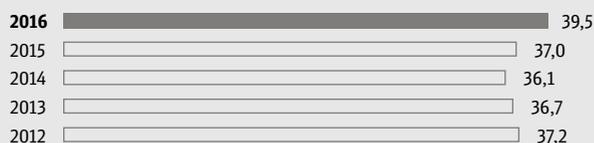




DB Fernverkehr AG
Geschäftsbericht 2016
Qualität, die überzeugt!

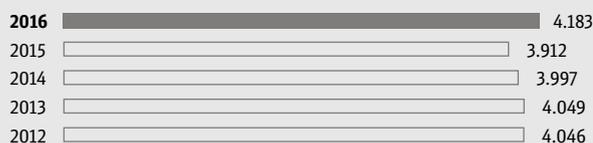
Entwicklungen im Geschäftsjahr 2016

Verkehrsleistung in Mrd. Pkm ¹⁾



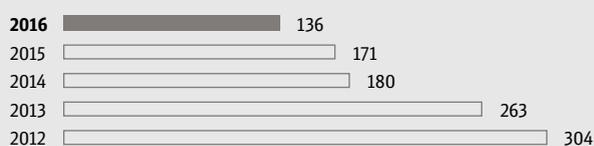
2016 zu 2015: +6,8%

Umsatzerlöse in Mio. €



2016 zu 2015: +6,9%

Ergebnis nach Steuern ²⁾ in Mio. €



2016 zu 2015: -20,5%

Umsatzstruktur in %



2016

Ausgewählte Kennzahlen	2016	2015	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	4.183	3.912	+271	+6,9
Ergebnis nach Steuern ²⁾	136	171	-35	-20,5
Bilanzsumme per 31.12.	3.334	3.275	+59	+1,8
Anlagevermögen per 31.12.	1.895	1.675	+220	+13,1
Eigenkapital per 31.12.	2.086	2.086	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	-	-	-	-
Brutto-Investitionen	443	677	-234	-34,6
Netto-Investitionen ³⁾	443	674	-231	-34,3
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	15.834	15.754	+80	+0,5
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende Schiene in Mio.	138,4	131,1	+7	+5,6
Reisende Bus in Mio.	0,8	0,8	-	-
Verkehrsleistung Schiene in Mrd. Pkm ¹⁾	39,3	36,8	+3	+6,8
Verkehrsleistung Bus in Mrd. Pkm ¹⁾	0,2	0,2	-	-
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	143,0	137,2	+6	+4,2

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

²⁾ Die DB Fernverkehr AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG.

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

IM ICE KOSTENLOS FILME STREAMEN



Ab 2017 werden über das ICE Portal, das kostenfreie digitale Infotainment-Angebot für alle Reisenden im ICE, TV-Serien und Kinofilme von maxdome bereitgestellt. Der neue Service wird sowohl einen kostenfreien als auch einen kostenpflichtigen Bereich umfassen. Das ICE Portal bietet verschiedene Informationsbereiche wie Empfehlungen zu Sehenswürdigkeiten, Informationen zu Flinkster und zu Call a Bike sowie einen digitalen Zeitschriftenkiosk.

▶▶▶ Inhalt

▶ **Vorwort der
Vorstandsvorsitzenden / S.2**

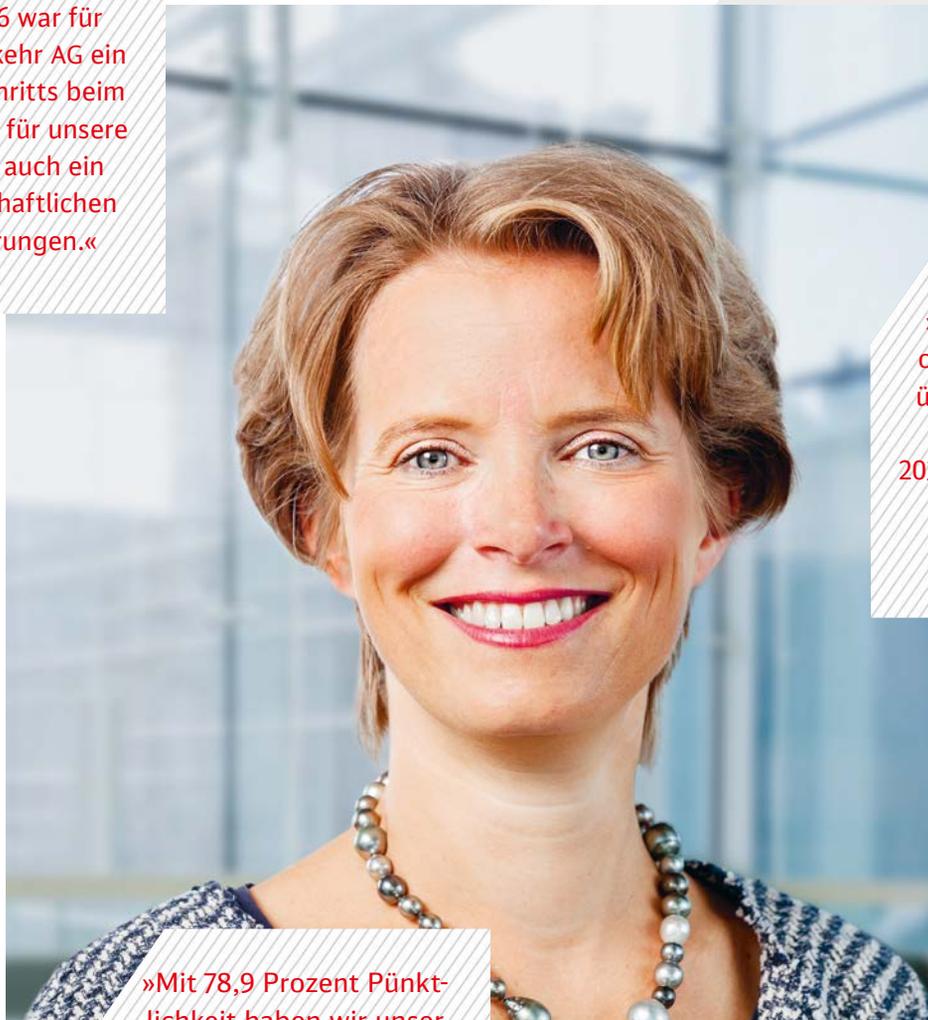
▶ **Qualitätsbericht / S.5**

▶ **Lagebericht / S.15**

▶ **Jahresabschluss / S.31**

▶ **Bericht des Aufsichtsrats / S.55**

»Das Jahr 2016 war für die DB Fernverkehr AG ein Jahr des Fortschritts beim Thema Qualität für unsere Kunden, aber auch ein Jahr der wirtschaftlichen Herausforderungen.«



»Mit unserer Angebots-offensive werden wir mit über 50 Millionen zusätzlichen Fahrgästen bis 2030 die meisten Reisenden aller Marktteilnehmer hinzugewinnen.«

»Mit 78,9 Prozent Pünktlichkeit haben wir unser sehr ehrgeiziges Ziel von 80 Prozent nicht ganz realisiert, uns jedoch gegenüber dem Vorjahr um 4,5 Prozentpunkte erheblich verbessert.«

Birgit Bohle,
Vorsitzende des Vorstands
der DB Fernverkehr AG

Vorwort der Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich, Ihnen als Vorstandsvorsitzende der DB Fernverkehr AG den Geschäftsbericht des Jahres 2016 vorzustellen. Das Jahr 2016 war für die DB Fernverkehr AG ein Jahr des Fortschritts beim Thema Qualität für unsere Kunden, aber auch ein Jahr der wirtschaftlichen Herausforderungen.

Unser Marktumfeld war und ist weiterhin sehr anspruchsvoll: Der intensive Preiswettbewerb mit den Fernbusunternehmen hält auch nach umfassender Konsolidierung des Marktes an, Low-Cost-Angebote der Fluggesellschaften werden ausgebaut, Sharing-Angebote entwickeln sich weiter und vergleichsweise niedrige Mineralölpreise begünstigen den mobilen Individualverkehr.

Auf diese Herausforderungen haben wir bereits Anfang 2015 mit unserer Angebotsoffensive »Der neue Fernverkehr – Mehr Bahn für Metropolen und Fläche« reagiert. Wir bleiben überzeugt: Ein flächen-deckender, 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. Im Jahr 2016 haben wir dank der Inbetriebnahme der Strecke Erfurt – Halle/Leipzig (VDE 8.2) unser Angebot zwischen Frankfurt und Berlin deutlich verbessert. Mit dem Intercity 2 haben wir die neue Intercity-Generation in Betrieb genommen und die ersten beiden ICE 4 befinden sich seit Herbst 2016 in der Einführungsphase im Fahrgastbetrieb. Mitte beziehungsweise Ende des Jahres haben wir zudem unsere ICE-Angebote nach Paris, Brüssel und Amsterdam deutlich ausgeweitet. Mit unserer Angebotsoffensive werden wir mit über 50 Millionen zusätzlichen Fahrgästen bis 2030 die meisten Reisenden aller Marktteilnehmer hinzugewinnen. Damit verbunden ist ein Wachstum grüner, CO₂-freier Mobilität, das für das Gelingen der Energiewende notwendig ist. Im vergangenen Jahr konnten wir mit diesem Angebot unseren Erfolgskurs fortsetzen: Mit 139 Millionen Reisenden haben wir den Passagierrekord in unseren ICE- und IC-/EC-Zügen aus dem Jahr 2015 (132 Millionen Reisende) nochmals übertreffen können.

Mit dem Gesamtergebnis haben wir unser Ziel für 2016 erreicht. Das operative Ergebnis ist jedoch gesunken. Um frühzeitig gegenzusteuern, haben wir als Vorstand der DB Fernverkehr AG unter Einbeziehung interner und externer Experten im Rahmen von Zukunft Bahn Maßnahmen auf der Umsatz- und Kostenseite erarbeitet. Wir sind überzeugt, die DB Fernverkehr AG so nachhaltig aus eigener Kraft wirtschaftlich erfolgreich aufzustellen. Die Ausarbeitung, Verhandlung und Umsetzung dieser Maßnahmen ist 2017 und in den darauffolgenden Jahren unsere Aufgabe. Ich bin zuversichtlich, dass wir so unsere ehrgeizigen wirtschaftlichen Ziele erreichen werden.

Wir haben 2016 im Rahmen des Programms Zukunft Bahn auch und vor allem an der Verbesserung der Basisqualität unserer Produkte gearbeitet. Und das mit großem Erfolg! In den letzten Jahren ist die betriebliche Pünktlichkeit kontinuierlich gesunken, zuletzt auf 74,4 Prozent im Jahr 2015. 2016 haben wir die Trendwende geschafft. Mit 78,9 Prozent Pünktlichkeit haben wir unser sehr ehrgeiziges Ziel von 80 Prozent nicht ganz realisiert, uns jedoch gegenüber dem Vorjahr um 4,5 Prozentpunkte erheblich verbessert. Dieser Erfolg ist das Ergebnis zahlreicher Maßnahmen, die wir 2016 im Programm Zukunft Bahn definiert und umgesetzt haben. Mein großer Dank gilt allen daran beteiligten Kolleginnen und Kollegen. Dies ist für uns zugleich Ansporn für eine weitere Verbesserung der Leistung für unsere Kunden – so ist unser mittelfristiges Ziel eine Pünktlichkeit von 85 Prozent.

An Bord haben wir das kostenfreie WLAN-Angebot im ICE von der 1. Klasse auch auf die 2. Klasse erweitert. Noch attraktiver ist das Reisen mit der DB Fernverkehr AG auch durch unser kontinuierlich ausgebauten ICE-Portal geworden. Das bestehende Informations- und Serviceangebot des ICE-Portals werden wir ab dem ersten Quartal 2017 sukzessive durch unseren Entertainment-Partner maxdome und zahlreiche zusätzliche Unterhaltungsangebote aufwerten.

Angebotsoffensive und Zukunft Bahn sind und bleiben unsere Antworten auf die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen. Für den Fernverkehr bedeutet das: Wir wollen die DB Fernverkehr AG im umkämpften Mobilitätsmarkt dauerhaft wettbewerbsfähig gestalten – mit überzeugenden Produkten und Services zu angemessenen Preisen sowie effizienten Prozessen und Strukturen. Nur so können wir heute und in Zukunft unser Versprechen einlösen, unsere Kunden verlässlich, umweltfreundlich, einfach und entspannt ans Ziel zu bringen.

Ihre



Birgit Bohle
Vorsitzende des Vorstands
der DB Fernverkehr AG

▶▶▶ Qualitäts- bericht

▶ Kundenorientierung / S.6

▶ Informationen und
Fahrkartenvertrieb / S.6

▶ Kundenzufriedenheitsumfragen / S.7

▶ Sauberkeit der Züge
und der Bahnhofs-
einrichtungen / S.8

▶ Zuverlässigkeit der
Verkehre / S.8

▶ Hilfeleistung für Personen
mit Behinderungen und
eingeschränkter Mobilität / S.9

▶ Beschwerdemanagement / S.14

Qualitätsbericht

Das Geschäftsjahr 2016 war bei der DB Fernverkehr AG geprägt vom konzernweiten Programm Zukunft Bahn. Dieses Programm stellt konsequent die Bedürfnisse unserer Kunden und die Qualität unserer Produkte in den Mittelpunkt. So wurden beispielsweise Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Reisendeninformation entwickelt und umgesetzt, die Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur erhöht sowie die Zuverlässigkeit von Aufzügen und Fahrtreppen in den Bahnhöfen der Ballungszentren deutlich gesteigert. Zur dauerhaften Absicherung der umfassenden Funktionsfähigkeit aller Züge von DB Fernverkehr im morgendlichen Anlauf wurden Instandhaltungskapazitäten erweitert und das Produktionskonzept qualitätsorientiert umgestellt.

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.

> 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 Gremien-

arbeit 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 repräsentative Kundengruppen ein.

> Informationen und Fahrkartenvertrieb

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

- ▶ Unser Online-Portal  [WWW.BAHN.DE] gehört zu den meistbesuchten Mobilitätsportalen in Deutschland. Täglich werden etwa 9,2 Millionen Reiseauskünfte erteilt und monatlich rund 2,9 Millionen Online-Tickets verkauft. Die Buchung von Online- und Handy-Tickets wurde im Oktober 2016 deutlich vereinfacht, insbesondere hinsichtlich des Ticketkaufs für Dritte und für Reisende aus dem Ausland. Bei der Buchung müssen sich Kunden nicht mehr auf ein Dokument zur Identifikation auf der Reise festlegen. Es reicht bei der Kontrolle im Zug der Personalausweis oder der Reisepass.
- ▶ 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. Im Berichtsjahr wurden täglich bis zu 27.000 Handy-Tickets verkauft, dies stellt gegenüber 2015, mit täglich bis zu 17.500 Handy-Tickets, eine beachtliche Steigerung dar. 130 Millionen Reiseauskünfte wurden monatlich mobil abgerufen. Zudem lassen sich seit dem Berichtsjahr auch Verbundtickets für S-Bahn, U-Bahn, Bus und Straßenbahn über den DB Navigator buchen. Per Januar 2017 waren der Aachener Verkehrsverbund (AVV), der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MUV), der Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif), der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) integriert, weitere Verkehrsverbände sollen folgen.

