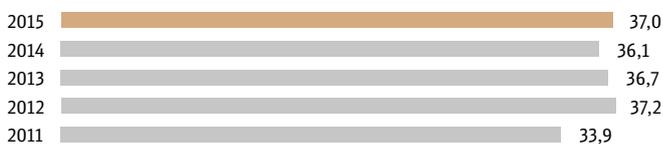


DB Fernverkehr AG
Geschäftsbericht 2015
Mehr Qualität, mehr Kunden, mehr Erfolg

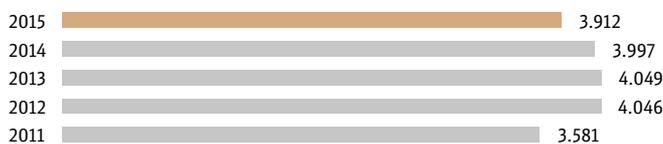
ENTWICKLUNGEN IM GESCHÄFTSJAHR 2015

Verkehrsleistung [in Mrd. Pkm¹⁾]



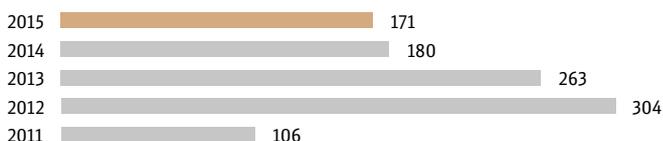
2015 zu 2014: +2,5%

Umsatzerlöse [in Mio. €]



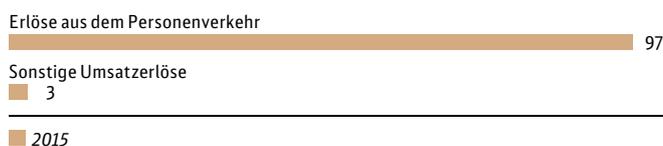
2015 zu 2014: -2,1%

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit²⁾ [in Mio. €]



2015 zu 2014: -5,0%

Umsatzstruktur [in %]



Ausgewählte Kennzahlen

FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €

	2015	2014	Veränderung	
			absolut	%
Umsatz	3.912	3.997	-85	-2,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	171	180	-9	-5,0
Bilanzsumme per 31.12.	3.275	3.273	+2	+0,1
Anlagevermögen per 31.12.	1.675	1.238	+437	+35,3
Eigenkapital per 31.12.	2.086	2.086	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	-	7	-7	-
Brutto-Investitionen	677	161	+516	-
Netto-Investitionen ³⁾	674	161	+513	-
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	15.754	15.945	-191	-1,2
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende Schiene in Mio.	131,1	128,3	+2,8	+2,2
Reisende Bus in Mio.	0,8	0,5	+0,3	+60,0
Verkehrsleistung Schiene in Mrd. Pkm ¹⁾	36,8	35,9	+0,9	+2,5
Verkehrsleistung Bus in Mrd. Pkm ¹⁾	0,2	0,2	-	-
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	137,2	141,7	-4,5	-3,2

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

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

NEUER DIGITALER REISEBEGLEITER GESTARTET



Mit dem neuen ICE Portal bieten wir unseren Kunden seit November 2015 eine kostenfreie Infotainment-Plattform zur Nutzung mit eigenem mobilen Endgerät. Neben aktuellen Reiseauskünften und einem Kinderbereich enthält das Portal auch aktuelle Nachrichten. Das Angebot werden wir in 2016 weiter ausbauen.

Inhalt

› **Vorwort der
Vorstandsvorsitzenden** 002

› **Qualitätsbericht** 005

› **Lagebericht** 015

› **Jahresabschluss** 031

› **Weitere
Informationen** 053

»Das Jahr 2015 war für die DB Fernverkehr AG ein turbulentes Jahr voller Veränderungen.«

»Ein flächendeckender, attraktiver und bezahlbarer Fernverkehr auf der Schiene ist für Standortattraktivität, Klimaschutz und Lebensqualität in Deutschland unverzichtbar.«

»Unsere Angebotsoffensive und das Programm Zukunft Bahn sind unsere Antworten auf die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen.«



Birgit Bohle,
Vorsitzende des Vorstands
der DB Fernverkehr AG

VORWORT DER VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich, Ihnen zum ersten Mal als Vorstandsvorsitzende der DB Fernverkehr AG den Geschäftsbericht vorzustellen. Das Jahr 2015 war für die DB Fernverkehr AG ein turbulentes Jahr voller Veränderungen.

Unser Marktumfeld war – und ist – herausfordernd: Die Fernbusse haben sich in Deutschland etabliert, Sharing-Angebote entwickeln sich weiter und niedrige Mineralölpreise begünstigen den mobilen Individualverkehr.

Auf diese Herausforderungen haben wir im März 2015 mit unserer Angebotsoffensive »Der neue Fernverkehr – Mehr Bahn für Metropolen und Fläche« reagiert. Denn wir sind uns sicher: Ein flächendeckender, attraktiver und bezahlbarer Fernverkehr auf der Schiene ist für Standortattraktivität, Klimaschutz und Lebensqualität in Deutschland unverzichtbar. Es gilt, im Interesse der Kunden, der Schienenverkehrsbranche und der Politik bezahlbare und wirtschaftlich nachhaltige Fernverkehrsangebote zu etablieren. Hierzu sind eine enge Vertaktung von Nah- und Fernverkehr und durchgängige Verbindungen auf der Schiene sowohl zwischen Ballungszentren als auch zwischen ländlichen Regionen deutschlandweit dauerhaft zu sichern. Mit über 50 Millionen zusätzlichen Fahrgästen bis 2030 werden wir die meisten Reisenden aller Marktteilnehmer hinzugewinnen. Damit verbunden ist ein Wachstum grüner, CO₂-freier Mobilität, das für das Gelingen der Energiewende notwendig ist.

Neben der Ausweitung unseres Angebots haben wir auch intensiv an der Weiterentwicklung unserer Produkte gearbeitet. Seit Ende 2014 haben unsere Kunden zahlreiche Verbesserungen an Bord erlebt. Nach der Einführung des kostenlosen WLAN in der 1. Klasse im ICE arbeiten wir daran, diesen Service zukünftig auch unseren Kunden in der 2. Klasse des ICE zur Verfügung zu stellen. Noch attraktiver ist das Reisen mit dem Fernverkehr durch unser ICE-Portal mit zahlreichen Informations- und Serviceangeboten geworden, das wir im Herbst 2015 eingeführt haben. 2016 werden wir hier Schritt für Schritt weitere Unterhaltungsangebote ergänzen. Neben den Produktverbesserungen werben wir auch mit neuen Preisinitiativen um Kunden. Seit dem Sommer 2015 ist in allen BahnCard-Kategorien eine Dreimonatskarte erhältlich, seit Dezember gibt es keine Vorverkaufsfrist mehr für die Sparpreise. Fahrgäste können dadurch günstige Angebote auch noch am Abfahrtstag buchen.

Die Streiks im April und Mai 2015 haben nicht nur unsere Kunden, sondern auch unser Ergebnis sehr belastet. Im Juli 2015 haben alle Parteien dem Schlichterspruch zugestimmt, mit dem der bislang härteste Tarifkonflikt in der Geschichte der Deutschen Bahn beendet werden konnte.

Die betriebliche Pünktlichkeit entsprach mit unter 75% nicht den Erwartungen unserer Kunden. An Bord unserer Züge ist die Funktionsfähigkeit von beispielsweise Toiletten und Bordrestaurants nicht zufriedenstellend. Notwendige Produktinvestitionen wurden zwar getätigt, aber die neuen Züge stehen unseren Kunden in weiten Teilen noch nicht zur Verfügung.

Uns diesen Herausforderungen zu stellen und konsequent am eigenen Anspruch zu arbeiten, das haben wir uns für die nächsten Jahre auf die Fahne geschrieben. Mit unserem zum Jahresende 2015 vorgestellten Programm Zukunft Bahn gehen wir die Themen an und werden im Fernverkehr spürbare Verbesserungen erreichen. Mit den drei Stoßrichtungen Verbesserung der Basisleistungen, Überarbeitung des Produkt- und Leistungsportfolios sowie Ausbau der Produkt- und Serviceeigenschaften wollen wir noch stärker vom Kunden aus denken, sodass wir die Erwartungen unserer Fahrgäste an Pünktlichkeit, Komfort und Service erfüllen und übertreffen. Schon im Jahr 2016 wollen wir so für unsere Kunden spürbar besser werden!

Angebotsoffensive und Zukunft Bahn sind unsere Antworten auf die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen. Für den Fernverkehr bedeutet das:

- › »Mehr Bahn für Metropolen und Fläche«:
 - › Schnellere Reisezeiten: unter anderem mit den Inbetriebnahmen von VDE 8.2 (Ende 2015) und VDE 8.1 (Ende 2017) und 20 zusätzlichen ICE Sprinter-Verbindungen bis 2020
 - › Höhere Frequenzen: 30-Minuten-Takt auf fast allen Hauptkorridoren (mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm)
 - › Neue Fahrzeuge: Zulauf der neuen Intercity 2 ab Ende 2015 und ICE 4 ab Ende 2017
 - › Zusätzliche Flächenverkehre: insgesamt zwölf neue Linien/Linienverlängerungen, davon bis 2020 Rostock–Berlin–Flughafen BER–Dresden, Frankfurt am Main–Siegen–Münster und (Zürich)–Stuttgart–Schwäbisch Hall–Nürnberg
- › Signifikante Qualitätsverbesserungen aus Zukunft Bahn:
 - › Verbesserung der Basisleistungen in den Zügen: Im Fokus steht hier die Verbesserung der Pünktlichkeit. Unser Beitrag hierzu liegt vor allem in der Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit unserer Züge sowie der pünktlichen Bereitstellung aus den Werken. Darüber hinaus sorgen wir mit Programmen wie beispielsweise Reset dafür, dass der Komfort für unsere Kunden an Bord deutlich steigt
 - › Überarbeitung des Produkt- und Leistungsportfolios in Richtung eines konsistenten und optimierten Qualitätsauftritts
 - › Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt für uns zudem darin, den Service an Bord unserer Züge weiter zu verbessern

Unser erklärtes Ziel ist es, die Fernverkehr AG im umkämpften Verkehrsmarkt mit überzeugenden Produkten und einem sehr guten Service dauerhaft wettbewerbsfähig zu gestalten. Dazu müssen und wollen wir jeden Tag unser Versprechen einlösen, die Kunden verlässlich, einfach und entspannt ans Ziel zu bringen.

Ihre



Birgit Bohle
Vorsitzende des Vorstands
der DB Fernverkehr AG

Qualitäts- bericht

› **Kundenorientierung** 006

› **Informationen und
Fahrkartenvertrieb** 006

› **Kundenzufriedenheits-
umfragen** 007

› **Sauberkeit der
Züge und der Bahnhofs-
einrichtungen** 008

› **Zuverlässigkeit
der Verkehre** 008

› **Hilfeleistung für
Personen mit Behinde-
rungen und einge-
schränkter Mobilität** 010

› **Beschwerdemanagement** 014

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 bestimmter 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.

Im Berichtsjahr haben wir DB-konzernweit zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit und Qualität umgesetzt oder angestoßen. Im Zuge des DB-Konzernumbaus (siehe Abschnitt »Weitere Informationen« im Lagebericht der DB Fernverkehr AG) wurden die Aktivitäten der Kunden- und Qualitätsinitiative im Berichtsjahr in das neue Programm Zukunft Bahn überführt.

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 sozialen Medienkanäle, persönliche Schreiben, durch das Beschwerdemanagement und unsere Gremienarbeit mit dem Kundenbeirat sowie den Behindertenvertretern

der programmbegleitenden Arbeitsgruppe des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern). Darüber hinaus beauftragen wir regelmäßige Kundenbefragungen bei unabhängigen Instituten, führen Usability-Tests durch und nutzen Fokusgruppen. 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 Onlineportal www.bahn.de gehört zu den meist-besuchten Mobilitätsportalen in Deutschland. Täglich werden etwa 8,4 Millionen Reiseauskünfte erteilt und monatlich rund 2,6 Millionen Online-Tickets verkauft.
- › Die Nutzung der mobilen Services nimmt stetig zu. Über die App DB Navigator erhalten Kunden Reiseauskünfte und Echtzeit-Informationen und können Handy-Tickets sowie Sitzplatzreservierungen mobil buchen und verwalten. Monatlich werden durchschnittlich bis zu 520.000 Handy-Tickets verkauft – Tendenz steigend. Zusätzlich haben Kunden seit September 2015 die Möglichkeit, ihre vorhandene BahnCard 25 oder 50 in den DB Navigator zu laden und mobil vorzuzeigen. Der Kontrollprozess gerade bei Handy-Ticket-Nutzern ist dadurch verbessert. Die BahnCard 25 und 50 kann auch mobil gebucht werden.
- › Seit Juni 2015 zeigt sich der DB Navigator in neuem Design sowie mit neuen und verbesserten Features. Mit der Funktion »Meine Reise« etabliert sich die App immer mehr zum mobilen Reisebegleiter. Auf einen Blick sind relevante Reiseinformationen wie Abfahrts-, Umstiegs- und Ankunftszeit sowie Echtzeit-Daten für den Kunden einsehbar. Als eines der ersten Unternehmen haben wir mit Funktionalitäten der App die Apple Watch unterstützt und schicken wichtige Reiseinformationen von »Meine Reise« auf die Uhr. Mit dem Verspätungs-Alarm werden Kunden über Änderungen der Reiseverbindung bei einer Verspätung von mindestens zehn Minuten oder Zugausfall informiert. Pro Tag werden mittlerweile mehr als 70.000 Verbindungen überwacht. Seit Dezember 2015 besteht für Pendler und Vielfahrer die Möglichkeit, den Verspätungs-Alarm für bis zu zehn regelmäßige Verbindungen zu aktivieren.
- › Darüber hinaus bietet www.bahn.de bei der Online-Buchung für einen Großteil der ICE-Züge eine grafische Sitzplatzreservierung, bei der Reisende in einer grafischen Darstellung des Wagenplans Sitzplatzvorschläge

gemäß ihren zuvor angegebenen Reservierungswünschen angezeigt bekommen. Die grafische Sitzplatzreservierung ist seit September 2015 auch in der App DB Navigator verfügbar, damit können Kunden auch von unterwegs mobil ihren Sitzplatz in dem grafischen Wagenplan aussuchen und direkt reservieren.

- › Bundesweit stehen rund 6.700 stationäre Ticketautomaten an fast 4.000 Standorten für Fahrplanauskünfte und den Fahrscheinkauf zur Verfügung. Mit jährlich rund 14 Millionen Fahrkartenverkäufen ist der Fahrkartenautomat ein wichtiger Vertriebskanal für den Fernverkehr. Darüber hinaus wird der Fahrkartenautomat jährlich über 90 Millionen Mal für Fahrplanauskünfte im Fern- und Nahverkehr genutzt.
- › In unseren bundesweit über 400 Reisezentren und vier Mobility Centern stehen unsere Mitarbeiter im direkten Kundenkontakt für Reiseinformationen und den Fahrkartenverkauf am Schalter.
- › Mit dem Video-Reisezentrum haben wir bereits im Jahr 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 bestehenden sieben Video-Reisezentren wurde im Berichtsjahr an 17 weiteren Standorten ein 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 Blatt »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.
- › Während der Reise informieren wir unsere Kunden am Bahnhof und in den Zügen nach festgelegten Standards.
- › An großen und mittleren Bahnhöfen unterstützen rund 1.500 Servicemitarbeiterinnen und -mitarbeiter der DB Station&Service AG die Reisenden. Sie geben Orientierungshilfe und aktuelle Auskünfte zu Fahrplänen, Zügen und etwaigen Unregelmäßigkeiten. Mit der DB Information haben unsere Kunden eine zentrale Anlaufstelle an 82 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 der größte Anteil der Einnahmen wieder auf den Vertriebskanal Online/Mobile. Der personenbediente Verkauf spielt aber weiterhin eine wesentliche Rolle im Fernverkehr.

