

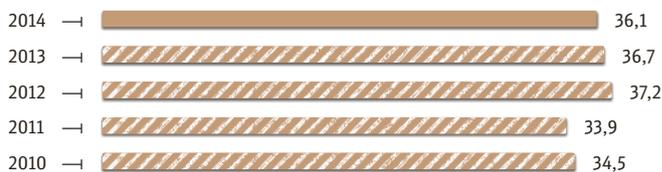


DB Fernverkehr AG
Geschäftsbericht 2014

Integriert denken. Nachhaltig handeln. Langfristig erfolgreich.

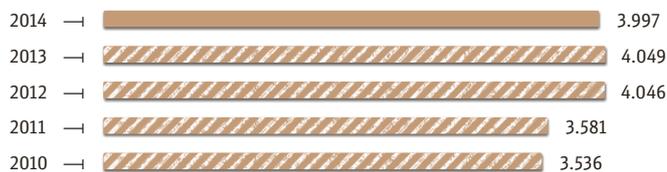
ENTWICKLUNGEN IM GESCHÄFTSJAHR 2014

VERKEHRSLEISTUNG [IN MRD. PKM ¹⁾]



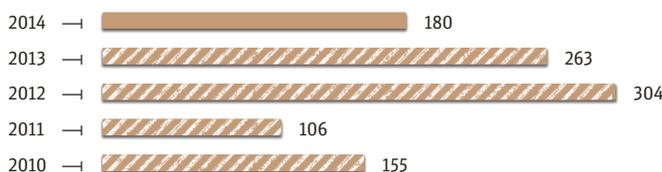
2014 zu 2013: -1,6 %

UMSATZERLÖSE [IN MIO. €]



2014 zu 2013: -1,3 %

ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT ²⁾ [IN MIO. €]



2014 zu 2013: -31,6 %

UMSATZSTRUKTUR [IN %]



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN

FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €

	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Umsatz	3.997	4.049	-52	-1,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	180	263	-83	-31,6
Bilanzsumme per 31.12.	3.273	3.372	-99	-2,9
Anlagevermögen per 31.12.	1.238	1.362	-124	-9,1
Eigenkapital per 31.12.	2.086	2.086	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	7	9	-2	-22,2
Brutto-Investitionen	161	77	+84	+109
Netto-Investitionen ³⁾	161	77	+84	+109
Mitarbeiter per 31.12.	15.945	15.966	-21	-0,1
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende Schiene in Mio.	128,3	130,2	-1,9	-1,5
Reisende Bus in Mio.	0,5	0,3	+0,2	+66,7
Verkehrsleistung Schiene in Mrd. Pkm ¹⁾	35,9	36,6	-0,7	-1,9
Verkehrsleistung Bus in Mrd. Pkm ¹⁾	0,2	0,1	+0,1	+100
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	141,7	141,5	+0,2	+0,1

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

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.



Die ersten neuen ICE 3 sind im operativen Einsatz. Der ICE 3 ist ein achteiliger Hochgeschwindigkeitstriebzug. Die Züge der Mehrstromsystemversion können sich mühelos an ausländische Stromsysteme anpassen. Die Züge der Baureihe 407 sind mit modernen Deckenmonitoren ausgestattet, über die unsere Fahrgäste jederzeit aktuelle Reiseinformationen erhalten. Außerdem ist die Baureihe mit zahlreichen Verbesserungen für mobilitätseingeschränkte Reisende ausgestattet.

INHALT

- 
- 2 VORWORT DES
VORSTANDSVORSITZENDEN**
 - 5 QUALITÄTSBERICHT**
 - 15 LAGEBERICHT**
 - 29 JAHRESABSCHLUSS**
 - 51 WEITERE INFORMATIONEN**

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2014 war für die DB Fernverkehr AG ein Jahr voller Herausforderungen. Der Verkehrsmarkt unterliegt weitreichenden Veränderungen: Die Liberalisierung des Fernbusmarkts und die fortschreitende Digitalisierung der Lebenswelt haben neue Mobilitätsmodelle hervorgebracht, die den Mobilitätsmarkt nachhaltig verändert haben. Immer komplexere und teurere Auflagen, wie EEG-Umlage oder Fahrgastrechte, bei gleichzeitig steigendem Wettbewerb im Verkehrsmarkt üben zudem Druck auf die eigenwirtschaftlichen Schienenfernverkehre aus. Neben den verschärften Wettbewerbsbedingungen und einer zunehmenden Preissensibilität unserer Kunden hatten auch Ereignisse wie der Sturm Ela und die mehrtägigen Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer negative Auswirkungen auf das Ergebnis der DB Fernverkehr AG.

Auf die veränderten Rahmenbedingungen im Verkehrsmarkt und in der Gesellschaft müssen wir reagieren. Als DB Fernverkehr AG wollen wir eine Mobilität schaffen, die neue Maßstäbe setzt. Dies möchten wir mit unserer Strategie Fernverkehr 2020 erreichen, die auf drei Säulen basiert:

1. Bis zum Jahr 2020 wollen wir das Unternehmen sein, mit dem man umweltfreundlich, einfach, entspannt und verlässlich reisen kann.
2. Wir müssen unsere Kunden noch stärker in den Mittelpunkt stellen. Wir brauchen im Unternehmen ein Umfeld, in dem Bestehendes kontinuierlich hinterfragt wird. Und wir wollen ein Unternehmen werden, in dem jeder gerne arbeitet und sein Bestes gibt.
3. Nur so werden wir auch den wirtschaftlichen Erfolg erzielen, um dauerhaft in unser Produkt und unsere Mitarbeiter investieren zu können.

Für ein entspanntes Reisen konnte im letzten Jahr die Ausrüstung des rund 5.200 Kilometer langen ICE-Kernnetzes für einen flächendeckenden Internetempfang abgeschlossen werden.

Für ein entspanntes Reisen konnte im letzten Jahr die Ausrüstung des rund 5.200 Kilometer langen ICE-Kernnetzes für einen flächendeckenden Internetempfang abgeschlossen werden. Bis Ende 2014 wurde der Großteil der ICE-Züge mit der notwendigen Technik ausgestattet. Auch die neuen ICE 3 der Baureihe 407 sind alle mit Hotspots ausgestattet. Damit verfügt die DB Fernverkehr AG über die größte mit WLAN ausgestattete Hochgeschwindigkeitsflotte weltweit. In der 1. Klasse bieten wir seit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember

2014 den Internetzugang im ICE kostenlos an. Sobald wir eine stabile technische Verfügbarkeit für alle Kunden in einem ICE gewährleisten können, streben wir eine Ausdehnung auf die 2. Klasse an. Darüber hinaus bieten alle 15 DB Lounges kostenlosen Zugang zum Internet. Mit zusätzlichen WLAN-Servern an Bord von drei Testzügen erprobt die DB zurzeit das Pilotprojekt »ICE-Portal« mit zahlreichen Informations-, Service- und Unterhaltungsangeboten. 2015 soll das Portal in ein Regalangebot für alle ICE-Züge überführt werden.

Auf die veränderten Rahmenbedingungen im Verkehrsmarkt und in der Gesellschaft müssen wir reagieren. Als DB Fernverkehr AG wollen wir eine Mobilität schaffen, die neue Maßstäbe setzt.



BERTHOLD HUBER,
VORSITZENDER
DES VORSTANDS DER
DB FERNVERKEHR AG

Mehr Verlässlichkeit bringen acht neue ICE 3. Im Dezember 2013 hatte Siemens die Zulassung für die Doppeltraktion in Deutschland erhalten und bis April 2014 acht von 17 Triebfahrzeugen an uns übergeben. Mit den neuen Zügen konnte insbesondere das Angebot zwischen Köln und dem Rhein-Main-Gebiet qualitativ verbessert und ausgeweitet werden. So wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 eine neue, zusätzliche ICE-Linie zwischen Rhein/Ruhr und Stuttgart eingerichtet. Die weiteren neun Triebzüge werden wir erhalten, sobald die Zulassung für Frankreich vorliegt.

Mehr Qualität erwartet unsere Kunden nach Abschluss der Modernisierung von rund 770 Reisezugwagen. Im Herbst 2011 startete die Modernisierung von rund der Hälfte der IC/EC-Wagen. 240 Millionen Euro hat die DB Fernverkehr AG dafür investiert. Die Wagen kommen bis 2022 zum Einsatz, bevor die IC-Züge durch moderne ICx-Züge ersetzt werden. Der Einsatz des ICx ist ab Dezember 2016 geplant. In einem ersten Schritt werden die neuen ICx-Züge auf besonders nachfragestarken Verbindungen die ICE 1 und ICE 2 ablösen.

Bei der Pünktlichkeit zeigt sich im Berichtsjahr ein gemischtes Bild. In den ersten vier Monaten lag die DB Fernverkehr AG bei guten Werten über 80 Prozent. Unterschiedliche Faktoren führten, vor allem in der zweiten Jahreshälfte 2014, zu einem spürbaren Einbruch. Unser Ziel muss es sein, eine Pünktlichkeit von 80 Prozent und besser zu gewährleisten.

Unser Ziel muss es sein, eine Pünktlichkeit von 80 Prozent und besser zu gewährleisten.

Erfreulich entwickelt sich weiterhin die Kooperation mit der französischen Bahn SNCF. Seit der Aufnahme der Verkehre im Juni 2007 nutzten über zehn Millionen Fahrgäste das grenzüberschreitende Angebot. Im September unterzeichneten die Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube, und der SNCF, Guillaume Pepy, eine Grundsatzvereinbarung über die Ausdehnung der Zusammenarbeit im grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehr bis 2020. Mit der für Frühjahr 2016 geplanten Inbetriebnahme des zweiten Bauabschnitts der

französischen Hochgeschwindigkeitsstrecke TGV Est Européen wird sich die Fahrtzeit von Stuttgart nach Paris um 30 Minuten verkürzen. Gleichzeitig soll das grenzüberschreitende Angebot von heute 20 auf künftig bis zu 24 ICE- und TGV-Verbindungen ausgeweitet werden. Auch bei der Fahrzeugflotte gibt es ab 2016 Verbesserungen, die das Reisen noch angenehmer machen: So werden wir die neuen ICE 3 auch im Verkehr nach Frankreich einsetzen. Die modernen Hochgeschwindigkeitszüge bieten nicht nur mehr Komfort für die Fahrgäste, sondern punkten auch mit noch mehr Zuverlässigkeit und geringerem Energieverbrauch.

Zur Erreichung der Umweltziele der DB Fernverkehr AG trugen im letzten Jahr maßgeblich die Themen Energie- und Ressourceneffizienz bei.

Zur Erreichung der Umweltziele der DB Fernverkehr AG trugen im letzten Jahr maßgeblich die Themen Energie- und Ressourceneffizienz bei. So ermöglicht die angestoßene Modernisierung der Stromzählerinfrastruktur Transparenz in Echtzeit und verbessert somit die Information über Energie- und Wasserverbräuche erheblich.

Sie stellt die Basis für einen Kreislauf kontinuierlicher Verbesserung dar.

Wir freuen uns, einige IC-Bus-Verbindungen in Zusammenarbeit mit DB Arriva, der DB-Konzerntochter für den Regionalverkehr im europäischen Ausland, anbieten zu können. Unsere Fernbusse bieten ergänzende sowie alternative Verkehre überall dort, wo auf der Schiene kein attraktives Fernverkehrsangebot existiert. Vor allem auf grenzüberschreitenden Strecken bietet der IC-Bus durch Vermeidung von Umstiegen oder durch kürzere Fahrtauern dem Kunden entscheidende Vorteile.

Ein wichtiger Schritt wurde im Berichtsjahr auch in der Neupositionierung der Geschäftsbereiche Auto- und Nachtreiseverkehr erzielt. Beide Bereiche müssen auf eine wirtschaftlich solide Basis gestellt und damit zukunftsfähig werden. Um dies zu erreichen, musste die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr die drei unwirtschaftlichsten Nachtzugverbindungen beziehungsweise anpassen: Die Verbindungen nach Kopenhagen und Paris wurden eingestellt, die Anbindung von Amsterdam entfällt künftig auf der Strecke Warschau/Prag–Berlin–Köln–Düsseldorf–Oberhausen. Allein mit diesen Maßnahmen können Verluste von 12 Millionen Euro pro Jahr vermieden werden. Die frei werdenden Wagen können auf den übrigen Verbindungen eingesetzt werden. Auch das Autozuggeschäft lässt sich in der klassischen Form nicht weiterführen. Derzeit testen wir mit Auto+Zug eine moderne, komfortable und umweltfreundliche Alternative.

Unser erklärtes Ziel ist es, die DB Fernverkehr AG im hart umkämpften Verkehrsmarkt dauerhaft wettbewerbsfähig zu gestalten. Mit deutlich spürbaren Qualitäts- und Angebotsverbesserungen wollen wir uns noch stärker an Kundenbedürfnissen ausrichten, um auch zukünftig für unsere Kunden attraktiv zu bleiben und sie für den Fernverkehr zu begeistern.

Unser erklärtes Ziel ist es, die DB Fernverkehr AG im hart umkämpften Verkehrsmarkt dauerhaft wettbewerbsfähig zu gestalten.

Ihr



Berthold Huber
Vorsitzender des Vorstands
der DB Fernverkehr AG

QUALITÄTSBERICHT

6 KUNDENORIENTIERUNG

**6 INFORMATIONEN UND
FAHRKARTENVERTRIEB**

8 ZUVERLÄSSIGKEIT DER VERKEHRE

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

13 BESCHWERDEMANAGEMENT

Für die DB Fernverkehr AG 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 Verbesserungsmaßnahmen für die zugrunde liegenden Prozesse

abgeleitet. Die Produktion im Fernverkehr ist nach international anerkannten Normen des Qualitäts- und Umweltmanagements sowie des Arbeits- und Gesundheitsschutzes zertifiziert.

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

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

KUNDENORIENTIERUNG

Der Kunde steht bei uns im Mittelpunkt. Rückmeldungen unserer Kunden erhalten wir im unmittelbaren Kundenkontakt während der Fahrt oder am Bahnhof, aber auch über unsere Kanäle in den sozialen Medien, persönliche Schreiben, durch das Beschwerdemanagement und unsere Gremienarbeit mit dem Kundenbeirat sowie den Behinderten-

vertretern der programmbegleitenden Arbeitsgruppe des DB-Konzerns. Darüber hinaus beauftragen wir regelmäßige Kundenbefragungen bei unabhängigen Instituten. Bei der Entwicklung neuer Produkt- und Serviceideen beziehen wir konsequent die Kundenperspektive mit ein.