- ▶ Mit der Funktion »Meine Reise« etabliert sich die App DB Navigator immer mehr als mobiler Reisebegleiter. Alle relevanten Reiseinformationen wie Abfahrts-, Umstiegs- und Ankunftszeit sowie Gleis- und Verspätungsinformationen sind auf einen Blick einsehbar. Zudem erhalten Kunden seit Juni 2016 Push-Nachrichten über die anstehende Abfahrt, zu Umstiegen und der Ankunft am Reiseziel mit Echtzeit-Informationen. So sind Reisende frühzeitig informiert.
 - ▶ Seit Dezember 2016 können Kunden am Reisetag im DB Navigator auch die aktuelle Wagenreihung für ICE-Züge abrufen. Sie zeigt an, in welchem Gleisabschnitt sich welche Wagennummer und wo sich die Wagen der 1. und 2. Klasse befinden. Die Wagenreihung lässt sich durch ein Icon im Reiseplan, in der Reiseauskunft oder über das Handy-Ticket aufrufen. Bei vorhandener Sitzplatzreservierung erfahren die Kunden zudem, an welchem Gleisabschnitt sie in den richtigen Wagen einsteigen können.
 - ▶ Während der Reise informieren wir unsere Kunden am Bahnhof und in den Zügen über Lautsprecheransagen.
 - ▶ Bundesweit stehen rund 6.600 stationäre Ticketautomaten an rund 3.900 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 rund 400 Reisezentren und zwei Mobility Centern stehen unsere Mitarbeiter im direkten Kundenkontakt für Reiseinformationen und den Fahrkartenverkauf am Schalter. Im personenbedienten Vertrieb stehen unseren Kunden zudem über 2.300 Agenturen für persönliche Beratung und den Verkauf von Fahrkarten zur Verfügung.
 - ▶ 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 sieben bestehenden wurden im Berichtsjahr 17 weitere Video-Reisezentren eröffnet. Diese Entwicklung treibt der DB Konzern weiter voran.
 - ▶ Wir aktualisieren monatlich in einer jährlichen Gesamtauflage von knapp 52 Millionen Stück das Faltblatt »Ihr Reiseplan«, das in den Zügen des Fernverkehrs ausliegt und die Reisenden über die Reiseroute, die wichtigsten Anschlussmöglichkeiten sowie die Serviceangebote im Zug und an den Haltebahnhöfen informiert.
 - ▶ An großen und mittleren Bahnhöfen unterstützen rund 1.800 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 oder Tablet ausgestattet, sodass sie den Kunden jederzeit umfassende Informationen zur aktuellen Betriebslage geben können.
- Für den Erwerb der Fahrkarte stehen dem Kunden insgesamt acht Vertriebskanäle (DB Automaten, Online-Vertrieb, mobile Anwendungen, DB Reisezentren, DB Agenturen, Abo-Center, Verkauf im Zug, telefonischer Reiseservice DB Dialog) zur Verfügung. Im Berichtsjahr entfiel der größte Anteil der Einnahmen wie im Vorjahr auf die Vertriebskanäle Online-Vertrieb und mobile Anwendungen. Der personenbediente Verkauf spielt aber weiterhin eine wesentliche Rolle im Fernverkehr.

> Kundenzufriedenheitsumfragen

Voraussetzung für die Sicherstellung einer adäquaten Produkt- und Dienstleistungsqualität ist ein regelmäßiges und systematisches Kundenfeedback. Im Berichtsjahr haben wir deshalb in 37 Studien (im Vorjahr: 35 Studien) rund 200.000 Fahrgäste und etwa 2.900 Geschäftspartner zu ihrer Wahrnehmung unserer Leistungen im Schienenpersonenverkehr befragt. Dabei differenzieren wir zwischen den einzelnen Prozessschritten der Reisekette, von der Information und Fahrkartenbuchung über den Eindruck der Kunden als Käufer, Abholer oder Fahrgast am Bahnhof sowie 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 77 (im Vorjahr: ZI von 75) bewertet.

Die Gesamtzufriedenheit mit der DB Fernverkehr AG erreichte im Berichtsjahr einen ZI von 63 (im Vorjahr: ZI von 64). Die Studien sowie die Auswertung werden von unabhängigen Marktforschungsinstituten durchgeführt. Ein zentraler Themenbereich im Berichtsjahr war für uns die Verbesserung der Kommunikation, insbesondere bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen. So haben wir im Berichtsjahr unter anderem die Betreuungsmaßnahmen am Bahnhof, im Zug und im Internet ausgeweitet sowie einen regelmäßigen Kundenmonitor 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 Plan innen und außen gereinigt. Durchschnittlich wurden im Berichtsjahr 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).

Im Berichtsjahr startete RESET – als ein Teil des im Dezember 2015 vorgestellten Programms Zukunft Bahn. Ziel von RESET war es, mit einer intensiven Einmalbehandlung den Zustand der Fernverkehrsflotte zu verbessern. Bis Mitte 2016 haben wir unsere rund 250 ICE-Züge einer Spezialbehandlung unterzogen. So wurden an rund 2.200 Wagen 34.000 Rücken- und Sitzpolster ausgetauscht, intensive Reinigungen durchgeführt und Funktionsstörungen in Bordbistros, an den Klimaanlageanlagen oder Toilettenanlagen behoben. Von September bis Dezember 2016 wurde die IC-Flotte mit rund 1.400 Reisezugwagen und knapp 200 Loks bundesweit auf Vordermann gebracht.

Um zukünftig unserem Anspruch an die Sauberkeit unserer Züge im Sinne des Kunden noch besser gerecht zu werden, wird die im Berichtsjahr begonnene Überarbeitung des Reinigungs- und Messsystems 2017 fortgesetzt und

zum Abschluss gebracht. In Studien mit Kunden wurde das Hygieneempfinden untersucht und es wurden besonders relevante Bereiche identifiziert. Reinigungsaktivitäten werden in entsprechenden Zonen gezielt optimiert. Um unsere hohen Standards zu sichern, wird die Lebensmittelsicherheit und insbesondere die Trinkwasserqualität an Bord durch ein externes Dienstleistungsunternehmen regelmäßig überprüft.

Im Bereich der Bahnhofseinrichtungen wurden mit der DB Services GmbH 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 sowie zusätzliche regelmäßige Grobmüllbeseitigungen sichergestellt. Im Rahmen von Zukunft Bahn wurden an zahlreichen Bahnhöfen zusätzliche Reinigungs- und kleine Instandhaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität durchgeführt. Die Qualität der Reinigung der Bahnhöfe wird monatlich mit dem Standardprozess BahnhofsQualitätsCheck ermittelt.

> Zuverlässigkeit der Verkehre

> Pünktlichkeit und Zugausfälle

Für unsere Kunden sind die Pünktlichkeit des individuellen Zuges sowie die Erreichbarkeit der geplanten Anschlussverbindungen die zentrale Anforderung. Bei der Pünktlichkeitsberechnung geben die dargestellten Prozentwerte den Anteil der pünktlichen Halte eines Zuges des DB-Konzerns in Bezug auf alle Zwischen- und Endhalte wieder. Ein Halt wird als pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit um weniger als sechs (Fünf-Minuten-Pünktlichkeit) beziehungsweise 16 Minuten (15-Minuten-Pünktlichkeit) überschritten wird. Dabei werden alle Verkehrshalte der monatlich mehr als 20.000 Fahrten im Fernverkehr bei der Pünktlichkeitserhebung berücksichtigt.

Die Entwicklung der 15-Minuten-Pünktlichkeit belegt, dass die Fernverkehrszüge des DB-Konzerns trotz der großen Distanzen, die die Kunden hier zurücklegen, zu über 90% innerhalb der 15-Minuten-Grenze am Zielort ankommen. Im Berichtsjahr waren die Fernverkehrszüge des DB-Konzerns im Vergleich zum Vorjahr deutlich pünktlicher unterwegs. Vor allem die zahlreichen Maßnahmen im Rahmen von Zukunft Bahn zur Pünktlichkeitsverbesserung haben ab der Jahresmitte 2016 ihre positive Wirkung entfaltet.

Erfreuliche Pünktlichkeitszuwächse verzeichneten die ICE- und Intercity-(IC-)Züge:

Die Fünf-Minuten-Pünktlichkeit stieg im Berichtsjahr auf 78,9% (im Vorjahr: 74,4%). Damit wurde das selbst gesetzte Ziel von 80% zwar knapp verfehlt, aber eine Trendwende bei der Pünktlichkeit von DB Fernverkehr erreicht. Für das Jahr 2017 wird eine Pünktlichkeit von 81% angestrebt. Die 15-Minuten-Pünktlichkeit stieg im Berichtsjahr auf 91,8% (im Vorjahr: 89,9%).

Auch der Anschlussreichungsgrad konnte auf 86,0% gesteigert werden (im Vorjahr: 85,6%).

Die Anzahl der kompletten Zugausfälle ging im Berichtsjahr auf unter 1% zurück (im Vorjahr: 1%).

> Bewältigung von Störungen

Das deutsche Schienennetz ist sowohl durch nationale als auch internationale Verkehre im Güter- und Personenverkehr stark frequentiert. Eine ständige Einhaltung des Fahrplans und die Optimierung der Reiseketten stehen daher im Fokus. Dies beinhaltet unter anderem die frühzeitige Einplanung geänderter Fahrzeiten aufgrund von Modernisierungen im Streckennetz in den Reiseauskunfts- und Verkaufssystemen. Insbesondere durch äußere Einflüsse wie extreme Witterungsbedingungen kann es zu Beeinträchtigungen im Zugverkehr kommen. Die Auswirkungen mehrerer Stürme haben unseren Betrieb auch im Berichtsjahr bis hin zur Einstellung des Zugverkehrs massiv beeinträchtigt. In diesen außergewöhnlichen Lagen bieten wir durch Ersatzverkehre eine alternative Reisemöglichkeit an. Dies geschieht im Rahmen der Passierbarkeit der Straßen und der Verfügbarkeit von Omnibussen.

Hauptaugenmerk bei Verspätungen ist aus Sicht von Reisenden mit Anschlussverbindungen die Sicherung der Reisekette. Das Thema Anschluss und Anschlussicherung liegt in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen. Im Verspätungsfall sprechen sich die beteiligten Unternehmen direkt ab. Es werden die Auswirkungen, die beispielsweise durch die längere Gleisbelegung des wartenden Zuges entstehen, geprüft. Werden keine Auswirkungen identifiziert, wartet ein Anschlusszug auf einen verspäteten Zug. Die Entscheidung wird unter Abwägung der Interessen der Mehrzahl der betroffenen Kunden getroffen.

Im Rahmen der Wintervorbereitung führen wir jährlich wiederkehrende personalintensive technische und organisatorische Maßnahmen durch. Des Weiteren wurden im Berichtsjahr Maßnahmen fortgeführt, die auf die Verbesserung der Klimaanlagenverfügbarkeit in den Sommermonaten abzielten. Die technische Verfügbarkeit der Klimaanlagen in ICE-Zügen konnte gegenüber den Vorjahren wesentlich verbessert werden.

Neben der Minimierung von Störungen sowie deren Folgewirkungen liegt unser Augenmerk auf der frühzeitigen Kundeninformation. Hier nutzt der DB-Konzern neben den klassischen Auskunft- und Informationskanälen (Automaten, Reisezentren und DB Information im Bahnhof, Servicemitarbeiter und Anzeigesysteme am Bahnsteig sowie in den Zügen, Telefonservicenummern) die digitalen Möglichkeiten der individualisierten Information über das mobile Internet. Beispielsweise kann der Fahrgast über die App DB Navigator oder auf www.bahn.de zu der ursprünglich gewählten Verbindung aktuelle Informationen zu Anschlüssen und Verspätungen abrufen. Außerdem werden dem Reisenden im Störfall Alternativen für seinen Reiseplan unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrslage, wie Verspätungen, Ausfälle, Zusatzzüge oder Anschlussdispositionen, angeboten.

Im Rahmen von Zukunft Bahn werden darüber hinaus kontinuierlich neue Anwendungen zur verbesserten Reisedeninformation entwickelt, beispielsweise der Verspätungs-Alarm für Fernverkehrszüge.

Für den Umgang mit unabwendbaren Störungen im Betriebsablauf sind unsere an der Zugfahrt beteiligten Personale geschult. Dazu zählen das Erkennen von Abweichungen, Initiieren von Ersatzmaßnahmen bis hin zum Beherrschen von Großstörungslagen. Jährlich finden Übungen mit dem Infrastrukturbetreiber DB Netz AG und Vertretern der DB Fernverkehr AG statt, in denen die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüft wird. Zur Sicherstellung des Kundeninteresses haben wir rund um die Uhr besetzte Leitstellen, Notdienste und spezielle Personal- und Fahrzeugressourcen, um die Reisenden im Störfall zu betreuen und weiterzubefördern.

> Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität

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 Berichtsjahr wurde das dritte Programm zur Barrierefreiheit, das den Zeithorizont bis Ende 2020 umfasst, veröffentlicht  [\[WWW.BAHN.DE/PROGRAMM-BARRIEREFREI\]](http://www.bahn.de/programm-barrierefrei).

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-Fahrgastreueverordnung und der UN-Behindertenrechtskonvention.

Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge im Fernverkehr werden mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ausgestattet. Beispielsweise verfügt die neueste Generation des ICE 3 (Baureihe (BR) 407) über einen fahrzeuggebundenen Hublift, der ebenso für die Fahrzeuggeneration des ICE 4 vorgesehen ist, die im September 2016 erstmals präsentiert wurde. Beim neuen IC 2 gewährleistet je nach Bahnsteighöhe der Station ein automatischer 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 die Ausstattung mit einem taktilen Leitsystem deutlich verbessert.

Bei der Entwicklung des ICE der vierten Generation waren die Vertreter der Menschen mit Behinderung der genannten Arbeitsgruppe von Beginn an eingebunden. Die ICE-4-Züge bieten zukunftsfähige Mobilität und sind hinsichtlich der barrierefreien Ausstattung in Europa führend.

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

Aktive 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	2016
ICE 1	-	-	58	-	58
ICE 2	-	44	-	-	44
ICE 3 (BR 403/406)	-	-	63	-	63
ICE 3 (BR 407)	15	-	-	-	15
ICE 4 (BR 412)	2	-	-	-	2
ICE T (BR 411/415)	-	-	67	-	67
ICE TD (BR 605)	-	-	4	-	4
ICE MET ¹⁾	-	-	2	-	2
Insgesamt	17	44	194	-	255
Anteil in %	7	17	76	-	100

¹⁾ Siebenteiliger Zug mit Lok.

Aktive IC-Reisezugwagen (Einzelwagenbasis) per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gemäß TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gemäß TSI PRM	Teilweise barrierefrei (zum Beispiel geeignet für Rollstuhlfahrer)	Nicht barrierefrei	2016
ICmod mit Rollstuhlplätzen	-	222	-	-	222
ICmod ohne Rollstuhlplätze	-	-	549	-	549
Sonstige IC-Wagen mit Rollstuhlplätzen	-	-	74	-	74
Sonstige IC-Wagen ohne Rollstuhlplätze ¹⁾	-	-	-	528	528
IC 2	125	-	-	-	125
Insgesamt	125	222	623	528	1.498
Anteil in %	9	15	41	35	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.

