-110	-30
	-644	-174
Abschreibungen	-259	-28
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-429	-52
	214	43
Beteiligungsergebnis	1	-
Zinsergebnis	4	1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	219	44
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	-
Außerordentliches Ergebnis	0	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-219	-44
Jahresergebnis	-	-

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

UMSATZERLÖSE

Die Umsatzerlöse des Bereichs Verkehr resultieren ausschließlich aus der Personenbeförderung. Die Umsatzerlöse des Bereichs Infrastruktur setzen sich aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (21 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Bereich Verkehr (2 Mio. €) und zusätzlich aus den Instandhaltungsleistungen für den Verkehrsbereich (509 Mio. €), die ergänzend zu den Umsatzerlösen aus den originären Geschäftsvorfällen erfasst werden, zusammen.

Die Instandhaltungsleistungen des Bereichs Infrastruktur für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (21 Mio. €) werden abweichend zum Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG als Umsatzerlöse und nicht als sonstige betriebliche Erträge ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Bereichs Infrastruktur um Erträge aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit handelt.

SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 1 Mio. € enthalten, die in voller Höhe dem Bereich Verkehr zugeordnet sind.

MATERIALAUFWAND

Die vom Bereich Infrastruktur bezogenen Instandhaltungsleistungen (509 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Bereichs Verkehr als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Bereichs Infrastruktur werden Aufwendungen (169 Mio. €), die im Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG unter dem Instandhaltungsaufwand erfasst sind, als Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Bereichs Infrastruktur um Materialverbrauch des Fertigungsbereichs handelt.

PERSONALAUFWAND

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Verkehr beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 10 Mio. €. Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Infrastruktur beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 2 Mio. €.

SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Soweit in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen eine direkte Zuordnung der Aufwendungen auf die beiden Tätigkeitsbereiche nicht möglich ist, erfolgte eine Schlüsselung über die Anzahl der im Jahresdurchschnitt in den beiden Tätigkeitsbereichen eingesetzten Mitarbeiter.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern für den Bereich Verkehr in Höhe von 385 T € und im Bereich Infrastruktur in Höhe von 47 T € angefallen. Darüber hinaus sind 1 Mio. € für Aufwendungen aus der Währungsumrechnung angefallen, die in voller Höhe dem Bereich Verkehr zugeordnet sind.

BETEILIGUNGSERGEBNIS

Da die Finanzanlagen dem Bereich Verkehr zugeordnet sind, betrifft das Beteiligungsergebnis ausschließlich den Bereich Verkehr.

[in Mio.€]	2013 Bereich Verkehr
Erträge aus Beteiligungen	-
davon aus verbundenen Unternehmen	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	3
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-2
Insgesamt	1