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 von der Information und Fahrkartenbuchung über den Eindruck der Kunden als Einkäufer, Abholer oder Fahrgast am Bahnhof und die Wahrnehmung im Zug bis hin zu einer gegebenenfalls erforderlichen Betreuung am Zielbahnhof oder der Abwicklung von Beschwerdeverfahren und Fahrgastrechten. Die Ergebnisse der Studien werden strukturiert ausgewertet, um bei Schwachstellen zielgerichtet gegenzusteuern.

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

Die Gesamtzufriedenheit mit der DB Fernverkehr AG erreichte im Berichtsjahr einen ZI von 64 (im Vorjahr: ZI von 63). 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 insbesondere 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 DER ZÜGE UND DER BAHNHOFSEINRICHTUNGEN

Die Züge der DB Fernverkehr AG werden nach einem festen Reinigungsplan innen und außen gereinigt. 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.

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

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

Um zukünftig unserem Anspruch an die Sauberkeit unserer Züge im Sinne der Reisenden noch besser gerecht zu werden, befindet sich das Reinigungs- und Messsystem derzeit in der Überarbeitung.

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 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 Grundreinigungen und zwischenzeitliche Intervalle zur Grobmüllbeseitigung sichergestellt. Im Rahmen des »Frühjahrsputzes« wurden alle Bahnhöfe zusätzlich grundgereinigt. Die Qualität der Reinigung wird monatlich mit dem Standardprozess »Bahnhofs-QualitätsCheck« ermittelt, im Berichtsjahr lagen die Werte durchschnittlich unverändert bei einer Schulnote von 2,2.

ZUVERLÄSSIGKEIT DER VERKEHRE

› **Pünktlichkeit und Zugausfälle** 008

› **Bewältigung von Störungen** 009

› 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 an den Verkehrshalten 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 lag im Berichtsjahr bei 74,4%

(5-Minuten-Pünktlichkeit) (im Vorjahr: 76,5%) beziehungsweise bei 89,9% (15-Minuten-Pünktlichkeit) (im Vorjahr: 91,0%). Der Anschlusserrreichungsgrad lag bei 85,6% (im Vorjahr: 86,4%).

Die Pünktlichkeit im Berichtsjahr lag unter der des Vorjahres und auf einem unbefriedigendem Niveau. Das Berichtsjahr war geprägt durch heftige Unwetter, eine ausgeprägte sommerliche Hitzewelle, Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), Infrastruktureinschränkungen ab Oktober 2015 durch einen Stellwerksbrand in Mülheim-Styrum sowie durch weitere äußere Einflüsse.

Unterbrechungen der grenzüberschreitenden Verkehre von und nach Österreich hatten ab dem dritten Quartal 2015 ebenfalls negativen Einfluss auf die Pünktlichkeit. 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. So wurden beispielsweise insbesondere zu den Streiktagen Ersatzprogramme mit bis zu einem Drittel reduzierten Zugleistungen entwickelt, die für die Reisenden weitgehend stabil angeboten werden konnten.

Die in den Vorjahren initiierten Projekte zur Verbesserung der Leistungsqualität haben wir auch im Berichtsjahr kontinuierlich weiter verfolgt. So analysieren wir beispielsweise weiterhin stetig die Verspätungsursachen und leiten daraus Maßnahmen zur Optimierung der Pünktlichkeit und der Anchlussreicherung ab. Das neue umfangreiche DB-Konzernprogramm Zukunft Bahn soll bis zum Jahr 2020 erhebliche Qualitätsverbesserungen für den Kunden bringen.

Die Anzahl der kompletten Zugausfälle ging im Berichtsjahr auf rund 1% zurück (im Vorjahr: rund 2%). Im Gegensatz zum Vorjahr sind die im Rahmen der Streiks gestrichenen und als Ausfall kommunizierten Zugleistungen nicht enthalten.

Die Gesamtpünktlichkeit der Auto- und Nachtreiseverkehre (ehemals DB AutoZug GmbH) lag im Berichtsjahr bei 68,7% (im Vorjahr: 68,9%). Dieser Wert ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass notwendige Bauarbeiten an der Infrastruktur in der Nacht durchgeführt werden und ein Großteil der Züge lange internationale Laufwege absolviert wie beispielsweise Oberhausen–Warschau, Zürich–Prag oder Paris–Moskau.

➤ **Bewältigung von Störungen**

Das deutsche Schienennetz ist sowohl durch nationale als auch internationale Verkehre im Güter- und Personenverkehr stark frequentiert. Für den DB-Konzern verkehrten im Berichtsjahr pro Tag 1.304 Züge (im Vorjahr: 1.290 Züge/Tag) allein im Schienenpersonenfernverkehr; im Güter- und Personenverkehr waren es insgesamt rund 28.700 Züge/Tag (im Vorjahr: rund 29.600 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 Sturmtiefs Niklas 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. Die technische Verfügbarkeit der Klimaanlagen in ICE-Zügen konnte gegenüber den Vorjahren spürbar verbessert werden.

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

Durch die Verbesserung der Informationsflüsse wird das Servicepersonal vor Ort in die Lage versetzt, die Reisenden auch bei Störungen und in Ausnahmesituationen schnell und zuverlässig 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 in Deutschland rund 7 Millionen Menschen die Mobilitätsangebote des DB-Konzerns im Personenverkehr.

Der DB-Konzern unternimmt seit Jahren große Anstrengungen, um Fahrgästen mit Behinderungen eine selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen. Damit bekennen wir uns zu unserer gesellschaftlichen Verantwortung gegenüber den mehr als zehn Millionen Bundesbürgern mit Behinderungen, die für uns eine wichtige Kunden- und Zielgruppe darstellen.

Stetiges Ziel ist die konsequente Umsetzung von Maßnahmen der Barrierefreiheit sowohl bei Zügen und Bussen im Fern- und Regionalverkehr als auch in Bahnhöfen und Reisezentren, die in den »Programmen der Deutschen Bahn AG zur Barrierefreiheit« festgeschrieben werden.

Mit dem zweiten Programm zur Barrierefreiheit haben wir weitere wichtige Meilensteine in Richtung Barrierefreiheit umgesetzt. Im Jahr 2016 wird das dritte Programm zur Barrierefreiheit, das den Zeithorizont bis Ende 2020 umfassen wird, veröffentlicht.

Im partnerschaftlichen und konstruktiven Dialog mit Betroffenen werden wichtige Detailfragen der anstehenden Umsetzungsmaßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Fahrzeuge, Information und Service innerhalb einer regelmäßig tagenden Arbeitsgruppe vorgestellt und erörtert.

Damit können mobilitätseingeschränkte Menschen ihre Kompetenz einbringen, um die zu ergreifenden Maßnahmen an deren spezifischen Bedürfnissen auszurichten.

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

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 Fahrzeuggeneration des ICE 4 vorgesehen ist. Bei den neuen Intercity-2-Zügen gewährleistet je nach Bahnsteighöhe der Station ein Schiebetritt beziehungsweise eine im Zug mitgeführte Rampe den problemlosen Zugang für Rollstuhlfahrer und Rollstuhlfahrerinnen. Für sehbehinderte Fahrgäste wird die Orientierung in den neuen Fahrzeugen unter anderem durch Ausstattung mit einem taktilen Leitsystem deutlich verbessert.

Eine Übersicht zum Anteil der barrierefreien Flotte bei der DB Fernverkehr AG bieten die folgenden Tabellen:

ICE-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	2015
ICE1	-	-	59	-	59
ICE2	-	44	-	-	44
ICE3 (BR 403/406)	-	-	64	-	64
ICE3 (BR 407)	12	-	-	-	12
ICE T (BR 411/415)	-	-	67	-	67
ICE TD (BR 605)	-	-	19	-	19
ICE MET ¹⁾	-	-	2	-	2
Insgesamt	12	44	211	-	267
Anteil in %	4	16	79	-	100

¹⁾ Siebenteiliger Zug mit Lok.

	Barrierefrei, Neubeschaffung gemäß TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gemäß TSI PRM	Teilweise barrierefrei (modernisiert beziehungsweise mit Rollstuhlplatz)	Nicht barrierefrei	2015
IC-Züge (Triebzugbasis) per 31.12.					
ICmod (mit Rollstuhlplätzen)	-	222	-	-	222
ICmod (ohne Rollstuhlplätze)	-	-	549	-	549
Sonstige IC-Wagen (mit Rollstuhlplätzen)	-	-	89	-	89
Sonstige IC-Wagen (ohne Rollstuhlplätze ¹⁾)	-	-	-	559	559
Intercity 2	90	-	-	-	90
Insgesamt	90	222	638	559	1.509
Anteil in %	6	15	42	37	100

¹⁾ Ohne Dienst-/Kuppelwagen.

Die Anforderungen an Barrierefreiheit fließen auch in die Konzeptionen von Zügen für den Regionalverkehr ein. Rund 70% der Fahrzeugflotte sind bereits heute barrierefrei mit fahrzeuggebundener Ein- und Ausstiegshilfe, rollstuhl-

gerechten Toiletten und digitalen Informationssystemen ausgestattet. Damit der Übergang vom Bahnsteig in den Zug möglichst stufenlos erfolgt, wächst der Anteil der Niederflurfahrzeuge mit besonders tief liegenden Böden.

	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	2015
Wagen im Regionalverkehr per 31.12.						
Elektrische Triebwagen	225	487	792	843	56	2.403
Verbrennungstriebwagen	153	468	240	-	546	1.407
Einstöckige Wagen	-	-	-	148	953	1.101
Doppelstockwagen	-	22	963	-	1.093	2.078
Insgesamt	378	977	1.995	991	2.648	6.989
Anteil in %	5	14	29	14	38	100

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

Das Zusammenspiel zwischen Medizin und Verkehr wird aus Sicht von DB Regio Bus in den nächsten Jahren eines der zentralen Themen im Gesundheitswesen werden. Mit dem Fachbereich Gesundheit und Soziales der Fresenius Hochschule hat DB Regio Bus daher den idealen Partner gefunden, um neue und innovative Lösungen für diesen Bereich zu entwickeln. Unsere Bemühungen zielen besonders darauf ab, mobilitätseingeschränkten Menschen die Berührungspunkte mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu nehmen und ihnen die Benutzung zu erleichtern.

Die Berlin Linien Bus GmbH (blb), die sich seit September 2015 vollständig im Eigentum der zum DB-Konzern gehörenden Bayern Express&P. Kühn Berlin GmbH (BEX) befindet, ist schon seit vielen Jahren in der Umsetzung der

Barrierefreiheit aktiv. Im Jahr 2009 wurde der erste Fernbus eines blb-Buspartners eingesetzt, der bereits über zwei rollstuhlgerechte Plätze verfügte. Seit 2013 werden von blb-Buspartnern ausschließlich Fahrzeuge in den Fuhrpark aufgenommen, die die Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes bereits erfüllen, obwohl diese erst für Neuanschaffungen ab Januar 2016 gelten. Entsprechend den Europäischen Fahrgastrechten werden orthopädische Hilfsmittel, soweit sie im Fernbus transportiert werden können, sowie bei entsprechender Hilfebedürftigkeit des Fahrgastes eine Begleitperson kostenlos befördert.

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 31,5 kg wiegen und die Größe von 120×109×35 cm nicht überschreiten. Zur Busflotte gehören 33 neue Doppeldeckerbusse mit einem Rollstuhlstellplatz. Der Ein- und Ausstieg für Rollstuhlfahrer wird durch Niederflurbauweise und Anlegerampe 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. Insbesondere der barrierefreie Schalter mit höhenverstellbarer Kundentischplatte, Rollstuhlunterfahrbarkeit, induktiver Hörschleife, Kennzeichnung durch Piktogramme, Unterarmstützenhalter und Anbindung an das taktile Leitsystem ermöglicht einen barrierefreien Zugang zur Beratung am Schalter. An mittlerweile 55 Standorten steht dieser den Kunden zur Verfügung. In den 40 größten und am stärksten frequentierten Reisezentren wurde ein Aufrufsystem installiert, das ebenso barrierefrei ausgestattet ist. Die Besonderheit ist der Bedienknopf für mobilitätseingeschränkte Reisende an der Aufrufstelle, der bei Betätigung eine Sprachansage auslöst. Von der Aufrufstelle aus werden unsere Kunden zu einem barrierefreien Sitzmodul geleitet und von dort aus auf dem kürzesten Weg zum barrierefreien Schalter. Andere wichtige Komponenten eines barrierefreien Reisezentrums sind beispielsweise Türfolierungen, Sitzmodule und ein taktiler Leitsystem, das an das Leitsystem im Bahnhof angeschlossen ist. Jedes Jahr werden weitere Reisezentren modernisiert, darunter auch kleinere und mittlere Standorte. Die Umrüstung aller Reisezentren wird jedoch noch einige Jahre in Anspruch nehmen. Je nach technischen und konstruktiven Möglichkeiten werden die Einzelmodule der Barrierefreiheit umgesetzt.

Seit 2013 wurden an 28 Bahnhöfen sogenannte Video-Reisezentren eingerichtet. Kunden können sich dort per Knopfdruck mit einem Reiseberater verbinden lassen, der über Monitor und Mikrofon persönlich berät und Fahr-scheine 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. Die Benutzerführung im Interaktionsdesign wurde an neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen ausgerichtet. Die Verwendung größerer Buttons und Schriften sowie stärkere Kontraste erleichtern die Bedienung der Automaten.

Wir bieten an den wichtigsten Bahnhöfen bundesweit einen Ein-, Um- und Aussteigeservice für Menschen mit Handicap an. Im Bahnhof sind rund 1.800 Servicemitarbeiter für die Unterstützung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste speziell geschult. Um die Empathie unserer Mitarbeiter im Service weiter zu erhöhen, wurden im Berichtsjahr in unseren bundesweiten Schulungen erstmals Alterssimulationsanzüge eingesetzt, die auf einfache Weise Zugang zum Thema motorische, optische und akustische Beeinträchtigung schaffen. Unsere Stationen sind mit mehr als 900 mobilen Hubgeräten, Rampen, Treppenliften oder Elektromobilen ausgerüstet. Von 16 festen Standorten aus, den sogenannten Basisstationen, sorgen zusätzliche mobile Teams an weiteren 47 kleineren und mittleren, nicht mit Mitarbeitern besetzten Bahnhöfen dafür, dass Fahrgäste mit Handicap sicher und bequem in den und aus dem Zug kommen. Der Vorteil ist, dass dieser Mobilitätsservice bedarfsgerechter organisiert werden kann.

Im Berichtsjahr wurden rund 610.000 Hilfeleistungen beim Ein-, Um- und Ausstieg realisiert, also rund 1.700 pro Tag. Auch bei der Ausstattung der bundesweit über 80 DB Informationen, die den Kunden für eine persönliche Beratung ihrer Reise, bei Unregelmäßigkeiten und für weitere zahlreiche Hilfestellungen zur Seite stehen, wird die Barrierefreiheit stetig vorangetrieben und auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisender ausgerichtet. Dabei sind nahezu alle DB Informationen mit einer abgesenkten und ausfahrbaren Kundentischplatte für Rollstuhlfahrer und kleinwüchsige Menschen ausgestattet. Bereits seit 1999 organisiert die Mobilitätsservice-Zentrale des DB-Konzerns Hilfe beim Ein-, Um- und Aussteigen in 300 Bahnhöfen, die mit Mitarbeitern besetzt sind.