Aktive Wagen im Regionalverkehr per 31.12.	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	2016
Elektrische Triebwagen	235	516	792	832	56	2.431
Verbrennungstriebwagen	113	467	240	-	496	1.316
Einstöckige Wagen	-	-	-	115	688	803
Doppelstockwagen	-	71	963	-	971	2.005
Insgesamt	348	1.054	1.995	947	2.211	6.555
Anteil in %	5	16	30	15	34	100

Als größter Anbieter im Busverkehr in Deutschland betreibt der DB-Konzern rund 5.100 eigene Busse, davon rund 78% Niederflerbusse. 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 Hochschule Fresenius hat DB Regio Bus daher den idealen Partner gefunden, um neue und innovative Lösungen für diesen Bereich zu entwickeln. Unsere Bemühungen zielen insbesondere darauf ab, mobilitätseingeschränkten Menschen die Berührungsgänge mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu nehmen und ihnen die Benutzung zu erleichtern. Im Berichtsjahr wurde die Forschungskooperation zum Thema Mobilität im Alter erfolgreich abgeschlossen. Aufbauend auf den Ergebnissen möchten Fahrzeughersteller nun zusammen mit der Hochschule Fresenius und DB Regio Bus einen Bus der Zukunft entwickeln, der auch im Linienverkehr erprobt werden soll.

Ergänzend zu den bestehenden Schienenverkehrsverbindungen bietet die DB Fernverkehr AG einen schnellen und umsteigefreien IC-Bus-Verkehr auf verschiedenen nationalen und internationalen Verbindungen an. Die Busmitarbeiter geben Hilfestellungen beim Ein- und Aussteigen. 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 19 Doppeldeckerbusse und drei Eindeckerbusse mit je einem Rollstuhlstellplatz. Das Ein- und Aussteigen für Rollstuhlfahrer wird durch die Niederflerbauweise oder eine Anlegerampe erleichtert. Für

sehbehinderte Reisende sind die Inneneinrichtung, Trittstufen und Leisten im Mittelgang kontrastreich gehalten und zusätzlich mit Piktogrammen und taktilen Sitzplatznummern ausgestattet.

Auch bei der Ausstattung der bundesweit über 400 Reisezentren des DB-Konzerns, wird die Barrierefreiheit stetig vorangetrieben und auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisender ausgerichtet. Insbesondere ein barrierefreier 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 65 Standorten (per Dezember 2015: 55 Standorte) steht dieser den Kunden zur Verfügung. In den 40 größten und am stärksten frequentierten Reisezentren wurde ein Aufrufsystem installiert, das ebenso barrierefrei ausgestattet ist. Im Jahr 2017 wird das Aufrufsystem sukzessive durch ein für mobilitätseingeschränkte Reisende bedienerfreundliches System ersetzt. Die Betätigung eines Rollstuhlfahrersymbols wird die Kunden an einen höhenverstellbaren Schalter führen. Bei Auswahl des Symbols für hörgeschädigte Personen wird der Kunde an den Schalter mit der induktiven Hörschleife geleitet. Das Symbol für sehbehinderte und blinde Menschen findet der Kunde durch das Lesen der Brailleschrift. Die anschließende Sprachansage dient zum Auffinden eines barrierefreien Sitzes sowie der Beschreibung des kürzesten Wegs 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 noch einige Jahre in Anspruch nehmen. Je nach technischen und konstruktiven Möglichkeiten werden die Einzelmodule der Barrierefreiheit umgesetzt.

Seit 2013 wurden an 34 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.

Die DB Automaten werden im Hinblick auf ihre Barrierefreiheit und Nutzerfreundlichkeit ständig weiterentwickelt. Dies spiegelt sich in der Gestaltung der Automaten (zum Beispiel keine scharfen Ecken und Kanten), der Anordnung der Bedienelemente (beispielsweise sind PIN-Pad und Kartenleser für sitzende oder kleine Personen niedriger angeordnet) sowie in einer einfacheren Bedienbarkeit wider. Die Benutzerführung im Interaktionsdesign wurde an neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen ausgerichtet. Die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisender werden dabei in hohem Maße berücksichtigt, unter anderem durch die Verwendung größerer Schaltflächen und Schriftgrößen sowie einer kontrastreichen Menüsteuerung. Mittels regelmäßiger Marktforschungen und Kundenbefragungen sowie der Beobachtung des Marktes werden Optimierungsmöglichkeiten analysiert und die Benutzeroberfläche und die Bedienabläufe entsprechend laufend angepasst.

Wir bieten an den wichtigsten Bahnhöfen bundesweit einen Ein-, Um- und Aussteigeservice für mobilitätseingeschränkte Reisende an. In den Bahnhöfen sind rund 1.800 Servicemitarbeiter für die Unterstützung dieser Kundengruppe speziell geschult. Um die Empathie unserer Mitarbeiter im Service weiter zu erhöhen, wurden auch im Berichtsjahr in bundesweiten Schulungen 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 Behinderungen sicher und bequem in den und aus dem Zug kommen. Der Vorteil ist, dass dieser Mobilitätsservice bedarfsgerechter organisiert werden kann.

Im Berichtsjahr wurden rund 640.000 Hilfeleistungen (im Vorjahr: 610.000 Hilfeleistungen) beim Ein-, Um- und Aussteigen realisiert, also rund 1.750 pro Tag (im Vorjahr: rund 1.670 Hilfeleistungen 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 sowohl mit einer abgesenkten und ausfahrbaren Kundentischplatte für Rollstuhlfahrer und kleinwüchsige Menschen als auch mit Induktionsschleifen zur Unterstützung von hörgeschädigten Menschen ausgestattet. Um die DB Information zukunftsfähig zu gestalten, finden derzeit Anforderungswshops mit allen Kundengruppen im Rahmen der Weiterentwicklung statt. Bereits seit 1999 organisiert die Mobilitätsservice-Zentrale des DB-Konzerns Hilfe beim Ein-, Um- und Aussteigen in 300 Bahnhöfen, die mit Mitarbeitern besetzt sind. Seit dem Berichtsjahr wird an einer Weiterentwicklung des zur Koordination der Hilfeleistungen genutzten Systems gearbeitet, um unter anderem die Kommunikation mit mobilitätseingeschränkten Reisenden zu verbessern.

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 Einstiegshilfe durch Kundenbetreuer im Nahverkehr und Triebfahrzeugfahrer« auch an 1.550 stufenlos erreichbaren Bahnhöfen ohne stationäres Servicepersonal nach Voranmeldung Hilfe für Rollstuhlfahrer beim Ein- und Aussteigen. 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 Aussteigen für mobilitätseingeschränkte Reisende deutlich erweitert. Zahlreiche Rückmeldungen zu diesem Service gegenüber dem Zug- und Stationspersonal sowie den Mitarbeitern der Mobilitätsservice-Zentrale lassen auf eine sehr positive Resonanz der Zielgruppe schließen. Im Berichtsjahr waren über 43.000 Voranmeldungen (im Vorjahr: über 40.000 Voranmeldungen) zu verzeichnen. Durch den Einsatz weiterer Neu- und Redesignfahrzeuge, die den Service der fahrzeuggebundenen Ein-/Ausstiegshilfe ermöglichen, werden wir dieses Angebot auch 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 BahnCard und zu den Fahrgastrechten werden auch die Services rund um die Reiseplanung und -information sowie die Möglichkeiten des Fahrkartenskaufs ausführlich erläutert. Die sogenannte Guided Tour ist über den Link [\[WWW.BAHN.DE/GEBAERDENSPRACHVIDEOS\]](http://www.bahn.de/gebaerdensprachvideos) zu erreichen.

Hörbehinderte und gehörlose Kunden können die wichtigsten Informationen rund um ihre Bahnreise auf [\[WWW.BAHN.DE/GEHOERLOS\]](http://www.bahn.de/gehoerlos) nachlesen. Hierbei sind aktuelle Verkehrsinformationen zu Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge, zu den größten Bahnhöfen in Deutschland und zu mobilen Services ebenso online verfügbar wie zur Mobilitätsservice-Zentrale. Gehörlose Menschen können mit der Mobilitätsservice-Zentrale per Fax unter 01805/159357 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 [\[WWW.BAHN.DE/LEICHTESPRACHE\]](http://www.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 [\[WWW.BAHN.DE/REISEZIELE-BARRIEREFREI\]](http://www.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. Im Internet werden umfassende Informationen gegeben und alle Serviceleistungen sowie Ansprechpartner genannt. Alle Angebote für die Reise können auch telefonisch über die Mobilitätsservice-Zentrale gebucht werden.

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern bereits zum zweiten Mal den Award »Tourismus für Alle« ausgeschrieben, um den barrierefreien Deutschlandtourismus zu fördern. Intention ist die Unterstützung barrierefreier Reiseziele, die auf die speziellen Bedürfnisse der Zielgruppe zugeschnitten sind, wobei insbesondere die Aspekte Wirtschaftlichkeit, Innovation und Nachhaltigkeit von Bedeutung sind. Der Award richtet sich an die Tourismusorganisationen aller deutschen Städte und Regionen, die sich nachhaltig dem barrierefreien Tourismus verschrieben haben. Um Kunden einen digitalen Reisebegleiter mit allen relevanten Informationen entlang ihrer Reisekette in einer für sie hilfreichen Form zur Verfügung zu stellen, startete im Berichtsjahr die Entwicklung der App DB Barrierefrei. Diese App orientiert sich insbesondere an den Bedürfnissen von Reisenden mit körperlichen Einschränkungen und Sinnesbehinderungen, bietet jedoch im Sinne des Konzepts »Design für Alle« auch anderen Reisenden einen Mehrwert. Der erste Prototyp wurde Ende 2016 mit ausgewählten Testkunden getestet. Bei der Entwicklung werden Betroffene von der ersten Idee bis zur endgültigen App kontinuierlich einbezogen. Ihre Bedürfnisse stehen dabei im Mittelpunkt der zu treffenden Entscheidungen. Mit diesem Lösungsansatz sollen sich vollkommen neue und innovative Möglichkeiten einer reisebegleitenden Unterstützung aller Reisenden eröffnen. Die App DB Barrierefrei soll einen wertvollen Beitrag zur Umsetzung eines ganzheitlichen, barrierefreien und inklusiven Konzepts entlang der gesamten Reisekette leisten. Weitere Informationen sind im Internet unter [\[WWW.BAHN.DE/APP-BARRIEREFREI\]](http://www.bahn.de/app-barrierefrei) verfügbar.

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 2002 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.

Im Berichtsjahr gab es, im Gegensatz zum Vorjahr, keine Sonderereignisse mit gravierenden Auswirkungen auf die Eingangsmengen im Beschwerdemanagement beziehungsweise im Servicecenter Fahrgastrechte. Im Kundendialog des Fernverkehrs gingen die Beschwerden im Berichtsjahr um rund 7% auf rund 204.000 Beschwerden zurück (im Vorjahr: rund 220.000 Beschwerden). Gegenläufig wirkten überwiegend wetterbedingte Umstände (Kälteeinbruch im Januar 2016, vereinzelt Tage mit Unwettern und Stürmen oder extremer Hitze im Zeitraum Juni bis September 2016). Auch die terroristischen Ereignisse in Brüssel im März 2016 und die Amoktat in München im Juli 2016 führten zu kurzfristigen Ausschlägen bei den Beschwerdeeingängen. Wir konnten unseren Kunden aber schnell und unbürokratisch helfen.

Die Abwicklung der gesetzlichen Ansprüche aus Verspätungen wird vom Servicecenter Fahrgastrechte durchgeführt. Aus Verspätungen gemäß der Fahrgastrechteverordnung erfolgte im Berichtsjahr die Bearbeitung von rund 1,3 Millionen Entschädigungsanträgen (im Vorjahr: 1,7 Millionen Entschädigungsanträge) aller 47 am Verfahren teilnehmenden Bahnen im Servicecenter Fahrgastrechte sowie in Reisezentren, Agenturen und in Verkaufsstellen nicht bundeseigener Eisenbahnen. Die Entschädigungsquote lag im Berichtsjahr unverändert bei 90%.

Im Berichtsjahr haben wir weitere Verbesserungen für unsere Kunden auf den Weg gebracht. Dazu gehört insbesondere die erfolgreiche Einführung der Beschwerdebearbeitung in den rund 400 Reisezentren der DB Vertrieb GmbH. Mitarbeiter können beim Erstkontakt auf Kundenanliegen eingehen und bereits direkt vor Ort Kulanzleistungen anbieten. Nach einer Einführungsphase zu Beginn des Jahres 2016 werden inzwischen monatlich rund 2.500 Beschwerdefälle abschließend bearbeitet. Beim Thema Fahrgastrechte zeigt sich mit über 82% weiterhin eine hohe Nutzungsquote des einheitlichen Fahrgastrechteformulars (im Vorjahr: rund 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 Kundenzufriedenheit mit der Gesamtabwicklung der Entschädigungsanträge durch das Servicecenter Fahrgastrechte verbesserte sich im Berichtsjahr leicht auf einen ZI von 76% (im Vorjahr: ZI von 75%) und befindet sich damit weiterhin in einem sehr zufriedenstellenden Bereich.

Beschwerdemanagement	2016	2015
Anzahl Beschwerden Fernverkehr gesamt in Tausend	203,7	219,3
VERTEILUNG DER BESCHWERDEN AUF DIE KONTAKTKANÄLE IN %		
E-Mail	46	47
Brief/Fax	42	41
Telefon	12	12
SERVICELEVEL		
Telefon: durchschnittliche Wartezeit bis zur Aufnahme des Gesprächs in Sekunden	62	57
E-Mail: Bearbeitung innerhalb von 72 Stunden in %	90	87
Brief/Fax: Bearbeitung innerhalb von 10 Werktagen in %	93	93
Anträge gemäß Fahrgastrechteverordnung in Tausend	2016	2015
Bearbeitete Anträge	1.293	1.670
Als unbegründet abgelehnte Fälle	129	167
Entschädigte Fälle	1.164	1.503

▶▶▶ Lagebericht

▶ **Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft / S.16**

▶ **Rahmenbedingungen / S.17**

▶ **Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage / S.19**

▶ **Mitarbeiter / S.22**

▶ **Nachhaltigkeit / S.23**

▶ **Strategie / S.25**

▶ **Weitere Informationen / S.27**

▶ **Nachtragsbericht / S.27**

▶ **Chancen- und Risikobericht / S.27**

▶ **Prognosebericht / S.29**

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 gehört gegenwärtig eine Frau an. Bis zum 30. Juni 2017 soll ein Frauenanteil von 40% erreicht werden. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz 16 Mitglieder an, wovon acht Mitglieder Anteilseignervertreter und acht Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehören gegenwärtig fünf Frauen an. Bis zum 30. Juni 2017 soll ein Frauenanteil von 30% erreicht werden. Auf den weiteren Führungsebenen soll bis zum 30. Juni 2017 auf den zwei Führungsebenen unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 24,4% erreicht werden. Bis zum 31. Dezember 2017 werden die Zielgrößen für den Zeitraum nach dem 30. Juni 2017 festgelegt.

Die DB Fernverkehr AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) und innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) dem Geschäftsfeld DB Fernverkehr zugeordnet. Die Organisationsstruktur des DB-Konzerns besteht im Wesentlichen aus acht Geschäftsfeldern, die von der konzernleitenden Managementholding DB AG geführt werden. Die Anteile der DB AG befinden sich vollständig im Besitz der Bundesrepublik Deutschland.