INFORMATIONEN UND FAHRKARTENVERTRIEB

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

- Unser Online-Portal www.bahn.de gehört zu den meistbesuchten Mobilitätsportalen in Deutschland. Täglich werden etwa 7,5 Millionen Reiseauskünfte erteilt und monatlich rund 2,5 Millionen Online-Tickets verkauft.
- Der Trend zur Nutzung und zum Fahrkartenkauf über die mobilen Services nimmt stetig zu. Über die App DB Navigator und m.bahn.de erhalten Kunden Reiseauskünfte und Echtzeit-Informationen und können Handy-Tickets sowie Sitzplatzreservierungen buchen und verwalten. Monatlich werden bis zu 420.000 Handy-Tickets verkauft – Tendenz steigend.
- Seit Juni 2014 ist es möglich, auf www.bahn.de gebuchte Online-Tickets im Nachgang in die App DB Navigator zu laden und als Handy-Ticket zu nutzen. So entfällt der Ausdruck des Tickets. Zudem wurde das Produktspek-

trum online und mobil 2014 weiter angeglichen. Die City-Ticket-Funktion beim Kauf von Fernverkehrsfahrkarten mit BahnCard-Rabatt gibt es seit Februar 2014 auch für Handy-Tickets. Des Weiteren sind verschiedene Angebote, wie diverse Länder-Tickets und das Schöne-Wochenende-Ticket, nun Handy-Ticket-fähig und können mobil gebucht werden.

- Außerdem bieten wir unseren Kunden mit dem Verspätungs-Alarm mehr Service und Reisekomfort. Einmal aktiviert, informiert der Verspätungs-Alarm automatisch über Änderungen der Reiseverbindung ab zwei Stunden vor der planmäßigen Abreise bei einer Verspätungsprognose von mindestens zehn Minuten. Pro Tag werden mittlerweile rund 63.000 Verbindungen überwacht.
- Mit dem Zugradar auf www.bahn.de/zugradar wird Transparenz über die aktuelle Position der DB-Züge geschaffen. Der Zugradar zeigt auf einer dynamischen Karte das Streckennetz und alle Fern- und Regionalzüge des DB-Konzerns. Die Positionsberechnung der Züge

erfolgt anhand von Ist-Daten und Prognosen aus dem zentralen Reisendeninformationssystem (RIS). Mobil wurde das Angebot im April 2014 mit der App DB Zugradar ergänzt.

- Darüber hinaus bietet www.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.
- Bundesweit stehen rund 6.700 stationäre Ticketautomaten an fast 4.000 Standorten unseren Kunden für den Fahrkartenkauf und Fahrplanauskünfte zur Verfügung. Mit jährlich 183 Millionen Fahrkartenverkäufen und rund 100 Millionen Auskünften ist der stationäre Ticketautomat einer der wichtigsten Vertriebskanäle.
- In unseren bundesweit über 400 Reisezentren und fünf Mobility Centern stehen unsere Mitarbeiter im direkten Kundenkontakt für Reiseinformationen und den Fahrkartenverkauf am Schalter.
- Mit dem Video-Reisezentrum haben wir 2013 ein innovatives Vertriebsformat erfolgreich eingeführt. Das Video-Reisezentrum ermöglicht personenbediente Beratung und Verkauf insbesondere auch in ländlichen Regionen als Alternative zu Reisezentren oder Agenturen. Ergänzend zu den bereits seit 2013 bestehenden fünf Video-Reisezentren wurden 2014 drei weitere Standorte als Video-Reisezentrum eröffnet, weitere werden folgen.
- Im personenbedienten Vertrieb stehen unseren Kunden über 2.600 Agenturen für persönliche Beratung und den Verkauf von Fahrkarten zur Verfügung.
- Wir aktualisieren monatlich in einer jährlichen Gesamtauflage von knapp 52 Millionen Stück das Faltblatt »Ihr Reiseplan«, das in den Zügen des Fernverkehrs ausliegt und die Reisenden über die Reiseroute, die wichtigsten Anschlussmöglichkeiten sowie die Serviceangebote im Zug und an den Haltebahnhöfen informiert.
- 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, Online/Mobile, DB Reisezentren, DB Agenturen, Abo-Center, Verkauf im Zug, telefonischer Reiseservice DB Dialog) zur Verfügung. Im Berichtsjahr entfiel erstmals der größte Anteil der Einnahmen auf den Vertriebskanal Online/Mobile. Über den Vertriebskanal DB Automaten wurden aber weiterhin am meisten Fahrkarten verkauft.

KUNDENZUFRIEDENHEITSUMFRAGEN

Voraussetzung für die Sicherstellung einer adäquaten Produkt- und Dienstleistungsqualität ist das regelmäßige, systematische Kundenfeedback. In 35 Studien befragen wir deshalb jährlich rund 200.000 Fahrgäste und etwa 2.900 Geschäftspartner zu ihrer Wahrnehmung unserer Leistungen im Schienenpersonenverkehr. 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 und Fahrgastrechten. Die Ergebnisse der Studien werden strukturiert ausgewertet, um bei Schwachstellen zielgerichtet gegenzusteuern.

Im Jahr 2014 wurde die Kundenzufriedenheit bezogen jeweils auf die aktuelle Fernverkehrsfahrt mit einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 75 (im Vorjahr: ZI von 74) bewertet.

Die Gesamtzufriedenheit mit der DB Fernverkehr AG erreichte im Berichtsjahr einen ZI von 63 (im Vorjahr: ZI von 61). Ebenso wurden Kunden des Nachtreiseverkehrs nach ihrer Gesamtzufriedenheit befragt. Sie bewerteten diese im Durchschnitt mit einem ZI von 71 (im Vorjahr: ZI von 72).

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 Kurzfristmessinstrument etabliert, der zeitnah die Produkt- und Servicequalität im Schienenpersonenverkehr misst.

SAUBERKEIT DES FAHRZEUGMATERIALS UND DER BAHNHOFSEINRICHTUNGEN

Die Züge der DB Fernverkehr AG 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) zehnwöchige Grundreinigungen und zusätzlich bei rund 50% der Züge regelmäßige Unterwegsreinigungen durchgeführt. Die DB Fernverkehr AG modernisierte in den Jahren 2012 bis 2014 rund 770 Wagen der IC/EC-Flotte im Rahmen des Projekts ICmod. Im Fahrgastbereich hat sich der Komfort und Service für Reisende deutlich verbessert. Ebenso ist seit dem Vorjahr ein Redesign des ICE 2 in Arbeit. Sowohl beim Projekt ICmod als auch beim Redesign werden neue Materialien im aktuellen Design eingesetzt, die leichter sauber zu halten sind und somit die Qualität des Reinigungszustands im Innenbereich der Züge fördern.

Zur Messung der erreichten Reinigungsqualität setzen wir das sogenannte Testkundenverfahren ein, bei dem unabhängige Prüfer nach festgelegten Standards einzelne Aspekte der Sauberkeit im Zug regelmäßig prüfen. Im Berichtsjahr konnte die Sauberkeit sehr stabil im Bereich der Schulnoten 2,3 bis 2,4 gehalten werden (im Vorjahr: 2,0).

Jeder Nacht- und Autozug wird vor jeder Fahrt gründlich gereinigt und mit frischer Wäsche ausgestattet. Zudem werden die Fahrzeuge in regelmäßigen Abständen grundgereinigt. Die Einhaltung der Reinigungsqualität wird durch regelmäßige Qualitätsprüfungen sichergestellt. Die erreichten Qualitätswerte liegen im Jahr 2014 durchschnittlich bei einer Schulnote von 1,6 (im Vorjahr: Schulnote 1,8).

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

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

ZUVERLÄSSIGKEIT DER VERKEHRE

PÜNKTLICHKEIT UND ZUGAUSFÄLLE

Unsere Kunden messen die Qualität im Fernverkehr in erster Linie an der Pünktlichkeit, zusätzlich steuern wir im Sinne unserer Kunden bei der Zuverlässigkeit die Anschlussqualität. Für die Messung der Pünktlichkeit erfassen wir die Ist-Zeit im Vergleich zur Soll-Zeit kontinuierlich für jede Zugfahrt. Die Ankunft der planmäßigen oder bis zu einer definierten Zeit verspäteten Züge fassen wir in dem Pünktlichkeitsgrad zusammen. Die Gesamtpünktlichkeit im Schienenpersonenfernverkehr für die ICE-, EC- und IC-Züge sowie TGV und Railjet im Jahr 2014 lag bei 76,5% (5-Minuten-Pünktlichkeit; im Vorjahr: 73,9%) beziehungsweise bei 91,0% (15-Minuten-Pünktlichkeit; im Vorjahr: 89,5%). Der Anchlusserrreichungsgrad lag bei 86,4% (im Vorjahr: 86,3%).

Die Pünktlichkeit im Berichtsjahr liegt über der des Vorjahres, aber immer noch auf unbefriedigendem Niveau. Das Berichtsjahr war geprägt durch heftige Unwetter (insbesondere Sturm Ela), durch die Streiks der GDL zu Jahresende und durch weitere äußere Einflüsse. 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. Insbesondere zu den Streiktagen wurden Ersatzprogramme mit auf bis zu ein Drittel reduzierten Zugleistungen entwickelt, die aber auch für die Reisenden weitgehend stabil angeboten werden konnten.

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

Die Anzahl der kompletten Zugausfälle stieg im Berichtsjahr auf rund 2% (im Vorjahr: 1,5%). Darin enthalten sind aber auch die im Rahmen der Streiks gestrichenen Zugleistungen.

Die Gesamtpünktlichkeit der Auto- und Nachtreiseverkehre (ehemals DB AutoZug GmbH) lag im Berichtsjahr bei 68,9% (im Vorjahr: 63,3%). 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 wie beispielsweise Amsterdam–Warschau, Kopenhagen–Prag oder Paris–Moskau. Für den Kunden besteht der Hauptnutzen darin, über Nacht zwischen zwei europäischen Metropolen komfortabel und umsteigefrei zu reisen oder mit dem eigenen Pkw staufrei in beliebte Urlaubsregionen zu gelangen.

BEWÄLTIGUNG VON STÖRUNGEN

Das deutsche Schienennetz ist sowohl durch nationale als auch durch internationale Verkehre im Güter- und Personenverkehr stark frequentiert. Im Berichtsjahr verkehrten pro Tag rund 1.290 Züge (im Vorjahr: 1.351 Züge/Tag) allein im Schienenpersonenfernverkehr; im Güter- und Personenverkehr waren es insgesamt rund 24.800 Züge/Tag (im Vorjahr: rund 25.200 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 des Sturms Ela haben unseren Betrieb massiv beeinträchtigt. Auch in derartigen Lagen

bleibt unser Anspruch, durch Ersatzverkehre eine alternative Reisemöglichkeit anzubieten. Dies geschieht im Rahmen der Passierbarkeit der Straßen und der Verfügbarkeit von Omnibussen.

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 werden die Servicepersonale 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 Zugbegleitpersonale 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.

Als 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 zweiten Programm zur Barrierefreiheit des DB-Konzerns möchten wir weitere entscheidende Meilensteine in Richtung Barrierefreiheit setzen. Aktuell ist das dritte Programm zur Barrierefreiheit in Arbeit, das den Zeithorizont 1. Januar 2016 bis 31. Dezember 2020 umfassen wird.

Beim Ausbau der Barrierefreiheit orientieren wir uns selbstverständlich an den geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel dem Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG), dem Allgemeinen Gleich-

behandlungsgesetz (AGG), der Technischen Spezifikation für Interoperabilität für mobilitätseingeschränkte Reisende (TSI PRM) und der EU-Fahrgastreueverordnung.

Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge im Fernverkehr werden mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ausgestattet. Beispielsweise verfügen die ICE-3-Züge der neuesten Generation (Baureihe (BR) 407) über einen fahrzeuggebundenen Hublift, der ebenso für die zukünftige Fahrzeugplattform ICx vorgesehen ist. Bei den neuen IC-Doppelstockzügen gewährleistet je nach Bahnsteighöhe der Station ein Schiebetritt beziehungsweise 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.

Übersicht zum Anteil der barrierefreien Flotte bei der DB Fernverkehr AG:

IC-ZÜGE (TRIEBZUGBASIS) PER 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gemäß TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gemäß TSI PRM	Teilweise barrierefrei (zum Beispiel geeignet für Rollstuhlfahrer)	Nicht barrierefrei	2014
ICE 1	-	-	59	-	59
ICE 2	-	44	-	-	44
ICE 3 (BR 403/406)	-	-	64	-	64
ICE T (BR 411/415)	-	-	67	-	67
ICE TD (BR 605)	-	-	19	-	19
Insgesamt	-	44	209	-	253
Anteil in %	-	17%	83%	-	100%

IC-REISEZUGWAGEN (EINZELWAGENBASIS)	Barrierefrei, Neubeschaffung gemäß TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gemäß TSI PRM	Teilweise barrierefrei (modernisiert beziehungsweise mit Rollstuhlplatz)	Nicht barrierefrei	2014
ICmod (mit Rollstuhlplätzen)	-	222	-	-	222
ICmod (ohne Rollstuhlplätze)	-	-	549	-	549
Sonstige IC-Wagen (mit Rollstuhlplätzen)	-	-	91	-	91
Sonstige IC-Wagen (ohne Rollstuhlplätze ¹⁾)	-	-	-	587	587
IC-Dosto	-	-	-	-	-
Insgesamt	-	222	640	587	1.449
Anteil in %	-	15%	44%	41%	100%

¹⁾ Ohne Dienst-/Kuppelwagen.

Die Anforderungen nach Barrierefreiheit fließen ebenfalls in die Konzeptionen von Zügen für den Regionalverkehr ein. Weit mehr als die Hälfte der Fahrzeugflotte ist bereits heute barrierefrei mit fahrzeuggebundener Ein- und Ausstiegshilfe, rollstuhlgerechten Toiletten und digitalen Infor-

mationssystemen ausgestattet. Damit der Übergang vom Bahnsteig in den Zug möglichst stufenlos erfolgt, wächst der Anteil der Niederflurfahrzeuge mit besonders tief liegenden Böden.