Die Fahrzeuge im Regionalverkehr wurden in den letzten Jahren kontinuierlich mit zuggebundenen Einstiegshilfen ausgestattet. So gewährleistet DB Regio Schiene seit dem Jahr 2012 mit der Einführung der »Fahrzeuggebundenen

Einstiegs- und Triebfahrzeugfahrer« auch an 1.550 stufenlos erreichbaren Bahnhöfen ohne stationäres Servicepersonal nach Voranmeldung Hilfe für Rollstuhlfahrer beim Ein- und Ausstieg. Für andere mobilitätseingeschränkte Reisende (beispielsweise Eltern mit Kinderwagen, Senioren sowie seh- und hörbehinderte Menschen) ist zusätzlich an weiteren nicht stufenlos erreichbaren Verkehrsstationen die Voranmeldung von Hilfeleistungen 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 Berichtsjahr weit mehr als 40.000 Voranmeldungen zu verzeichnen und die Resonanz der Reisenden sehr positiv. Durch den Einsatz weiterer Neu- und Redesignfahrzeuge, die den Service der fahrzeuggebundenen Einstiegs-/Ausstiegshilfe ermöglichen, werden wir dieses Angebot in Zukunft weiter ausbauen.

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, wurden zusammen mit dem Deutschen Gehörlosenbund Gebärdensprachvideos für das Internet entwickelt. Neben Fragen zur Bahn-Card 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/gehörlos 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 (beispielsweise im Falle von Funktionsstörungen von Automaten oder von Einrichtungen im Bahnhof oder im Zug) an den DB-Konzern zu übermitteln. Menschen mit Lernschwierigkeiten finden nützliche Hinweise zum Reisen mit der Eisenbahn auf bahn.de/leichtesprache. 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 bahn.de/reiseziele-barrierefrei stellen die Arbeitsgemeinschaft Barrierefreie Reiseziele in Deutschland und das Projekt Barrierefrei Austria zusammen mit dem DB-Konzern 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 aktuellen Marktbedürfnissen basieren, stehen wir im intensiven Dialog nicht nur mit den Mitgliedern der programmbegleitenden Arbeitsgruppe, sondern auch 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 dem Jahr 2012 ist der DB-Konzern 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.

Das Berichtsjahr war von diversen Ereignissen geprägt, die Einfluss auf die Eingangsmengen im Beschwerdemanagement beziehungsweise auf die Anzahl der Verspätungsansprüche im Servicecenter Fahrgastrechte hatten: So beeinträchtigte das Unwetter Niklas Ende März 2015 den Eisenbahnverkehr, während im April und Mai 2015 die Streiks der GDL zu Verspätungen und Ausfällen im Zugverkehr führten. Auch die besonders heißen Sommermonate und Unwetter im Juli und August 2015 sowie ein Stellwerksbrand in Mülheim an der Ruhr hatten Einfluss auf die Mengenentwicklungen.

Im Berichtsjahr wurden im Kundendialog Fernverkehr rund 220.000 Beschwerden (im Vorjahr: rund 200.000 Beschwerden) aufgenommen. Um die Kundeneingänge im Rahmen der besonderen Situationen zu bewältigen, wurden kostenlose Sonderhotlines eingerichtet, die unsere Kunden zeitnah mit aktuellen und verlässlichen Informationen versorgen. Im Berichtsjahr wurden rund 1,7 Millionen Entschädigungsanträge aller 47 am Verfahren teilnehmenden Bahnen im Servicecenter Fahrgastrechte, in Reisezentren, Agenturen und in Verkaufsstellen nicht bundeseigener Eisenbahnen bearbeitet. Hiervon wurden wie im Vorjahr 90% entschädigt.

Auch im Berichtsjahr wurden weitere Verbesserungen umgesetzt: Kunden, die eine Beschwerde haben, erhalten nun bei Anliegen, die organisatorisch bedingt verschiedenen Services des DB-Konzerns zugeordnet sind, anstelle verschiedener nur noch eine Rückmeldung. Zudem können Mitarbeiter des Kundendialogs nun mit einer größeren Auswahl von Kulanzformen individueller auf die Bedürfnisse der Kunden reagieren. Um Beschwerden aber schon vor einem Kontakt mit dem Kundendialog zu lösen, wurde nach einer ausgiebigen Testphase eine Beschwerdebearbeitung in den über 400 Reisezentren eingerichtet. Mitarbeiter aller Reisezentren können seit dem Berichtsjahr vor Ort Kulanzleistungen gewähren und somit noch eher und individueller auf Kundenerlebnisse eingehen. Ebenso treiben wir weiterhin die Nutzung von Kundenfeedbacks in den Fachbereichen voran.

Im Themenfeld »Fahrgastrechte« zeigt sich weiterhin eine hohe Nutzungsquote des einheitlichen Fahrgastrechte-Formular von 80%, 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.

Die kontinuierliche Erhebung der Kundenzufriedenheit zeigt, dass 63% der Kunden mit dem Antragsformular »sehr zufrieden« oder »zufrieden« sind (im Vorjahr: 62%). Mit der Gesamtabwicklung ihrer Entschädigungsanträge durch das Servicecenter Fahrgastrechte waren 70% der Fahrgäste »sehr zufrieden« oder »zufrieden« (im Vorjahr: 71%). Mit dem Ergebnis ihres Entschädigungsantrags sind sogar 82% der Kunden »sehr zufrieden« oder »zufrieden« (im Vorjahr: 85%). Mit diesen Ergebnissen zeigt sich eine im Allgemeinen sehr hohe Zufriedenheit mit der Leistung und der Qualität des Verfahrens.

Anträge gemäß Fahrgastrechteverordnung [in Tausend]	2015	2014
Bearbeitete Anträge	1.670	1.306
Als unbegründet abgelehnte Fälle	167	131
Entschädigte Fälle	1.503	1.175

Beschwerdemanagement	2015	2014
Anzahl Beschwerden Fernverkehr gesamt in Tausend	219,3	200,2
VERTEILUNG DER BESCHWERDEN AUF DIE KONTAKTKANÄLE IN %		
E-Mail	47	48
Brief/Fax	41	41
Telefon	12	11
SERVICELEVEL		
Telefon: durchschnittliche Wartezeit bis zur Aufnahme des Gesprächs in Sekunden	57	53
E-Mail: Bearbeitung innerhalb von 72 Stunden in %	87	92
Brief/Fax: Bearbeitung innerhalb von 10 Werktagen in %	93	96

Lagebericht

› **Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft** 016

› **Rahmenbedingungen** 017

› **Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage** 019

› **Mitarbeiter** 021

› **Nachhaltigkeit** 023

› **Strategie** 023

› **Weitere Informationen** 026

› **Nachtragsbericht** 027

› **Chancen- und Risikobericht** 027

› **Prognosebericht** 029

ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG UND ZUR GESELLSCHAFT

Die DB Fernverkehr AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Fernverkehr AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem fünfköpfigen Vorstand gehören gegenwärtig zwei Frauen an, die Position Vorstand Marketing ist derzeit vakant. Das mittelfristige Ziel (bis zum 30. Juni 2017) ist, einen Frauenanteil von 40% zu erreichen. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) 16 Mitglieder an, wovon 8 Mitglieder Anteilseignervertreter und 8 Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des MitbestG gewählt. Dem Aufsichtsrat gehören gegenwärtig fünf Frauen an. Das mittelfristige Ziel (bis zum 30. Juni 2017), einen Frauenanteil von 30% zu erreichen, wurde bereits übertroffen. Auf den weiteren Führungsebenen soll mittelfristig (bis zum 30. Juni 2017) auf der ersten und zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 24,4% erreicht werden.

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 Deutschen Bahn Konzerns (DB-Konzern) ist die DB Fernverkehr AG dem Geschäftsfeld DB Fernverkehr zugeordnet. Die Organisationsstruktur des DB-Konzerns besteht im Wesentlichen aus neun Geschäftsfeldern, die von der konzernleitenden Management-Holding DB AG geführt werden. Die Anteile der DB AG befinden sich vollständig im Eigentum des Bundes.

Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo werden durch das Vorstandsressort Verkehr und Transport geführt. Die internationalen Geschäftsfelder DB Arriva und DB Schenker sind dem Vorstandsressort Finanzen/Controlling zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe, DB Netze Energie und DB Dienstleistungen werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik geführt.

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 der Erreichung bestimmter 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., Verona/Italien, als wesentliche Beteiligungen. Letztere bietet in Zusammenarbeit mit der DB Fernverkehr AG und in Kooperation mit der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB-Personenverkehr AG, Wien/Österreich) 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 (BEX). 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, Brüssel/Belgien. Eine 20-prozentige Beteiligung besteht an der Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande.

Das Berichtsjahr war für die DB Fernverkehr AG ein Jahr voller Herausforderungen. Die DB Fernverkehr AG erzielte ein Ergebnis aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit von 171 Mio. € und blieb somit um 9 Mio. € unter dem Vorjahresniveau. Die Umsatzverluste infolge der Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), des Wettbewerbsdrucks vor allem durch den Fernbus, der Ausweitung von Sharing-Angeboten sowie der sinkenden Kraftstoffpreise belasteten das Ergebnis. Die sonstigen betrieblichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen zum Nutzungsüberlassungsvertrag für 76 Loks der Baureihe (BR) 101 kompensieren zum Teil die negative Umsatzentwicklung. Die Rückstellungen berücksichtigten mögliche Zahlungsverpflichtungen bei Nichtausübung von Kaufoptionen aus dem abgeschlossenen Leasingvertrag (Sale and Leaseback) über diese Loks. Durch den Rückkauf der ersten Fahrzeuge und den Vorstandsbeschluss der DB Fernverkehr AG zur Ausübung der Kaufoptionen für alle Fahrzeuge im Jahr 2016 ist der Grund für die Rückstellungen entfallen.

RAHMENBEDINGUNGEN

› **Wirtschaftliches Umfeld** 017

› **Entwicklung auf den relevanten Märkten** 017

› **Wirtschaftliches Umfeld**

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten wird durch die konjunkturelle Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Die weiterhin sehr positive Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und steigende Realeinkommen haben im Berichtsjahr die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland geprägt und die Gesamtnachfrage im Personenverkehr gesteigert.

Im Jahr 2015 wurde das Wirtschaftswachstum in Deutschland wie im Vorjahr vor allem durch die kräftige private Konsumnachfrage getragen. Unterstützend wirkte die Entwicklung der Exporte außerhalb der Währungsunion. Die steigende Nachfrage aus Europa und den USA wurde durch die schwache Entwicklung in China und anderen Schwellenländern teilweise kompensiert. Die Abwertung des Euro verbesserte dabei die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Exporte. Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahlen stiegen weiter an. Auch die verfügbaren Realeinkommen stiegen deutlich. Die Kraftstoffpreise gingen signifikant zurück.

Die Erholung des Euro-Raums schritt im Jahr 2015 voran. Neben der Binnennachfrage trugen auch die Exporte, insbesondere innerhalb Europas und in die USA, zum Wachstum bei. Die wirtschaftliche Entwicklung blieb weiter von regionalen Unterschieden geprägt. Spanien und Irland konnten nach einer langen Periode, die durch Rezessionen und die Umsetzung von Reformen geprägt war, wieder ein deutliches Wirtschaftswachstum verzeichnen. Italien stieß erste Reformen an und kehrte nach einem drei Jahre andauernden Konjunkturrückgang zu leichtem Wachstum zurück. Auch in Frankreich stieg die Wirtschaftsleistung wieder stärker, strukturelle Probleme bestehen aber fort.

Außerhalb des Euro-Raums war insbesondere die Entwicklung in Großbritannien maßgeblich für die Entwicklung in Europa, auch wenn das Wachstum leicht unter dem Niveau des Vorjahres lag. Darüber hinaus konnten insbesondere Polen, Rumänien und Tschechien, aber auch Schweden ein deutliches Wirtschaftswachstum verzeichnen. Russland litt dagegen unter dem niedrigen Ölpreis und den Folgen der Wirtschaftssanktionen infolge der Ukraine-Krise.

› **Entwicklung auf den relevanten Märkten**

› **SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND AUF VORJAHRESNIVEAU**

Der deutsche Personenverkehrsmarkt wuchs im Jahr 2015 leistungsbedingt um über 1% und damit etwas schwächer als im Vorjahr. Neben sozioökonomischen und konjunkturellen Faktoren stützte auch der intensive intermodale Wettbewerb dieses Wachstum. Fernbusanbieter und Low-Cost-Airlines bauten ihr Angebot aus. Eine dadurch veränderte Preiswahrnehmung der Kunden führte zu Leistungsverchiebungen zwischen den Verkehrsträgern. Zudem beeinflussten die Streikaktivitäten im Schienen- und Luftverkehr sowie anhaltend niedrige Kraftstoffpreise die Verkehrsmittelwahl.

Entgegen der Gesamtmarktentwicklung stagnierte die Verkehrsleistung des deutschen Schienenpersonenverkehrs im Jahr 2015. Maßgeblich verantwortlich für diese Entwicklung waren die Streiks der GDL und das niedrige Kraftstoffpreisniveau, das die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs erhöhte. Zudem wirkte der starke Wettbewerb von Fernbusanbietern dämpfend auf die Nachfrage im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr. Während die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr dennoch anstieg, ging sie im Schienenpersonennahverkehr zurück.

Insgesamt ging die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr des DB-Konzerns um 0,2% zurück, wobei sich die Gesellschaften differenziert entwickelten. DB Fernverkehr steigerte die Nachfrage dank guter Akzeptanz von Aktionsangeboten um 2,4% und entwickelte sich damit überdurchschnittlich, da Wettbewerber ihre Angebote reduzierten oder einstellten. Dagegen ging die Verkehrsleistung von DB Regio unter anderem infolge von Ausschreibungsverlusten in Nordrhein-Westfalen und Thüringen um 2,3% zurück. DB-konzernexterne Bahnen konnten ihre Nachfrage weiter steigern. Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs ging leicht zurück (8,0%).

Die Verkehrsleistung des innerdeutschen Luftverkehrs legte um 1,4% zu. Neben steigenden verfügbaren Realeinkommen und niedrigeren Ticketpreisen wirkten vor allem Angebotsausweitungen positiv. Mehrere Streiks von Piloten

und Flugbegleitern dämpften die Leistungsentwicklung. Der Marktanteil des innerdeutschen Luftverkehrs liegt unverändert bei 0,9%.

In diesem Marktumfeld stieg die Verkehrsleistung der DB Fernverkehr AG um 2,5% auf 36.971 Mio. Personenkilometer (Pkm) (im Vorjahr: 36.079 Mio. Pkm). Die Zahl der beförderten Personen steigerte sich um 2,5% auf 132 Millionen Personen (im Vorjahr: 129 Millionen Personen). Die Betriebsleistung sank auf 137 Mio. Trassenkilometer (Trkm) (im Vorjahr: 142 Mio. Trkm).

Die positive Entwicklung der Personenkilometer im Berichtsjahr entspricht trotz der Streiks der GDL und der Wettbewerbsintensivierung im Mobilitätsmarkt der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2014 abgegebenen Prognose. Das Wachstum der Verkehrsleistung wurde durch Maßnahmen aus Fahrplananpassungen, klassischer Vermarktung, Aktionstickets und BahnCard-Aktionen erreicht. Die Entwicklung der Betriebsleistung entspricht streikbedingt nicht der Prognose von 2014.

› ENERGIEMÄRKTE WERDEN DURCH ANGEBOTSÜBERHÄNGE GEPRÄGT

Die zentrale Hedge-Politik des DB-Konzerns beruht auf dem Prinzip, Energiepreisschwankungen und daraus resultierende Ergebniseffekte zu minimieren. Die Entwicklung der Marktpreise schlägt daher nicht vollumfänglich auf die Aktivitäten der DB-Konzerngesellschaften durch.