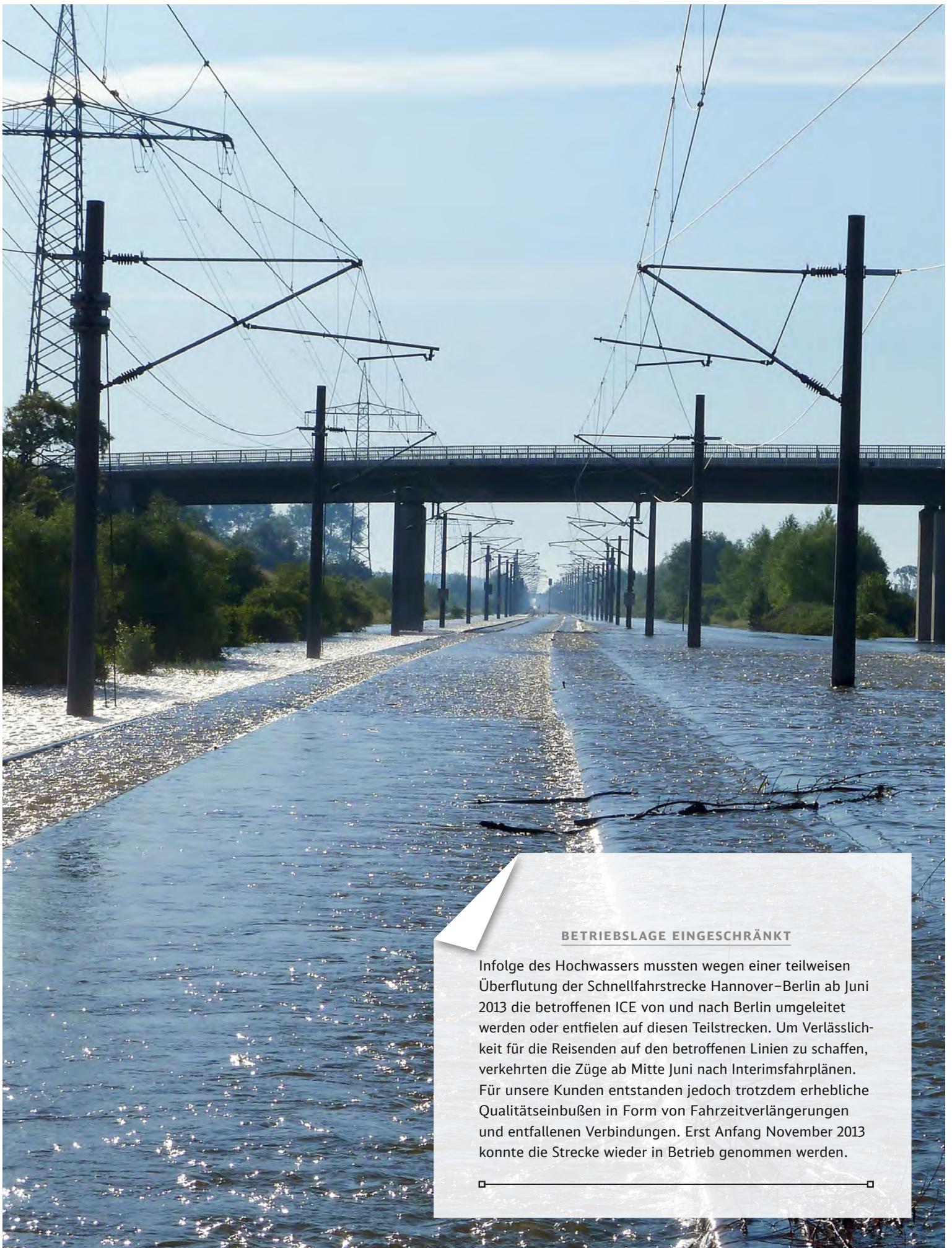
ZINSERGEBNIS

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge sowie die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen werden unter Verwendung des Sachanlagenschlüssels auf die beiden Tätigkeitsbereiche verteilt. Soweit diese Erträge und Aufwendungen personalbezogene Rückstellungen betreffen, wird für die Schlüsselung die Anzahl der im Jahresdurchschnitt in den jeweiligen Tätigkeitsbereichen eingesetzten Mitarbeiter verwendet.

[in Mio.€]	2013	
	Bereich Verkehr	Bereich Infra- struktur
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	7	1
davon aus verbundenen Unternehmen	7	1
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	-
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-3	0
davon an verbundene Unternehmen	0	0
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-2	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0
davon Erträge/Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	0	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	0	0
Insgesamt	4	1

BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

Hinsichtlich der Ergebnisverwendung wird unterstellt, dass die Tätigkeitsbereiche jeweils einen eigenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der DB ML AG abgeschlossen haben und die ansonsten auszuweisenden Jahresüberschüsse der Tätigkeitsbereiche an diese abgeführt werden.



BETRIEBSLAGE EINGESCHRÄNKT

Infolge des Hochwassers mussten wegen einer teilweisen Überflutung der Schnellfahrstrecke Hannover–Berlin ab Juni 2013 die betroffenen ICE von und nach Berlin umgeleitet werden oder entfielen auf diesen Teilstrecken. Um Verlässlichkeit für die Reisenden auf den betroffenen Linien zu schaffen, verkehrten die Züge ab Mitte Juni nach Interimsfahrplänen. Für unsere Kunden entstanden jedoch trotzdem erhebliche Qualitätseinbußen in Form von Fahrzeitverlängerungen und entfallenen Verbindungen. Erst Anfang November 2013 konnte die Strecke wieder in Betrieb genommen werden.

□ ————— □

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 2013 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 27. Februar 2014

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

ppa. Cirsten Schönmeier
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

- 58 Sitzungen des Aufsichtsrats
- 58 Arbeitsschwerpunkte
- 59 Jahresabschluss
- 60 Veränderungen in der Besetzung
von Aufsichtsrat und Vorstand

Bericht des Aufsichtsrats

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

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

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

ARBEITSSCHWERPUNKTE

In seiner Sitzung am 18. März 2013 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2012 befasst.

In seiner Sitzung am 27. November 2013 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2014 befasst und die Budgetplanung 2014, die Investitions- und Projektplanung, die Mittelfristplanung 2014 bis 2018 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Fernverkehr AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2013 insbesondere mit der wirtschaftlichen Entwicklung des Unternehmens. Er befasste sich intensiv mit den Auswirkungen des Hochwassers und deren operativer Bewältigung. Der Aufsichtsrat nahm die Vermarktungs- und Steuerungsmaßnahmen zur Umsatzsteigerung zur Kenntnis. Er ließ sich fortlaufend über die Entwicklung der Pünktlichkeit und der Fahrzeugverfügbarkeit sowie über Maßnahmen zur Steigerung der Qualität informieren. Er befasste sich regelmäßig mit dem Status der Beschaffungsprojekte BR 407, IC Dosto und ICx und den Fortschritten bei der Modernisierung der Bestandsflotte. Der Aufsichtsrat verfolgte eingehend die Integration der DB AutoZug GmbH. Einen weiteren Schwerpunkt



ULRICH HOMBURG

VORSITZENDER DES AUFSICHTSRATS DER DB FERNVERKEHR AG

bildeten die Entwicklung des Fernbusmarkts sowie der Eigenantritt der DB Fernverkehr AG. Der Aufsichtsrat befasste sich mit den Resultaten der Mitarbeiterbefragung 2012, dem Folgeprozess und den erarbeiteten Maßnahmen. Er ließ sich über die Ergebnisse der Beratungen zur Personalplanung informieren. Der Aufsichtsrat nahm die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung zur Kenntnis.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2013 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 20. März 2014 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 2013 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 2013 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Sven Grünwoldt schied zum 24. Juli 2013 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 25. Juli 2013 Herr Norbert Qwitter nach.

Der Aufsichtsrat spricht Herrn Grünwoldt seinen Dank für seine 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 2013 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main im März 2014

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 Solutions, Leimen □ **Fotografie und Beratung** Max Lautenschläger, Berlin □ **Bildnachweis:** □ **Umschlag** Max Lautenschläger □ **Seite 14** Max Lautenschläger □ **Seite 23** Christoph Burkard □ **Seite 32** Max Lautenschläger □ **Seite 55** Frank Barby



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