WAGEN IM REGIONALVERKEHR PER 31.12.	
Elektrische Triebwagen	203
Verbrennungstriebwagen	52
Einstöckige Wagen	-
Doppelstockwagen	-
Insgesamt	255
Anteil in %	4%

Barrierefrei, Neubeschaffung gemäß TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Neubeschaffung vor TSI PRM	Weitgehend barrierefrei durch Modernisierung	Teilweise barrierefrei - geeignet für Rollstuhlfahrer (Ein- und Ausstieg)	Nicht barrierefrei	2014
203	480	792	877	56	2.408
52	468	240	-	615	1.375
-	-	-	183	1.115	1.298
-	-	973	-	1.143	2.116
255	948	2.005	1.060	2.929	7.197
4%	13%	28%	15%	41%	100%

Als größter Anbieter im Busverkehr in Deutschland betreibt der DB-Konzern rund 4.600 eigene Busse, wobei rund 75% niederflurig sind. Dank dieser Technik und Fahrerschulungen konnte die Mobilitätskette für mobilitätseingeschränkte Reisende auch hier weiter ausgebaut und verbessert werden.

Ergänzend zu den bestehenden Schienenverkehrsverbindungen bietet der DB-Konzern einen schnellen und umsteigefreien IC-Bus-Verkehr auf verschiedenen nationalen und internationalen Verbindungen an. Die Busmitarbeiter geben Hilfestellungen beim Ein- und Ausstieg. Rollstühle und andere orthopädische Hilfsmittel werden im Kofferraum transportiert, sofern sie klappbar sind, unter 25 kg wiegen und die Größe von 120×109×35 cm nicht überschreiten. Zur Busflotte gehören 29 neue Doppeldeckerbusse mit Rollstuhlstellplatz. Der Ein- und Ausstieg für Rollstuhlfahrer wird durch Niederflurbauweise und Anlegerrampe erleichtert. 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 Wegführung, ein barrierefreies Aufrufsystem, Sitzmodule und für Rollstuhlfahrer und Rollstuhlfahrerinnen oder kleinwüchsige Menschen ein höhenverstellbarer Schalter inklusive einer induktiven Hörschleife. Je nach technischen und konstruktiven Möglichkeiten werden die Einzelmodule der Barrierefrei-

heit umgesetzt. Mittlerweile sind rund 55 Reisezentren barrierefrei ausgestattet. Jedes Jahr werden weitere Reisezentren modernisiert, darunter auch kleinere und mittlere. Die Umrüstung aller Reisezentren wird jedoch noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

2013 wurden fünf Pilotbahnhöfe im Schwarzwald barrierefrei mit einem sogenannten Video-Reisezentrum ausgestattet. Kunden können sich dort per Knopfdruck mit einem Reiseberater verbinden lassen, der über Monitor und Mikrofon persönlich berät und Fahrscheine bucht. Der Ausdruck erfolgt automatisch. Gezahlt wird 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 47 kleineren und mittleren Bahnhöfen dafür, dass Fahrgäste mit Handicap sicher und bequem in den und aus dem Zug kommen. Der Vorteil ist, dass dieser Mobilitäts-

service bedarfsgerechter organisiert werden kann. Im Bahnhof sind 1.400 Servicemitarbeiter für die Unterstützung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste speziell geschult. Im Berichtsjahr wurden rund 550.000 Hilfeleistungen beim Ein-, Um- und Ausstieg realisiert, also rund 1.500 pro Tag.

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 Bahn Regio Schiene seit Dezember 2012 mit der Einführung der »Fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe durch Kundenbetreuer im Nahverkehr und Triebfahrzeugfahrer« bei DB Bahn Regio auch an 1.550 stufenlos erreichbaren Bahnhöfen ohne stationäres Servicepersonal nach Voranmeldung Hilfe für Rollstuhlfahrer beim Ein- und Ausstieg. Die Vormeldung 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 waren im Jahr 2014 weit mehr als 32.000 Vormeldungen zu verzeichnen und die Kundenzufriedenheit war 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) des DB-Konzerns 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 Fahrkartenkaufs 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/geoerlos nachlesen. Hierbei sind aktuelle Verkehrsinformationen zu Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge, zu den größten Bahnhöfen in Deutschland und zu

mobilen Services ebenso online verfügbar wie zur Mobilitätsservice-Zentrale. Gehörlose Menschen können mit der Mobilitätsservice-Zentrale per Fax unter 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 den DB-Konzern zu übermitteln.

Menschen mit Lernschwierigkeiten finden nützliche Hinweise zum Reisen mit der Bahn auf www.bahn.de/leichte-sprache. Diese Seite ist in leichter Sprache verfasst und wurde in den bestehenden Online-Auftritt integriert.

Mobilitätseingeschränkte Reisende können ihren Urlaub in Deutschland und Österreich komfortabel planen und buchen. Auf der Internetseite www.bahn.de/reiseziele-barrierefrei stellen die Arbeitsgemeinschaft »Barrierefreie Reiseziele in Deutschland« und das Projekt »Barrierefrei Austria« zusammen mit der DB Mobilitätspakete vor, die neben der Unterbringung am Urlaubsort auch ein mögliches Ausflugs- und Kulturprogramm beinhalten. Auch die An- und Abreise mit einer möglichen Ein-, Um- und Ausstiegshilfe sowie die Anschlussmobilität am Urlaubsort können vorab gebucht werden. Die Reiseangebote richten sich vorwiegend an Rollstuhlfahrer und -fahrerinnen 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. Egal, ob Natur, Kultur, aktive Erholung oder Entspannung gewünscht wird, im Internet werden umfassende Informationen gegeben und alle Serviceleistungen und Ansprechpartner genannt. Alle Angebote für die Reise können auch telefonisch über die Mobilitätsservice-Zentrale gebucht werden.

Damit die initiierten Maßnahmen auf den aktuellen Marktbedürfnissen basieren, stehen wir im intensiven Dialog mit der 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 zwölf 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 ist der DB-Konzern 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

Der DB-Konzern bietet seinen 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 Servicecenter Fahrgastrechte 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.

Obwohl im Juni 2014 der Sturm Ela zu einer Vielzahl von Streckensperrungen führte, einige heiße Tage im Sommer Klimaanlageprobleme verursachten und die GDL-Streiks ab September für zahlreiche Zugausfälle sorgten, blieb die Anzahl von Beschwerdeeingängen aufgrund der positiven Entwicklung im ersten Halbjahr 2014 deutlich um rund 8% unter dem Vorjahresniveau. Um die Kundeneingänge im Rahmen der besonderen Situationen zu bewältigen, wurden kostenlose Sonderhotlines geschaltet, die unsere Kunden zeitnah mit aktuellen und verlässlichen Informationen versorgten.

Auch im Berichtsjahr haben wir wieder einige Verbesserungen für unsere Kunden umgesetzt: So können wir nun Kulanzgutscheine für unsere Kunden schneller erstellen und sie zudem auch auf elektronischem Weg zustellen – damit erhalten Kunden sie auch schneller und unkomplizierter. Darüber hinaus nehmen wir unsere »kleinen« Fahrgäste ernst: Bei Kundenbeschwerden, bei denen auch Kinder unserer Fahrgäste betroffen waren, versenden wir zusätzlich zum Antwortschreiben hochwertige Puzzles der Marke »Ravensburger« mit verschiedenen Bahnmotiven.

Zudem treiben wir weiterhin die Nutzung von Kundenfeedbacks in den Fachbereichen voran. Diesen stellen wir eine Vielzahl an Analysen aus den Feedbackthemen zur Verfügung, um Verbesserungen für unsere Kunden zu errei-

chen. Insbesondere nehmen wir Verbesserungshinweise unserer Kunden ernst und versuchen hier, zusammen mit den Fachbereichen pragmatisch schnelle Lösungen zu finden.

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 86% der eingereichten Entschädigungsanträge.

Bei einer im Berichtsjahr durchgeführten Kundenbefragung gaben 62% der Kunden an, mit dem Antragsformular »sehr zufrieden« oder »zufrieden« zu sein. Zum Jahresbeginn 2014 wurde nach Abstimmung mit dem Kundenbeirat das Fahrgastrechte-Formular mit einer vereinfachten Darstellung des Reiseverlaufs neu aufgelegt. Mit der Gesamtabwicklung ihrer Entschädigungsanträge durch das Servicecenter Fahrgastrechte waren 71% der Fahrgäste »sehr zufrieden« oder »zufrieden«. Mit dem Ergebnis ihres Entschädigungsantrags sind sogar 85% der Kunden »sehr zufrieden« oder »zufrieden«.

Im Berichtsjahr wurden rund 1,3 Millionen Entschädigungsanträge bearbeitet. Hiervon wurden 90% entschädigt.

	2014	2013
ANTRÄGE GEMÄSS FAHRGASTRECHTEVERORDNUNG [IN TAUSEND]		
Bearbeitete Anträge	1.306	1.279
Als unbegründet abgelehnte Fälle	131	141
Entschädigte Fälle	1.175	1.138
BESCHWERDEMANAGEMENT [IN TAUSEND]		
Beschwerden Fernverkehr gesamt	200,2	218,4
Verteilung der Beschwerden auf die Kontaktkanäle in %		
E-Mail	48	50
Brief/Fax	41	36
Telefon	11	14
Servicelevels:		
Telefon: durchschnittliche Wartezeit bis zur Aufnahme des Gesprächs	53 Sek.	32 Sek.
E-Mail: Bearbeitung innerhalb von 72 Stunden in %	92	98
Brief/Fax: Bearbeitung innerhalb von 10 Werktagen in %	96	98

Der neue ICE3 der Baureihe 407 ist mit modernen Deckenmonitoren ausgestattet, über die unsere Fahrgäste jederzeit aktuelle Reiseinformationen erhalten. Außerdem sind die neuen Züge mit zahlreichen Verbesserungen für mobilitätseingeschränkte Reisende ausgestattet.



LAGEBERICHT

- 16 ÜBERBLICK**
- 16 RAHMENBEDINGUNGEN**
- 18 ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE**
- 20 MITARBEITER**
- 22 NACHHALTIGKEIT**
- 23 STRATEGIE**
- 24 WEITERE INFORMATIONEN**
- 26 NACHTRAGSBERICHT**
- 26 CHANCEN- UND RISIKOBERICHT**
- 28 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 die DB AG und die DB ML AG beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding.

Als Dienstleistungsunternehmen insbesondere für die Eisenbahnverkehrsleistungen des Personenfernverkehrs hat die DB Fernverkehr AG die Erfüllung der Kundenerwartungen im Fokus. Dabei liegt das Augenmerk auf dem Angebot einer guten Beförderungsleistung und damit der Erreichung gesetzter Qualitätskriterien. Diese umfassen neben der Kundenzufriedenheit vor allem die Zuverlässigkeit der Verkehre und die Einhaltung der Servicestandards. Die 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.

Das Geschäftsjahr 2014 war für die DB Fernverkehr AG ein Jahr voller Herausforderungen. Im Berichtsjahr erzielte die DB Fernverkehr AG ein Ergebnis aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 180 Mio. €. Im Vergleich zum Vorjahr sank das Ergebnis um 83 Mio. €. Dieser Rückgang ist hauptsächlich auf den Wettbewerbsdruck vor allem durch den stark wachsenden Fernbusmarkt sowie auf die Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer zurückzuführen. Der Umsatz und die Verkehrsleistung waren infolge des Wettbewerbsdrucks, sinkender Kraftstoffpreise und der Streiks rückläufig.

RAHMENBEDINGUNGEN

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten ist in hohem Maße abhängig von der konjunkturellen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Eine robuste Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und wachsende Realeinkommen haben auch im Berichtsjahr die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und damit auch die Gesamtnachfrage im Personenverkehr gestützt.

Die deutsche Wirtschaft entwickelte sich im Jahr 2014 im Vergleich zum Euro-Raum erneut besser. Nach einem infolge des milden Winters starken ersten Quartal trübte sich die Entwicklung im Jahresverlauf jedoch deutlich ein. Stütze der Entwicklung war abermals die Binnennachfrage. Neben dem privaten Konsum nahmen auch die Investitionen kräftig zu. Durch die gestiegene Investorenunsicherheit blieb die Entwicklung aber hinter den Erwartungen zurück. Lediglich die Bauinvestitionen entwickelten sich

zum Jahresstart stärker als prognostiziert. Die Exporte nahmen stärker zu als die gesamte Wirtschaftsleistung. Gehemmt wurde diese Entwicklung durch die Schwäche wichtiger Absatzmärkte.

Die Importe nahmen in ähnlicher Größenordnung wie die Exporte zu, sodass sich der Beitrag des Außenhandels zum Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) nur geringfügig erhöhte.

Europa verfehlte die ohnehin nur moderaten Wachstumsziele im Jahr 2014 deutlich und wies nur ein leichtes Wachstum auf. Die Wirtschaft Europas wurde durch mehrere geopolitische Krisen und das allgemeine Geschäftsklima belastet. Ein kräftiger Anstieg der Wirtschaftsleistung war in mehreren mittel- und osteuropäischen Ländern (Tschechien, Ungarn und Polen) zu verzeichnen. Auch in Großbritannien war die Entwicklung infolge steigender

Investitionen und privater Konsumausgaben sowie einer expansiv ausgerichteten Geldpolitik, die dem Bausektor zu einem temporären Boom verhalf, positiv.

Auch im Euro-Raum blieb die wirtschaftliche Entwicklung deutlich hinter den Erwartungen zurück. Gründe für die schleppende Erholung waren insbesondere strukturelle Probleme in mehreren großen Volkswirtschaften der Währungsunion. Somit wird ein kraftvoller wirtschaftlicher Aufschwung weiterhin verhindert.

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Schienerpersonenverkehr in Deutschland liegt auf Vorjahresniveau

Der deutsche Personenverkehr verzeichnete im Jahr 2014 einen Leistungszuwachs von 1,4% und setzte seine positive Entwicklung fort. Gute konjunkturelle und sozioökonomische Rahmenbedingungen in Form steigender Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahlen, wachsender verfügbarer Realeinkommen und deutlich sinkender Kraftstoffpreise stützten die Entwicklung. Auch eine vergleichsweise milde Witterung in den Wintermonaten spiegelte sich positiv in den Zahlen wider.

Zudem profitierte der Personenverkehrsmarkt von einer wachsenden Wettbewerbsdynamik durch die erfolgte Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs.

Die Verkehrsleistung des Schienenpersonenverkehrs blieb trotz des Sturmtiefs Ela und mehrerer Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) auf Vorjahresniveau. Während der Schienenpersonennahverkehr stagnierte, musste der Schienenpersonenfernverkehr Einbußen von rund 2% hinnehmen. Der Schienenpersonenfernverkehr litt unter einem wachsenden Wettbewerbsdruck sowie Preiswahrnehmungsänderungen aufgrund des offensiven Auftretens von Fernbusanbietern. Der Schienenpersonennahverkehr profitierte neben Taktverdichtungen von der erstmals ganzjährigen Wirkung der Inbetriebnahme des City-Tunnels in Leipzig und des neuen mitteldeutschen S-Bahn-Netzes Ende 2013. Der Schienenpersonenverkehr erreichte insgesamt einen Marktanteil von rund 8%.