Der Ölmarkt wurde im Jahr 2015 weiterhin maßgeblich durch Angebotsüberhänge unter anderem infolge einer hohen Wettbewerbsdynamik und des Kampfes um Marktanteile geprägt. So produzierte die Organisation erdölexportierender Länder (Organization of the Petroleum Exporting Countries; OPEC) deutlich über Bedarf. Die US-Ölherzeugung erreichte den höchsten Stand seit 1972, bevor aufgrund des Preisdrucks ein Rückgang der Schieferölförderung einsetzte. Auch Russland produzierte auf einem Allzeithoch. Zudem wurde der Ölmarkt durch die Diskussionen über eine Lockerung der Sanktionen gegen den Iran, den starken Kurs des US-Dollars sowie eingetrübte globale Konjunkturaussichten infolge der gebremsten Wirtschaftsentwicklung Chinas belastet. Geopolitische Risiken (insbesondere die Auseinandersetzungen im Nahen Osten) werden angesichts der aktuellen Überversorgung am Ölmarkt nur wenig beachtet. In der Folge erreichte der Preis für Brent den niedrigsten Stand seit 2004.

Der Strommarkt wurde im Jahr 2015 durch die Ausweitung der Überkapazitäten infolge der vermehrten Einspeisung erneuerbarer Energien geprägt. Die Entwicklung auf dem Stromspotmarkt wird immer stärker durch die wetterbedingte mangelnde Steuerbarkeit erneuerbarer Energien beeinflusst. Insgesamt verzeichnete der Stromterminmarkt auch bedingt durch historisch niedrige Kohlepreise deutlich rückläufige Notierungen. Der Emissionsmarkt hingegen zeigte sich aufgrund politischer Maßnahmen unterstützt.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

› Umsatzentwicklung 018	› Ergebnisentwicklung 019	› Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage 019	› Finanzlage 019
› Kapitalflussrechnung 020	› Investitionen 020	› Finanzierung des Investitionsprogramms 020	› Bilanzstruktur 020

› Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr erzielte die DB Fernverkehr AG einen Umsatz von 3.912 Mio. € und wies damit einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 85 Mio. € aus.

Diese negative Entwicklung wurde im Wesentlichen durch die verschärfte Wettbewerbssituation und die Streiks der GDL beeinflusst. Zusätzlich haben die gesunkenen Kraftstoffpreise sowie die nachhaltig veränderte Preis- und Leistungswahrnehmung unserer Kunden zur negativen Umsatzentwicklung beigetragen. Im Auto- und Nachtzugverkehr wirkte sich vor allem die Kürzung des Angebots umsatzbelastend aus.

Umsatzsteigernde Maßnahmen aus Fahrplananpassungen, klassischer Vermarktung, Aktionstickets und BahnCard-Aktionen konnten diese negativen Entwicklungen nur zum Teil kompensieren.

Die Anzahl der BahnCard-Kunden ist gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken. Am Jahresende besaßen 4,9 Millionen Kunden eine BahnCard. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf einen Rückgang im Segment der BahnCard 50 zurückzuführen.

Im Bereich Bordgastronomie konnten Erlöse von 78 Mio. € realisiert werden. Dies entspricht dem Vorjahresniveau.

Die DB-konzerninternen Umsatzerlöse betragen im Berichtsjahr 142 Mio. € und lagen ebenfalls auf dem Niveau des Vorjahres.

› **Ergebnisentwicklung**

Die Gesamtleistung von 3.918 Mio. € reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 84 Mio. € (im Vorjahr: 4.002 Mio. €). Diese Entwicklung wurde nahezu ausschließlich durch den Umsatz bestimmt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge überschritten mit 251 Mio. € den Vorjahreswert um 44 Mio. € (im Vorjahr: 207 Mio. €). Dies ist im Wesentlichen auf einen Einmaleffekt durch die Auflösung von Rückstellungen zum Nutzungsüberlassungsvertrag für 76 Lokomotiven der BR 101 zurückzuführen.

Der Materialaufwand verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 26 Mio. € auf 2.386 Mio. €. Dabei stehen gestiegenen Trassenaufwendungen geringere Instandhaltungskosten, Aufwandseinsparungen infolge von Angebotskürzungen im Auto- und Nachtzugverkehr sowie geringere Provisionen gegenüber.

Der Personalaufwand stieg um 18 Mio. € auf 875 Mio. € (im Vorjahr: 857 Mio. €). Dieser Effekt ist auf Tarifsteigerungen zurückzuführen.

Die Abschreibungen verringerten sich im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 47 Mio. € auf 236 Mio. € (im Vorjahr: 283 Mio. €). Dieser Rückgang ist darauf zurückzuführen, dass im Berichtsjahr mehrere ICE-3- und ICE-T-Züge das Ende der bilanziellen Nutzungsdauer erreicht haben.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 497 Mio. € und lagen um 18 Mio. € über dem Vorjahreswert.

Aufgrund des niedrigen Zinsniveaus sank das Zinsergebnis gegenüber dem Vorjahreswert um 4 Mio. € auf 0 Mio. €.

Das Beteiligungsergebnis sank im Vorjahresvergleich um 2 Mio. € auf –4 Mio. €. Ursächlich hierfür ist im Wesentlichen das geringere Ergebnis beim Omnibusunternehmen BEX.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der DB Fernverkehr AG sank im Berichtsjahr um 9 Mio. € auf 171 Mio. € (im Vorjahr: 180 Mio. €). Dies ist insbesondere auf die geringeren Umsatzerlöse sowie gestiegene Personalaufwendungen zurückzuführen. Positiv wirken die infolge eines Einmaleffekts höheren sonstigen betrieblichen Erträge.

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

› **Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage**

Die Entwicklung der DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr weicht im Wesentlichen aufgrund geringerer Umsatzerlöse infolge der Streiks der GDL sowie der Wettbewerbsintensivierung von der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2014 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. 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. S&P hat im Berichtsjahr allerdings den Ausblick für die Rating-Einstufungen von »stabil« auf »negativ« zurückgenommen. 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 2015 eine zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinie in Höhe von 63 Mio. €. Diese wurde nicht in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Im Berichtsjahr blieben die langfristigen Verbindlichkeiten mit 0 Mio. € auf dem Vorjahresniveau. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten stiegen um 42 Mio. € auf 590 Mio. €. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Fahrzeugherstellern.

› Kapitalflussrechnung

Der Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 192 Mio. € und lag um 239 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Dies resultierte vor allem aus höheren Forderungen gegenüber DB-Konzernunternehmen.

Der Mittelfluss aus Investitionstätigkeit sank im Berichtsjahr um 159 Mio. € auf 7 Mio. €.

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit sank um 80 Mio. € auf 185 Mio. €.

Durch das DB-konzerninterne Cashpooling verfügte die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2015 über keinen nennenswerten Bestand an liquiden Mitteln.

› Investitionen

Im Berichtsjahr erhöhten sich die Brutto-Investitionen um 516 Mio. € auf 677 Mio. € (im Vorjahr: 161 Mio. €). Die Netto-Investitionen betrugen 674 Mio. € (im Vorjahr: 161 Mio. €).

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag im Bereich der Fahrzeuginvestitionen, so wurden die ersten 20 Doppelstock-Züge Intercity 2 (IC 2) abgenommen und seit dem Fahrplanwechsel eingesetzt. Zudem wurden die ersten zwölf ICE 3 der BR 407 abgenommen und kommerziell eingesetzt. Außerdem wurde die Ausrüstung der ICE-3-Mehrsystem-Züge sowie der ICE-T-Züge mit dem europäischen Zugsicher-

ungssystem ETCS (European Train Control System) fortgesetzt. Bei den Investitionen in die Infrastruktur der Instandhaltungswerke sind insbesondere die Fertigstellung des Umbaus der großen Wagenhalle im Werk Berlin-Rummelsburg, der Beginn des Neubaus einer ICE-Werkstatt in Köln-Nippes sowie der Beginn der Planungen zur Anpassung der Werkstätten für das neue Zugsystem ICE 4 in Hamburg, Berlin und München zu nennen.

Das Bestellobligo für Investitionen reduzierte sich per 31. Dezember 2015 um 353 Mio. € auf 5.727 Mio. €. Diese Reduzierung ist im Wesentlichen auf die Auslieferung der ICE 3 der BR 407 und der Doppelstockzüge IC 2 zurückzuführen.

› Finanzierung des Investitionsprogramms

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit, die Gewinnabführung an die Gesellschafterin für das Geschäftsjahr 2014 und die Rückzahlung von langfristigen Verbindlichkeiten aus der Konzernfinanzierung wurden durch den Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit und den Abbau von Forderungen gegen die DB ML AG aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung (Cashpool) finanziert. Es erfolgte keine Inanspruchnahme von Kreditlinien oder Darlehen aus der DB-Konzernfinanzierung.

Auch für die Investitionen im Jahr 2016 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

Bilanzstruktur [in % der Bilanzsumme]	31.12.2015	31.12.2014
AKTIVA		
Anlagevermögen	51,1	37,8
Umlaufvermögen	48,9	62,2
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	63,6	63,7
Rückstellungen	8,2	9,6
Verbindlichkeiten	18,1	16,7
Rechnungsabgrenzungsposten	10,1	10,0
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.275	3.273

Die Bilanzsumme blieb mit 3.275 Mio. € auf dem Vorjahresniveau (per 31. Dezember 2014: 3.273 Mio. €). Der Anstieg des Sachanlagevermögens wird durch einen Rückgang der Forderungen gegen verbundene Unternehmen kompensiert.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen stieg um 13,3 Prozentpunkte auf 51,1% (per 31. Dezember 2014: 37,8%). Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf die Fahrzeuginvestitionen zurückzuführen.

Das Umlaufvermögen verringerte sich um 435 Mio. € auf 1.599 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 2.034 Mio. €). Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen sank demzufolge um 13,3 Prozentpunkte auf 48,9% (per 31. Dezember 2014: 62,2%). Ursächlich für diese Entwicklung ist ein Rückgang der Forderungen gegen die DB ML AG infolge eines niedrigeren Cashpooling-Bestands.

Das Eigenkapital blieb mit 2.086 Mio. € gegenüber dem Vorjahr konstant. Die Eigenkapitalquote lag annähernd unverändert bei 63,6% (per 31. Dezember 2014: 63,7%).

Die Rückstellungen verringerten sich um 44 Mio. € auf 269 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 313 Mio. €) und hatten somit per 31. Dezember 2015 einen Anteil von 8,2% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2014: 9,6%).

Die Verbindlichkeiten stiegen um 42 Mio. € und lagen per 31. Dezember 2015 bei 590 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 548 Mio. €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber den Fahrzeugherstellern Bombardier und Siemens infolge der Übernahme neuer ICE-3-Züge der BR 407 sowie der neuen IC-2-Züge. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme stieg infolgedessen um 1,4 Prozentpunkte auf 18,1% (per 31. Dezember 2014: 16,7%).

Die passiven Rechnungsabgrenzungen stiegen um 4 Mio. € auf 330 Mio. €. Dies ist auf höhere Umsatzabgrenzungen infolge der positiven Entwicklung der Vorverkäufe unter anderem für eine Geschenkticket-Aktion zurückzuführen. Der Anteil an der Bilanzsumme blieb annähernd unverändert bei 10,1%.

MITARBEITER

› Überblick über die Tarifentwicklung 021

› Maßnahmen im Bereich Nachwuchsgewinnung 022

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 2015 betrug 15.754 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2014: 15.945 Mitarbeiter).

Bezogen auf den durchschnittlichen Personalbestand im Berichtsjahr (15.837 Mitarbeiter, im Vorjahr: 16.140 Mitarbeiter) bedeutet dies einen Rückgang um 303 Mitarbeiter. Dies beruht im Wesentlichen auf Anpassungen im Angebot (unter anderem Autozug- und Nachtzugverkehr) sowie dem Übergang von Mitarbeitern zum DB-konzerninternen Global Accounting Shared Service Center (GA SSC) Buchhaltung.

› Überblick über die Tarifentwicklung

Die Grundlagentarifverträge mit der GDL und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) sind zum 30. Juni 2014 ohne Nachwirkung ausgelaufen. Darin war geregelt, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe im DB-Konzern Tarifverträge abschließen darf. Das war die Voraussetzung für eine konflikt- und widerspruchsfreie Tarifpolitik mit den beiden konkurrierenden Gewerkschaften. In der Tarifrunde 2014/2015 stand daher neben der Tarifentwicklung auch die grundsätzliche Frage im Fokus, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe verhandelt.

Ende Mai 2015 hat sich der DB-Konzern mit der EVG auf einen umfassenden Tarifabschluss geeinigt. Der Tarifvertrag sieht unter anderem eine Lohnerhöhung von 5,1% in zwei Stufen vor sowie eine Einmalzahlung in Höhe von insgesamt 1.100 € vor. Zudem wurden Verbesserungen bei der

betrieblichen Altersvorsorge vereinbart. Für die Berufsgruppe Lokführer wurde ebenfalls ein Tarifvertrag abgeschlossen, der die bestehenden Regelungen widerspruchsfrei in das Tarifwerk der EVG integriert. Zudem wurde eine Verständigung über die Einführung eines neuen, flexibleren Vergütungssystems zum 1. Januar 2016 erzielt, das auch Leistungskomponenten enthält. Darüber hinaus haben DB-Konzern und EVG einen Tarifvertrag »Arbeit 4.0« unterzeichnet. Ziel ist es, die rapiden Veränderungen der Arbeitswelt durch die zunehmende Digitalisierung gemeinsam und aktiv zu gestalten.

Am 30. Juni 2015 wurden die Tarifverhandlungen mit der GDL erfolgreich beendet. Nach intensiven Verhandlungen und insgesamt neun Streikrunden seit Beginn der Tarifverhandlungen Mitte 2014 wurde dem Schlichterspruch seitens des ehemaligen Ministerpräsidenten Matthias Platzeck und Thüringens Ministerpräsidenten Bodo Ramelow zugestimmt. Der DB-Konzern und die GDL haben sich auf ein Gesamtpaket bestehend aus einer Lohnerhöhung von insgesamt 5,1%, einer Absenkung der Referenzarbeitszeit ab 2018 um eine Wochenstunde sowie einem umfassenden Programm zur Belastungsreduktion und zum Abbau von Überstunden verständigt. Darüber hinaus erhält die GDL bis zum Jahr 2020

eine Langfristperspektive als Tarifpartner mit einem verbindlichen Schlichtungsverfahren. Gleichzeitig wird das Arbeitszeitsystem reformiert. Alle Ergebnisse und Vereinbarungen zu Arbeitszeit, Pausenregelungen oder Vergütung stehen in keinem Widerspruch zu den bestehenden Regelungen. Damit hat der DB-Konzern sein Ziel erreicht, für ein und dieselbe Berufsgruppe nicht nach Gewerkschaftszugehörigkeit unterscheiden zu müssen.

› Maßnahmen im Bereich Nachwuchsgewinnung

Es konnten für die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr rund 310 Schüler für eine Berufsausbildung, zum Beispiel Mechaniker/-in, Eisenbahner/-in im Betriebsdienst sowie Lokführer/-in Transport, gewonnen werden. Des Weiteren wurde im Berichtsjahr 63 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 17 Mitarbeiter für das duale Studium eingestellt.

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 der gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet.

Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind im Internet unter www.db.de/nachhaltigkeit verfügbar. Dort wird umfassend dargestellt, welche Beiträge zu einer nachhaltigen Gesellschaft der DB-Konzern als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands leistet.