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 und DB Netze Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur 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 gesetzter Qualitätskriterien. Diese umfassen neben der Kundenzufriedenheit vor allem die Zuverlässigkeit der Verkehre und die Einhaltung der Servicestandards. Die DB Fernverkehr AG hält die DB European Railservice GmbH (ERS) und die DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien, als wesentliche Beteiligungen. Letztere bietet in Zusammenarbeit mit der DB Fernverkehr AG und in Kooperation mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB-Personenverkehr AG, Wien/Österreich; ÖBB) 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 weiterhin geprägt von gravierenden Veränderungen des Mobilitätsmarktes. Die DB Fernverkehr AG erzielte ein Betriebsergebnis von 173 Mio. €, das um 2 Mio. € unter dem Vorjahresniveau lag. Positiv wirkten Umsatzzuwächse durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke VDE 8.2 (Erfurt–Halle/Leipzig) des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8), die gezielten umsatzsteigernden Maßnahmen aus Fahrplananpassungen, klassischer Vermarktung, Aktionstickets und BahnCard-Aktionen sowie der Wegfall der negativen Effekte aus den Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im Vorjahr. Gegenläufig führten der hohe Wettbewerbsdruck sowie Kostensteigerungen zu Belastungen. Die seit vielen Jahren defizitären Nachtzugverkehre wurden zum Ende des Berichtsjahres eingestellt. Einige der Verbindungen werden von den ÖBB fortgeführt. Zugleich hat die DB Fernverkehr AG ein Angebot mit Nacht-IC- und -ICE-Zügen im Markt etabliert.

Rahmenbedingungen

▶ **Wirtschaftliches Umfeld / S.17**

▶ **Entwicklung auf den relevanten Märkten / S.17**

▶ **Politisches Umfeld / S.18**

> Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird auch durch die konjunkturelle Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Ein sehr hoher Beschäftigungsstand, steigende Realeinkommen und niedrige Kraftstoffpreise waren im Berichtsjahr Treiber der positiven Entwicklung im deutschen Personenverkehr.

Die deutsche Wirtschaft wuchs im Berichtsjahr stärker als erwartet. Das Wirtschaftswachstum wurde durch steigende Investitionen, insbesondere im Baubereich, sowie einen überdurchschnittlichen Anstieg des Staatskonsums getragen. Auch der Außenhandelsbeitrag stieg; Exporte und Importe übertrafen 2016 die bisherigen Höchstwerte des Vorjahres.

Das Wirtschaftswachstum im Euro-Raum entsprach im Jahr 2016 etwa dem Wachstum in Deutschland. Allerdings bestehen zwischen den Mitgliedsstaaten deutliche Unterschiede. In Spanien wuchs die Wirtschaft weiter kräftig, während beispielsweise die Wirtschaftsleistung Frankreichs und insbesondere Italiens nur unterproportional zulegen. Die wirtschaftliche Erholung im Euro-Raum wirkte positiv auf die Entwicklung der Arbeitslosigkeit, die sich insgesamt reduzierte. Daneben führte eine weiterhin niedrige Inflation zu einem Anstieg der verfügbaren Realeinkommen, was sich positiv auf die Konsumnachfrage auswirkte. Gegenläufig dämpfend wirkten die politischen und wirtschaftlichen Unsicherheiten unter anderem infolge des Votums für einen EU-Austritt Großbritanniens (Brexit), der Gefahr einer erneuten Finanzkrise aufgrund der Schwäche vieler europäischer Banken sowie des verlorenen Verfassungsreferendums in Italien Ende 2016. Dies wirkte sich insbesondere auf die Entwicklung der Investitionen aus. Eine geringe globale Nachfrage wirkte negativ auf die Entwicklung der Exporte, die nur wenig von der Abwertung des Euro profitieren konnten.

Außerhalb des Euro-Raums reduzierte sich das Wachstum in mehreren osteuropäischen EU-Mitgliedsstaaten, blieb jedoch auf relativ hohem Niveau. Auch in Großbritannien verlangsamte sich das Wirtschaftswachstum, entwickelte sich aber überdurchschnittlich und war insgesamt besser als erwartet. Die Exporte profitierten von einer Abwertung des britischen Pfunds nach der Brexit-Entscheidung. Allerdings führten gestiegene politische Unsicherheiten zu einem deutlichen Rückgang der Anlageinvestitionen. Mehrere Terroranschläge in der Türkei sowie der gescheiterte Putsch und der daraufhin verhängte Ausnahmezustand wirkten sich negativ auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes aus. Insbesondere die Direktinvestitionen gingen zurück. In Russland verlangsamte sich der Rückgang der Wirtschaftsleistung gegenüber dem Vorjahr. Die westlichen Wirtschaftssanktionen infolge des Ukraine-Konflikts und der Rückgang des Ölpreises belasteten aber weiterhin die wirtschaftliche Entwicklung und führten zu einem Anstieg der Staatsverschuldung.

> Entwicklung auf den relevanten Märkten

> Schienenpersonenverkehr in Deutschland mit deutlicher Steigerung

Der deutsche Personenverkehrsmarkt wuchs im Jahr 2016 segmentübergreifend und insgesamt wie im Vorjahr über dem langjährigen Durchschnitt. Positiv wirkten die gestiegene Zahl der Erwerbstätigen sowie der Anstieg der Realeinkommen. Eine geringe Inflation mit im Vergleich zum Vorjahr nochmals niedrigeren Kraftstoffpreisen hatte einen positiven Effekt auf den motorisierten Individualverkehr. Der weiterhin intensive Preiswettbewerb zwischen Fernbusanbietern, Low-Cost-Airlines, Ridesharing-Plattformen und Bahnen erhöhte auch die Nachfrage im öffentlichen Fernverkehr. Positiv wirkten zudem die im Vergleich zum Vorjahr geringeren Arbeitsniederlegungen von Piloten, der Wegfall der Streiks der GDL, eine im Vergleich zum Vorjahr milde Witterung sowie der schaltjahresbedingt zusätzliche Verkehrstag.

Der Schienenpersonenverkehr entwickelte sich deutlich positiv. Schienenpersonenfern- und -nahverkehr profitierten im Vergleich zum Vorjahr vom Ausbleiben größerer unweatherbedingter Infrastrukturschäden und Streiks.

Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr des DB-Konzerns stieg im Berichtsjahr an. Während die DB Fernverkehr AG durch Preisaktionen, Angebotsausweitungen und Qualitätsverbesserungen sowie den Wegfall der Streik-effekte signifikante Zugewinne erzielte, verzeichnete DB Regio vor allem infolge von Ausschreibungsverlusten in Thüringen, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen einen Leistungsrückgang. DB-konzernexterne Bahnen konnten ihre Nachfrage im Nahverkehr weiter steigern. Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs am gesamten deutschen Personenverkehrsmarkt stieg auf 8,3%.

Im innerdeutschen Luftverkehr stieg die Verkehrsleistung deutlich um 2,5%. Positiv wirkten sich im Vergleich zum Vorjahr geringere Streikaktivitäten und ein durch die Fluggesellschaften Ryanair und Transavia verschärfter Angebotswettbewerb auf den Hauptstrecken Köln–Berlin und München–Berlin aus. Das Nachfragewachstum wurde durch steigende verfügbare Realeinkommen gestützt. Dämpfend wirkten Sicherheitsbedenken aufgrund terroristischer Ereignisse. Der Marktanteil des innerdeutschen Luftverkehrs blieb unverändert bei 0,9%.

In diesem Marktumfeld stieg die Verkehrsleistung der DB Fernverkehr AG um 6,9% auf 39.537 Mio. Personenkilometer (Pkm) (im Vorjahr: 36.971 Mio. Pkm). Die Zahl der beförderten Personen steigerte sich um 5,3% auf 139 Millionen Personen (im Vorjahr: 132 Millionen Personen). Die Betriebsleistung erhöhte sich um 4,4% auf 143 Mio. Trassenkilometer (Trkm) (im Vorjahr: 137 Mio. Trkm).

Die positive Entwicklung der Personenkilometer im Berichtsjahr liegt über der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2015 abgegebenen Prognose. Das Wachstum der Personenkilometer wurde durch die Maßnahmen aus Fahrplananpassungen, klassischer Vermarktung, Aktionstickets und BahnCard-Aktionen sowie den Wegfall der Streiks der GDL im Jahr 2015 erreicht. Die Entwicklung der Betriebsleistung liegt ebenfalls über der Prognose von 2015.

> Preise an den Energiemärkten erholen sich

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 2016 insgesamt durch Angebotsrückgänge unter anderem infolge eines hohen Preisdrucks sowie die Verhandlungen über die Deckelung der Fördermenge geprägt. So setzte die US-Ölzerzeugung den Trend zum Ende des Vorjahres fort und reduzierte aufgrund des Preisdrucks zeitweise die Schieferölförderung weiter. Ungeplante Förderausfälle, unter anderem in Kanada, führten zusätzlich zu einer Verknappung des Angebots. Gegenläufig produzierten im Kampf um Marktanteile die der Organisation Erdöl exportierender Länder (OPEC, Organization of the Petroleum Exporting Countries) angehörenden Staaten sowie Russland zwischenzeitlich auf Höchstständen, bevor am Jahresende verbindliche Kürzungen der Fördermengen vereinbart wurden. Nach starken Preisschwankungen – Anfang des Jahres fiel der Preis für Brent auf den niedrigsten Stand seit 2003 – erholte sich der Preis für Brent in der Folge nachhaltig. Die Entwicklung auf dem Stromspotmarkt wurde auch im Berichtsjahr immer stärker durch die wetterbedingte mangelnde Steuerbarkeit erneuerbarer Energien beeinflusst. Insgesamt verzeichnete der Stromterminmarkt unter anderem infolge stabilerer Konjunkturaussichten sowie bedingt durch steigende Kohlepreise wieder steigende Notierungen. Der Emissionsmarkt hingegen entwickelte sich insbesondere infolge der wirtschaftlichen und politischen Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Brexit-Referendum rückläufig.

> Politisches Umfeld

> Energie- und Klimafonds soll Energieeffizienz im Schienenverkehr fördern

Der Entwurf der Förderrichtlinie zur Stärkung des elektrischen Schienenverkehrs der Bundesregierung sieht für den Zeitraum 2016 bis 2020 eine Förderung elektrisch erbrachter Verkehrsleistung vor.

Zur Beantragung der Förderung sind ausschließlich Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) berechtigt. Die Zahlungen sollen aus dem Energie- und Klimafonds (EKF) erfolgen, soweit das betreffende EVU eine Verbesserung der Energieeffizienz bei elektrisch erbrachter Verkehrsleistung nachweisen kann. Die Zahlungen erfolgen nachschüssig, das heißt, die Verkehrsunternehmen weisen die im Vorjahr elektrisch erbrachte Verkehrsleistung in Deutschland und die erreichte Effizienzverbesserung im Frühjahr des Folgejahres nach. Insgesamt stehen für die Förderung bis zu 100 Mio. € pro Jahr zur Verfügung.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage



> Einschränkungen in der Vergleichbarkeit zum Vorjahr

Die Umsetzung des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetzes (BilRUG) zum 1. Januar 2016 führt zu Einschränkungen in der Vergleichbarkeit einiger Posten der Gewinn- und Verlustrechnung. Erlöse, die zuvor als sonstige betriebliche Erträge klassifiziert wurden, werden ab dem Geschäftsjahr 2016 teilweise den Umsatzerlösen zugeordnet. Zudem kam es auch zu Auswirkungen auf die Posten »Materialaufwand« sowie »Sonstige betriebliche Aufwendungen«.

> Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr erzielte die DB Fernverkehr AG einen Umsatz von 4.183 Mio. € und wies damit einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 271 Mio. € aus (+ 6,9%).

Positiv wirkten der Wegfall von negativen Streik- und Sturmeffekten aus dem Vorjahr, die Verbesserung des Angebots durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke VDE 8.2 (Erfurt–Halle/Leipzig) sowie der zusätzliche Verkehrstag im Schaltjahr 2016. Umsatzsteigernde Maßnahmen aus Fahrplananpassungen, klassischer Vermarktung, Aktions-tickets und BahnCard-Aktionen wirkten der negativen Entwicklung aus der verschärften Wettbewerbssituation (unter anderem: gesunkene Kraftstoffpreise, gestiegener Wettbewerb durch Fernbusse) und Sonderthemen (unter anderem: Baustelle zwischen Hannover und Göttingen, Stellwerksbrand Mülheim) entgegen.

Neben den höheren Erlösen aus Personenverkehr wirkte im Berichtsjahr eine durch das BilRUG veranlasste Änderung des Ausweises zwischen sonstigen betrieblichen Erträgen und Umsatzerlösen. Der Effekt hieraus betrug +161 Mio. €. Auf vergleichbarer Basis betrug der Umsatz-zuwachs 2,8%. Die nachrichtliche Korrektur der Vorjahres-zahlen erfolgt nicht.

Die Anzahl der BahnCard-Kunden ist gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen. Am Jahresende 2016 besaßen knapp 5,0 Millionen Kunden eine BahnCard. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf eine Bestandszunahme im Segment der BahnCard 25 zurückzuführen. Auch im Segment der BahnCard 50 ist eine positive Entwicklung zu verzeichnen: Erstmals seit Jahren blieb der Bestand der BahnCard 50 per 31. Dezember 2016 im Vorjahresvergleich stabil.

Im Bereich Bordgastronomie konnten Erlöse von 81 Mio. € (im Vorjahr: 78 Mio. €) realisiert werden.

Die DB-konzerninternen Umsatzerlöse betragen im Berichtsjahr 139 Mio. € (im Vorjahr: 142 Mio. €).

> Ergebnisentwicklung

Die Gesamtleistung von 4.195 Mio. € stieg im Vergleich zum Vorjahr um 277 Mio. € (im Vorjahr: 3.918 Mio. €). Diese Steigerung wurde durch die beschriebene Umsatzentwicklung sowie höhere aktivierte Eigenleistungen bestimmt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge unterschritten mit 76 Mio. € den Vorjahreswert um 175 Mio. € (im Vorjahr: 251 Mio. €). Dies ist im Wesentlichen durch Umgliederungen im Rahmen des BilRUG hervorgerufen (–161 Mio. €).

Der Materialaufwand stieg gegenüber dem Vorjahr um 188 Mio. € auf 2.574 Mio. €. Einen deutlichen Anstieg verzeichneten insbesondere die Aufwendungen für Trasse und Instandhaltung infolge höherer Betriebsleistung und gestiegener Preise. Durch die Einführung des BilRUG im Berichtsjahr wurden die sonstigen betrieblichen Aufwendungen, die im Zusammenhang mit den in die Umsatzerlöse umgegliederten sonstigen betrieblichen Erträgen stehen, dem Materialaufwand zugeordnet. Demzufolge erhöhte sich der Materialaufwand im Geschäftsjahr 2016

bei gleichzeitiger Absenkung des sonstigen betrieblichen Aufwands um 74 Mio. € bedingt durch Umgliederungen aufgrund des BilRUG.

Der Personalaufwand stieg um 17 Mio. € auf 892 Mio. € (im Vorjahr: 875 Mio. €). Dieser Effekt ist auf Tarifsteigerungen zurückzuführen.

Die Abschreibungen verringerten sich im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 19 Mio. € auf 217 Mio. € (im Vorjahr: 236 Mio. €). Dieser Rückgang ist darauf zurückzuführen, dass im Berichtsjahr Lokomotiven der Baureihe (BR) 101, ICE-1- und ICE-3-Züge sowie Schlaf- und Liegewagen das Ende der bilanziellen Nutzungsdauer erreicht haben. Erhöhend wirkten dagegen die erstmals vollen Jahresbeträge aus den Neuaktivierungen von Intercity-2- (IC 2) und ICE-3-Zügen (BR 407).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 415 Mio. € und lagen um 82 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 497 Mio. €). Dies ist im Wesentlichen durch Verschiebungen im Rahmen des BilRUG hervorgerufen.

Insgesamt erzielte die DB Fernverkehr AG ein Betriebsergebnis von 173 Mio. € und lag somit um 2 Mio. € unter dem Vorjahresniveau.