Die Verkehrsleistung der Gesellschaften des DB-Konzerns lag im Jahr 2014 insgesamt unter dem Vorjahresniveau. Während die Nachfrage bei DB Bahn Regio stabil blieb, ging sie bei DB Bahn Fernverkehr um knapp 2% zurück. DB-konzernexterne Bahnen konnten erneut stärker zulegen und ihre Verkehrsleistung um rund 7% steigern.

Die Verkehrsleistung des innerdeutschen Luftverkehrs legte leicht um knapp 1% zu. Mehrere Streiks des Bodenpersonals und der Piloten dämpften die Leistungsentwick-

lung. Profitieren konnte der innerdeutsche Luftverkehr von gesunkenen Kerosinpreisen und von günstigen Witterungsbedingungen. Der Marktanteil liegt unverändert bei knapp 1%.

In diesem Marktumfeld sank die Verkehrsleistung der DB Fernverkehr AG um 1,7% auf 36.079 Mio. Personenkilometer (Pkm) (im Vorjahr: 36.695 Mio. Pkm). Die Zahl der beförderten Personen verringerte sich um 1,5% auf 129 Mio. Personen (im Vorjahr: 131 Mio. Personen). Die Betriebsleistung stieg auf 142 Mio. Trassenkilometer (Trkm) an (im Vorjahr: 141 Mio. Trkm).

Die Entwicklung der Verkehrsleistung im Berichtsjahr entspricht aufgrund der Wettbewerbsintensivierung durch den nationalen Busverkehr nicht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2013 abgegebenen Prognose. Die Entwicklung der Betriebsleistung hat die Prognose von 2013 bestätigt.

Energiemärkte werden durch Angebotsüberhänge geprägt

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.

Der Ölmarkt wurde im Jahr 2014 maßgeblich durch Angebotsüberhänge unter anderem infolge des Schieferölbooms und gelockerter Sanktionen gegen den Iran sowie von geopolitischen Unsicherheiten geprägt. Zudem beeinflussten sowohl die expansive Geldpolitik der wichtigsten Notenbanken sowie die verhaltene Wirtschaftsentwicklung in Europa und Asien die Ölnachfrage. Diese teils gegenläufigen Faktoren führten insgesamt zu sinkenden Preisen am Ölmarkt.

Die vorrangige Einspeisung subventionierter erneuerbarer Energien drückt den Großhandelspreis. Gleichzeitig führen hohe Einspeisungen erneuerbarer Energien mit ihrer mangelnden Steuerbarkeit zu hohen Ausschlägen am Stromspotmarkt. Bei einer deutlichen Überversorgung am Markt verzeichneten die Kohlepreise historische Tiefststände. Die Sorge um die Sicherheit der Gasversorgung aus Russland im Zuge der Verschärfung der Ukraine-Krise ließ das Preisniveau zwischenzeitlich steigen. Insgesamt verzeichnete der Stromterminmarkt nachgebende Notierungen.

Höhere EEG-Umlage

Entgegen der bisherigen Praxis wird der Bahnstrom vollumfänglich, das heißt auch der in den Bahnstromkraftwerken erzeugte 16,7-Hz-Strom, in die Umlage gemäß dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) einbezogen. Mit der Verabschiedung der EEG-Novelle im Sommer 2014 wird

zudem der von den Schienenbahnen zu entrichtende EEG-Satz für den Fahrstrom deutlich angehoben. Das neue Gesetz beinhaltet eine Änderung der »Besonderen Ausgleichsregelung« für die Schienenbahnen, wonach ab dem Jahr 2015 eine Umlage in Höhe von 20% der vollen EEG-Umlage zu entrichten ist.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

UMSATZENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr erzielte die DB Fernverkehr AG einen Umsatz von 3.997 Mio. € und wies damit einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr von –52 Mio. € (–1,3%) aus.

Diese negative Entwicklung wurde im Wesentlichen durch die zunehmende Konkurrenz der Fernbusse, eine veränderte Preis- und Leistungswahrnehmung unserer Kunden sowie die gesunkenen Kraftstoffpreise beeinflusst. Ausbleibende Fahrgäste infolge der hochwasserbedingten schlechten Betriebsqualität des Vorjahres haben diese Umsatzentwicklung zusätzlich verstärkt. Im Autoreiseverkehr wirkten sich die Rückgänge der Nachfrage sowie die Kürzung des Angebots umsatzbelastend aus. Weiterhin beeinträchtigten das Sturmtief Ela sowie vor allem der Streik der GDL ab September die Umsatzerlöse der DB Fernverkehr AG.

Umsatzsteigernde Maßnahmen aus Fahrplananpassungen, klassischer Vermarktung, Aktionstickets und BahnCard-Aktionen sowie der Preisanpassung zum Fahrplanwechsel Dezember 2013 konnten diese negativen Entwicklungen zum Teil kompensieren.

Die Anzahl der BahnCard-Kunden hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht, so dass am Jahresende 5,1 Millionen Kunden eine BahnCard besaßen. Die Erhöhung resultierte im Wesentlichen aus Verkaufsförderungs- und Direktmarketingaktionen.

Im Bereich Bordgastronomie konnte ein Erlös von 78 Mio. € realisiert werden. Dies entspricht einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 1,0%.

Die DB-konzerninternen Umsatzerlöse betragen im Berichtsjahr 142 Mio. € und lagen um 1,7 Mio. € (–1,2%) unterhalb des Vorjahres.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Die Gesamtleistung von 4.002 Mio. € reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 50 Mio. € (im Vorjahr: 4.052 Mio. €). Diese Entwicklung wurde nahezu ausschließlich durch den Umsatz bestimmt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge überschritten mit 207 Mio. € den Vorjahreswert um 6 Mio. € (im Vorjahr: 201 Mio. €).

Der Materialaufwand blieb mit 2.412 Mio. € unverändert gegenüber dem Vorjahreswert. Dabei stehen gestiegenen Trassenaufwendungen geringere Instandhaltungsaufwendungen, im Wesentlichen für Sonderarbeitsprojekte, gegenüber.

Der Personalaufwand stieg um 39 Mio. € auf 857 Mio. € (im Vorjahr: 818 Mio. €). Dieser Effekt ist auf Tarifsteigerungen sowie einen höheren Durchschnittspersonalbestand, im Wesentlichen aus der Einstellung operativer Personale (vor allem Triebfahrzeugführer, Bordservice), zurückzuführen.

Die Abschreibungen verringerten sich im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 4 Mio. € auf 283 Mio. € (im Vorjahr: 287 Mio. €). Dieser Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist vor allem darauf zurückzuführen, dass im Berichtsjahr mehrere der ICE-T-Züge vollständig abgeschrieben wurden.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 479 Mio. € und entsprachen dem Vorjahreswert.

Das Zinsergebnis sank gegenüber dem Vorjahreswert um 1 Mio. € auf 4 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 sank im Vorjahresvergleich um 3 Mio. € auf –2 Mio. €. Ursächlich hierfür ist das geringere Ergebnis der DB European Railservice GmbH aufgrund der Bildung von Rückstellungen.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der DB Fernverkehr AG sank im Berichtsjahr um 83 Mio. € auf 180 Mio. € (im Vorjahr: 263 Mio. €). Dies ist insbesondere auf gestiegene Personalaufwendungen sowie die geringeren Umsatzerlöse 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 durch die weiterhin stark angespannte Umsatzsituation von der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2013 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) und Moody's laufend überprüft. Im Berichtsjahr haben beide Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die sehr guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG bestätigt: Moody's »Aa1«, S&P »AA«. Die Ratings von S&P und Moody's 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 per 31. Dezember 2014 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 63 Mio. €. Diese wurden

nicht in Anspruch genommen. Die Finanzierungskonditionen 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 7 Mio. € auf 0 Mio. €. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten sanken um 79 Mio. € auf 548 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 439 Mio. € und lag um 88 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Dies resultierte vor allem aus einem geringeren operativen Ergebnis.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 80 Mio. € auf 153 Mio. €. Dies ist vor allem auf die Anzahlungen für die acht zum Probetrieb überlassenen ICE-3-Fahrzeuge der Baureihe (BR) 407 zurückzuführen.

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit sank um 168 Mio. € auf 286 Mio. €. Dieser Rückgang ist durch einen geringeren Zahlungsmittelüberschuss infolge des geringeren operativen Ergebnisses sowie erhöhter Investitionstätigkeit verursacht.

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

INVESTITIONEN

Im Berichtsjahr erhöhten sich die Brutto-Investitionen um 84 Mio. € auf 161 Mio. € (im Vorjahr: 77 Mio. €). Die Netto-Investitionen betrugen ebenfalls 161 Mio. € (im Vorjahr: 77 Mio. €). Damit haben sich die Brutto- und Netto-Investitionen im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt.

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 Anzahlungen für die vorläufige Abnahme der ersten acht ICE 3 der BR 407 und Investitionen in die Infrastruktur der Instandhaltungswerke. Hier sind insbesondere der Umbau der großen Wagenhalle im Werk Berlin-Rummelsburg, die weiteren Planungen für den Neubau einer ICE-Werkstatt in Köln-Nippes sowie der Beginn der Planungen zur Anpassung der Werkstätten für das neue Zugsystem ICx in Hamburg und Berlin zu nennen.

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2014 um 216 Mio. € auf 6.080 Mio. €. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die Bestellungen der Doppelstockwagen für Südwestverkehre zurückzuführen.

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 die Investitionen im Jahr 2015 gehen wir von einer unveränderten Finanzierungsstruktur aus.

Das Investitionsvolumen im mittelfristigen Zeitraum wird durch die Innenfinanzierung der DB Fernverkehr AG sowie Darlehen aus der DB-Konzernfinanzierung gedeckt.

BILANZSTRUKTUR

Die Bilanzsumme sank um 2,9% auf 3.273 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 3.372 Mio. €). Diese Entwicklung ist überwiegend auf einen abschreibungsbedingten Rückgang des Sachanlagevermögens zurückzuführen. Dieser Verringerung steht nur zum Teil ein Anstieg der Forderungen gegen die DB ML AG aus dem Cashpooling gegenüber.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen reduzierte sich um 2,6 Prozentpunkte auf 37,8% (per 31. Dezember 2013: 40,4%).

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 25 Mio. € auf 2.034 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 2.009 Mio. €). Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen stieg demzufolge um 2,6 Prozentpunkte auf 62,2% (per 31. Dezember 2013: 59,6%). 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 1,8 Prozentpunkte auf 63,7% (per 31. Dezember 2013: 61,9%).

Die Rückstellungen verringerten sich um 11 Mio. € auf 313 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 324 Mio. €) und hatten somit per 31. Dezember 2014 einen Anteil von 9,6% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2013: 9,6%).

Die Verbindlichkeiten sanken um 86 Mio. € und lagen per 31. Dezember 2014 bei 548 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 634 Mio. €). Ursächlich hierfür sind niedrigere Verbindlichkeiten im Rahmen der Ergebnisabführung an die DB ML AG. Weiterhin trugen geringere Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft zu dieser Entwicklung bei. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme sank infolgedessen um 2,1 Prozentpunkte auf 16,7% (per 31. Dezember 2013: 18,8%).

Die passiven Rechnungsabgrenzungen sanken um 2 Mio. € auf 326 Mio. €. Dies ist auf niedrigere Umsatzabgrenzungen infolge der negativen Entwicklung der Vorverkäufe zurückzuführen. Der Anteil an der Bilanzsumme erhöhte sich um 0,3 Prozentpunkte auf 10,0%.

BILANZSTRUKTUR [IN % DER BILANZSUMME]	31.12.2014	31.12.2013
AKTIVA		
Anlagevermögen	37,8	40,4
Umlaufvermögen	62,2	59,6
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	63,7	61,9
Rückstellungen	9,6	9,6
Verbindlichkeiten	16,7	18,8
Rechnungsabgrenzungsposten	10,0	9,7
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.273	3.372

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 2014 betrug 15.945 Mitarbeiter und entspricht in etwa dem Vorjahresendniveau (15.966 Mitarbeiter).

Bezogen auf den durchschnittlichen Personalbestand im Berichtsjahr (16.140 Mitarbeiter, im Vorjahr: 15.780 Mitarbeiter) bedeutet dies einen Anstieg um 360 Mitarbeiter. Dieser diente vor allem dem kontinuierlichen Ausbau der Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit sowie zur Verbesserung der Qualität im Bordservice, die wir im Vorjahr bereits begonnen hatten. Da es sich bei diesen

Maßnahmen um einen kontinuierlichen Prozess zur Erhaltung und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit handelt, wird auch 2015 alles darangesetzt, das bestmöglich qualifizierte Personal zur richtigen Zeit am richtigen Ort einzusetzen.

ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr hat sich der DB-Konzern mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) darauf geeinigt, den Geltungsbereich der Beschäftigungssicherung zu erweitern sowie die »besondere Teilzeit im Alter« zu verbessern. Zudem wurde die Öffnungsklausel für betriebliche Arbeitszeitgestaltung verlängert. Das gibt auch künftig die Möglichkeit, von tarifvertraglichen Arbeitszeitregelungen abzuweichen, um auf die individuellen Bedürfnisse der Arbeitnehmer besser eingehen zu können.

Mit der GDL hat der DB-Konzern im April 2014 einen »Tarifvertrag über besondere Bedingungen bei Verlust der Fahrdiensttauglichkeit« abgeschlossen. Er regelt den Beschäftigungsschutz für Arbeitnehmer, die aus gesundheitlichen Gründen die Tätigkeit eines Lokomotivführers dauerhaft nicht mehr ausüben können. Lokomotivführer, die dauerhaft fahrdienstuntauglich werden, können zwischen der berufslebenslangen DB-Beschäftigungssicherung und einem Ausscheiden mit besonderer Abfindung wählen. Lokführer, die infolge traumatischer Ereignisse ihren Beruf dauerhaft nicht mehr ausüben können, erhalten einen arbeitslebenslangen Entgeltsschutz in Höhe von 100% des ehemaligen Tabellenentgelts. Zudem wurde der Vorrang für ortsnahe Vermittlung auf einen Arbeitsplatz für Lokomotivführer, deren Fahrdienstuntauglichkeit zum Beispiel auf Traumatisierung oder Arbeitsunfall beruht, ausgebaut.