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



NEUER INTERCITY IM FERNVERKEHR

Der neue Doppelstock-Intercity 2 (IC 2) bringt Reisende seit Dezember 2015 an ihren Zielort. Zu Beginn ist der fünfteilige Zug vorwiegend auf der Strecke Norddeich–Hannover–Leipzig unterwegs. LTE-Mobilfunkverstärker, Steckdosen, bequeme Sitze, Fahrradplätze, ein extra Familienbereich und der ebenerdige Einstieg im Steuerwagen bieten Komfort für alle. Der Gastronomieservice direkt am Platz rundet das Angebot ab. Das moderne Informationssystem zeigt neben Informationen zum Zuglauf und Reiseverbindungen auch eine Karte mit der Position und der Geschwindigkeit des Zuges.

STRATEGIE

› Fernverkehr 2020 024

› Miteinander in Verantwortung 025

› Wirtschaftlich kraftvoll 025

Das veränderte Marktumfeld hat die Geschäftsentwicklung des Fernverkehrs im Berichtsjahr beeinträchtigt. Die Streiks der GDL, der nach wie vor aggressive Preiswettbewerb der Fernbusunternehmen, die stetig steigende Anzahl der sogenannten Sharing-Angebote (Mitfahrzentralen, Carsharing) sowie niedrige Benzinpreise führten zu Verlusten bei Umsatz und Ergebnis.

Auf die teilweise deutlichen Marktveränderungen reagiert der Fernverkehr mit der Anfang 2015 kommunizierten Kunden- und Angebotsoffensive »Mehr Bahn für Metropolen und Regionen«. Im Rahmen dieser Offensive stellen wir bei jeder Weiterentwicklung von Produkten und Services das Reiseerlebnis unserer Kunden konsequent in den Mittelpunkt. Zugleich schaffen wir mit der Modernisierung der ICE- und IC-Flotte die Voraussetzungen für betriebliche Zuverlässigkeit und hohen Reisekomfort. Das Fernverkehrsangebot im ICE-Netz und in der Fläche soll schrittweise von heute 135 Mio. Zugkilometern auf 160 Mio. Zugkilometer im Jahr 2030 ausgeweitet werden. Bei diesem Ausbau wird auch neu in Betrieb genommene Infrastruktur genutzt, um Reisezeiten deutlich zu reduzieren. Im ICE-Netz reagieren wir mit zusätzlichen Verbindungen und höheren Frequenzen (bis zu zwei Züge pro Stunde) auf die steigende Nachfrage nach schnellen und direkten Verbindungen zwischen Metropolen, während mit dem neuen IC-Netz das Angebot in der Fläche deutlich erweitert wird. Mit dem neuen Zielnetz IC sollen im Jahr 2030 fünf Millionen potenzielle Kunden neu oder besser an den Fernverkehr angebunden werden. Nahezu alle Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern haben dann einen Fernverkehrsanschluss und die Kunden profitieren von umsteigefreien Direktverbindungen und dem erhöhten Komfort der 120 neuen IC-Doppelstockzüge.

Die Kunden- und Angebotsoffensive füllt den Rahmen aus, der mit der unverändert gültigen Strategie Fernverkehr 2020 definiert wurde. »Für Kunden und Mitarbeiter die erste Wahl« beschreibt unseren Anspruch. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Fernverkehrs stehen miteinander in Verantwortung für ein wirtschaftlich kraftvolles Unternehmen, bei dem das Reiseerlebnis der Kunden im

Mittelpunkt steht. Dieses Reiseerlebnis verbessern wir, indem wir konsequent an den Kriterien »umweltfreundlich, entspannt, einfach und verlässlich« arbeiten.

› Fernverkehr 2020

1. UMWELTFREUNDLICH

Am Ende dieses Jahrzehnts will die DB Fernverkehr AG im Urteil ihrer Kunden das umweltfreundlichste Unternehmen sein.

Bereits seit 2013 werden 75% aller Fahrten im Fernverkehr mit 100% Ökostrom durchgeführt. Wir arbeiten an den Rahmenbedingungen, um perspektivisch alle Fahrten im Fernverkehr zu 100% mit Ökostrom durchzuführen. Unsere Angebotsoffensive wird durch Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene im Zielzustand 2030 zu CO₂-Einsparungen in Höhe von 1,7 Mio. t führen – dies entspricht dem jährlichen Ausstoß von rund 600.000 Pkw.

Wir wollen aber auch den Energieverbrauch im gesamten Unternehmen effizienter gestalten. Daher streben wir eine deutliche Reduktion des gesamten Energie- und Ressourcenverbrauchs an. So gelten für die Dienstleistungen an Bord unserer Züge, die Instandhaltungswerke und die Verwaltung hohe Nachhaltigkeitsstandards. Alle Produktionsabläufe werden strengen Umweltkriterien unterworfen.

2. ENTSPANNT

Bis 2020 will die DB Fernverkehr AG die entspannteste Art des Reisens anbieten. Mit unserer Kampagne »Diese Zeit gehört Dir« weisen wir auf unseren Vorteil im Wettbewerb zu anderen Verkehrsmitteln hin. Um Reisezeiten konsequent nutzen zu können, sind die ICE-Fahrzeuge mit der HotSpot-Technik der Deutschen Telekom ausgestattet. Gleichzeitig haben wir mit der Ausschreibung eines neuen WLAN-Systems den nächsten Schritt in Richtung Zukunft getan. Die Deutsche Telekom wird uns bei der Modernisierung des Internetzugangs unterstützen und einen reibungslosen Übergang auf ein Multiprovidersystem ermöglichen. Auch 2016 werden wir gemeinsam mit der Deutschen Telekom Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung ergreifen, um den Internetzugang in der bestmöglichen Qualität anzubieten. Das ICE Portal ist im Herbst 2015 erfolgreich gestartet und

in vielen ICE-Zügen verfügbar. Das kostenfreie ICE Portal bringt topaktuelle Nachrichten und wichtige Informationen zur aktuellen Reise über WLAN auf Laptops, Smartphones oder Tablets. Ab dem Jahr 2016 wird neben Informationen zur aktuellen Reise sukzessive das Unterhaltungsangebot ausgeweitet. Wir werden hierbei mit namhaften Partnern kooperieren, um den Kunden ein attraktives und vielseitiges Programm anzubieten.

3. EINFACH

Bis 2020 wollen wir erreichen, dass jeder Kunde die Produkte des Fernverkehrs einfach und intuitiv nutzen kann. Mit diesem Grundverständnis haben wir das Konzept »Mobilität aus einer Hand« entwickelt. Künftig sollen unsere Kunden ein völlig neues Reiseerlebnis genießen – von der Buchung bis zum Ziel ihrer Reise.

DB Fernverkehr, DB Vertrieb und DB Regio arbeiten gemeinsam in dem Projekt »Mobilität 4.0«, dessen Ziel die konsequente Nutzung der vielfältigen Möglichkeiten der Digitalisierung für den Personenverkehr ist. 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«. Zu den Rahmenbedingungen zählt die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Organisation ebenso wie das Schaffen von Voraussetzungen für kreatives und hierarchiefreies Arbeiten (beispielsweise das Innovations-Lab).

Neben der Initiative »Mobilität 4.0« leistet das Projekt Reisendeninformation einen wichtigen Beitrag zu einfachem Reisen im Fernverkehr. Mit der Einführung der Smart-Watch-App des DB Navigators 2015 sind wir am Puls der Zeit. Für 2016 sind Maßnahmen für eine verlässlichere Darstellung der Wagenreihung sowie eine rechtzeitigere Information bei Gleiswechseln und Verspätungen vorgesehen.

4. VERLÄSSLICH

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

Durch Maßnahmen wie die Inbetriebnahme neuer IC-2-Züge, die Grundsteinlegung des Instandhaltungswerks Köln-Nippes sowie Modernisierungen in der Bestandsflotte wollen wir unsere Leistungen steigern. Gleichzeitig werden wir die geschäftsfeldübergreifende Zusammenarbeit weiter intensivieren, um auch im Verbund mit den Infrastrukturbetreibern die Qualität zu verbessern. Dies ist wesentlicher

Kern der Maßnahmen des neuen DB-Konzernprogramms Zukunft Bahn. Zukunft Bahn ergänzt und unterstützt die Kunden- und Angebotsoffensive des Fernverkehrs. Das Reiseerlebnis unserer Kunden steht bei allen Aktivitäten im Mittelpunkt und Themen wie Reisendeninformation, Systempünktlichkeit, Sauberkeit, Service und verlässliche Reiseketten sollen so noch wirkungsvoller angegangen werden.

› Miteinander in Verantwortung

Unser Leitmotiv »Miteinander in Verantwortung« gilt nach außen wie nach innen.

Im Rahmen eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses bei der DB Fernverkehr AG 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 Vereinbarkeit 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. Zum Beispiel haben wir mit der erfolgreichen Einführung eines neuen Talentmanagements den Grundstein dafür gelegt, Mitarbeiter mit Potenzial für höherwertige Positionen schnellstmöglich zu entwickeln und damit einen wichtigen Schritt in Richtung bessere Arbeitgeberattraktivität getan. Um dahin gehend den Anforderungen der Mitarbeiter stets gerecht zu werden, wurden nach der im Jahr 2014 durchgeführten Mitarbeiterbefragung in allen Bereichen des Fernverkehrs Folgeworkshops durchgeführt, um nachhaltig die Mitarbeiterzufriedenheit zu verbessern.

Darüber hinaus engagieren wir uns gezielt für soziale Themen und einen respektvollen Umgang mit der Umwelt – auch aus Verantwortung für künftige Generationen.

› Wirtschaftlich kraftvoll

In einem veränderten Marktumfeld stellen wir mit der eingangs beschriebenen Kunden- und Angebotsoffensive »Mehr Bahn für Metropolen und Regionen« und dem Konzernprogramm Zukunft Bahn die Weichen für einen zukunftsfähigen und wirtschaftlich kraftvollen Fernverkehr mit stabiler Betriebsqualität und einem ausgezeichneten Service in allen Phasen der Reise. Mit der kontinuierlichen Weiterentwicklung unseres Leistungsangebots schaffen wir weitere

Voraussetzungen für nachhaltig profitables Wachstum und die Finanzierung unserer Zukunftsinvestitionen in Fahrzeuge, Werkeinfrastruktur und Qualität. In diesem Zusammenhang steht auch die für 2016 vorgesehene Neuordnung des Nachtzugverkehrs.

Neben der spürbaren Verbesserung des Reiseerlebnisses unserer Kunden gehören zu unseren Aktivitäten auch die Begrenzung der Kostendynamik ohne Qualitätseinbußen sowie eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den schienengebundenen Personenfernverkehr.

WEITERE INFORMATIONEN

› **Einführung eines Global Accounting Shared Service Center (GA SSC) Buchhaltung im DB-Konzern** 026

› **DB-Konzern stellt umfassendes Programm zum Konzernumbau vor** 026

› **Einführung eines Global Accounting Shared Service Center (GA SSC) Buchhaltung im DB-Konzern**

Anfang April 2014 wurde der DB-konzernweite Aufbau einer zentralen SSC-Organisation beschlossen, in der die heute dezentral in den Geschäftsfeldern, Servicecentern oder DB-Konzernunternehmen erbrachten Buchhaltungsaufgaben in weiten Teilen zentral gebündelt werden. Das SSC Buchhaltung wird demnach als Servicefunktion Leistungen nach einheitlichen Prinzipien erbringen. Die DB-konzerninterne Zusammenarbeit mit dem SSC erfolgt nach definierten Standards und auf Basis von Geschäftsbesorgungsverträgen. Mithilfe der SSC-Organisation soll im gesamten DB-Konzern die Einführung innovativer Technologien und Prozesse zentral gesteuert und somit die Qualität und Effizienz der Rechnungswesenfunktionen weiter erhöht werden. Für die Implementierung wurde ein dreistufiger Pfad entwickelt.

- › In Phase 1 erfolgte mit Wirkung zum 1. November 2014 eine Aufteilung der Rechnungswesenfunktionen in lokal verbleibenden gesellschaftsspezifischen Funktionen (Bilanzfunktionen) und Buchhaltungsfunktionen.
- › In Phase 2 wurden die in Phase 1 separierten Buchhaltungsfunktionen mit Wirkung zum 1. Februar 2015 in eine dezentrale SSC-Struktur im Wege eines (Teil-) Betriebsübergangs auf die DBMLAG überführt und dem Konzernrechnungswesen unterstellt. Dezentrale SSC-Struktur bedeutet, dass die Mitarbeiter weiterhin an ihren bisherigen Standorten verbleiben.
- › Innerhalb des SSC erfolgt in Phase 3 die Neuausrichtung der dezentralen SSC-Organisation in die prozessorientierte SSC-Zielorganisation.

› **DB-Konzern stellt umfassendes Programm zum Konzernumbau vor**

Um der nicht zufriedenstellenden wirtschaftlichen Entwicklung des DB-Konzerns der letzten Jahre vor allem im Schienengeschäft in Deutschland (Eisenbahn in Deutschland) zu begegnen, hat der DB-Konzern Ende Juli 2015 ein Programm für den weitreichenden Umbau des DB-Konzerns vorgestellt.

Im DB-Konzern haben insbesondere der Schienenpersonen- und -güterverkehr in Deutschland erheblich an Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität eingebüßt. Gleichzeitig besteht in diesen Geschäften in den nächsten Jahren ein umfangreicher Investitionsbedarf unter anderem für die Flottenmodernisierung. Um die Zukunftsfähigkeit des DB-Konzerns zu sichern, ist daher eine gute Finanzkraft unabdingbar. Im Zusammenhang mit dem DB-Konzernumbau soll die doppelstöckige Holding-Struktur mit DB AG und DB Mobility Logistics AG zur Vermeidung von Redundanzen, zur Reduzierung von Abstimmungsaufwendungen sowie zur Beschleunigung von Entscheidungen aufgelöst werden. Zudem wurde der DB-Konzernvorstand von acht auf sechs Ressorts verkleinert. Ein Bestandteil der Reorganisation ist eine neue Geschäftsverteilung im DB-Konzernvorstand zur Bündelung der Geschäftsfelder der Eisenbahn in Deutschland im neuen Ressort Verkehr und Transport. Darüber hinaus werden die Servicefunktionen und internen Dienstleistungen im DB-Konzern mit dem Ziel neu geordnet, die DB-Konzernleitung auf die Ausübung von DB-Konzernleitungsfunktionen und Richtlinienkompetenz zu beschränken.

Mit dem Konzernumbau will der DB-Konzern schlanker, schneller, effizienter und kundenorientierter beziehungsweise wettbewerbsfähiger werden. Neben wettbewerbsfähigeren Kostenstrukturen auch in der DB-Konzernleitung

geht es vor allem um die Erreichung einer höheren Qualität, eine stärkere Ausrichtung auf den Kunden und seine Bedürfnisse sowie um mehr Wirtschaftlichkeit, insbesondere in den Geschäften der Eisenbahn in Deutschland. Teil des Konzernumbaus ist auch das mehrere Jahre angelegte Programm Zukunft Bahn. Von August bis Dezember 2015 arbeiteten fünf Projektteams mit unterschiedlichen Themen an der Neuaufstellung des DB-Konzerns, darunter das zentrale Projekt Zukunft Bahn mit einem Team von Spezialisten aus allen Geschäftsfeldern. Nach der Aufsichtsratssitzung Mitte Dezember 2015 hat die Umsetzungsphase begonnen: Im ersten Schritt werden im Jahr 2016 an vielen Stellen schnelle operative Verbesserungen umgesetzt, um für die Kunden »Ärgernisse zu beseitigen«. Im Zeithorizont II bis 2020, »Qualität, die überzeugt«, wird der Großteil der entwickelten Maßnahmen umgesetzt. Im Zeithorizont III, »Leistung, die begeistert«, werden langfristig wirksame Maßnahmen ergriffen.