Aufgrund des niedrigen Zinsniveaus sanken die Zinserträge und in der Folge auch das Zinsergebnis gegenüber dem Vorjahreswert um 1 Mio. € auf –1 Mio. €.

Das Beteiligungsergebnis sank im Vorjahresvergleich um 32 Mio. € auf –36 Mio. €. Ursächlich hierfür ist im Wesentlichen das negative Ergebnis der BEX. Das Beteiligungsergebnis der BEX wird wesentlich vom Ergebnis der Tochtergesellschaft Berlin Linien Bus GmbH geprägt. Der intensive Preiswettbewerb und der extreme Wettbewerbsdruck im Fernbusmarkt führten zu einem operativen Verlust im aktuellen Geschäftsjahr. Die Einstellung der Verkehre zum 31. Oktober 2016 sowie die damit notwendige Abschreibung des Beteiligungsbuchwerts bei der BEX führten zu einer weiteren Reduzierung des Ergebnisses.

Das Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die Muttergesellschaft DBAG abgeführt.

Die Umsatzentwicklung der DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr entspricht im Wesentlichen der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2015 abgegebenen Prognose. Die prognostizierte leichte Verbesserung des Betriebsergebnisses wurde hingegen nicht erreicht.

> Finanzlage

Durch die Einbindung in den DB-Konzern kann die DB Fernverkehr AG die entsprechenden Refinanzierungsmöglichkeiten nutzen.

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 S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft. Im Berichtsjahr hat S&P im Rahmen ihres jährlichen Rating-Reviews die Langfrist-Rating-Einstufungen der DB AG von »AA« auf »AA-« angepasst und gleichzeitig den Rating-Ausblick von »negativ« auf »stabil« angehoben. Das Kurzfrist-Rating ist unverändert geblieben (A-1+). Die Rating-Anpassung ist aus Sicht von S&P die Folge einer anhaltend schwachen Ergebnisentwicklung, aufgrund derer wesentliche Rating-Kennzahlen nicht im Einklang mit den S&P-Anforderungen für ein »AA«-Rating stehen, verbunden mit der Erwartung, dass der DB-Konzern in der näheren Zukunft nicht in der Lage sein wird, zu den entsprechenden Zielgrößen der Rating-Kennzahlen zurückzukehren. Moody's hat im Berichtsjahr im Rahmen seines jährlichen Rating-Reviews die sehr guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG unverändert gelassen (Aa1, Ausblick stabil). Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind im Internet unter www.db.de/rating verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung verfügt die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2016 über zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 63 Mio. €. Diese wurden nicht in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Im Berichtsjahr blieben die langfristigen Verbindlichkeiten mit 0 Mio. € auf dem Vorjahresniveau. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten stiegen um 57 Mio. € auf 647 Mio. €. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Fahrzeugherstellern sowie höhere Verbindlichkeiten gegenüber DB-Konzernunternehmen.

> Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 617 Mio. € und lag um 425 Mio. € über dem Vorjahreswert. Dies resultierte vor allem aus einem Rückgang der Forderungen gegen DB-Konzernunternehmen.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit stieg im Berichtsjahr um 439 Mio. € auf 446 Mio. €.

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit sank um 14 Mio. € auf 171 Mio. €.

Durch das DB-konzerninterne Cashpooling verfügte die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2016 über keinen nennenswerten Bestand an liquiden Mitteln.

> Investitionen

Im Berichtsjahr verringerten sich die Brutto-Investitionen um 234 Mio. € auf 443 Mio. € (im Vorjahr: 677 Mio. €). Die Netto-Investitionen betrugen 443 Mio. € (im Vorjahr: 674 Mio. €).

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag im Bereich der Fahrzeuginvestitionen. Die ersten beiden ICE-4-Züge der BR 412 wurden angezahlt und verkehren seit Ende Oktober 2016 im Probetrieb, fünf IC-2-Züge wurden im ersten Halbjahr 2016 abgenommen.

Im Rahmen der laufenden Digitalisierungsoffensive wurde die ICE-Flotte mit WLAN ausgestattet. Die Investitionen im Bereich Infrastruktur entfallen hauptsächlich auf den Weiterbau des ICE-Werks in Köln-Nippes.

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2016 um 73 Mio. € auf 5.800 Mio. €. Diese Erhöhung ist im Wesentlichen auf Anpassungen bei der Beschaffung des ICE 4 (Projektumfang und Leistungsänderungen) zurückzuführen.

> Finanzierung des Investitionsprogramms

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit und die Gewinnabführung an die Gesellschafterin für 2015 wurden durch den Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit und den Abbau von Forderungen gegen die DBAG aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung (Cashpool) finanziert. Es erfolgte keine Inanspruchnahme von Kreditlinien oder Darlehen aus der DB-Konzernfinanzierung.

Auch für die Investitionen im Jahr 2017 gehen wir von einer unveränderten Finanzierungsstruktur aus.

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

> Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme stieg um 59 Mio. € auf 3.334 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 3.275 Mio. €). Der Anstieg des Sachanlagevermögens wurde nur zum Teil durch einen Rückgang der Forderungen gegen verbundene Unternehmen kompensiert.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen stieg um 5,8 Prozentpunkte auf 56,9% (per 31. Dezember 2015: 51,1%). Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf Fahrzeuginvestitionen zurückzuführen.

Das Umlaufvermögen verringerte sich um 161 Mio. € auf 1.438 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 1.599 Mio. €). Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen sank demzufolge um 5,8 Prozentpunkte auf 43,1% (per 31. Dezember 2015: 48,9%). Ursächlich für diese Entwicklung ist ein Rückgang der Forderungen gegen die DB AG infolge eines niedrigeren Cashpooling-Bestands.

Das Eigenkapital blieb mit 2.086 Mio. € gegenüber der Vorjahreszahl konstant. Die Eigenkapitalquote lag bei 62,6% (per 31. Dezember 2015: 63,6%).

Die Rückstellungen blieben mit 270 Mio. € auf dem Vorjahresniveau (per 31. Dezember 2015: 269 Mio. €) und hatten somit per 31. Dezember 2016 einen Anteil von 8,1% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2015: 8,2%).

Die Verbindlichkeiten stiegen um 57 Mio. € und lagen per 31. Dezember 2016 bei 647 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 590 Mio. €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen infolge der Übernahme neuer ICE-3-Züge sowie höhere sonstige Verbindlichkeiten. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme stieg infolgedessen um 1,3 Prozentpunkte auf 19,4% (per 31. Dezember 2015: 18,1%).

Die passiven Rechnungsabgrenzungen blieben mit 331 Mio. € auf dem Vorjahresniveau (per 31. Dezember 2015: 330 Mio. €). Der Anteil an der Bilanzsumme blieb annähernd unverändert bei 9,9% (per 31. Dezember 2015: 10,1%).

Bilanzstruktur in % der Bilanzsumme	31.12.2016	31.12.2015
AKTIVA		
Anlagevermögen	56,9	51,1
Umlaufvermögen	43,1	48,9
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	62,6	63,6
Rückstellungen	8,1	8,2
Verbindlichkeiten	19,4	18,1
Rechnungsabgrenzungsposten	9,9	10,1
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.334	3.275

Mitarbeiter

► **Überblick über die
Tarifentwicklung / S.22**

► **Maßnahmen im
Bereich Soziales / S.23**

► **Maßnahmen im
Bereich Nachwuchs-
gewinnung / S.23**

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 2016 betrug 15.834 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2015: 15.754 Mitarbeiter).

Bezogen auf den durchschnittlichen Personalbestand im Berichtsjahr (15.873 Mitarbeiter, im Vorjahr: 15.837 Mitarbeiter) bedeutet dies einen Anstieg um 36 Mitarbeiter.

> Überblick über die Tarifentwicklung

Die Tarifverträge, die unter anderem das Entgelt und die Arbeitszeit regeln, wurden zum 30. September 2016 durch die GDL und die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) gekündigt. Die Verhandlungen zur Tarifrunde 2016/2017 wurden im Oktober 2016 mit beiden Gewerkschaften aufgenommen. Mit der EVG konnte im Dezember 2016 die Tarifrunde abgeschlossen werden. Die GDL hat am 23. Dezember 2016 das Scheitern der Tarifverhandlungen erklärt und zugleich die Schlichtung angerufen, die am 11. Januar 2017 begonnen hat und danach zur Erstellung weiterer Grundlagen für die Verhandlungen bis zum 9. Februar 2017 ausgesetzt wurde. Aufgrund der Komplexität der zu verhandelnden Sachverhalte wurde die Schlichtung durch einstimmigen Beschluss der Schlichtungskommission am 16. Februar 2017 erneut ausgesetzt, wodurch sich der Zeitraum zur Erzielung beschlussfähiger Ergebnisse bis zum Ende der zehnten Kalenderwoche verlängert.

Der Tarifabschluss mit der EVG umfasst eine Einkommenssteigerung in zwei Stufen um insgesamt 5,1%. Im April 2017 werden die Löhne um 2,5% erhöht. Zum 1. Januar 2018 steht zusätzlich ein Volumen in Höhe von 2,6% für ein neuartiges Wahlmodell zur Verfügung. Arbeitnehmer können zum 1. Januar 2018 individuell zwischen einer Entgelterhöhung um 2,6%, einer Arbeitszeitreduzierung um eine Wochenstunde oder sechs zusätzlichen Urlaubstagen

wählen. Zudem wurde eine Einmalzahlung von 550 € für Arbeitnehmer mit einer Vollzeittätigkeit und 250 € für Auszubildende und dual Studierende für den Zeitraum von Oktober 2016 bis März 2017 vereinbart, die im Januar 2017 ausgezahlt wird. Darüber hinaus wurde eine neue Entgeltstufe für Arbeitnehmer eingeführt, die mindestens 30 Tätigkeitsjahre einer Entgeltgruppe mit Stufensystematik zugeordnet sind. Diese erhalten ab Januar 2017 ein um 500 € erhöhtes Jahrestabellenentgelt und werden automatisch in die neue Entgeltstufe überführt.

Die Laufzeit des Tarifvertrags beträgt 24 Monate vom 1. Oktober 2016 bis 30. September 2018.

> Demografietarifvertrag weiterentwickelt

Eine nachhaltige Personalpolitik steht im Mittelpunkt des mit der EVG ausgehandelten und im Jahr 2013 in Kraft getretenen Demografietarifvertrags, dessen wesentlicher Inhalt die individuelle Gestaltung der Arbeitszeit und der Arbeitsbedingungen mit dem Ziel ist, eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie beziehungsweise Privatleben zu erreichen. Vereinbart wurde unter anderem die Förderung für die Übertragung von Überzeit in ein Langzeitkonto für den Abrechnungszeitraum 2016. Arbeitnehmer, die keine Überzeit in ein Langzeitkonto einbringen dürfen, können für das Kalenderjahr 2017 stattdessen Entgelte in das Langzeitkonto übertragen.

> Neugestaltung Tarifvertrag Arbeit 4.0

Der seit dem Jahr 2015 bestehende Tarifvertrag Arbeit 4.0 wurde im Berichtsjahr neu gestaltet. Der Tarifvertrag schreibt die Regeln fest, nach denen Arbeitgeber, Gewerkschaft und Betriebsräte die Auswirkungen der Digitalisierung und die damit einhergehenden Veränderungen von Berufs- und Beschäftigungsbedingungen frühzeitig gemeinsam begleiten und gestalten können. Vereinbart wurde ein Anspruch auf Qualifizierungsmaßnahmen für Mitarbeiter des DB-Konzerns, wenn sich Berufsbilder und Tätigkeiten aufgrund von Digitalisierung verändern. Außerdem können Mitarbeiter des DB-Konzerns im Einvernehmen

mit dem Arbeitgeber künftig ihren Arbeitsort selbst wählen, wenn ihre Tätigkeit mobiles Arbeiten zulässt. Erstmals sind für Rufbereitschaft und Rufbereitschaftseinsätze im DB-Konzern von den Tarifparteien einheitliche Grundsätze vereinbart worden. Um die Auswirkungen digitaler Innovationen frühzeitig und besser beurteilen zu können, lassen sich die Tarifvertragsparteien durch verschiedene gemeinsame Modellprojekte teils wissenschaftlich begleiten.

> Maßnahmen im Bereich Soziales

> Mitarbeiterbefragung 2016

Im Herbst 2016 wurde die dritte DB-konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Über 300.000 Mitarbeiter weltweit erhielten erneut die Gelegenheit zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit dem DB-Konzern, ihrem Geschäftsfeld und ihrer Tätigkeit sind. Über 194.000 Mitarbeiter haben teilgenommen. Das sind 60,7% und damit DB-konzernweit mehr Mitarbeiter als bei der letzten Befragung im Jahr 2014 (60,1%).

Insgesamt war die Grundstimmung gegenüber 2014 stabil. Auf einer Skala von 1 (»stimme überhaupt nicht zu«) bis 5 (»stimme voll zu«) blieb die Mitarbeiterzufriedenheit im DB-Konzern unverändert bei einem Wert von 3,7. Bei der DB Fernverkehr AG verringerte sich die Bewertung von 3,6 bei der Befragung im Jahr 2014 auf 3,5.

> Maßnahmen im Bereich Nachwuchsgewinnung

Für die DB Fernverkehr AG konnten im Berichtsjahr rund 302 Schüler für eine Berufsausbildung, zum Beispiel zum/zur Mechatroniker/-in, Eisenbahner/-in im Betriebsdienst sowie Lokführer/-in, gewonnen werden. Des Weiteren wurde im Berichtsjahr 64 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 20 Mitarbeiter für ein duales Studium eingestellt.

Nachhaltigkeit

Mit der im Berichtsjahr leicht angepassten Strategie DB2020+ hat der DB-Konzern einen rahmengebenden Ansatz, 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 des DB-Konzerns (»Wir gestalten Fortschritt und Zukunft«) beschreibt seinen Gestaltungsanspruch, übergeordnete Ziele und Wege zu deren Erreichung. Das Leitbild gibt den Mitarbeitern im DB-Konzern Orientierung für ihr unternehmerisches Handeln und bildet die Basis für DB-konzernübergreifende Zusammenarbeit und Identifikation. Gleichzeitig steht es für die strategische Ausrichtung des DB-Konzerns. Die weiterentwickelte Strategie DB2020+ mit dem verstärkten Fokus auf Qualität bildet den Kern des Leitbilds. Richtschnur bleibt dabei weiterhin der Nachhaltigkeitsansatz als strategischer Rahmen, mit der Zielsetzung, den Einklang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie zu erreichen.

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

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

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



ENERGIEVERBRAUCH
PRO SITZ
GEGENÜBER DEM ICE 1



DAS NEUE FLAGGSCHIFF

Mit innovativer Technik, modernem Reisekomfort und preisgekröntem Design ist der ICE 4 das Rückgrat für das neue Fernverkehrsangebot. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 werden die ICE 4 erstmalig im Regelbetrieb eingesetzt. Sukzessive wird in den Folgejahren der ICE 4 die ICE-1- und ICE-2-Flotten ersetzen. Der ICE 4 bietet unter anderem große Panoramasscheiben und ein neues

innovatives Lichtkonzept. Ein neu entwickelter ergonomischer Sitztyp verfügt über Rückenlehnen, die beim Verstellen in den Sitzrahmen gleiten, sodass der Platz des Hintermanns nicht beeinträchtigt wird. Für bessere Orientierung im Zug sorgen die gangseitigen Platznummern und Reservierungsanzeigen an den Kopfstützen des Sitzes. Für Familien und Reisende gibt es viel Stauraum für Gepäck.