Die Grundlagentarifverträge mit der GDL und der EVG sind zum 30. Juni 2014 ohne Nachwirkung ausgelaufen. Darin war geregelt, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe Tarifverträge abschließen darf. Das war die Voraussetzung für eine konflikt- und widerspruchsfreie Tarifpolitik mit den beiden konkurrierenden Gewerkschaften EVG und GDL. In der Tarifrunde 2014 steht daher nicht ausschließlich die Tarifentwicklung im Fokus, sondern auch die grundsätzliche Frage, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe verhandelt. Dabei müssen Tarifkollisionen vermieden werden, bei denen unterschiedliche Regeln wie zur Arbeitszeitgestaltung für die gleiche Berufsgruppe entstehen. Trotz einer uneingeschränkten Verhandlungsbereitschaft seitens des DB-Konzerns führte die GDL Warnstreiks und eine Urabstimmung durch, der weitere mehrtägige Streikmaßnahmen der GDL folgten. Seit Dezember 2014 verhandelt der DB-Konzern wieder mit beiden Gewerkschaften. Ziele des DB-Konzerns sind stabile Verhältnisse,

eine geordnete Tarifpolitik und eine Sozialpartnerschaft mit GDL und EVG, um Tarifkonkurrenz zu vermeiden. Die Verhandlungen laufen im Jahr 2015 weiter.

Maßnahmen im Bereich Nachwuchsgewinnung

Bedingt durch den demografischen Wandel und die knapper werdenden Personalressourcen auf den Arbeitsmärkten wurden bereits wie in den Vorjahren wichtige Berufsgruppen in die strategische Personalplanung der DB Fernverkehr AG einbezogen sowie die Betrachtungen und Maßnahmen auf den kurz- und mittelfristigen systemseitigen Personalbedarf ausgedehnt.

Dabei setzte sich die Erfolgsgeschichte aus den bundesweiten Schul- und Hochschulkooperationen, der engen Zusammenarbeit mit den Arbeitsämtern sowie aus den zahlreichen Personalmarketingaktivitäten im Vergleich zum Vorjahr fort. So konnten für die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr rund 385 Schüler (im Vorjahr: 400 Schüler) für eine Berufsausbildung, zum Beispiel als Kauffrau/-mann für Verkehrsservice, Mechatroniker/-in und Eisenbahner/-in im Betriebsdienst Lokführer/Transport, gewonnen werden. Des Weiteren wurde im Berichtsjahr 94 bedingt ausbildungsfähigen Schulabgängern im Rahmen des Praktikantenprogramms »Chance plus« die Möglichkeit gegeben, sich für den Einstieg ins Berufsleben zu qualifizieren. Neben zahlreichen Praktikanten wurden im Berichtsjahr 22 Mitarbeiter für das duale Studium und 17 Hochschulabsolventen für das Traineeprogramm eingestellt.

MASSNAHMEN IM BEREICH SOZIALES

Im Herbst 2014 wurde die zweite DB-konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Über 300.000 Mitarbeiter weltweit erhielten erneut die Gelegenheit zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit dem DB-Konzern, ihrem Geschäftsfeld oder ihrer Tätigkeit sind. Rund 190.000 Mitarbeiter haben mitgemacht. Das sind 60,1% und damit DB-konzernweit nahezu gleich viele Mitarbeiter wie bei der ersten Befragung 2012. Insgesamt hat sich die Grundstimmung gegenüber 2012 verbessert.

Auf einer Skala von 1 (»stimme überhaupt nicht zu«) bis 5 (»stimme voll zu«) ist die Mitarbeiterzufriedenheit im DB-Konzern insgesamt von 3,6 (2012) auf 3,7 gestiegen. Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr, zu dem die DB Fernverkehr AG gehört, hat sich die Bewertung von 3,6 bei der ersten Befragung im Jahr 2012 weiterhin bestätigt.

Die Gewährleistung von Gesundheit und langfristiger Beschäftigungsfähigkeit muss für das Unternehmen integraler Bestandteil der Personalstrategie sein. Um diese Aufgabe für Führungskräfte, Mitarbeiter und betriebliche Experten zu bewältigen, wurden auch im Berichtsjahr weitere wichtige Schritte eingeleitet. Durch die Einführung der Gesamtbetriebsvereinbarung/Tarifvertrag Express können Arbeitnehmer in den Werken der DB Fernverkehr AG, die in Dauernacht oder mit erhöhtem Nachtarbeitsanteil arbeiten, ab sofort alle drei Jahre die fünftägige Regenerationswoche »Night Fit« in Anspruch nehmen, wobei dem Arbeitnehmer in Abhängigkeit von Alter und Arbeitsbelastung zusätzliche Freistellung gewährt wird. Zudem werden unterjährige Informationsveranstaltungen rund um das Thema Schichtdienst angeboten, um die individuellen Gesundheitskompetenzen im Umgang mit Schichtdienst zu erhöhen. Zur Verbesserung der Vereinbarkeit von Beruf und Biografie wurde beispielsweise von den Betriebsparteien in Köln und Karlsruhe 2014 das neue Verfahren »myPlan« zur Individualisierung der Einsatzplanung getestet. Es erlaubt eine Mitgestaltung der Mitarbeiter des Bordservice bei der Erstellung der Einsatzpläne. Diese Optionen ermöglichen

zusätzliche Freiräume für die Familie und die Weiterbildung der Mitarbeiter. Auch eine Verlängerung des Urlaubs oder die Vermeidung häufiger Anfahrten ist dadurch möglich. Nach den positiven Erfahrungen an den beiden Pilotstandorten wird das Verfahren 2015 auf 17 Einsatzstellen mit knapp 4.000 Mitarbeitern ausgeweitet.

In enger Zusammenarbeit mit dem Konzern erfolgten eine Weiterentwicklung der psychischen Eignungsuntersuchung im Zugbegleitdienst, die Einführung der psychischen Gefährdungsbeurteilung sowie eine Weiterentwicklung der Programme »MUT« (Mitarbeiterunterstützungsteam), »Rebe« (Rehabilitation betrieblich eingeleitet) und »Gesundheitscoachings«. Im Fernverkehr wurde das Thema Ergonomie in den Fokus gestellt und speziell in den Werken mit ergonomischen Arbeitsplatzprogrammen begleitet.

Eine weitere Professionalisierung der Führungskräfte und des Personalmanagements in der Bewertung der Kosten und der Produktivität des nicht einsatzfähigen Bestands stand im Berichtsjahr ebenfalls im Fokus – mit der Zielstellung, diese zu verbessern beziehungsweise Prozessdurchlaufzeiten zu definieren und diese sicherzustellen.

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.

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

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Fernverkehr AG zur Erreichung der DB-Konzernziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Kundenbedürfnissen, der ökologischen Verträglichkeit und 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 Konzernlagebericht des DB-Konzerns ausführlich Stellung genommen. Von den Erläuterungen zu §289 Abs. 3 HGB (Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht daher abgesehen.

STRATEGIE

Auch im Berichtsjahr haben wir unser Produkt- und Leistungsversprechen konsequent weiterentwickelt. Unser Ziel dabei: Bis 2020 sind wir für Kunden und Mitarbeiter die erste Wahl. Das möchten wir durch umweltfreundliches, entspanntes, einfaches und verlässliches Reisen erreichen. Aber auch die gemeinsame kulturelle Weiterentwicklung des Unternehmens und die Sicherung einer starken wirtschaftlichen Basis bleiben zentrale Dimensionen unserer Strategie Fernverkehr 2020.

1. Umweltfreundlich

Bereits seit 2013 fahren unsere BahnCard-, Zeitkarten- und Firmenkunden sowie alle Mitarbeiter in Deutschland mit 100% Ökostrom. Auch Reisende, die keine BahnCard oder Zeitkarte des Fernverkehrs besitzen, können mit dem Angebot Umwelt-Plus auf Wunsch CO₂-frei reisen – für nur 1 € mehr pro Person und Richtung. Wir arbeiten an den Rahmenbedingungen, um perspektivisch alle Fernverkehrsfahrten zu 100% mit Ökostrom durchzuführen.

Wir wollen als Gesamtunternehmen den Energieverbrauch effizienter gestalten. Eine deutliche Reduktion des gesamten Energie- und Ressourcenverbrauchs bei DB Bahn Fernverkehr, in den Verwaltungsgebäuden und Instandhaltungswerken, ist unser Ziel.

Auch für unsere Bordgastronomie und die weiteren Dienstleistungen an Bord gelten hohe Nachhaltigkeitsstandards. Alle Produktionsabläufe werden strengen Umweltkriterien unterworfen.

2. Entspannt

Ein wesentlicher Bestandteil einer entspannten Reise ist der Sitzplatz. Ab dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 ist daher die Sitzplatzreservierung beim Kauf eines 1.-Klasse-Fahrscheins inklusive. Dies ermöglicht, den Kunden mehr Transparenz über die Auslastung der Züge zu geben und sie so bei ihrer Zugwahl aktiv zu unterstützen. Der offene Systemzugang bleibt hierbei erhalten und verbessert so das Reiseerlebnis, ohne die Flexibilität einzuschränken. Beispielsweise kann jede Reservierung in der ersten Klasse einmal kostenfrei umgebucht werden. Reservierungen, die online oder mobil getätigt wurden, kann der Kunde eigenständig über das DB-Buchungsportal oder die Buchungssaplikation umbuchen.

Die Zeit während der Fahrt lässt sich dann mit den modernen Formen der Kommunikation, Information und Unterhaltung nutzen. Abgesehen vom ICE TD werden Ende 2015 alle ICE mit WLAN für schnelles Internet ausgestattet sein. Die im Berichtsjahr getesteten Repeater versprechen

zudem besseren Handyempfang zum Telefonieren. Die Kooperation mit den Telekommunikationsanbietern wurde intensiviert. Sowohl das ICE-Portal als auch das IC-Bus-Portal ist für die Ausweitung auf die gesamte mit WLAN ausgestattete Flotte vorgesehen, um so mit dem Kunden jederzeit kommunizieren, ihn informieren und unterhalten zu können.

3. Einfach

Aus dem Leitgedanken der einfachen und intuitiven Nutzung des Produkts heraus wurde unser Konzept »Mobilität aus einer Hand« entwickelt. So können unsere Kunden ein völlig neues Reiseerlebnis genießen – von der Buchung bis zum Ziel ihrer Reise.

Im ersten Halbjahr 2014 beteiligte sich DB Bahn Fernverkehr an einer Exkursion des DB-Konzerns ins Silicon Valley. Im Fokus der mehrwöchigen Reise stand insbesondere der Austausch mit Start-ups, Wissenschaftlern und etablierten Firmen zum Thema Digitalisierung und zu den sich verändernden Kundenbedürfnissen. An dem infolgedessen aufgesetzten Projekt »Mobilität 4.0« beteiligt sich der Fernverkehr von Beginn an. Ziel ist es, den Personenverkehr entsprechend den sich aus der Digitalisierung ergebenden Herausforderungen zukunftsorientiert auszurichten. Die bearbeiteten Handlungsfelder umfassen die Erstellung eines »Zielbilds (Mobilitätsmarkt der Zukunft)«, die Gestaltung des »Produktbilds« beziehungsweise »Kundenerlebnisses« (insbesondere Fernverkehr), der »Kundenbeziehungen« (insbesondere Vertrieb) und der »Rahmenbedingungen« zur Umsetzung der entwickelten Ideen.

Auch die Verbesserung der Reisendeninformation leistet einen wichtigen Beitrag zu einfachem Reisen im Fernverkehr. Der im Herbst 2014 am Bahnhof Berlin Südkreuz pilotierte elektronische Wagenstandanzeiger wird Anfang 2015 ebenfalls als Pilot für ausgewählte Reisende mobil zur Verfügung stehen. Darüber hinaus ist für mobile Endgeräte die Entwicklung einer Indoor-Navigation via WLAN vorgesehen, die sowohl im Zug als auch am Bahnhof einsetzbar sein soll. Weitere Teilprojekte widmen sich dem Neuaufbau der IT-Landschaft, um den Reisenden insgesamt in Echtzeit ein einfacher, verlässlicher Leiter und Begleiter zu sein. Über die einfache Verfügbarkeit relevanter Informationen ist so für die Kunden ein Konzept vorgesehen, das ihnen insbesondere im Falle von Abweichungen vom Fahrplan hilfreich zur Seite steht.

4. Verlässlich

Wesentlicher Erfolgsfaktor unserer Produktstrategie ist ein verlässliches Reiseerlebnis. Wir wollen die Versprechen, die wir den Reisenden machen, auch halten.

Nach großen operativen Herausforderungen im Jahr 2013, die vor allem durch die hochwasserbedingte mehrmonatige Streckensperrung zwischen Berlin und Hannover verursacht wurden, ist es uns gelungen, die Fahrzeugverfügbarkeit deutlich zu stabilisieren.

Bei der Pünktlichkeit zeigte sich im Berichtsjahr ein gemischtes Bild. In den ersten vier Monaten lag die DB Fernverkehr AG bei guten Werten von über 80%. Unterschiedliche Faktoren (zum Beispiel Baustellen, extreme Witterung, GDL-Streikmaßnahmen) führten, vor allem ab der zweiten Jahreshälfte, zu einem spürbaren Einbruch. Somit lag die durchschnittliche Ankunftspünktlichkeit im Jahr 2014 bei 76,5%; unser Pünktlichkeitsziel von 80% wurde nicht erreicht.

5. Miteinander in Verantwortung

Im Rahmen eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses bei DB Bahn Fernverkehr nutzen wir aktiv das Wissen jedes einzelnen Mitarbeiters, um unser Produkt, die Arbeitsabläufe und Rahmenbedingungen unserer gemeinsamen Arbeit stetig zu verbessern. Dabei setzen wir einen besonderen Schwerpunkt auf den bereichsübergreifenden Austausch.

Wir erwarten von unseren Mitarbeitern nicht nur Individualität und Flexibilität, sondern bieten ihnen auch beides im beruflichen Alltag an. Maßnahmen zur besseren Verein-

barkeit von Familie und Beruf werden weiter ausgebaut, Flexibilisierung der Arbeitszeit, attraktive Entwicklungsmöglichkeiten sowie ein aktives Gesundheitsmanagement spielen eine große Rolle bei der Gewinnung und Bindung von Mitarbeitern. Um dahin gehend den Anforderungen der Mitarbeiter stetig gerecht zu werden, wurde im Oktober 2014 die zweite Mitarbeiterbefragung gestartet. Dabei werden in allen Bereichen des Fernverkehrs Folgeworkshops durchgeführt, um nachhaltig die Mitarbeiterzufriedenheit zu verbessern.