Im Zuge des vorgestellten DB-Konzernumbaus wurde zudem eine weitere Vereinfachung der Markenarchitektur beschlossen. Zur Stärkung des Marktauftritts treten zukünftig der DB-Konzern, der nationale und grenzüberschreitende Personenverkehr, die Infrastrukturgeschäftsfelder sowie der Schienengüterverkehr einheitlich unter der Bildmarke DB auf. Mit der Vereinfachung der Markenarchitektur erfolgt die markenseitige Umsetzung des Verschlinkungsprozesses, der mit dem Konzernumbau eingeleitet wurde. Die Markenauftritte der internationalen Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva bleiben in der bisherigen Form bestehen.

Entsprechend der im Berichtsjahr neu eingeführten Führungsstruktur sowie der geänderten Markenarchitektur haben sich auch die Bezeichnungen der Geschäftsfelder des DB-Konzerns verändert.

NACHTRAGSBERICHT

Nach Schluss des Berichtsjahres sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung für die DB Fernverkehr AG eingetreten.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

› Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen 027

› Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung 028

› Umfassendes Risikomanagementsystem 029

› Bewertung der derzeitigen Risikoposition 029

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

Werden zugesagte Liefertermine für Neufahrzeuge 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 Serviceleistungen. Auf der Angebotsseite optimieren wir die Fahr-

plangestaltung 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-/Energiemarktrisiken 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
- › Übrige Risiken, zum Beispiel rechtliche Risiken (unter anderem Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitigkeiten)

› 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 im Mobilitätsmarkt in Bezug auf betragsmäßige Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit am bedeutendsten. Das Risiko hat sich gegenüber dem Vorjahr spürbar erhöht. Der Wettbewerb wird durch die mittlerweile etablierten Fernbusanbieter, die neuen Sharing-Angebote sowie die anhaltend niedrigen Benzinpreise geprägt. Bei solchen günstigen Mobilitätsalternativen besteht das Risiko, dass die geplanten Angebotsmaßnahmen und Umsatzsteigerungen nicht vollständig realisiert werden.

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

PROGNOSEBERICHT

› **Konjunkturelle Aussichten** 029

› **Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte** 030

› **Moderate Energie- und Rohstoffpreisentwicklung wahrscheinlich** 030

› **Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen** 030

› **Voraussichtliche Entwicklung der DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2016** 030

› Konjunkturelle Aussichten

Die Aussichten für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2016 basieren auf der Annahme keiner weiteren Verschlechterung der geopolitischen Entwicklung.

Für Deutschland wird im Jahr 2016 eine Beschleunigung des Wirtschaftswachstums erwartet. Getrieben wird dies durch die gute Beschäftigungssituation und steigende Einkommen. Auch der Zustrom von Migranten entfaltet kurzfristig positive Impulse für den privaten und staatlichen Konsum. Zudem dürfte die fortschreitende Erholung des Euro-Raums positive Effekte auf die innereuropäischen Exporte haben.

Europas Wirtschaft sollte im Jahr 2016 auf dem Niveau des Vorjahres wachsen. Der Euro-Raum wird im Zuge der fortschreitenden Erholung an Wachstum zulegen. Dies gilt auch für Frankreich und Italien, obwohl weiterhin strukturelle Probleme bestehen. Insgesamt profitiert der Euro-Raum von einem sich weiter erholenden Arbeitsmarkt sowie dem niedrigen Euro-Kurs, der die Exporte weiterhin unterstützen wird. Außerhalb des Euro-Raums werden Großbritannien, Schweden und Polen nach wie vor stärker wachsen als die Währungsunion. Russlands Wirtschaft wird dagegen weiter durch den niedrigen Ölpreis belastet und wird im Jahr 2016 leicht schrumpfen.

› **Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte**

Im deutschen Schienenpersonenverkehrsmarkt erwarten wir im Jahr 2016 einen leichten Zuwachs der Verkehrsleistung, unter anderem infolge von Angebotserweiterungen im Schienenpersonenfernverkehr.

› **Moderate Energie- und Rohstoffpreisentwicklung wahrscheinlich**

Im Jahr 2016 erwarten wir unverändert keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Aufgrund der Überversorgung am Ölmarkt ist auf absehbare Zeit kein wesentlicher Ölpreisanstieg zu erwarten, geopolitische Risiken sind in den Hintergrund gerückt. In Deutschland wird weiter um die Ausgestaltung des neuen Strommarktdesigns (Strommarkt 2.0) gerungen. Die Großhandelspreise dürften sich ohne politische Interventionen weiter nach unten bewegen.

› **Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen**

Im Rahmen der Verkehrspolitik und des regulatorischen Umfelds ist nicht auszuschließen, dass insbesondere die Gesetzesinitiative zur Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU (Eisenbahnregulierungsgesetz) zukünftig spürbare Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit haben kann. Es ist zu erwarten, dass das Gesetzgebungsverfahren im Jahr 2016 abgeschlossen werden kann. Angesichts notwendiger Vorlaufzeiten gehen wir jedoch davon aus, dass dies noch keinen wesentlichen Einfluss auf den Verlauf des Jahres 2016 nehmen wird.

› **Voraussichtliche Entwicklung der DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2016**

Zur Verbesserung der Angebotsqualität sind zahlreiche qualitätsverbessernde Maßnahmen im Rahmen des neuen DB-Konzernprogramms Zukunft Bahn für 2016 geplant. Zudem laufen weitere neue Fahrzeuge des IC2 und des ICE3 (BR 407) zu.

- › Leistungsmengen: Für die Betriebsleistung und Verkehrsleistung erwarten wir im Jahr 2016 eine Stabilisierung.
- › Umsatz: Für 2016 streben wir eine deutliche Steigerung des Umsatzes an, die insbesondere auf einer zielgerichteten Marktbearbeitung, der erwarteten Konjunktur-entwicklung und dem Entfall der Streikbelastung basiert.
- › Ergebnis: Nach dem im Wesentlichen streikbedingten Ergebnismrückgang im Berichtsjahr erwarten wir für 2016 eine leichte Ergebnisverbesserung.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Fernverkehr AG beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

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

Jahresabschluss

› Gewinn- und Verlustrechnung 032

› Bilanz 032

› Kapitalflussrechnung 033

› Entwicklung des Anlagevermögens 034

› Anhang 035

› Anteilsbesitzliste 044

› Erläuterungen zur getrennten Rechnungslegung der Bereiche Erbringung von Verkehrsleistungen und Betrieb von Eisenbahninfrastruktur gemäß § 9 (1a) AEG 045

› Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 052

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €]	Anhang	2015	2014
Umsatzerlöse	(14)	3.912	3.997
Bestandsveränderungen		2	-2
Andere aktivierte Eigenleistungen		4	7
Gesamtleistung		3.918	4.002
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	251	207
Materialaufwand	(16)	-2.386	-2.412
Personalaufwand	(17)	-875	-857
Abschreibungen		-236	-283
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	-497	-479
		175	178
Beteiligungsergebnis	(19)	-4	-2
Zinsergebnis	(20)	0	4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		171	180
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-	0
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(29)	-171	-180
Jahresergebnis		-	-

BILANZ

› Aktiva

[in Mio. €]	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Immaterielle Vermögensgegenstände		-	-
Sachanlagen	(2)	1.639	1.202
Finanzanlagen	(2)	36	36
		1.675	1.238
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	72	68
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	1.527	1.966
Guthaben bei Kreditinstituten		0	0
		1.599	2.034
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	1	1
		3.275	3.273

› Passiva

[in Mio. €]	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	512	512
Kapitalrücklagen	(7)	1.570	1.570
Gewinnrücklagen	(8)	4	4
		2.086	2.086
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	269	313
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	590	548
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	330	326
		3.275	3.273

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €]	Anhang	2015	2014
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung und Ertragsteuern)		171	180
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		236	283
Zunahme/Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Schulbeitritt)		1	-1
Cashflow vor Steuern		408	462
Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung)		-46	-12
Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-125	-6
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-46	-5
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		-3	-6
Zinsaufwendungen/Zinserträge		0	-4
Zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge im Beteiligungsergebnis		4	2
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		192	431
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		4	8
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-571	-161
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		0	-
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-1	0
Veränderung der Forderungen aus Cashpooling		559	-21
Erhaltene Zinsen		3	7
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		2	3
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen		-3	-2
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-7	-166
Auszahlung aus der Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten		-7	-2
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen		3	0
Gezahlte Zinsen		0	0
Auszahlungen für Gewinnabführung an das Mutterunternehmen		-180	-263
Ein-/Auszahlungen für an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schulbeitritt)		-1	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-185	-265
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		0	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode ²⁾		0	0
Finanzmittelfonds am Ende der Periode³⁾	(21)	0	0

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.

²⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalente von insgesamt 73 T €..

³⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalente von insgesamt 47 T €.

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

[in Mio.€]	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2015	Zugänge ¹⁾	Umbuchungen	Abgänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2015	Vortrag per 01.01. 2015	Abschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2015	Stand per 31.12. 2014	
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	-	-	0	-	0	-	-	0	-	-	0
	0	-	-	0	-	0	-	-	0	-	-	0
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	45	0	-	-	45	0	-	-	-	0	45	45
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	384	2	6	0	392	-169	-14	0	0	-183	209	215
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	-	-	-	10	-3	-1	-	-	-4	6	7
	439	2	6	0	447	-172	-15	0	0	-187	260	267
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	48	1	1	0	50	-21	-3	-	0	-24	26	27
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	5.170	552	107	-29	5.800	-4.565	-202	-	28	-4.739	1.061	605
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	158	2	4	-3	161	-103	-9	-	3	-109	52	55
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	87	5	3	-3	92	-61	-7	0	3	-65	27	26
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	222	112	-121	0	213	-	-	-	-	-	213	222
	6.124	674	-	-35	6.763	-4.922	-236	-	34	-5.124	1.639	1.202
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	43	-	-	-	43	-7	0	-	-	-7	36	36
2. Beteiligungen	1	-	-	0	1	-1	-	-	-	-1	0	0
	44	-	-	0	44	-8	0	-	-	-8	36	36
Anlagevermögen insgesamt	6.168	674	-	-35	6.807	-4.930	-236	-	34	-5.132	1.675	1.238

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

ANHANG

Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft (DB Fernverkehr AG), Frankfurt am Main, 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 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 geschaffener 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 - 40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 - 15

Geringwertige Anlagegegenstände im Einzelwert bis 2.000 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und im Anlagen-gitter als Abgang ausgewiesen.

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten ausgewiesen, gegebenenfalls – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen wird überwiegend die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Anlagevermögen). Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzelbeziehungsweise pauschalierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklambedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

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 Auf-

wendungen 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) 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 2015 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) langfristige 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 Rückstellungen für Pensionen und ähnliche 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 2015 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. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2015 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

[in %]	31.12.2015
Rechnungszinsfuß	3,89
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,60
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,40

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) 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 2,50% (Altersteilzeit) und 3,25% (Jubiläum, Sterbegeld und mittelbare Altersversorgung) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung der Haftpflichtrenten beläuft sich auf 3,89%.

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.

Vor dem Bilanzstichtag getätigte Ausgaben beziehungsweise Einnahmen, die Aufwand beziehungsweise Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen, werden als aktive beziehungsweise passive Rechnungsabgrenzungsposten 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), Berlin.

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 § 12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB Fernverkehr AG dem 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.

Anfallende Aufwendungen für Abfindungszahlungen werden im Personalaufwand ausgewiesen, da es sich regelmäßig um Entgelte für im Rahmen des Beschäftigungsverhältnisses geleistete Dienste handelt.

Abweichend von der in § 275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der GuV 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 auf Seite 34 dargestellt.

Erhaltene Zuschüsse in Höhe von 3.126 T € (im Vorjahr: 20 T €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Berichtsjahr wurden in Höhe von 1 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen.

› (3) VORRÄTE

[in Mio. €]	31.12.2015	31.12.2014
Hilfs- und Betriebsstoffe	68	65
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3	2
Waren	1	1
Insgesamt	72	68

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 31 Mio. € (im Vorjahr: 29 Mio. €) gebildet.

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

› (4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

[in Mio. €]	31.12.2015	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2014
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	32	-	41
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.492	-	1.922
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0
Sonstige Vermögensgegenstände	3	0	3
Insgesamt	1.527	0	1.966

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

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen mit 1.263 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 1.823 Mio. €) Forderungen aus Cashpooling gegen die Gesellschafterin DB Mobility Logistics AG (DB ML AG), Berlin. In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 228 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 97 Mio. €) enthalten.

› (5) AKTIVE RECHNUNGS-ABGRENZUNGSPOSTEN

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

› (6) GEZEICHNETES KAPITAL

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

› (7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2015 unverändert einen Betrag in Höhe von 1.570 Mio. € aus.

› (8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2015 einen Betrag in Höhe von 4 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 4 Mio. €) aus.

› (9) RÜCKSTELLUNGEN

[in Mio. €]	31.12.2015	31.12.2014
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6	6
Steuerrückstellungen	6	5
Sonstige Rückstellungen	257	302
Insgesamt	269	313

Bei den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 399 T € zugeführt (im Vorjahr: Auflösung 1 Mio. €).

Weitere 436 T € wurden im Rahmen von Personalübergängen an andere Konzerngesellschaften übertragen (im Vorjahr: 333 T €).

Am 13. Dezember 2012 haben die DB ML AG und die DB Fernverkehr AG mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 den schuldbeitragenden Schuldbetritt 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 Schuldbetritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Fernverkehr AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (4 Mio. €, im Vorjahr: 5 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. €]	31.12.2015	31.12.2014
Verpflichtungen im Personalbereich	84	82
Verpflichtungen aus Nutzungsüberlassungsverträgen	-	51
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	33	34
Unterlassene Instandhaltung	39	39
Technikrisiken	37	34
Übrige Risiken	64	62
Insgesamt	257	302

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

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

Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten sowie für Kosten künftiger Betriebsprüfungen gebildet.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 4 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 3 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (4 Mio. €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (12 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (12 Mio. €) verrechnet.

› (10) VERBINDLICHKEITEN

[in Mio. €]	31.12.2015	davon mit Restlaufzeit			31.12.2014
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	166	166	0	-	65
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	413	413	-	-	470
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	11	11	-	-	13
davon aus Steuern	7	7	-	-	7
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	1	1	-	-	0
Insgesamt	590	590	0	-	548
davon zinspflichtig	-	-	-	-	7

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen mit 186 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 193 Mio. €) die Gesellschafterin DB ML AG und resultieren mit 171 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 180 Mio. €) aus der Gewinnabführung. Im Vorjahr wurden 7 Mio. € aus Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin DB ML AG ausgewiesen. Gegenüber der DB AG als Organträgerin bestehen Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft von 57 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 99 Mio. €). Verbindlichkeiten aus Liefer- und Leistungsbeziehungen mit verbundenen Unternehmen bestehen in Höhe von 179 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 180 Mio. €).

› **(11) PASSIVE RECHNUNGS-ABGRENZUNGSPOSTEN**

[in Mio. €]	31.12.2015	31.12.2014
Erlösabgrenzung	330	326
Sonstige passive Rechnungsabgrenzung	0	0
Insgesamt	330	326

Die Erlösabgrenzungen betreffen bereits vereinnahmte Erlöse für die Beförderungsleistungen, die im Jahr 2016 zu erbringen sind.

› **(12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE**

[in Mio. €]	31.12.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	151	133
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	1	1
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	1	1
Insgesamt	152	134

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB ML AG für in Höhe von 151 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 133 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB ML AG voraussichtlich erfüllt werden können.