Strategie



Das veränderte Marktumfeld prägt die Geschäftsentwicklung der DB Fernverkehr AG. Der nach wie vor aggressive Preiswettbewerb mit dem Fernbus und auch dem Flugzeug, die stetig steigende Anzahl von Sharing-Angeboten (Mitfahrzentralen, Carsharing) sowie niedrige Benzinpreise führen vor allem zu ergebnisseitigen Belastungen. Die weitere Marktentwicklung ist aufgrund der hohen Dynamik schwer prognostizierbar.

Auf die teilweise deutlichen Marktveränderungen reagiert die DB Fernverkehr AG 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. Kern der Offensive ist die Ausweitung des Fernverkehrsangebots im ICE-Netz und in der Fläche. Dabei soll neu in Betrieb genommene Infrastruktur systematisch genutzt werden, 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. 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 neuen Doppelstockzüge IC 2. Mit der Kunden- und Angebotsoffensive sollen bis 2030 50 Millionen Fahrgäste pro Jahr für den Fernverkehr hinzugewonnen werden. Nach wie vor füllt die Kunden- und Angebotsoffensive 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.

Als Reaktion auf den bereits erwähnten aggressiven Preiswettbewerb mit seinen negativen Folgen hat der Fernverkehr 2016 das bisher stark qualitätsorientierte Programm Zukunft Bahn ergänzt und nun insgesamt folgende drei Schwerpunktthemen ausgeprägt: »Zukunft Bahn Qualität«, »Zukunft Bahn Umsatz« und »Zukunft Bahn wettbewerbsfähige Kosten«.

> Zukunft Bahn Qualität

Mit Zukunft Bahn Qualität haben wir 15 Themenfelder identifiziert und systematisch bearbeitet. Aus Kundensicht sind besonders die Maßnahmen Antrieb&Bremse, PlanStart und RESET hervorzuheben. So wurden die Funktionseinschränkungen von Antrieb&Bremse als eine wesentliche Ursache für Verspätungen einer gesonderten Analyse unterzogen und daraus Maßnahmen abgeleitet. Zudem haben wir strukturierte Qualitätsdialoge zwischen den Werken und unserem Fahrzeugmanagement aufgebaut. Ziel ist es, frühzeitig systematische Entwicklungen zu erkennen und entsprechend gegenzusteuern. So ist es uns gelungen, die Störungen bei Antrieb&Bremse um rund 30% gegenüber dem Vorjahr zu reduzieren. Ein weiteres Beispiel stellt die Maßnahme PlanStart dar, mit der wir die Pünktlichkeit unserer Züge bereits innerhalb kürzester Zeit erheblich steigern konnten. Hierbei arbeiten wir DB-konzernübergreifend vor Ort in kleinen, bereichsübergreifenden Teams daran, die lokalen Ursachen für nicht planmäßige Abfahrten zu finden und abzustellen. Sollten dennoch einmal Störungen auftreten, kümmern sich unsere Mitarbeiter intensiv um unsere Fahrgäste und sorgen dafür, sie etwa auf alternativen Reiserouten wohlbehalten an ihr Ziel zu bringen. Als eine weitere für unsere Kunden deutlich wahrnehmbare Maßnahme haben wir mit RESET alle ICE- und IC-Züge im Sommer und Herbst 2016 einer umfassenden Behandlung zur Beseitigung von Qualitäts- und Komfortstörungen unterzogen.

> Zukunft Bahn Umsatz

Auch im Berichtsjahr verschärfte sich das Wettbewerbsumfeld unter anderem durch die niedrigen Preise bei den Wettbewerbern weiter. Neben der Reduktion der Benzinspreise sanken auch die Preise für Reisen in Fernbussen weiter. Auch weiteten Low-Cost-Airlines ihr Angebot für Flüge innerhalb Deutschlands weiter aus. Dennoch ist es gelungen, durch attraktive Preisaktionen, eine Ausweitung des Fahrplans sowie durch die deutlich gestiegene Pünktlichkeit mehr Kunden als je zuvor für Reisen mit dem Fernverkehr zu gewinnen. Dies war nur durch eine weitere Absenkung der durchschnittlichen Ticketpreise möglich. Der Verfall der Erlöse pro Personenkilometer (Yield) im Mobilitätsmarkt hat alle Wettbewerber getroffen. Mit den Maßnahmen von Zukunft Bahn Umsatz reagieren wir auf die Marktveränderungen und wollen uns so zusätzliche Chancen auf der Umsatzseite erschließen. Als eine Maßnahme aus dem Programm haben wir auch im letzten Jahr mehrere 19-€-Sparpreisaktionen angeboten. Ein weiteres Beispiel stellt die Einführung der »My BahnCard 50« dar, womit wir ein spezielles Angebot an unsere besonders preissensiblen Kunden wie Jugendliche und Studenten richten. Zur Fußball-Europameisterschaft 2016 wurde mit der »Sieger BahnCard« mit dem Motto »Tippe den Sieger« eine Aktionskarte mit attraktivem Gewinnmechanismus aufgelegt. Bei dieser Aktion wurden rund 200.000 »Sieger BahnCards« verkauft. Um noch mehr Kunden für Reisen mit der Bahn zu gewinnen, gab es in der zweiten Jahreshälfte 2016 beim Kauf einer »Probe BahnCard« einen Gutschein für eine zweite »Probe BahnCard« kostenlos dazu. Zur strukturellen Erhöhung des Umsatzes erfolgte 2016 darüber hinaus eine Änderung der Konditionen für den Kauf von Fahrkarten, unter anderem die Verlängerung der Vorkaufsfrist auf 180 Tage auch im Internet sowie die Anerkennung von 25% Rabatt auf den Sparpreis mit einer BahnCard 50. Zusätzlich wurden auch die Konditionen des Bordpreises sowie der Sparpreise angepasst.

> Zukunft Bahn wettbewerbsfähige Kosten

Aufgrund der Marktentwicklung einerseits und der weiter fortschreitenden Faktorpreisentwicklung andererseits wurde zur Kostendämpfung das Programm »Zukunft Bahn wettbewerbsfähige Kosten« erarbeitet. In dessen Rahmen wurden bereichsübergreifend Potenziale aus internen Prozessoptimierungen identifiziert und deren Umsetzung angestoßen. Ein Fokus dabei ist die konsequente Nutzung von Digitalisierung und möglicher (Teil-)Automatisierung. Unser Zielbild beinhaltet neben einer anpassungsfähigen und gestaltenden Organisation eine übergreifende und flexible Steuerung unseres Betriebs, einen effizienten Einsatz unserer modernen Züge sowie eine schlanke und intelligente Instandhaltung in Ergänzung zu einem neuen Serviceverständnis an Bord unserer Züge. Ziel ist es, die Kostenstrukturen der DB Fernverkehr AG durch schlankere und intelligentere Prozesse so anzupassen, dass nachhaltig wirtschaftlicher Erfolg erzielt wird, um unternehmerische Freiräume für neue Entwicklungen zu erschließen.

Neben unserem umfassenden Programm Zukunft Bahn haben wir 2016 einen wesentlichen Schritt hinsichtlich der Modernisierung unserer Flotte machen können. So konnten wir bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 die ersten IC-2-Züge in Betrieb nehmen. Mit dem Zulauf dieser Fahrzeuge können wir nach und nach unsere in die Jahre gekommene IC-1-Flotte ablösen und den Fahrgastkomfort und die Qualität für unsere Kunden signifikant erhöhen. Aber auch in unserem Kernnetz können wir mit dem ICE 4 eine neue Ära einleiten. 2016 haben wir nach erfolgreicher Inbetriebnahmegenehmigung bereits umfangreiche Testfahrten durchgeführt und befinden uns aktuell im Probebetrieb. Wir möchten damit die Möglichkeit nutzen, unsere neuen Züge durch unsere Kunden und Mitarbeiter umfangreich testen zu lassen, bevor sie dann im Dezember 2017 in den fahrplanmäßigen Betrieb gehen.

Weitere Informationen



> Einigung und Vergleiche mit der Fahrzeugindustrie erzielt

Im zweiten Quartal 2016 konnten wir uns mit der Fahrzeugindustrie hinsichtlich der verspäteten Auslieferung von Doppelstockzügen, Lokomotiven und Wagen auf einen außergerichtlichen Vergleich verständigen, der auch eine Einigung im Hinblick auf die IC-2-Züge beinhaltet. Damit konnten umfangreiche juristische Auseinandersetzungen vermieden werden.

Im Berichtsjahr wurde eine Vergleichsvereinbarung zum Vertrag über die Auslieferung der ICE-3-Fahrzeuge (BR 407) zwischen der DB Fernverkehr AG und der Fahrzeugindustrie

abgeschlossen. Die DB Fernverkehr AG hatte Verzugsansprüche geltend gemacht, denen Projektverlängerungskosten seitens der Fahrzeugindustrie gegenüberstanden.

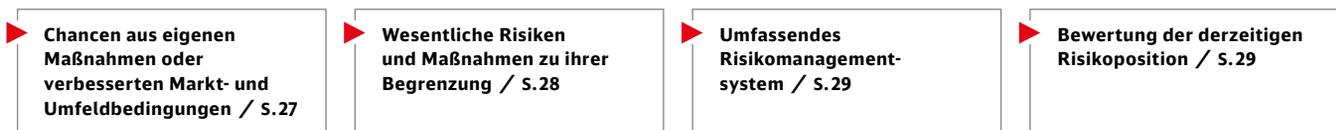
> Anpassungen im Nachtreiseverkehr

Im Nachtreiseverkehr auf der Schiene konzentrieren wir uns zukünftig auf ein erweitertes Angebot an IC- und ICE-Verbindungen. Die klassischen Nachtzugverkehre mit Schlaf- und Liegewagen wurden im Berichtsjahr eingestellt. Die ÖBB haben zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 ihr Nachtreisezugnetz in Deutschland deutlich ausgebaut.

Nachtragsbericht

Nach Schluss des Berichtsjahres sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten.

Chancen- und Risikobericht



Mit den Geschäftsaktivitäten der DB Fernverkehr AG sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt die Geschäftspolitik des DB-Konzerns sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen des Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt bei der DB Fernverkehr AG im integrierten Risikomanagementsystem, das an den gesetzlichen Anforderungen ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt.

> Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

Ein wesentlicher Schwerpunkt unserer Aktivitäten liegt im Bereich der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität für unsere Kunden. Wir sehen hierin Chancen für zusätzliche Verbesserungen des Kundenzuspruchs.

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich insgesamt besser entwickeln als bisher erwartet. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder auswirken. Unsere strategische Ausrichtung und unsere Marktposition eröffnen uns hier Chancen, von einer positiveren konjunkturellen Entwicklung zusätzlich zu profitieren.

> **Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung**

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

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

Werden zugesagte Liefertermine für Neufahrzeuglieferungen nicht eingehalten, kann es 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. Dies wird vor allem getrieben durch die Entwicklung der Benzinpreise. Aus der Liberalisierung des Fernbusverkehrs resultiert zudem eine weitere Intensivierung des Wettbewerbs im Fernverkehr. Zudem verschärft sich das Wettbewerbsumfeld durch Angebote von sogenannten Billigfliegern und Sharing-Angeboten im Rahmen

der fortschreitenden Digitalisierung. Um die Position im Wettbewerb zu stärken, verbessern wir fortlaufend die Serviceleistungen. Auf der Angebotsseite optimieren wir die Fahrplangestaltung im Rahmen der regelmäßigen Fahrplanwechsel. Auf vielen Strecken können wir nach der Fertigstellung von Infrastrukturmaßnahmen attraktivere Verbindungen anbieten. Die Preiswahrnehmung durch die Kunden versuchen wir durch Angebotsmaßnahmen spürbar zu verbessern. Zudem sprechen wir mit regelmäßigen Aktionen gezielt Neukunden an. Von Bedeutung bleibt auch die Entwicklung der Pünktlichkeit, die einem strengen Monitoring unterliegt.

- ▶ **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung:** Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick 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. Der DB-Konzern trägt 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 den 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.

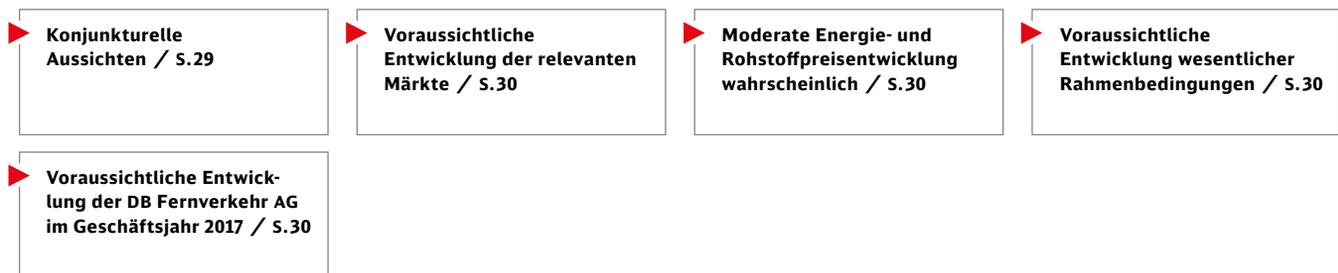
Im Risikomanagementsystem des DB-Konzerns wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten 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. Der Wettbewerb wird durch die mittlerweile etablierten Fernbusanbieter, die neuen Sharing-Angebote sowie die anhaltend niedrigen Benzinpreise geprägt. Daraus resultiert das Risiko, dass die geplanten Angebotsmaßnahmen und Umsatzsteigerungen nicht vollständig realisiert werden können. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr verringert.

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

Prognosebericht



> **Konjunkturelle Aussichten**

Die Aussichten für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2017 basieren auf der Annahme keiner weiteren Verschlechterung der geopolitischen Entwicklung.

Deutschland wird im Jahr 2017 voraussichtlich etwa auf dem Niveau des Euro-Raums wachsen und sich damit etwas schwächer entwickeln als im Berichtsjahr. Dabei werden sich die Impulse vom privaten Konsum nach mehreren Jahren

hoher Wachstumsraten abschwächen. Gleichzeitig belastet die geringe weltweite Nachfrage nach Investitionsgütern die Entwicklung des Außenhandels. Die Investitionen werden sich stabil entwickeln.

Die wirtschaftliche Entwicklung in Europa wird auch im Jahr 2017 heterogen sein. So wird Spanien nach überwundener schwerer Rezession wieder wachsen. In Schweden hingegen wird sich das Wachstum voraussichtlich reduzieren. In Großbritannien werden die wirtschaftlichen und

politischen Unsicherheiten nach der Brexit-Entscheidung weiter zu geringen Investitionen führen, während sich gleichzeitig die positiven Effekte der Abwertung des britischen Pfunds auf den Außenhandel allmählich abschwächen werden. Der Euro wird gegenüber dem US-Dollar infolge steigender amerikanischer Leitzinsen sowie eines möglichen Investitionsprogramms der neuen US-Regierung voraussichtlich weiter abwerten.

> **Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte**

Für den deutschen Personenverkehrsmarkt erwarten wir im Jahr 2017 einen moderaten Zuwachs bei der Verkehrsleistung, leicht unterhalb des Niveaus im Jahr 2016. Wir erwarten, dass sich der Anstieg der Erwerbstätigenzahlen und des verfügbaren Realeinkommens verlangsamen wird. Gleichzeitig sollten die Kraftstoffpreise im Jahr 2017 wieder steigen.