6. Profitables Wachstum

Das Berichtsjahr war von vielen Herausforderungen im Marktumfeld geprägt. Die Liberalisierung des Fernbusmarkts sowie professionelle Mitfahrzentralen verändern den Mobilitätsmarkt gravierend und stellen uns vor neue Herausforderungen. Unsere Prognosen zeigen, dass die Nachfrage in Ballungsräumen weiter wachsen wird. Dadurch entsteht auch künftig weiteres Potenzial für die DB Fernverkehr AG, insbesondere bei schnellen Metropolverbindungen. Im Kern geht es darum, mit stabiler Betriebsqualität, einem ausgezeichneten Service an Bord und in allen Phasen der Reise sowie mit einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unseres Fahrzeug- und Leistungsangebots die Voraussetzungen für nachhaltig profitables Wachstum zu schaffen.

WEITERE INFORMATIONEN

QUALITÄTSOFFENSIVE GESTARTET

Die begonnene Qualitätsoffensive Q14 umfasst drei Kategorien:

- > Betriebsqualität – hierzu zählen die Fahrzeugverfügbarkeit, die Pünktlichkeit und die zuverlässige Bereitstellung der Züge in der geplanten Orientierung.
- > Komfort – hierunter werden die Sauberkeit des Zuges sowie die Funktionsfähigkeit der WCs, der Klimaanlage und des WLAN/Internetempfangs zusammengefasst.
- > Service – hierzu zählen die Reisendeninformation und die Serviceleistungen des Bordpersonals.

Durch die weitere Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit im Jahr 2015, die Beschaffung der neuen Zugeneration ICx ab 2016 und den Ausbau der Werklandschaft im Fernverkehr versprechen wir uns mittelfristig eine positive Wirkung auf die Pünktlichkeit.

Die Verbesserung von Komfort und Service wird ein wesentlicher Schwerpunkt der Qualitätsoffensive ab 2015 sein. Internet- und WLAN-Verfügbarkeit, die Sauberkeit des Zuges und die Zugtoiletten werden dabei besonders im Fokus stehen.

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 Reisekom-

fort und Innenraumgestaltung modernisiert. Damit sind alle 44 Fahrzeuge der ICE-2-Flotte mit dem neuen Design im Einsatz. Die Hochgeschwindigkeitszüge der BR 407 haben im Dezember 2013 die Zulassung des Eisenbahn-Bundesamtes für den Betrieb in Deutschland erhalten. Die ersten acht Züge wurden für einen intensiven Probetrieb übergeben. Die endgültige Abnahme wird jedoch erst nach einem erfolgreichen Probetrieb und der Zulassung für den Betrieb in Einfachtraktion in Frankreich erfolgen.

Weiterhin 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 Klimaanlage. Ein Teil der Fahrzeuge wird zusätzlich mit Repeatern für den Mobilfunk ausgerüstet. Diese umfangreichen Modernisierungsarbeiten wurden für die Komfortmaßnahmen bis Ende 2014 komplett abgeschlossen. Die Technikmaßnahmen werden bis 2015 fertiggestellt. Damit werden eine spürbare Anhebung des Komfortniveaus und ein zeitgemäßer technischer Zustand der Reisezugwagen erreicht.

Außerdem wurden die ersten 13 Züge im Rahmen des ICE-T-Redesigns in Kombination mit dem ETCS-Einbau fertiggestellt.

Konnektivität in den Zügen

Nach einer exemplarischen Vermessung der Mobilfunkverfügbarkeit (Sprach- und Datendienste) entlang des ICE-Kernetzes Ende 2013 stand 2014 die Auswertung und weitere Detaillierung der Ergebnisse im Fokus. So entwickelten und veröffentlichten wir im vierten Quartal 2014 die App »DB Netzzadar« für Android und Apple iOS. DB Netzzadar erlaubt es Kunden, während der Zugfahrt sowohl die Mobilfunkverbindung als auch WLAN zu testen und die Testergebnisse an uns zu übermitteln. Mit dem auf diese Weise entstehenden Bild zur Versorgungslage entlang unserer Strecken sollen perspektivisch Transparenz über die Mobilfunkversorgung geschaffen und Maßnahmen zur Verbesserung abgeleitet werden.

Darüber hinaus wurde 2014 das ICE-Portal entwickelt, dessen Einführung sich im Rahmen der Pilotphase zunächst auf drei ICE-Züge erstreckt. Eine Vielzahl positiver Kundenrückmeldungen (88% Wiedernutzungsquote) bezüglich angebotener Inhalte und Qualität (99,3% stabile Qualität) des ICE-Portals haben zu dem Entschluss geführt, dieses

im Sommer 2015 auf die gesamte ICE-Flotte (ohne ICE TD) auszuweiten. Somit steht allen ICE-Kunden eine weitere Möglichkeit zur Verfügung, sich beispielsweise über ihren aktuellen Reiseverlauf zu informieren oder sich während der Fahrt unter anderem mit Beiträgen rund um das Reise-land Deutschland unterhalten zu lassen. Für den Fernverkehr entsteht durch das ICE-Portal eine zusätzliche Kommunikationsplattform zum Austausch mit den Kunden.

Ebenfalls im Berichtsjahr starteten wir das IC-Bus-Portal, das sich aktuell in fünf Bussen auf der Relation München–Zürich im Einsatz befindet. Auch dieses zeichnet sich durch eine hohe technische Qualität (zum Beispiel bezüglich Verfügbarkeit und Geschwindigkeit) aus und ist bei unseren Kunden auf positive Resonanz gestoßen. Aufgrund vergleichbarer Vorteile ist für das IC-Bus-Portal ebenfalls eine Ausweitung auf die gesamte Flotte vorgesehen.

Große Herausforderungen durch verändertes Wettbewerbsumfeld

Auch im zweiten Jahr nach der vollständigen Liberalisierung des inländischen Fernbuslinienverkehrs hat sich die dynamische Entwicklung des Marktes weiter fortgesetzt. Eine Verdopplung des Angebots lässt sich dabei weitestgehend auf einen starken Netzausbau der beiden Marktführer zurückführen. Neben dem Angebotswachstum versuchen die Anbieter, ihre Kunden auch mit zusätzlichen Produktmerkmalen zu überzeugen. So gehören eine Sitzplatzgarantie und ein kostenloser Internetzugang zu den Standards in den Fernbussen. Unter den aktuellen Anbietern im Markt hat sich ein harter Kampf um Marktanteile entwickelt, der vor allem in Form von sehr günstigen Angeboten geführt wird. Infolge dieses Preiskampfes haben sich erste Anbieter aus dem Markt zurückgezogen. Gleichwohl wurden zu Beginn des Jahres 2015 Markteintritte angekündigt. Mittelfristig werden eine weitere Konsolidierung des Marktes und moderat steigende Fahrpreise erwartet.

Weitere Mobilitätsangebote wie Mitfahrgelegenheiten und Low-Cost-Airlines verschärfen das Wettbewerbsumfeld zusätzlich. Durch eine Vielzahl neuer Vergleichsportale können sich die Kunden jederzeit über alle verfügbaren Angebote informieren, Preise vergleichen und sofort das Angebot buchen, das die persönlichen Bedürfnisse am besten erfüllt.

Im Schienenpersonenfernverkehr kam es durch diese verschärften Wettbewerbsbedingungen zum Austritt der einzigen beiden Wettbewerber im Markt.

NACHTRAGSBERICHT

Seit Sommer 2014 laufen die Tarifverhandlungen mit EVG und GDL für einen Großteil der Beschäftigten des DB-Konzerns. Bisher konnte keine abschließende Einigung erzielt werden. Daher zahlt der DB-Konzern den Arbeitnehmern, die in die laufende Tarifrunde einbezogen sind, im Februar

2015 einen Vorschuss. Die Vorschusszahlung wird mit bestehenden oder noch entstehenden Tarifregelungen im Rahmen der Tarifrunde 2014/2015 verrechnet. Die Verhandlungen des DB-Konzerns mit EVG und GDL werden fortgesetzt.

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

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

→ 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 Serviceleis-

tungen. 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 bestehen durch die möglichen Auswirkungen der Staatsschuldenkrise in Europa auf die konjunkturelle Entwicklung 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 ist die Wettbewerbsintensivierung durch die Liberalisierung des nationalen Fernbusmarkts und die damit verbundene Preiswahrnehmung im Fernverkehr in Bezug auf betragsmäßige Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit am bedeutendsten. Das Risiko »Wettbewerbsintensivierung« hat sich gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöht.

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 2015 basieren auf der Annahme keiner weiteren Verschlechterung der geopolitischen Entwicklung.

Gestützt durch eine weiterhin steigende Binnennachfrage, sollte Deutschland auch im Jahr 2015 stärker wachsen als der Euro-Raum. Diese Entwicklung sollte vor allem durch den privaten Konsum und steigende Investitionen infolge steigender Realeinkommen getrieben werden. Gründe hierfür werden höhere Löhne, ein nur moderat steigendes Preisniveau und ein anhaltend hohes Beschäftigungsniveau sein. Stimuliert durch die allmähliche Erholung wichtiger, vor allem europäischer Absatzmärkte und eine Abwertung des Euro, ist ein auch kräftiger Anstieg der Exporte zu erwarten.

Im Euro-Raum ist für das Jahr 2015 ein stärkeres Wachstum als in den Vorjahren zu erwarten. Der Wachstumspfad wird allerdings nach wie vor niedriger sein als vor der Krise, da weiterhin strukturelle Probleme bestehen. Zusätzlich werden die hohe Verschuldung von Staaten, Unternehmen und privaten Haushalten sowie geopolitische Risiken zu Zurückhaltung bei Investoren führen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Für den Schienenpersonenverkehr gehen wir von leichten Leistungszuwächsen aus. Diese dürften vor allem durch eine robuste Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr getragen werden. Der Schienenpersonenfernverkehr wird sich dagegen in einem intensiver werdenden Wettbewerb vor allem zum Buslinienfernverkehr und zum motorisierten Individualverkehr behaupten müssen.

MODERATE ENERGIE- UND ROHSTOFFPREIS-ENTWICKLUNG WAHRSCHEINLICH

Im Jahr 2015 erwarten wir unverändert keine prinzipiellen Engpässe auf der Beschaffungsseite. Aufgrund einer anhaltenden Nachfrageschwäche wird ein mehr als auskömmlich versorgter Ölmarkt erwartet, jedoch sind negative Einflüsse aus geopolitischen Risiken möglich. Von der Novelisierung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes in Deutschland

sind keine wesentlichen neuen Impulse für den Strommarkt zu erwarten. Insgesamt gehen wir von einer moderaten Energie- und Rohstoffpreisentwicklung aus.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Wir erwarten im Geschäftsjahr 2015 keine wesentlichen Auswirkungen geänderter Rahmenbedingungen auf unsere Aktivitäten.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB FERNVERKEHR AG IM GESCHÄFTSJAHR 2015

Zur Verbesserung der Angebotsqualität sind zahlreiche qualitätsverbessernde Maßnahmen für 2015 geplant: Unsere begonnene Qualitätsoffensive setzen wir intensiv fort. Zusätzliche Fahrzeuge der BR 407 werden die Situation für unsere Kunden weiter verbessern.

- Leistungsmengen: Für die Betriebsleistung (Trassenkilometer) und die Verkehrsleistung (Personenkilometer) erwarten wir im Jahr 2015 eine Stabilisierung auf dem Niveau des Jahres 2014.
- Umsatz: Für 2015 streben wir eine leicht steigende Umsatzentwicklung an, die insbesondere auf einer zielgerichteten Marktbearbeitung und der erwarteten Konjunktorentwicklung basiert.
- Ergebnis: Nach dem Ergebnisrückgang von 2013 auf 2014 erwarten wir für 2015 eine Stabilisierung des Ergebnisses auf dem Niveau des Jahres 2014.

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 eintreten oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Die DB Fernverkehr AG übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

JAHRESABSCHLUSS

- 30 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**
- 30 BILANZ**
- 31 KAPITALFLUSSRECHNUNG**
- 32 ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS**
- 33 ANHANG**
- 42 ERLÄUTERUNGEN ZUR GETRENNTEN
RECHNUNGSLEGUNG DER BEREICHE
ERBRINGUNG VON VERKEHRSLEISTUNGEN
UND BETRIEB VON EISENBahn-
INFRASTRUKTUR GEMÄSS §9 (1A) AEG**
- 49 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES
ABSCHLUSSPRÜFERS**

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. [IN MIO. €]	Anhang	2014	2013
Umsatzerlöse	(14)	3.997	4.049
Bestandsveränderungen		-2	-1
Andere aktivierte Eigenleistungen		7	4
Gesamtleistung		4.002	4.052
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	207	201
Materialaufwand	(16)	-2.412	-2.412
Personalaufwand	(17)	-857	-818
Abschreibungen		-283	-287
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	-479	-479
		178	257
Beteiligungsergebnis	(19)	-2	1
Zinsergebnis	(20)	4	5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		180	263
Außerordentliches Ergebnis	(21)	-	0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(30)	-180	-263
Jahresergebnis		-	-

BILANZ

AKTIVA

[IN MIO. €]	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Immaterielle Vermögensgegenstände		-	0
Sachanlagen	(2)	1.202	1.326
Finanzanlagen	(2)	36	36
		1.238	1.362
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	68	68
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	1.966	1.941
Kassenbestand		0	0
		2.034	2.009
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	1	1
		3.273	3.372

PASSIVA

[IN MIO. €]	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	512	512
Kapitalrücklage	(7)	1.570	1.570
Gewinnrücklagen	(8)	4	4
		2.086	2.086
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	313	324
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	548	634
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	326	328
		3.273	3.372

KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. [IN MIO. €]	Anhang	2014	2013
Ergebnis vor Gewinnabführung		180	263
Abschreibungen auf Anlagevermögen		283	287
Abschreibungen auf Finanzanlagen		-	0
Veränderungen der langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten (Rückstellungen ohne DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)		-1	1
Cashflow		462	551
Veränderung der übrigen Rückstellungen		-10	12
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		-5	-1
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		-	0
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-4	77
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-4	-112
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		439	527
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		8	2
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		-161	-77
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		0	0
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		-	2
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-	-
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-153	-73
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-263	-304
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen DB-Konzernfinanzierung		-21	-148
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung		-2	-2
Ein-/Auszahlungen für von/an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)		0	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-286	-454
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresende	(22)	0	0

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

[IN MIO. €]	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert		
	Vortrag zum 01.01. 2014	Zu-gänge ¹⁾	Umbu-chungen	Ab-gänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2014	Vortrag zum 01.01. 2014	Abschrei-bungen Ge-schäfts-jahr	Umbu-chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2014	Stand per 31.12. 2013
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE											
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1	-	-	-1	0	-1	0	-	1	0	0
	1	-	-	-1	0	-1	0	-	1	0	0
SACHANLAGEN											
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken											
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	45	0	-	0	45	0	-	-	-	0	45
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	376	1	7	0	384	-155	-14	-	0	-169	221
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	-	-	0	10	-3	0	-	0	-3	7
	431	1	7	0	439	-158	-14	-	0	-172	273
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	47	0	1	0	48	-19	-2	-	0	-21	28
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	5.176	11	18	-35	5.170	-4.349	-250	-	34	-4.565	827
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	153	3	7	-5	158	-98	-9	-	4	-103	55
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	80	6	5	-4	87	-57	-8	-	4	-61	23
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	120	140	-38	0	222	-	-	-	-	-	120
	6.007	161	-	-44	6.124	-4.681	-283	-	42	-4.922	1.202
FINANZANLAGEN											
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	43	-	-	-	43	-7	-	-	-	-7	36
2. Beteiligungen	1	-	-	-	1	-1	-	-	-	-1	0
	44	-	-	-	44	-8	-	-	-	-8	36
Anlagevermögen insgesamt	6.052	161	-	-45	6.168	-4.690	-283	-	43	-4.930	1.238

¹⁾ Einschließlich Zu- und Abgängen von und zu 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.