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

hat die DB Fernverkehr AG Fahrzeuge für den Personenverkehr zur Sicherung an die EUROFIMA übereignet. Es wird erwartet, dass die DB AG ihren Zahlungsverpflichtungen gegenüber der EUROFIMA vollumfänglich nachkommt (§ 285 Nr. 27 HGB).

› **(13) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN**

[in Mio. €]	31.12.2015	31.12.2014
Bestellobligo für Investitionen	5.727	6.080
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	449	485
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	259	347
Insgesamt	6.176	6.565

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 (124 Mio. €, per 31. Dezember 2014: 216 Mio. €), da die DB Fernverkehr AG keine Anzahlungen leistet. Das hiermit verbundene Risiko wird abgesichert.

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

[in Mio. €]	31.12.2015	31.12.2014
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	204	246
fällig 1 bis 5 Jahre	201	202
fällig über 5 Jahre	44	37
Insgesamt	449	485

› **Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**

› **(14) UMSATZERLÖSE**

[in Mio. €]	2015	2014
Erlöse aus dem Personenverkehr	3.814	3.896
Sonstige Umsatzerlöse	98	101
Insgesamt	3.912	3.997

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt. In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 5 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 11 Mio. €).

› (15) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

[in Mio. €]	2015	2014
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	101	91
davon Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	0	0
davon Verkauf von Material und Energie	10	10
davon sonstige Leistungen Dritte	91	81
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	59	61
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	9	8
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	0	0
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	0	0
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	3	6
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	-
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	56	20
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0
Währungskursgewinne	0	0
Übrige Erträge	23	21
davon Erträge aus Gebühren von Dritten	2	3
davon sonstige übrige Erträge	21	18
Insgesamt	251	207
davon periodenfremd	71	31

› (16) MATERIALAUFWAND

[in Mio. €]	2015	2014
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	397	400
davon Aufwendungen für Energie	337	341
davon Strom	289	290
davon Stromsteuer	26	27
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	18	18
davon sonstige Energien	4	6
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	62	61
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-2	-2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.524	1.542
davon eingekaufte Leistungen Transport	81	101
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	71	69
davon Provisionen	319	328
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	961	956
davon Nutzung Trassen	840	832
davon Nutzung Stationen	121	124
davon sonstige bezogene Leistungen	92	88
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	465	470
Insgesamt	2.386	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. €]	2015	2014
LÖHNE UND GEHÄLTER		
davon für Arbeitnehmer	642	623
davon für zugewiesene Beamte	78	82
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	73	76
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	5	6
	720	705
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG ¹⁾		
davon für Arbeitnehmer	138	134
davon für zugewiesene Beamte	17	18
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	17	18
	155	152
davon für Altersversorgung	19	16
Insgesamt	875	857

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

› (18) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

[in Mio. €]	2015	2014
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	136	142
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	10	8
Gebühren und Beiträge	7	6
Aufwendungen für Versicherungen	0	0
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	1	6
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	5	7
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	21	21
Forschungs- und Entwicklungskosten	16	16
Sonstige bezogene Dienstleistungen	243	220
davon bezogene IT-Leistungen	64	57
davon sonstige Kommunikationsdienste	4	3
davon sonstige Serviceleistungen	175	160
Aufwendungen aus Schadenersatz und Kulanzleistungen	1	2
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0	0
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	1	1
Sonstige betriebliche Steuern	1	1
Übrige Aufwendungen	55	49
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	23	21
davon Währungskursverluste	0	1
davon sonstige übrige Aufwendungen	32	27
Insgesamt	497	479
davon periodenfremd	1	1

› **(19) BETEILIGUNGSERGEBNIS**

[in Mio. €]	2015	2014
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1	2
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-5	-4
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	-
Insgesamt	-4	-2

› **(20) ZINSERGEBNIS**

[in Mio. €]	2015	2014
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3	7
davon aus verbundenen Unternehmen	3	7
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
davon an verbundene Unternehmen	0	0
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-3	-2
Insgesamt	0	4

› **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. 21 (DRS 21) Kapitalflussrechnung.

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

› **(21) FINANZMITTELFONDS**

Der Finanzmittelfonds umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten (Kassenbestand) abzüglich jederzeit fälliger Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling werden grundsätzlich nicht in den Finanzmittelfonds einbezogen, da eine Abgrenzung zwischen Finanzierungstätigkeit und der Disposition der liquiden Mittel (DRS 21.34) nicht eindeutig erfolgen kann.

› **Sonstige Angaben**

› **(22) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG**

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

› **(23) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT**

Die DB Fernverkehr AG ist ein 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.

› **(24) ANTEILSBESITZ**

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf Seite 44 beigefügt.

› **(25) BESCHÄFTIGTE**

[in Vollzeitpersonen]	2015		2014	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	14.126	14.087	14.282	14.167
Zugewiesene Beamte	1.711	1.667	1.858	1.778
	15.837	15.754	16.140	15.945
Auszubildende	960	1.047	971	1.127
Insgesamt	16.797	16.801	17.111	17.072

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

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

› **(26) MITGLIEDER UND
GESAMTBZÜGE DES VORSTANDS
UND DES AUFSICHTSRATS**

**DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM GESCHÄFTSJAHR
2015 AN BEZIEHUNGSWEISE GEHÖREN AN:**

Berthold Huber (bis 31. Juli 2015)

Vorsitzender des Vorstands,
Weilheim

Birgit Bohle (seit 1. September 2015)

Vorsitzende des Vorstands,
Frankfurt am Main

Andreas Busemann (bis 31. Dezember 2015)

Ressort Produktion,
Kissenbrück

Ulrike Haber-Schilling

Ressort Personal,
Berlin

Wolfgang Heinrichs

Ressort Finanzen/Controlling,
Mainz

Dr. Manuel Rehkopf (bis 31. August 2015)

Ressort Marketing,
Berlin

Dieter Zöll (seit 1. Januar 2016)

Ressort Produktion,
Wiesbaden-Erbenheim

**ALS AUFSICHTSRATSMITGLIEDER WAREN
BEZIEHUNGSWEISE SIND BESTELLT:**

Ulrich Homburg (bis 31. Juli 2015)

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

Berthold Huber (seit 5. August 2015)

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Weilheim

Reiner Bieck¹⁾ (bis 30. September 2015)

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Panketal

Klaus-Dieter Hommel¹⁾ (seit 3. November 2015)

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Neuenhagen

Gudrun Brüker-Gaspers

Referentin im Referat VIII B 2 im Bundesministerium
der Finanzen,
Sankt Augustin

Wolfgang Graf¹⁾ (seit 17. Juni 2015)

Leiter Projekt »Energie- und Ressourceneffizienz«
der DB Fernverkehr AG (bis 31. Dezember 2015)
Energiebeauftragter der DB Fernverkehr AG
(ab 1. Januar 2016),
Braunfels

Hugo Gratz

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

Thomas Hupfeld¹⁾ (bis 17. Juni 2015)

Angestellter der DB Fernverkehr AG,
Vellmar

Ulrich Klenke (bis 31. März 2015)

Leiter Konzernmarketing der DB Mobility Logistics AG,
Berlin

Ludwig Koller¹⁾

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Karlsruhe

Manuela Naujoks¹⁾ (bis 17. Juni 2015)

Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Glückstadt

Chris Newiger

Leiterin Datenschutz der DB Mobility Logistics AG,
Fürth

Ronald Pofalla (seit 1. April 2015)

Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Mülheim an der Ruhr

Jan Proschmann¹⁾ (seit 17. Juni 2015)

Vorsitzender des Betriebsrats Berlin F.I.7
Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Hohen Neuendorf

Norbert Qitter (bis 17. Juni 2015)

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft
Deutscher Lokomotivführer,
Bensheim

Frank Riegler¹⁾ (seit 17. Juni 2015)

Stellvertretender Vorsitzender des
Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Höchststadt an der Aisch

Marion Rövekamp

Mitglied des Vorstands der DB Regio AG,
München

Manfred Scholze

Stellvertretender Vorsitzender des
Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Hamburg

Lutz Schreiber¹⁾ (seit 17. Juni 2015)

Stellvertretender Bundesvorsitzender der
Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,
Haste

Olaf Schulz-Arimond¹⁾ (bis 17. Juni 2015)

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 Sprünker¹⁾ (bis 17. Juni 2015)

Leiter Service Operations der DB Fernverkehr AG,
Köln

Harald Vorhauer¹⁾ (seit 17. Juni 2015)

Mitglied des Betriebsrats Standort Dortmund/Münster
der DB Fernverkehr AG,
Mitglied des Besonderen Personalrats beim
Bundeseisenbahnvermögen,
Dortmund

Kerstin Wagner

Leiterin Personalgewinnung bei der
DB Mobility Logistics AG,
München

¹⁾ Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

[in T€]	2015	2014
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	45	26
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	335	403
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	44	40

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.

› (27) 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.

› (28) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag lagen nicht vor.

› (29) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

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

Frankfurt am Main, den 15. Februar 2016

DB Fernverkehr AG
Der Vorstand

ANTEILSBESITZLISTE

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
VOLLKONSOLIDIERT			
AMEROPA-Reisen GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	3.070	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	EUR	4.748	100,00
BERLIN LINIEN BUS Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	EUR	1.126	100,00
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	7.737	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund	EUR	1	100,00
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin	EUR	210	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH, Saarbrücken ^{2),3)}	EUR	257	50,00
RailLink B.V., Amsterdam/Niederlande ^{2),3),4)}	EUR	113	25,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{2),3),4)}	EUR	61	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main ^{2),3)}	EUR	176	50,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2014.

⁴⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

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 wie auch Eisenbahninfrastruktur in ihrer Rechnungslegung zu trennen und je Bereich eine nach handelsrechtlichen Grundsätzen aufzustellende zusätzliche Bilanz und GuV 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 Infrastruktur 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 GuV 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 Verkehr und Infrastruktur 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. €]	31.12.2015		31.12.2014	
	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur
A. ANLAGEVERMÖGEN				
Immaterielle Vermögensgegenstände	0	-	-	-
Sachanlagen	1.242	397	826	376
Finanzanlagen	36	-	36	-
	1.278	397	862	376
B. UMLAUFVERMÖGEN				
VORRÄTE				
Hilfs- und Betriebsstoffe	-	68	-	65
Unfertige Erzeugnisse/Unfertige Leistungen	3	0	2	0
Waren	1	-	1	-
	4	68	3	65
FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	30	2	39	2
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.354	182	1.715	252
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0	-
Sonstige Vermögensgegenstände	3	0	3	0
	1.387	184	1.757	254
Guthaben bei Kreditinstituten	0	-	0	-
	1.391	252	1.760	319
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	1	0	1	0
	2.670	649	2.623	695

› PASSIVA

[in Mio. €]	31.12.2015		31.12.2014	
	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur
A. EIGENKAPITAL				
Zugeordnetes Eigenkapital	1.467	619	1.467	619
Ausgleichsposten	49	-49	22	-22
	1.516	570	1.489	597
B. RÜCKSTELLUNGEN				
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5	1	5	1
Steuerrückstellungen	4	1	4	1
Sonstige Rückstellungen	240	18	282	20
	249	20	291	22
C. VERBINDLICHKEITEN				
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	154	12	53	12
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	412	45	453	62
Verbindlichkeiten gegen Beteiligungsunternehmen	0	-	0	-
Sonstige Verbindlichkeiten	9	2	11	2
	575	59	517	76
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	330	-	326	-
	2.670	649	2.623	695

› Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

› BEREICH VERKEHR

[in Mio. €]	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert		
	Vortrag per 01.01. 2015	Zu-gänge ¹⁾	Umb- chun- gen ²⁾	Ab- gänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2015	Vortrag per 01.01. 2015	Abschrei- bungen	Umb- chun- gen ²⁾	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2015	Stand per 31.12. 2015	Stand per 31.12. 2014
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0	0
	0	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0	0
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	5	0	-	-	5	0	-	-	-	0	5	5
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	27	1	0	0	28	-10	-1	0	-	-11	17	17
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	-	-	-	0	0	0	-	0	0	0	0
	32	1	0	0	33	-10	-1	0	0	-11	22	22
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	2	1	-	-	3	-1	-1	-	-	-2	1	1
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	5.170	552	107	-29	5.800	-4.565	-202	-	28	-4.739	1.061	605
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	9	0	0	0	9	-4	-2	-	0	-6	3	5
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	35	1	1	-2	35	-28	-2	0	2	-28	7	7
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	186	71	-109	0	148	-	-	-	-	-	148	186
	5.434	626	-1	-31	6.028	-4.608	-208	0	30	-4.786	1.242	826
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	43	-	-	-	43	-7	0	-	-	-7	36	36
2. Beteiligungen	1	-	-	0	1	-1	-	-	-	-1	0	0
	44	-	-	0	44	-8	0	-	-	-8	36	36
Anlagevermögen insgesamt	5.478	626	-1	-31	6.072	-4.616	-208	0	30	-4.794	1.278	862

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

²⁾ Inklusive Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Höhe von -1 Mio. €.

› BEREICH INFRASTRUKTUR

[in Mio. €]	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert	
	Vortrag per 01.01. 2015	Zugänge ¹⁾	Umbuchungen ²⁾	Abgänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2015	Vortrag per 01.01. 2015	Abschreibungen	Umbuchungen ²⁾	Abgänge	Stand per 31.12. 2015	Stand per 31.12. 2015	Stand per 31.12. 2014
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	40	0	-	-	40	0	-	-	-	0	40	40
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	357	1	6	0	364	-159	-13	0	0	-172	192	198
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	-	-	-	10	-3	-1	-	0	-4	6	7
	407	1	6	0	414	-162	-14	0	0	-176	238	245
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	46	0	1	0	47	-20	-2	-	0	-22	25	26
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	0	-	-	-	0	0	-	-	-	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	149	2	4	-3	152	-99	-7	-	3	-103	49	50
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	52	4	2	-1	57	-33	-5	0	1	-37	20	19
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	36	41	-12	0	65	-	-	-	-	-	65	36
	690	48	1	-4	735	-314	-28	0	4	-338	397	376
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anlagevermögen insgesamt	690	48	1	-4	735	-314	-28	0	4	-338	397	376

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

²⁾ Inklusive Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Höhe von 1 Mio. €.

› ERLÄUTERUNGEN ZU EINZELNEN POSTEN DER BILANZ

› Anlagevermögen

Die Zuordnung des Anlagevermögens erfolgt direkt über separate Kontierungen (vergleiche im Einzelnen die getrennten Anlagenspiegel). Im Berichtsjahr wurde im Bereich Verkehr eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 1 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 1 T € (per 31. Dezember 2014: 48 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 (44 Mio. €, im Vorjahr: 45 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 GuV 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 2015 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 (44 Mio. €, im Vorjahr: 45 Mio. €).

[in Mio. €]	Bereich Verkehr			Bereich Infrastruktur		
	31.12. 2015	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	31.12. 2014	31.12. 2015	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	31.12. 2014
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	154	154	53	12	12	12
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	412	412	453	45	45	62
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	9	9	11	2	2	2
davon aus Steuern	6	6	5	1	1	1
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	575	575	517	59	59	76
davon zinspflichtig	-	-	6	-	-	1

› Haftungsverhältnisse

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten in Höhe von 1 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 1 Mio. €) betreffen ausschließlich den Bereich Verkehr.

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB ML AG in Höhe von 151 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 133 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betrifft den Bereich Verkehr in Höhe von 121 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 107 Mio. €) und den Bereich Infrastruktur in Höhe von 30 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 26 Mio. €).

› Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio.€]	2015		2014	
	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur
Umsatzerlöse	3.912	545	3.997	552
Bestandsveränderungen	2	-	-2	-
Andere aktivierte Eigenleistungen	0	4	0	3
Gesamtleistung	3.914	549	3.995	555
Sonstige betriebliche Erträge	219	18	174	22
MATERIALAUFWAND				
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-362	-197	-362	-201
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.501	-23	-1.518	-24
Instandhaltungsaufwand	-794	-32	-810	-24
	-2.657	-252	-2.690	-249
PERSONALAUFWAND				
Löhne und Gehälter	-560	-154	-555	-150
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-127	-34	-120	-32
	-687	-188	-675	-182
Abschreibungen	-208	-28	-255	-28
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-451	-54	-432	-57
	130	45	117	61
Beteiligungsergebnis	-4	-	-2	-
Zinsergebnis	0	0	3	1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	126	45	118	62
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-	-	0	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-126	-45	-118	-62
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 (22 Mio. €, im Vorjahr: 21 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Bereich Verkehr (0 Mio. €, im Vorjahr: 3 Mio. €) und zusätzlich aus den Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr (523 Mio. €, im Vorjahr: 528 Mio. €), die ergänzend zu den Umsatzerlösen aus den originären Geschäftsvorfällen erfasst werden, zusammen.

Die Instandhaltungsleistungen des Bereichs Infrastruktur für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (22 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: 0 Mio. €) enthalten, die in voller Höhe dem Bereich Verkehr zugeordnet sind.

› Materialaufwand

Die vom Bereich Infrastruktur bezogenen Instandhaltungsleistungen (523 Mio. €, im Vorjahr: 528 Mio. €) werden in der GuV des Bereichs Verkehr als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Bereichs Infrastruktur werden Aufwendungen (162 Mio. €, im Vorjahr: 163 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 15 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Infrastruktur beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €).

› Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern für den Bereich Verkehr in Höhe von 328 T € (im Vorjahr: 430 T €) und im Bereich Infrastruktur in Höhe von 174 T € (im Vorjahr: 235 T €) angefallen. Darüber hinaus sind 0 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	
	2015	2014
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1	2
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-5	-4
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	-
Insgesamt	-4	-2

› Zinsergebnis

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

[in Mio. €]	Bereich Verkehr		Bereich Infrastruktur	
	2015	2014	2015	2014
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3	6	0	1
davon aus verbundenen Unternehmen	3	6	0	1
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-	-	-	-
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0	0	0
davon Erträge/Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	0	0	0	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	0	0	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	-3	-2	0	0
Insgesamt	0	3	0	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 2015 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 15. Februar 2016
PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

ppa. Cirsten Schönmeier
Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

› **Bericht des Aufsichtsrats**

054

› **Mandate der Mitglieder des
Vorstands und des Aufsichtsrats**

057

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

› Sitzungen des Aufsichtsrats 054

› Arbeitsschwerpunkte 054

› Jahresabschluss 055

› Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand 055

› Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu zwei ordentlichen Sitzungen, einer konstituierenden und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. In vier Fällen 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. Kein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen.

Darüber hinaus standen der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu drei Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Eine weitere Sitzung fand zwischen den designierten Mitgliedern des Präsidialausschusses im Vorfeld zur konstituierenden Aufsichtsratssitzung statt.

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

› Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 16. März 2015 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2014 befasst.

In der außerordentlichen Sitzung am 18. März 2015 befasste sich der Aufsichtsrat eingehend mit dem Fernverkehrskonzept »Deutschland im Takt – Mehr grüne Mobilität für Deutschland«.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 17. Juni 2015 wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter, die Mitglieder des Präsidialausschusses und des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) gewählt. Des Weiteren nahm der Aufsichtsrat die Mittelfristplanung 2015 bis 2019 zur Kenntnis.

In seiner Sitzung am 8. Dezember 2015 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2016, die Investitions- und Projektplanung sowie die Veränderungen gegenüber der vorhergehenden Planung, die Mittelfristplanung 2016 bis 2020 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Fernverkehr AG und die Informationen zum Konzernprogramm Zukunft Bahn zur Kenntnis genommen. Zudem hat der Aufsichtsrat die Zielwerte für den Frauenanteil im Vorstand und im Aufsichtsrat beschlossen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2015 vor allem mit der wirtschaftlichen Situation des Unternehmens und der Umsatzentwicklung. Er wurde über das sich verändernde Marktumfeld, die derzeitigen Rahmenbedingungen und die damit verbundenen Herausforderungen für die DB Fernverkehr AG informiert.

Schwerpunkt der Befassung war die Weiterentwicklung des Geschäftsmodells der DB Fernverkehr AG. Der Aufsichtsrat ließ sich eingehend über die geplante Entwicklung des ICE- und des IC-Netzes unterrichten. Er nahm die vorgesehenen Angebotsverbesserungen, Maßnahmen im Bereich



Berthold Huber,
Vorsitzender
des Aufsichtsrats der
DB Fernverkehr AG

Komfort und Service, Vorhaben zur Erhöhung der Basisqualität und die beabsichtigten Investitionen in Fahrzeugbeschaffungs- und Redesignprogramme zur Kenntnis. Über den Fortgang der Umsetzung des neuen Geschäftsmodells ließ er sich regelmäßig informieren.

Der Aufsichtsrat verfolgte die Entwicklung der Pünktlichkeit und der Fahrzeugverfügbarkeit. Er wurde regelmäßig über den Status der Beschaffungsprojekte und die Fortschritte bei der Modernisierung der Bestandsflotte informiert.

Der Aufsichtsrat ließ sich über die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung berichten.

Er nahm die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung zur Kenntnis.

Einen weiteren Schwerpunkt der Befassung bildeten die im Rahmen des Konzernprogramms Zukunft Bahn geplanten geschäftsfeldspezifischen Vorhaben.

› Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2015 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 8. März 2016 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 2015 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 2015 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

› Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Herr Berthold Huber schied mit Wirkung zum 31. Juli 2015 aus dem Vorstand der DB Fernverkehr AG aus. Frau Birgit Bohle wurde mit Wirkung zum 1. September 2015 zur Vorstandsvorsitzenden der DB Fernverkehr AG bestellt.

Herr Dr. Manuel Rehkopf schied mit Wirkung zum 31. August 2015 aus dem Vorstand der DB Fernverkehr AG aus.

Herr Andreas Busemann schied mit Wirkung zum 31. Dezember 2015 aus dem Vorstand der DB Fernverkehr AG aus. Als sein Nachfolger wurde interimswise Herr Dieter Zöll bestellt.

Herr Ulrich Klenke schied zum 31. März 2015 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. April 2015 Herr Ronald Pofalla nach.

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 17. Juni 2015 endete die Amtszeit der bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrats.

Als Anteilseignervertreter wählte die Hauptversammlung am 17. Juni 2015 erneut Frau Gudrun Brüker-Gaspers, Frau Chris Newiger, Frau Marion Rövekamp, Frau Dr. Ursula Schütze-Kreilkamp, Frau Kerstin Wagner sowie die Herren Hugo Gratza, Ulrich Homburg und Ronald Pofalla.

Die Wahl der Arbeitnehmervertreter erfolgte in der Delegiertenversammlung am 11. März 2015. Die Herren Reiner Bieck, Ludwig Koller und Manfred Scholze wurden bestätigt. Frau Manuela Naujoks sowie die Herren Thomas Hupfeld, Norbert Quitter, Olaf Schulz-Arimond und Werner Sprünker schieden mit Beendigung der Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat aus. Ihnen folgten die Herren Wolfgang Graf, Jan Proschmann, Frank Riegler, Lutz Schreiber und Harald Vorhauer nach.

In seiner konstituierenden Sitzung am 17. Juni 2015 wählte der Aufsichtsrat Herrn Ulrich Homburg zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Herrn Reiner Bieck zum Stellvertreter. Neben den Herren Homburg und Bieck wurden Herr Gratza und Herr Koller in den Präsidialausschuss des Aufsichtsrats gewählt. In gleicher Zusammensetzung wurde der Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG gebildet.

Herr Ulrich Homburg schied zum 31. Juli 2015 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 5. August 2015 Herr Berthold Huber nach.

Herr Berthold Huber wurde am 11. August 2015 zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.

Herr Reiner Bieck schied zum 30. September 2015 aus dem Aufsichtsrat aus. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung zum 3. November 2015 Herr Klaus-Dieter Hommel bestellt.

Herr Klaus-Dieter Hommel wurde am 8. Dezember 2015 zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

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

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Fernverkehr AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2015 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2016
Für den Aufsichtsrat



Berthold Huber
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Fernverkehr AG

MANDATE DER MITGLIEDER DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

› Vorstand	057	› Aufsichtsrat	057
------------	-----	----------------	-----

› Vorstand

Berthold Huber (bis 31. Juli 2015)

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)

Birgit Bohle (seit 1. September 2015)

Vorsitzende des Vorstands,
Frankfurt am Main

- a) › DB Vertrieb GmbH
 - › DB Systel GmbH
- b) › AMEROPA-Reisen GmbH
 - › Europäische Reiseversicherung AG (Beirat)

Andreas Busemann (bis 31. Dezember 2015)

Ressort Produktion,
Kissenbrück

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

Ulrike Haber-Schilling

Ressort Personal,
Berlin

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

Wolfgang Heinrichs

Ressort Finanzen/Controlling,
Mainz

Dr. Manuel Rehkopf (bis 31. August 2015)

Ressort Marketing,
Berlin

- b) › AMEROPA-Reisen GmbH

Dieter Zöll (seit 1. Januar 2016)

Ressort Produktion,
Wiesbaden-Erbenheim

› Aufsichtsrat

Ulrich Homburg (bis 31. Juli 2015)

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

- a) › DB Regio AG (Vorsitz)
 - › DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)
 - › DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
- b) › Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien
(Board of Directors)

Berthold Huber (seit 5. August 2015)

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG
Weilheim

- a) › DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)
 - › DB Regio AG (Vorsitz)
 - › DB Schenker Rail AG (Vorsitz)
 - › DB Schenker Rail Deutschland AG (Vorsitz)
- b) › DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
 - › DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn (Beirat)

Reiner Bieck¹⁾ (bis 30. September 2015)

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Panketal

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

Klaus-Dieter Hommel¹⁾ (seit 3. November 2015)

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Neuenhagen

- a) › Deutsche Bahn AG
 - › DB Mobility Logistics AG
 - › DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
 - › DB Regio AG
 - › DB Vertrieb GmbH
 - › DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - › DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - › DEVK Pensionsfonds-AG
 - › DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
- b) › DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Gudrun Brüker-Gaspers

Referentin im Referat VIII B2 im Bundesministerium
der Finanzen,
Sankt Augustin

Wolfgang Graf¹⁾ (seit 17. Juni 2015)

Leiter Projekt »Energie- und Ressourceneffizienz«
der DB Fernverkehr AG (bis 31. Dezember 2015)
Energiebeauftragter der DB Fernverkehr AG
(ab 1. Januar 2016)
Braunfels

- b) › Deutsche Rentenversicherung Knappschaft
Bahn See Körperschaft des öffentlichen Rechts
(Vertreterversammlung)

Hugo Gratz

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

Thomas Hupfeld¹⁾ (bis 17. Juni 2015)

Angestellter der DB Fernverkehr AG,
Vellmar

Ulrich Klenke (bis 31. März 2015)

Leiter Konzernmarketing der DB Mobility Logistics AG,
Berlin

- a) › DB Regio AG
- b) › AMEROPA-Reisen GmbH

Ludwig Koller¹⁾

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Karlsruhe

- a) › Deutsche Bahn AG
 - › Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
- b) › DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn (Beirat)

Manuela Naujoks¹⁾ (bis 17. Juni 2015)

Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Glückstadt

Chris Newiger

Leiterin Datenschutz der DB Mobility Logistics AG,
Fürth

Ronald Pofalla (seit 1. April 2015)

Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Mülheim an der Ruhr

- a) › DB Regio AG
 - › Schenker AG
 - › DB Schenker Rail AG

Jan Proschmann¹⁾ (seit 17. Juni 2015)

Vorsitzender des Betriebsrats Berlin F.I.7
Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Hohen Neuendorf

Norbert Quitter¹⁾ (bis 17. Juni 2015)

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft
Deutscher Lokomotivführer,
Bensheim

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

Frank Riegler¹⁾ (seit 17. Juni 2015)

Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Höchststadt an der Aisch

Marion Rövekamp

Mitglied des Vorstands der DB Regio AG,
München

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

Manfred Scholze¹⁾

Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Hamburg

Lutz Schreiber¹⁾ (seit 17. Juni 2015)

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft
Deutscher Lokomotivführer,
Haste

- a) › DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG
- b) › DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat GDL/TAV)
 - › dbb Vorsorgewerk GmbH

Olaf Schulz-Arimond¹⁾ (bis 17. Juni 2015)

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

Dr. Ursula Schütze-Kreilkamp

Leiterin Personalentwicklung Konzern und Konzern-
führungskräfte der DB Mobility Logistics AG,
Köln

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

Werner Sprünker¹⁾ (bis 17. Juni 2015)

Leiter Service Operations der DB Fernverkehr AG,
Köln

Harald Vorhauer¹⁾ (seit 17. Juni 2015)

Mitglied des Betriebsrats Standort Dortmund/Münster
der DB Fernverkehr AG,
Mitglied des Besonderen Personalrats beim
Bundeseisenbahnvermögen,
Dortmund

Kerstin Wagner

Leiterin Personalgewinnung bei der
DB Mobility Logistics AG,
München

- a) › DB JobService GmbH
 - › S-Bahn Berlin GmbH

¹⁾ Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen
Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2015 beziehungsweise
auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2015. Bei einem Eintritt nach dem
31. Dezember 2015 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.



NEUE MOBILE TERMINALS FÜR ZUGBEGLEITER

Seit dem Berichtsjahr werden unsere Zugbegleiter mit dem neuen mobilen Terminal MTx ausgerüstet. Das MTx ist ein Tablet, das unter anderem mit einem 7-Zoll-Display, einem Drucker, einem Kartenleser und Internetzugang ausgestattet ist. Mit dem neuen MTx wird den Mitarbeitern ein innovatives Arbeitsmittel zur Verfügung gestellt, das unter anderem deutlich schneller die Erstellung von Fahrscheinen sowie die Kontrolle von Tickets ermöglicht. Über die Online-Verbindung verfügt das MTx darüber hinaus über aktuelle Fahrplandaten und hat Zugriff auf weitere Informationsquellen. Im ersten Halbjahr 2016 sollen alle Zugbegleiter mit einem MTx ausgestattet sein.

› Impressum

DB FERNVERKEHR AG

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
www.bahn.de

BEITRAG ZUR RESSOURCENSCHONUNG



Dieser Bericht wurde auf dem Recycling-Papier EnviroTop gedruckt, das mit dem Umweltzeichen Blauer Engel ausgezeichnet ist. Das für EnviroTop eingesetzte Altpapier wird nach modernsten De-Inking-Verfahren aufbereitet. EnviroTop wird ohne zusätzliche Bleiche, ohne optische Aufheller und ohne Strichauftrag produziert.

IMPRESSUM

- › Redaktion: DB Mobility Logistics AG, Investor Relations
- › Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Wiesbaden
- › Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
- › Lithografie: Koch. Prepress Print Media GmbH, Wiesbaden
- › Druck: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen
- › Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin
- › Bildnachweis: Umschlag: Max Lautenschläger › Seite 1: Georg Wagner › Seite 2: Bernd Roselieb/Andreas Varnhorn › Seite 5: Claus Weber › Seite 15: Gert Wagner › Seite 23: Max Lautenschläger › Seite 31: Uwe Miethe › Seite 53: Ralf Braum › Seite 53: Max Lautenschläger/Andreas Varnhorn

DB Fernverkehr AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.bahn.de