Unter diesen Bedingungen dürfte der Schienenpersonenverkehr überdurchschnittlich stark wachsen. Qualitäts- und Angebotsverbesserungen bei der DB Fernverkehr AG und Neuverkehre von Wettbewerbern zwischen mehreren deutschen Großstädten sollten hierzu ebenfalls beitragen.

> **Moderate Energie- und Rohstoffpreisentwicklung wahrscheinlich**

Im Jahr 2017 erwarten wir unverändert keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Aufgrund einer schwachen Dynamik der Weltwirtschaft sowie einer wieder steigenden US-Ölproduktion erwarten wir, dass ein weiterer Anstieg des Rohölpreises auch bei Umsetzung der verhandelten Förderkürzungen begrenzt ist. Kurzfristige Förderausfälle können durch gut gefüllte Lager ausgeglichen werden. In Deutschland wird weiter um die Ausgestaltung des neuen Strommarktdesigns (Strommarkt 2.0) gerungen. Infolge des weiter steigenden Anteils an erneuerbaren Energien erwarten wir gleichzeitig eine Zunahme kurzfristiger Preisschwankungen an den Stromterminmärkten.

> **Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen**

Wir erwarten im Geschäftsjahr 2017 keine wesentlichen Auswirkungen geänderter Rahmenbedingungen auf unsere Aktivitäten.

> **Voraussichtliche Entwicklung der DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2017**

Zur Verbesserung der Angebotsqualität, insbesondere der Pünktlichkeit, wurden zahlreiche qualitätsverbessernde Maßnahmen im Rahmen des DB-Konzernprogramms Zukunft Bahn im Berichtsjahr umgesetzt. Diese werden im Jahr 2017 fortgesetzt und intensiviert. Zudem laufen weitere neue Fahrzeuge des ICE 4 zu.

- ▶ Leistungsmengen: Für die Verkehrsleistung erwarten wir im Jahr 2017 einen weiteren leichten Anstieg, für die Betriebsleistung dagegen einen leichten Rückgang wegen der Einstellung des Nachtreiseverkehrs.
- ▶ Umsatz: Für 2017 streben wir eine leichte Steigerung an, die insbesondere auf einer zielgerichteten Marktbebearbeitung und der erwarteten Konjunktorentwicklung basiert.
- ▶ Ergebnis: Für 2017 erwarten wir aufgrund von Einsparungen bei den Betriebsaufwendungen eine deutliche Steigerung des Betriebsergebnisses.

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 / S.32

▶ Bilanz / S.32

▶ Kapitalflussrechnung / S.33

▶ Entwicklung des Anlagevermögens / S.34

▶ Anhang / S.34

▶ Anteilsbesitzliste / S.44

▶ Erläuterungen zur getrennten Rechnungslegung der Bereiche / S.45

▶ Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers / S.54

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12., in Mio. €	Anhang	2016	2015
Umsatzerlöse	(14)	4.183	3.912
Bestandsveränderungen		0	2
Andere aktivierte Eigenleistungen	(15)	12	4
Gesamtleistung		4.195	3.918
Sonstige betriebliche Erträge	(16)	76	251
Materialaufwand	(17)	-2.574	-2.386
Personalaufwand	(18)	-892	-875
Abschreibungen		-217	-236
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(19)	-415	-497
		173	175
Beteiligungsergebnis	(20)	-36	-4
Zinsergebnis	(21)	-1	0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	-
Ergebnis nach Steuern		136	171
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(30)	-136	-171
Jahresergebnis		-	-

Bilanz

> Aktiva

Per 31.12., in Mio. €	Anhang	2016	2015
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	4	-
II. Sachanlagen	(2)		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		289	260
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		230	209
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		7	6
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		27	26
3. Fahrzeuge für Personenverkehr		1.139	1.061
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		57	52
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		32	27
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		311	213
		1.855	1.639
III. Finanzanlagen	(2)	36	36
		1.895	1.675
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte	(3)	81	72
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	1.357	1.527
III. Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestand und Schecks		0	0
		1.438	1.599
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	1	1
		3.334	3.275

> Passiva

Per 31.12., in Mio. €	Anhang	2016	2015
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	512	512
Kapitalrücklagen	(7)	1.570	1.570
Gewinnrücklagen	(8)	4	4
		2.086	2.086
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	270	269
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	647	590
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	331	330
		3.334	3.275

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12., in Mio. €	Anhang	2016	2015
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung und Ertragsteuern)		136	171
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		217	236
Zunahme/Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		0	1
Cashflow vor Steuern		353	408
Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung)		-1	-46
Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		73	-125
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		163	-46
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		-8	-3
Zinsaufwendungen/Zinserträge		1	0
Zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge im Beteiligungsergebnis		36	4
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		617	192
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-4	-
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		14	4
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagenvermögen		-570	-571
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		0	0
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-	-1
Veränderung der Forderungen aus Cashpooling		118	559
Erhaltene Zinsen		0	3
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		1	2
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen		-5	-3
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-446	-7
Auszahlung aus der Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten		-	-7
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen		0	3
Gezahlte Zinsen		0	0
Auszahlung für Gewinnabführung an das Mutterunternehmen		-171	-180
Ein-/Auszahlungen für an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)		0	-1
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-171	-185
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		0	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode ²⁾		0	0
Finanzmittelfonds am Ende der Periode³⁾	(22)	0	0

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.

²⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 47 T €..

³⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 53 T €.

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2016	Zugänge ¹⁾	Umbuchungen	Abgänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2016	Vortrag per 01.01. 2016	Abschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2016	Stand per 31.12. 2016	Stand per 31.12. 2015
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-	4	-	-	4	-	-	-	-	-	4	-
	-	4	-	-	4	-	-	-	-	-	4	-
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	45	7	-	-	52	0	-	-	-	0	52	45
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	392	4	33	-1	428	-183	-15	-	0	-198	230	209
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	0	-	-	10	-4	0	-	1	-3	7	6
	447	11	33	-1	490	-187	-15	-	1	-201	289	260
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	50	1	3	0	54	-24	-3	-	0	-27	27	26
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	5.800	259	1	-153	5.907	-4.739	-182	-	153	-4.768	1.139	1.061
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	161	5	9	-6	169	-109	-8	-	5	-112	57	52
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	92	8	6	-5	101	-65	-9	-	5	-69	32	27
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	213	155	-52	-5	311	-	-	-	-	-	311	213
	6.763	439	-	-170	7.032	-5.124	-217	-	164	-5.177	1.855	1.639
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	43	-	-	-	43	-7	-	-	-	-7	36	36
2. Beteiligungen	1	-	-	-1	0	-1	-	-	1	-	0	0
	44	-	-	-1	43	-8	-	-	1	-7	36	36
Anlagevermögen insgesamt	6.807	443	-	-171	7.079	-5.132	-217	-	165	-5.184	1.895	1.675

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

Anhang

Die Gesellschaft unterliegt dem deutschen Handelsrecht. Sie ist wie folgt im Handelsregister eingetragen:

- ▶ Firmenname: DB Fernverkehr Aktiengesellschaft
- ▶ Firmensitz: Frankfurt am Main
- ▶ Registergericht: Amtsgericht Frankfurt am Main
- ▶ Handelsregisternummer: HRB 83173

Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft (DB Fernverkehr AG), Frankfurt am Main, ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) in der Fassung des am 23. Juli 2015 in Kraft getretenen Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetzes (BilRUG) 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. Soweit Beziehungen der Gesellschaft zur DB Mobility Logistics Aktiengesellschaft (DB ML AG), Berlin, erläutert werden, bestehen diese mit Wirkung vom 26. August 2016 mit der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DB AG), Berlin, da zu diesem Zeitpunkt die DB ML AG auf die DB AG verschmolzen wurde.

Die DB Fernverkehr AG betreibt neben Eisenbahnverkehr auch Service in Form von Wartungseinrichtungen und Außenreinigungsanlagen im Sinne von Anlage 2 Nr. 2 Buchstaben e und f Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG). Damit sind die Pflichten zur getrennten Rechnungslegung nach §12 Abs. 2 ERegG zu beachten.

Im Übrigen wird auf die Anlage zum Anhang verwiesen.

> (1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind, mit Ausnahme der sich durch die Einführung des BilRUG ergebenden Änderungen, gegenüber dem Vorjahr unverändert. Sich ergebende wesentliche Änderungen werden an der betroffenen Stelle dieses Anhangs erläutert.

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.

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) seit dem Berichtsjahr das Wahlrecht gemäß §248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens ausgeübt. Die Bewertung erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen.

In Höhe des aktivierten Betrags (4 Mio. €) ist gemäß §268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Die Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert.

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, soweit diese durch die Fertigung veranlasst sind. 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.

Anschaffungspreisminderungen, die dem Vermögensgegenstand einzeln zugeordnet werden können, werden von den Anschaffungskosten abgesetzt.

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

Die Nutzungsdauern 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
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3-5

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

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

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen wird 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 Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Schulden und aus der Bewertung dieser Vermögensgegenstände. Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gemäß §253 Abs. 1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist §253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

Bei der DB Fernverkehr AG wird das Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (Contractual Trust Arrangements) 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 per 31. Dezember 2016 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Der Unterschiedsbetrag ist gemäß §268 Abs. 8 Satz 3 HGB potenziell abführungsgesperrt. Wir verweisen auf die Erläuterungen bei den Rückstellungen.

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 2016 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 Pensionsrückstellungen werden gemäß §253 Abs. 2 Satz 1 HGB in diesem Jahresabschluss erstmals mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn (bisher sieben) Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (3,22%) ergibt sich zum 31. Dezember 2016 ein Unterschiedsbetrag von 490 T €. Dieser ist gemäß §253 Abs. 6 Satz 2 HGB potenziell ausschüttungs-, aber nicht abführungsgesperrt.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2016 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2016
Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt)	4,00
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,60
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,66

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 1,75% (Altersteilzeit) und 2,50% (Jubiläum, Sterbegeld und mittelbare Altersversorgung) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung der Haftpflichtrenten beläuft sich auf 3,22%.

Die Bewertung der Steuerrückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags.

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.

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

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art.2 §12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB Fernverkehr AG dem 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 Gewinn- und Verlustrechnung werden die sonstigen Steuern nicht unter dem hierfür vorgesehenen Posten Nr. 16 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.

Der gemäß §285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 4 Mio. €, von denen 4 Mio. € in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Erhaltene Zuschüsse in Höhe von 10 T € (per 31. Dezember 2015: 3.126 T €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Berichtsjahr wurden keine (per 31. Dezember 2015: 1 Mio. €) außerplanmäßigen Abschreibungen vorgenommen.

> (3) Vorräte

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015
Hilfs- und Betriebsstoffe	77	68
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3	3
Waren	1	1
Insgesamt	81	72

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 35 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 31 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 2 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 2 Mio. €) verschrottet.

> (4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12. 2016	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12. 2015
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	99	36	32
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.253	-	1.492
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	0
Sonstige Vermögensgegenstände	4	0	3
Insgesamt	1.357	36	1.527

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 5 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 22 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen mit 1.145 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 1.263 Mio. €) Forderungen aus Cashpooling gegen die Gesellschafterin DB AG (im Vorjahr gegen die DB ML AG). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 107 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 228 Mio. €) enthalten.

> (5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

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

> (6) Gezeichnetes Kapital

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

> (7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2016 unverändert einen Betrag in Höhe von 1.570 Mio. € aus.

> (8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2016 einen Betrag in Höhe von 4 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 4 Mio. €) aus.

> (9) Rückstellungen

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6	6
Steuerrückstellungen	6	6
Sonstige Rückstellungen	258	257
Insgesamt	270	269

Bei den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 106 T € zugeführt (per 31. Dezember 2015: 399 T €).

Weitere 276 T € wurden im Rahmen von Personalübergängen an andere Konzerngesellschaften übertragen (per 31. Dezember 2015: 436 T €).

Am 13. Dezember 2012 haben die DB ML AG und die DB Fernverkehr AG mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 den schuldbeitragsfreien Schuldbeitritt der DB ML AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Fernverkehr AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen vereinbart. Im

Gegenzug hat die DB Fernverkehr AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Fernverkehr AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (5 Mio. €, per 31. Dezember 2015: 4 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet (682 T €; per 31. Dezember 2015: 463 T €).

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Fernverkehr AG an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet (730 T €, per 31. Dezember 2015: 503 T €).

Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG bilanziert. Die DB Fernverkehr AG und die DB 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. € (per 31. Dezember 2015: 6 Mio. €).

Aufgrund des bestehenden umsatz- und ertragsteuerlichen Organschaftsverhältnisses berücksichtigen die Steuerrückstellungen ausschließlich Lohnsteuerrisiken.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015
Verpflichtungen im Personalbereich	96	84
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	26	33
Unterlassene Instandhaltung	39	39
Technikrisiken	33	37
Übrige Risiken	64	64
Insgesamt	258	257

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

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

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 6 Mio.€ (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 4 Mio.€) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (6 Mio.€) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (14 Mio.€) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (14 Mio.€) verrechnet.

Dem gemäß §268 Abs. 8 HGB ansonsten zur Abführung gesperrten Betrag stehen ausreichend freie Rücklagen (1.574 Mio.€) gegenüber, sodass keine Abführungssperre entstanden ist.

> (10) Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12. 2016	davon mit Restlaufzeit			31.12. 2015
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	176	176	0	-	166
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	429	429	-	-	413
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	42	42	-	-	11
davon aus Steuern	7	7	-	-	7
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	1
Insgesamt	647	647	0	-	590
davon zinspflichtig	-	-	-	-	-

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen mit 231 Mio.€ (per 31. Dezember 2015 gegenüber der DBMLAG: 186 Mio.€) die Gesellschafterin DBAG und resultieren mit 136 Mio.€ (per 31. Dezember 2015 gegenüber der DBMLAG: 171 Mio.€) aus der Gewinnabführung. Gegenüber der DBAG als Organträgerin bestehen Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft von 88 Mio.€ (per 31. Dezember 2015: 57 Mio.€). Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungsbeziehungen mit verbundenen Unternehmen bestehen in Höhe von 169 Mio.€ (per 31. Dezember 2015: 179 Mio.€).

> (11) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015
Erlösabgrenzung	331	330
Sonstige passive Rechnungsabgrenzung	0	0
Insgesamt	331	330

Die Erlösabgrenzungen betreffen bereits vereinnahmte Erlöse für die Beförderungsleistungen, die im Jahr 2017 zu erbringen sind.

> (12) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	151	151
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	0	1
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	0	1
Insgesamt	151	152

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DBAG für in Höhe von 151 Mio.€ (per 31. Dezember 2015 mit der DBMLAG: 151 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 DBAG voraussichtlich erfüllt werden können.

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten der DBAG gegenüber der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA), Basel/Schweiz. Für die Kredite der EUROFIMA an die DBAG hat die DB Fernverkehr AG Fahrzeuge für den Personenverkehr zur Sicherung an die EUROFIMA übereignet. Es wird erwartet, dass die DBAG ihren Zahlungsverpflichtungen gegenüber der EUROFIMA vollumfänglich nachkommt (§285 Nr. 27 HGB).