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 mit Ausnahme der Bewertungsänderungen für Altersversorgungsverpflichtungen in sogenannten Contractual Trust Arrangements (CTA) gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet. Das Wahlrecht gemäß §248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst erstellter immaterieller Vermögensgegenstände wird im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) nicht ausgeübt.

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

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

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear pro rata temporis. Die Nutzungsdauer der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Bahnkörper, Tunnel, Brücken und Bahnübergänge	15-90
Gleisanlagen	13-26
Gebäude, Hallen und Überdachungen	10-75
Übrige bauliche Anlagen	8-60
Signalanlagen	10-40
Fernmeldeanlagen	5-20
Bahnstromanlagen	10-40
Schienenfahrzeuge	10-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-15

Geringwertige Anlagegegenstände im Einzelwert bis 2.000 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und im Anlagegitter 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 Nettobetrags gebildet. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

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

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.

Der beizulegende Zeitwert übersteigt zum 31. Dezember 2014 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.

Die Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2014 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten

von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in Contractual Trust Arrangements werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Bis zum Vorjahr wurden die garantierten Ansprüche dieser Verpflichtungen (Mindestverpflichtungsumfang) mit der sogenannten degressiven m/n-tel-Methode bewertet. Die Bilanzierungsänderung erfolgte im Rahmen einer Umgestaltung bei der Finanzierung der Zurechnungszeit. Durch diese Umstellung verminderten sich die Pensionsrückstellungen um 2 Mio. €. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2014 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

[IN %]	31.12.2014
Rechnungszinsfuß	4,55
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 (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 3,25% (Altersteilzeit) und 3,75% (Jubiläum, Sterbegeld und mittelbare Altersversorgung) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung der Haftpflichtrenten beläuft sich auf 4,55%.

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 Zins-effekte 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 Deutschen Bahn AG (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 Anlagen-gitter auf der Seite 32 zu entnehmen.

Erhaltene Zuschüsse in Höhe von 20 T € (im Vorjahr: 28 T €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Berichtsjahr wurden in Höhe von 6 Mio. € (im Vorjahr: keine) außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen.

(3) Vorräte

[IN MIO. €]	2014	2013
Hilfs- und Betriebsstoffe	65	63
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	2	4
Waren	1	1
Insgesamt	68	68

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

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 3 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) verschrottet.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

[IN MIO. €]	2014	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	2013
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	41	-	46
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.922	-	1.886
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-	2
Sonstige Vermögensgegenstände	3	-	7
Insgesamt	1.966	-	1.941

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 22 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen mit 1.823 Mio. € (im Vorjahr: 1.802 Mio. €) Forderungen aus Cashpooling gegen die Gesellschafterin DB Mobility Logistics AG (DBML AG). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 97 Mio. € (im Vorjahr: 82 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 DBMLAG gehalten.

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2014 unverändert einen Betrag in Höhe von 1.570 Mio. € aus.

(8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2014 einen Betrag in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) aus. Diese resultieren aus der Erstanwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes im Jahr 2010.

(9) Rückstellungen

[IN MIO. €]	2014	2013
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6	7
Steuerrückstellungen	5	5
Sonstige Rückstellungen	302	312
Insgesamt	313	324

Bei den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im Berichtsjahr 1 Mio. € aufgelöst (im Vorjahr: Zuführung 1 Mio. €).

Weitere 333 T€ wurden im Rahmen von Personalübergängen an andere Konzerngesellschaften übertragen (im Vorjahr: 73 T€ von anderen DB-Konzerngesellschaften übernommen).

Am 13. Dezember 2012 haben die DB ML AG und die DB Fernverkehr AG mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 den schuldbefreienden Schuldbeitritt der DB ML AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Fernverkehr AG an ihre Mitarbeiter erteilter Pensionszusagen vereinbart. Im Gegenzug hat die DB Fernverkehr AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Fernverkehr AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (5 Mio. €, im Vorjahr: 4 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB ML AG. Die Pensionsrückstellungen werden folglich bei der DB ML AG bilanziert. Die DB Fernverkehr AG und die DB ML AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 6 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[IN MIO. €]	2014	2013
Verpflichtungen im Personalbereich	82	82
Verpflichtungen aus Nutzungsüberlassungsverträgen	51	47
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	34	37
Unterlassene Instandhaltung	39	43
Technikrisiken	34	39
Übrige Risiken	62	64
Insgesamt	302	312

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Rückstellungen für 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 DBAG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten sowie für Kosten künftiger Betriebsprüfungen gebildet.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 3 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 2 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (3 Mio. €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (10 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (10 Mio. €) verrechnet.

(10) Verbindlichkeiten

[IN MIO. €]	2014	davon mit Restlaufzeit			2013
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	65	65	0	-	66
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	470	470	-	-	557
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	13	13	-	-	11
davon aus Steuern	7	7	-	-	6
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	548	548	0	-	634
davon zinspflichtig	7	7	-	-	9

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen mit 193 Mio. € (im Vorjahr: 272 Mio. €) die Gesellschafterin DBMLAG und resultieren mit 180 Mio. € (im Vorjahr: 263 Mio. €) aus der Gewinnabführung und mit 7 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) aus Darlehensverbindlichkeiten. Gegenüber der DBAG als Organträgerin bestehen Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft von 99 Mio. € (im Vorjahr: 105 Mio. €). Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungsbeziehungen mit verbundenen Unternehmen bestehen in Höhe von 180 Mio. € (im Vorjahr: 178 Mio. €).

(11) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

[IN MIO. €]	2014	2013
Erlösabgrenzungen	326	326
Sonstige passive Rechnungsabgrenzung	0	2
Insgesamt	326	328

Die Erlösabgrenzungen betreffen bereits vereinnahmte Erlöse für die Beförderungsleistungen, die im Jahr 2015 zu erbringen sind.

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

(12) Haftungsverhältnisse

[IN MIO. €]	2014	2013
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	133	120
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	1	9
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	1	9
Insgesamt	134	129

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DBMLAG für in Höhe von 133 Mio. € (im Vorjahr: 120 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 DBMLAG voraussichtlich erfüllt werden können.

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten der DBAG gegenüber der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz. Für die Kredite der EUROFIMA an die DBAG hat die DB Fernverkehr AG Fahrzeuge für den Personenver-

kehr zur Sicherung an die EUROFIMA übereignet. Es wird erwartet, dass die DBAG ihren Zahlungsverpflichtungen gegenüber der EUROFIMA vollumfänglich nachkommt (§285 Nr. 27 HGB).

(13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

[IN MIO. €]	2014	2013
Bestellobligo für Investitionen	6.080	5.864
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	485	547
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	347	378
Insgesamt	6.565	6.411

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. €) gezahlt.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse (216 Mio. €, im Vorjahr: 214 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. €]	2014	2013
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	246	224
fällig 1 bis 5 Jahre	202	262
fällig über 5 Jahre	37	61
Insgesamt	485	547

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(14) Umsatzerlöse

[IN MIO. €]	2014	2013
Erlöse aus Personenverkehr	3.896	3.941
Sonstige Umsatzerlöse	101	108
Insgesamt	3.997	4.049

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. €).

(15) Sonstige betriebliche Erträge

[IN MIO. €]	2014	2013
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	91	101
davon Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	0	-
davon Verkauf von Material und Energie	10	12
davon sonstige Leistungen Dritte	81	89
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	61	61
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	8	7
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	0	0
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	0	0
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	6	2
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	-	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	20	10
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	1
Währungskursgewinne	0	1
Übrige Erträge	21	18
davon Erträge aus Gebühren von Dritten	3	1
davon sonstige übrige Erträge	18	17
Insgesamt	207	201
davon periodenfremd	31	20

(16) Materialaufwand

[IN MIO. €]	2014	2013
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	400	413
davon Aufwendungen für Energie	341	350
davon Strom	290	298
davon Stromsteuer	27	28
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	18	19
davon sonstige Energien	6	5
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	61	65
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-2	-2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.542	1.479
davon eingekaufte Leistungen Transport	101	83
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	69	66
davon Provisionen	328	310
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	956	926
davon Nutzung Trassen	832	805
davon Nutzung Stationen	124	121
davon sonstige bezogene Leistungen	88	94
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	470	520
Insgesamt	2.412	2.412

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. €]	2014	2013
LÖHNE UND GEHÄLTER	623	591
davon für Arbeitnehmer	82	87
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	76	81
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	6	6
Gesamt	705	678
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG ¹⁾	134	122
davon für Arbeitnehmer	18	18
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	18	18
Gesamt	152	140
davon für Altersversorgung	16	12
Insgesamt	857	818

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

(18) Sonstige betriebliche Aufwendungen

[IN MIO. €]	2014	2013
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	142	154
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	8	15
Gebühren und Beiträge	6	5
Aufwendungen für Versicherungen	0	1
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	6	9
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	7	7
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	21	21
Forschungs- und Entwicklungskosten	16	14
Sonstige bezogene Dienstleistungen	220	203
davon bezogene IT-Leistungen	57	47
davon sonstige Kommunikationsdienste	3	5
davon sonstige Serviceleistungen	160	151
Aufwendungen aus Schadenersatz und Kulanzleistungen	2	1
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0	0
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	1	1
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzanlagen	-	0
Sonstige betriebliche Steuern	1	0
Übrige Aufwendungen	49	48
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	21	19
davon Währungskursverluste	1	1
davon sonstige übrige Aufwendungen	27	28
Insgesamt	479	479
davon periodenfremd	1	2

(19) Beteiligungsergebnis

[IN MIO. €]	2014	2013
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	2	3
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-4	-2
Insgesamt	-2	1

(20) Zinsergebnis

[IN MIO. €]	2014	2013
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	7	8
davon aus verbundenen Unternehmen	7	8
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	-
davon Erträge/Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	0	-
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	0	-
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-3	-3
davon an verbundene Unternehmen	0	0
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-2	-2
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	0
davon Erträge/Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	-	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-	0
Insgesamt	4	5

(21) Außerordentliches Ergebnis

Das außerordentliche Ergebnis enthielt im Vorjahr 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 gegen die DB ML AG aus dem Cashpooling in Höhe von 1.823 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 ergänzend nach §315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt wird. Die DB Fernverkehr AG ist auch Gesellschaft des Teilkonzerns DB ML AG, für den der Konzern-Abschluss für den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellt wird. Der Teilkonzern-Abschluss der DB ML AG wird nicht im Bundesanzeiger veröffentlicht.

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

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

(25) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist dem Anhang als Anlage beigefügt.

(26) Beschäftigte

[IN VOLLZEITPERSONEN]	2014		2013	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	14.282	14.167	13.755	14.010
Zugewiesene Beamte	1.858	1.778	2.025	1.956
	16.140	15.945	15.780	15.966
Auszubildende	971	1.127	886	1.050
Insgesamt	17.111	17.072	16.666	17.016

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 dieser kraft Art. 2 §12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesenen 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 GESCHÄFTSJAHR 2014 AN:

Berthold Huber

Vorsitzender des Vorstands,
Weilheim

Andreas Busemann

Ressort Produktion,
Kissenbrück

Ulrike Haber-Schilling

Ressort Personal,
Berlin

Wolfgang Heinrichs

Ressort Finanzen/Controlling,
Mainz

Dr. Manuel Rehkopf

Ressort Marketing,
Berlin

ALS AUFSICHTSRATSMITGLIEDER WAREN BESTELLT:

Ulrich Homburg

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

Reiner Bieck*

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Panketal

Gudrun Brüker-Gaspers

Referentin im Referat II D 1 im Bundesministerium
der Finanzen,
Sankt Augustin

Hugo Gratza

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

Thomas Hupfeld*

Angestellter der DB Fernverkehr AG,
Vellmar

Wolfgang Joosten*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
DB Fernverkehr AG i. R.,
Lünen
– bis 30. Juni 2014 –

Ulrich Klenke

Leiter Konzernmarketing der DB Mobility Logistics AG,
Berlin

Ludwig Koller*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
DB Fernverkehr AG,
Karlsruhe

Manuela Naujoks*

Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Glückstadt

Chris Newiger

Leiterin Datenschutz der DB Mobility Logistics AG,
Fürth

Norbert Quitter*

Stellvertretender Bundesvorsitzender der
Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,
Bensheim

Marion Rövekamp

Mitglied des Vorstands der DB Regio AG,
München

Manfred Scholze*

Stellvertretender Vorsitzender des
Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Hamburg
– seit 19. August 2014 –

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

Werner Sprünker*

Leiter Service Operations der DB Fernverkehr AG,
Köln

Kerstin Wagner

Leiterin Personalgewinnung bei der
DB Mobility Logistics AG,
München

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

[IN T €]	2014	2013
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	26	21
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	403	426
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	40	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 Konzern-Abschluss 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 17. Februar 2015

DB Fernverkehr AG
Der Vorstand

ERLÄUTERUNGEN ZUR GETRENNTEN RECHNUNGSLEGUNG DER BEREICHE ERBRINGUNG VON VERKEHRSLEISTUNGEN UND BETRIEB VON EISENBahnINFRASTRUKTUR GEMÄSS §9 (1A) AEG

Die von der DB Fernverkehr AG betriebenen Serviceeinrichtungen sind Teil der Eisenbahninfrastruktur im Sinne des §2 Abs. 3 AEG. Damit besteht für die DB Fernverkehr AG als öffentliche Eisenbahn die Verpflichtung aus §9 Abs. 1a AEG, die Bereiche Eisenbahnverkehr als 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. €]	31.12.2014		31.12.2013	
	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur
A. ANLAGEVERMÖGEN				
Immaterielle Vermögenswerte	-	-	0	-
Sachanlagen	826	376	944	382
Finanzanlagen	36	-	36	-
	862	376	980	382
B. UMLAUFVERMÖGEN				
VORRÄTE				
Hilfs- und Betriebsstoffe	-	65	-	63
Unfertige Erzeugnisse/Leistungen	2	0	4	0
Waren	1	-	1	-
	3	65	5	63
FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	39	2	41	4
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.715	252	1.683	246
Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen	0	-	2	-
Sonstige Vermögensgegenstände	3	0	7	0
	1.757	254	1.733	250
KASSENBESTAND, GUTHABEN BEI KREDITINSTITUTEN	0	-	0	-
	1.760	319	1.738	313
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	1	0	1	0
	2.623	695	2.719	695

Passiva

[IN MIO. €]	31.12.2014		31.12.2013	
	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur
A. EIGENKAPITAL				
Zugeordnetes Eigenkapital	1.467	619	1.467	619
Ausgleichsposten	22	-22	0	0
	1.489	597	1.467	619
B. RÜCKSTELLUNGEN				
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5	1	6	1
Steuerrückstellungen	4	1	4	1
Sonstige Rückstellungen	282	20	292	20
	291	22	302	22
C. VERBINDLICHKEITEN				
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-	0	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	53	12	59	7
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	453	62	554	45
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	0	-	0	-
Sonstige Verbindlichkeiten	11	2	9	2
	517	76	622	54
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	326	-	328	0
	2.623	695	2.719	695

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

Bereich Verkehr

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag zum 01.01. 2014	Zu-gänge ¹⁾	Umbu-chungen ²⁾	Ab-gänge ¹⁾	Stand am 31.12. 2014	Vortrag zum 01.01. 2014	Abschrei-bungen Ge-schäfts-jahr	Umbu-chungen ²⁾	Abgänge	Stand am 31.12. 2014	Stand am 31.12. 2014	Stand am 31.12. 2013
[IN MIO. €]												
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1	-	-	-1	0	-1	0	-	1	0	0	0
	1	-	-	-1	0	-1	0	-	1	0	0	0
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	3	0	2	0	5	0	-	0	-	0	5	3
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	19	0	8	0	27	-8	-1	-1	0	-10	17	11
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	22	0	10	0	32	-8	-1	-1	0	-10	22	14
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0	0	2	0	2	0	0	-1	0	-1	1	0
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	5.176	11	18	-35	5.170	-4.349	-250	-	34	-4.565	605	827
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	7	0	2	0	9	-4	0	0	0	-4	5	3
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	33	3	1	-2	35	-26	-4	0	2	-28	7	7
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	93	118	-25	0	186	-	-	-	-	-	186	93
	5.331	132	8	-37	5.434	-4.387	-255	-2	36	-4.608	826	944
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	43	-	-	-	43	-7	-	-	-	-7	36	36
2. Beteiligungen	1	-	-	-	1	-1	-	-	-	-1	0	0
	44	-	-	-	44	-8	-	-	-	-8	36	36
Anlagevermögen insgesamt	5.376	132	8	-38	5.478	-4.396	-255	-2	37	-4.616	862	980

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

²⁾ Inklusiv Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Höhe von 6 Mio. €.

Bereich Infrastruktur

[IN MIO. €]	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag zum 01.01. 2014	Zu-gänge ¹⁾	Umb- chun- gen ²⁾	Ab- gänge ¹⁾	Stand am 31.12. 2014	Vortrag zum 01.01. 2014	Abschrei- bungen Ge- schäfts- jahr	Umb- chun- gen ²⁾	Abgänge	Stand am 31.12. 2014	Stand am 31.12. 2014	Stand am 31.12. 2013
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
Entgeltlich erworbene 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	42	0	-2	0	40	0	-	0	-	0	40	42
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	357	1	-1	0	357	-147	-13	1	0	-159	198	210
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	-	0	-	10	-3	0	0	-	-3	7	7
	409	1	-3	0	407	-150	-13	1	0	-162	245	259
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	47	0	-1	0	46	-19	-2	1	0	-20	26	28
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	-	-	0	0	0	-	-	0	0	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	146	3	5	-5	149	-94	-9	0	4	-99	50	52
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	47	3	4	-2	52	-31	-4	0	2	-33	19	16
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	27	22	-13	0	36	-	-	-	-	-	36	27
	676	29	-8	-7	690	-294	-28	2	6	-314	376	382
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anlagevermögen insgesamt	676	29	-8	-7	690	-294	-28	2	6	-314	376	382

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

²⁾ Inklusive Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Höhe von - 6 Mio. €.

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 wurde im Bereich Verkehr eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 6 Mio. € und im Bereich Infrastruktur keine außerplanmäßige Abschreibung 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 48 T€ (im Vorjahr: 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 Bereich Verkehr pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (45 Mio. €, im Vorjahr: 43 Mio. €).

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

EIGENKAPITAL

Bei der erstmaligen Zuordnung der Aktiva und Passiva zu den Tätigkeitsbereichen im Geschäftsjahr 2013 wurde die jeweils entstehende Residualgröße aus zugeordneten Vermögensgegenständen und Schulden im Eigenkapital des Tätigkeitsbereichs einheitlich unter der Position Zugeordnetes Eigenkapital erfasst und aufgrund des Stetigkeitsgrundsatzes beibehalten.

Aufgrund unterschiedlicher Zuordnungen beziehungsweise Schlüsselungen bei Bestands- und Erfolgskonten entstehen differierende Jahresergebnisse in den Bilanzen beziehungsweise den Gewinn- und Verlustrechnungen der beiden Tätigkeitsbereiche. Die Differenzen in den Bilanzen

der Tätigkeitsbereiche werden in einem Ausgleichsposten erfasst und sind gesondert im Eigenkapital des jeweiligen Tätigkeitsbereichs ausgewiesen.

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 2014 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 (45 Mio. €, im Vorjahr: 43 Mio. €).

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

[IN MIO. €]	Bereich Verkehr			Bereich Infrastruktur		
	2014	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	2013	2014	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	2013
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-	-	-	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	53	53	59	12	12	7
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	453	453	554	62	62	45
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	11	11	9	2	2	2
davon aus Steuern	5	5	5	1	1	1
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	517	517	622	76	76	54
davon zinspflichtig	6	6	8	1	1	1

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten in Höhe von 1 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) betreffen ausschließlich den Bereich Verkehr.

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB ML AG in Höhe von 133 Mio. € (im Vorjahr: 120 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Verkehr in Höhe von 107 Mio. € (im Vorjahr: 97 Mio. €) und den Bereich Infrastruktur in Höhe von 26 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €).

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. [IN MIO. €]	31.12.2014		31.12.2013	
	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur
Umsatzerlöse	3.997	552	4.049	532
Bestandsveränderungen	-2	-	-1	-
Andere aktivierte Eigenleistungen	0	3	0	2
Gesamtleistung	3.995	555	4.048	534
Sonstige betriebliche Erträge	174	22	169	13
MATERIALAUFWAND				
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-362	-201	-376	-206
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.518	-24	-1.461	-19
Instandhaltungsaufwand	-810	-24	-834	-25
	-2.690	-249	-2.671	-250
PERSONALAUFWAND				
Löhne und Gehälter	-555	-150	-534	-144
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-120	-32	-110	-30
	-675	-182	-644	-174
Abschreibungen	-255	-28	-259	-28
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-432	-57	-429	-52
	117	61	214	43
Beteiligungsergebnis	-2	-	1	-
Zinsergebnis	3	1	4	1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	118	62	219	44
Außerordentliches Ergebnis	-	-	0	-
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	-	0	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-118	-62	-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. €, im Vorjahr: 21 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Bereich Verkehr (3 Mio. €, im Vorjahr: 2 Mio. €) und zusätzlich aus den Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr (528 Mio. €, im Vorjahr: 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. €, im Vorjahr: 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 0 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) enthalten, die in voller Höhe dem Bereich Verkehr zugeordnet sind.

MATERIALAUFWAND

Die vom Bereich Infrastruktur bezogenen Instandhaltungsleistungen (528 Mio. €, im Vorjahr: 509 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Bereichs Verkehr als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Bereichs Infrastruktur werden Aufwendungen (163 Mio. €, im Vorjahr: 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 13 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Infrastruktur beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 3 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €).

SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Soweit in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen eine direkte Zuordnung der Aufwendungen zu den beiden Tätigkeitsbereichen nicht möglich ist, erfolgt 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 430 T€ (im Vorjahr: 385 T€) und im Bereich Infrastruktur in Höhe von 235 T€ (im Vorjahr: 47 T€) angefallen. Darüber hinaus sind 1 Mio. € (im Vorjahr: 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. €]	Bereich Verkehr	
	2014	2013
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	2	3
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-4	-2
Insgesamt	-2	1

ZINSERGEBNIS

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge sowie die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen werden unter Verwendung des Sachanlageschlüssels 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. €]	Bereich Verkehr		Bereich Infrastruktur	
	2014	2013	2014	2013
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	6	7	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	6	7	1	1
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-	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	-
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-3	-3	0	0
davon an verbundene Unternehmen	0	0	0	0
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-2	-2	0	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	3	4	1	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.

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 2014 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 17. Februar 2015

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

ppa. Cirsten Schönmeier
Wirtschaftsprüfer

Unsere 2014 neu aufgesetzte Initiative Mobilität 4.0 widmet sich dem Zukunftsfeld Digitalisierung im Personenverkehr. Unsere Kunden wollen eine individuelle Mobilität. Sie erwarten smarte Lösungen.



5.200 km des ICE-Kernetzes, auf dem rund 98% der ICE-Verkehrsleistung erbracht werden, sind für den Internetempfang ausgerüstet. Mit dem ICE-Portal wollen wir den Reisenden eine komfortable Informations- und Unterhaltungsplattform zur Verfügung stellen.

WEITERE INFORMATIONEN

52 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

**55 MANDATE DER MITGLIEDER DES
VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS**

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu zwei ordentlichen Sitzungen zusammen. In einem Fall wurden Beschlüsse auf der Grundlage eines schriftlichen Verfahrens gefasst. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Fernverkehr AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen. Ein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen.

Darüber hinaus standen der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu 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 20. März 2014 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2013 befasst.

In seiner Sitzung am 25. November 2014 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2015 beschäftigt und die Budgetplanung 2015 sowie die in der Bilanz- und Finanzplanung für das Jahr 2015 hinterlegten Investitionen zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat zur Kenntnis genommen, dass die Mittelfristplanung 2016 bis 2019 erst dann vorgelegt werde, wenn die Strategie und mittelfristige Entwicklung im Fernverkehr in den Aufsichtsratssitzungen der Deutschen Bahn AG und der DB Mobility Logistics AG behandelt wurden und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die mittelfristige Planung und Finanzierung des Konzerns mit hinreichender Sicherheit benannt werden können.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2014 vor allem mit der wirtschaftlichen Situation des Unternehmens. Er befasste sich intensiv mit der aktuellen Marktentwicklung, insbesondere mit der Entwicklung des Fernbusmarkts, den Auswirkungen auf das Geschäftsmodell des Fernverkehrs sowie den daraus abgeleiteten strategischen Handlungsoptionen. Der Aufsichtsrat nahm die eingeleiteten Maßnahmen zur Umsatzsteigerung zur Kenntnis. Er verfolgte die Entwicklung der Pünktlichkeit und der Fahrzeugverfügbarkeit sowie der Verlässlichkeit der Wagenorientierung. Er ließ sich fortlaufend über die Aktivitäten zur Steigerung der Basisqualität berichten. Der Aufsichtsrat befasste sich mit der Fahrzeugstrategie und wurde regelmäßig über



ULRICH HOMBURG,
VORSITZENDER
DES AUFSICHTSRATS DER
DB FERNVERKEHR AG

den Status der Beschaffungsprojekte und die Fortschritte bei der Modernisierung der Bestandsflotte informiert. Er 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 2014 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 16. März 2015 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 2014 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 2014 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Frau Ulrike Haber-Schilling wurde mit Wirkung zum 1. September 2015 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Fernverkehr AG für das Ressort Personal bestellt.

Herr Wolfgang Joosten schied zum 30. Juni 2014 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 19. August 2014 Herr Manfred Scholze nach.

Der Aufsichtsrat spricht Herrn Joosten 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 2014 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2015

Für den Aufsichtsrat



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Fernverkehr AG

MANDATE DER MITGLIEDER DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

VORSTAND

Berthold Huber

Vorsitzender des Vorstands,
Weilheim

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

Andreas Busemann

Ressort Produktion,
Kissenbrück

- a) → DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
 - DB Services GmbH
 - DB Systemtechnik GmbH

Ulrike Haber-Schilling

Ressort Personal,
Berlin

- a) → DB Schenker Rail AG
 - 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

- b) → AMEROPA-REISEN GmbH¹⁾

AUFSICHTSRAT

Ulrich Homburg

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

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

Reiner Bieck*

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Panketal

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

Gudrun Brüker-Gaspers

Referentin im Referat II D1 im Bundesministerium
der Finanzen,
Sankt Augustin

Hugo Gratza

Leiter der Unterabteilung Eisenbahnen im Bundes-
ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
Potsdam

Thomas Hupfeld*

Angestellter der DB Fernverkehr AG,
Vellmar

Wolfgang Joosten*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
DB Fernverkehr AG i. R.,
Lünen

– bis 30. Juni 2014 –

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

Ulrich Klenke

Leiter Konzernmarketing der DB Mobility Logistics AG,
Berlin

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

Ludwig Koller*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
DB Fernverkehr AG,
Karlsruhe

- a) → Deutsche Bahn AG
- 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 Quitter

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft
Deutscher Lokomotivführer,
Bensheim

- 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 GmbH
- DB Vertrieb GmbH
- S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
- b) → DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

Manfred Scholze*

Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Hamburg

– seit 19. August 2014 –

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 31.12.2014 beziehungsweise
auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2014. Bei einem Eintritt nach dem
31.12.2014 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

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



Impressum

- Redaktion: DB Mobility Logistics AG, Investor Relations
- Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
- Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
- Lithografie: Koch. Prepress Print Media, Wiesbaden
- Druck: ColorDruck Solutions, Leimen
- Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin
- Bildnachweis (jeweils von oben nach unten): Titel Umschlag: Max Lautenschläger → Seite 3: Andreas Mann → Seite 14: Max Lautenschläger, Volker Emersleben → Seite 50: Max Lautenschläger → Seite 53: Max Lautenschläger

DB Fernverkehr AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.bahn.de