> (13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015
Bestellobligo für Investitionen	5.800	5.727
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.479	449
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	1.143	259
Insgesamt	7.279	6.176

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Leasing hat für die Finanzierung betriebsnotwendiger Vermögensgegenstände nur eine untergeordnete Bedeutung. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2016 Leasingraten in Höhe von 4 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 14 Mio. €) gezahlt.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse (116 Mio. €, per 31. Dezember 2015: 124 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. 2016	31.12. 2015
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	1.034	204
fällig 1 bis 5 Jahre	353	201
fällig über 5 Jahre	92	44
Insgesamt	1.479	449

> Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Definition der Umsatzerlöse nach § 277 Abs. 1 HGB hat durch die Einführung des BilRUG mit Wirkung zum 1. Januar 2016 eine erhebliche Änderung erfahren. Infolgedessen war die Umgliederung von Erlösen, die zuvor als sonstige betriebliche Erträge klassifiziert wurden, in die Umsatzerlöse erforderlich. Daher ist die Vergleichbarkeit der Umsatzerlöse und der sonstigen betrieblichen Erträge mit den jeweiligen Beträgen des Vorjahres eingeschränkt. Wären die Bestimmungen des BilRUG schon 2015 anwendbar gewesen, so wären für das Vorjahr Umsatzerlöse in Höhe von 4.073 Mio. € und sonstige betriebliche Erträge von 90 Mio. € auszuweisen.

> (14) Umsatzerlöse

in Mio. €	2016	2015
Erlöse aus dem Personenverkehr	3.929	3.814
Instandhaltung	0	-
Leasing, Vermietung und Verpachtung	56	-
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	102	-
Sonstige Umsatzerlöse	96	98
Insgesamt	4.183	3.912

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Beförderungsleistungen in Höhe von 22 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 5 Mio. €).

> (15) Andere aktivierte Eigenleistungen

Die unter dem Posten ausgewiesenen Leistungen betreffen in Höhe von 5 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) aufgearbeitete Komponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist. Daneben beinhaltet dieser Posten Leistungen für das Anlagevermögen in Höhe von 7 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €).

> (16) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2016	2015
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	-	101
davon Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	-	0
davon Verkauf von Material und Energie	-	10
davon sonstige Leistungen Dritte	-	91
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	-	59
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	40	9
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	0	0
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	0	0
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	14	3
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1	56
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0
Währungskursgewinne	0	0
Übrige Erträge	21	23
davon Erträge aus Gebühren von Dritten	-	2
davon sonstige übrige Erträge	21	21
Insgesamt	76	251
davon periodenfremd	54	71

Die Erträge aus Schadenersatz resultieren aus Vergleichsvereinbarungen mit der Fahrzeugindustrie in Höhe von 36 Mio. €. Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen betreffen mit 12 Mio. € den Verkauf von Fahrzeugen.

Infolge der Neudefinition der Umsatzerlöse durch das BilRUG wurden wesentliche Beträge der ehemals sonstigen betrieblichen Aufwendungen in den Materialaufwand umgliedert. Dadurch ist die Vergleichbarkeit des Materialaufwands und der sonstigen betrieblichen Aufwendungen mit den jeweiligen Beträgen des Vorjahres eingeschränkt. Wären die Bestimmungen des BilRUG schon 2015 anwendbar gewesen, so wären für das Vorjahr ein Materialaufwand in Höhe von 2.460 Mio. € und sonstige betriebliche Aufwendungen von 423 Mio. € auszuweisen. Von den Umgliederungen waren Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anmietung von Schienenfahrzeugen betroffen und wurden statt der Position Mieten, Leasing und Pachten den eingekauften Leistungen Transport zugeordnet.

> (17) Materialaufwand

in Mio. €	2016	2015
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	427	397
davon Aufwendungen für Energie	364	337
davon Strom	311	289
davon Stromsteuer	32	26
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	17	18
davon sonstige Energien	4	4
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	64	62
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-1	-2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.674	1.524
davon eingekaufte Leistungen Transport	151	81
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	77	71
davon Provisionen	314	319
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	1.026	961
davon Nutzung Trassen	902	840
davon Nutzung Stationen	124	121
davon sonstige bezogene Leistungen	106	92
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	473	465
Insgesamt	2.574	2.386
davon periodenfremd	12	-

Die für selbst erstellte Anlagen bezogenen Lieferungen und Leistungen sind im Materialaufwand erfasst. Die Aktivierung im Anlagevermögen erfolgt über andere aktivierte Eigenleistungen.

Die Aufwendungen für Energie enthalten eine Nachberechnung für Strom aus früheren Berichtsjahren in Höhe von 12 Mio. €.

> (18) Personalaufwand

in Mio. €	2016	2015
LÖHNE UND GEHÄLTER		
davon für Arbeitnehmer	659	642
davon für zugewiesene Beamte	74	78
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	68	73
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	6	5
	733	720
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG¹⁾		
davon für Arbeitnehmer	142	138
davon für zugewiesene Beamte	17	17
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	17	17
	159	155
davon für Altersversorgung	22	19
Insgesamt	892	875

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

> (19) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2016	2015
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	52	136
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	15	10
Gebühren und Beiträge	5	7
Aufwendungen für Versicherungen	1	0
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	45	1
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	5	5
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	21	21
Forschungs- und Entwicklungskosten	17	16
Sonstige bezogene Dienstleistungen	196	243
davon bezogene IT-Leistungen	56	64
davon sonstige Kommunikationsdienste	5	4
davon sonstige Serviceleistungen	135	175
Aufwendungen aus Schadenersatz und Kulanzleistungen	3	1
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1	0
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	6	1
Sonstige betriebliche Steuern	1	1
Übrige Aufwendungen	47	55
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	23	23
davon Währungskursverluste	0	0
davon sonstige übrige Aufwendungen	24	32
Insgesamt	415	497
davon periodenfremd	6	1

> (20) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2016	2015
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0	1
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-36	-5
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-	0
Insgesamt	-36	-4

Die Aufwendungen aus der Verlustübernahme resultieren im Wesentlichen aus dem Beteiligungsergebnis der Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH (BEX).

> (21) Zinsergebnis

in Mio. €	2016	2015
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	3
davon aus verbundenen Unternehmen	0	3
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0
davon Erträge/Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	0	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2	-3
davon an verbundene Unternehmen	-	0
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-2	-3
Insgesamt	-1	0

> 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.

> (22) 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 der Finanzierungstätigkeit und der Disposition der liquiden Mittel (DRS 21.34) nicht eindeutig erfolgen kann.

> Sonstige Angaben

> (23) Mitteilung nach §20 AktG

Die DB AG hat der DB Fernverkehr AG am 26. August 2016 nach §20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.

> (24) Konzernzugehörigkeit

Die DB Fernverkehr AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in den für den größten und kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzernabschluss 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.

Der Konzernabschluss der DB AG wird im Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter  [WWW.BUNDESANZEIGER.DE] erhältlich.

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

> (25) Anteilsbesitz

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

> (26) Beschäftigte

	2016		2015	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmer	14.268	14.284	14.126	14.087
Zugewiesene Beamte	1.605	1.550	1.711	1.667
	15.873	15.834	15.837	15.754
Auszubildende	881	973	960	1.047
Insgesamt	16.754	16.807	16.797	16.801

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

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

> (27) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2016 an:

BIRGIT BOHLE

Vorsitzende des Vorstands,
Frankfurt am Main

DR. KAI BRÜGGEMANN (SEIT 1. OKTOBER 2016)

Ressort Produktion,
Bremen

ULRIKE HABER-SCHILLING (BIS 30. SEPTEMBER 2016)

Ressort Personal,
Berlin

WOLFGANG HEINRICHS

Ressort Finanzen/Controlling,
Mainz

DR. MICHAEL PETERSON (SEIT 1. APRIL 2016)

Ressort Marketing,
Heidelberg

HEINZ SIEGMUND (SEIT 1. OKTOBER 2016)

Ressort Personal,
Limburg

DIETER ZÖLL (BIS 30. SEPTEMBER 2016)

Ressort Produktion,
Wiesbaden-Erbenheim

Als Aufsichtsrat waren bestellt:**BERTHOLD HUBER**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Weilheim

KLAUS-DIETER HOMMEL*

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

GUDRUN BRÜKER-GASPERS

Leiterin des Referats VIII B 2 im Bundesministerium
der Finanzen,
Sankt Augustin

ANDREAS GEHLHAAR (SEIT 1. FEBRUAR 2017)

Leiter Umwelt der Deutschen Bahn AG,
Berlin

WOLFGANG GRAF*

Energiebeauftragter der DB Fernverkehr AG,
Projektleiter Effiziente IH-WUD der DB Fernverkehr AG
(seit 1. Januar 2017),
Braunfels

HUGO GRATZA

Leiter der Unterabteilung Eisenbahnen im
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
Potsdam

LUDWIG KOLLER*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Karlsruhe

CHRIS NEWIGER

Leiterin Datenschutz der Deutschen Bahn AG,
Fürth

RONALD POFALLA (BIS 31. DEZEMBER 2016)

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Mülheim an der Ruhr

JAN PROSCHMANN*

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

FRANK RIEGLER*

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

MARION RÖVEKAMP

Mitglied des Vorstands der DB Regio AG,
München

MANFRED SCHOLZE*

Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Ebersbach-Neugersdorf

LUTZ SCHREIBER*

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft
Deutscher Lokomotivführer,
Haste

DR. URSULA SCHÜTZE-KREILKAMP

Leiterin Personalentwicklung Konzern und
Konzernführungskräfte der Deutschen Bahn AG,
Köln

HARALD VORHAUER*

Freigestelltes Mitglied des Besonderen Personalrats
beim Bundeseisenbahnvermögen,
Dienststelle West, Außenstelle Essen,
Dortmund

KERSTIN WAGNER

Leiterin Personalgewinnung bei der Deutschen Bahn AG,
München

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

in T €	2016	2015
Gesamtbezüge des Vorstands	810	-
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	45	45
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	301	335
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	43	44

Die Gesamtbezüge von vier Vorstandsmitgliedern, die im Laufe des Geschäftsjahres bei der DB Fernverkehr AG beschäftigt waren, bestehen aus einer fixen Grundvergütung in Höhe von insgesamt 524 T € und einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme in Höhe von 286 T €. Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

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

Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Die Bezüge von drei weiteren Vorstandsmitgliedern werden im Rahmen von Managementverträgen durch die DBAG (im Vorjahr: durch die DBMLAG) in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Somit entfallen für diese Vorstandsmitglieder die Angaben nach § 285 Nr. 9 HGB.

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

> (28) Honorar des Abschlussprüfers

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

> (29) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag gemäß § 285 Nr. 33 HGB lagen nicht vor.

> (30) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

Das Ergebnis nach Steuern wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Frankfurt am Main, den 22. Februar 2017

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	3.008	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	EUR	5.740	100,00
Berlin Linien Bus GmbH, Berlin	EUR	1.126	100,00
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	6.982	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund	EUR	24	100,00
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin	EUR	214	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH, Saarbrücken	EUR	292	50,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande	EUR	61	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main	EUR	248	50,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

Erläuterungen zur getrennten Rechnungslegung der Bereiche Erbringen von Verkehrsleistungen und Betrieb von Serviceeinrichtungen gemäß §12 Abs. 2 ERegG

Für die DB Fernverkehr AG besteht die Verpflichtung aus §12 Abs. 2 ERegG, die Bereiche Verkehr und Service in ihrer Rechnungslegung zu trennen und je Tätigkeitsbereich eine nach handelsrechtlichen Grundsätzen aufzustellende zusätzliche Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) in den Anhang ihres Jahresabschlusses aufzunehmen.

> Definition der Bereiche

Die DB Fernverkehr AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

- ▶ Erbringen von Verkehrsleistungen (Bereich Verkehr)
- ▶ Betrieb von Serviceeinrichtungen (Bereich Service)

Zum Bereich Service gehören bei der DB Fernverkehr AG die Wartungseinrichtungen zur routinemäßigen betriebsnahen Fahrzeuginstandhaltung sowie die Außenreinigungsanlagen (Anlage 2 Nr. 2 Buchstaben e und f ERegG).

> 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 Service 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 auf die 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 Schlüsselnummern (im Wesentlichen Anlagen- und Personalschlüssel) vorgenommen. Sachliche Bezüge zwischen Bilanz- und GuV-Posten sind durch die Verwendung von identischen Schlüsselnummern bei der Zuordnung der Vermögens- und Schuldposten sowie der korrespondierenden Aufwands- und Ertragsposten berücksichtigt.

> Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

> Anlagevermögen

Die Zuordnung des Anlagevermögens erfolgt direkt über separate Kontierungen (vergleiche im Einzelnen die getrennten Anlagenspiegel in dieser Anlage). Im Berichtsjahr wurde im Bereich Verkehr (im Vorjahr: 1 Mio. €) und im Bereich Service keine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen.

> Vorräte

Die Vorräte werden im Wesentlichen dem Servicebereich zugeordnet. Die Waren sowie unfertige Erzeugnisse und Leistungen werden im Verkehrsbereich ausgewiesen.

> Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

In 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 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr in Höhe von 36 Mio. €; diese sind dem Bereich Verkehr zugeordnet. Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr in Höhe von 3 T € (per 31. Dezember 2015: 1 T €); diese sind dem Verkehrsbereich zugeordnet.

Im Bereich Service werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen um die Forderungen aus dem Erbringen von Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (50 Mio. €, im Vorjahr: 44 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 per 31. Dezember 2016 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 Servicebereich pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (50 Mio. €, im Vorjahr: 44 Mio. €).

in Mio. €	Bereich Verkehr			Bereich Service		
	31.12. 2016	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	31.12. 2015	31.12. 2016	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	31.12. 2015
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-	-	0	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	160	160	154	15	15	12
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	421	421	412	59	59	45
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	40	40	9	2	2	2
davon aus Steuern	6	6	6	1	1	1
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	621	621	575	76	76	59
davon zinspflichtig	-	-	-	-	-	-

> Haftungsverhältnisse

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten in Höhe von 0 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 1 Mio. €) betreffen ausschließlich den Bereich Verkehr.

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB AG in Höhe von 151 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 151 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betrifft den Bereich Verkehr in Höhe von 121 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 121 Mio. €) und den Bereich Service in Höhe von 30 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 30 Mio. €).

> Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

> Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse des Bereichs Verkehr resultieren aus der Personenbeförderung sowie aufgrund der Neufassung des § 277 Abs. 1 HGB im Jahr 2016 aus Leistungen im Transportbereich sowie Erträgen aus Vermietung und übrigen Dienstleistungen. Infolgedessen werden im Berichtsjahr 129 Mio. € höhere Umsatzerlöse im Verkehrsbereich ausgewiesen, die zuvor als sonstige betriebliche Erträge ausgewiesen wurden. Wären die Bestimmungen des BilRUG auch schon im Vorjahr anwendbar gewesen, so ergäben sich für 2015 Umsatzerlöse im Verkehrsbereich von 4.042 Mio. €.

Die Umsatzerlöse des Bereichs Service setzen sich zusammen aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (19 Mio. €; im Vorjahr: 22 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Bereich Verkehr (7 Mio. €; im Vorjahr: 0 Mio. €), aus Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr (589 Mio. €; im Vorjahr: 523 Mio. €) sowie zusätzlich aus Leistungen für Dritte und Materialverkäufe (11 Mio. €, im Vorjahr: 9 Mio. €) und übrige Dienstleistungen (8 Mio. €, im Vorjahr: 8 Mio. €). Infolge der Neufassung des § 277 Abs. 1 HGB werden im Berichtsjahr insgesamt 19 Mio. € höhere Umsatzerlöse ausgewiesen, die zuvor als sonstige betriebliche Erträge ausgewiesen wurden. Wären die Bestimmungen des BilRUG auch schon im Vorjahr anwendbar gewesen, so ergäben sich für 2015 Umsatzerlöse im Bereich Service von 562 Mio. €.

Die Instandhaltungsleistungen des Bereichs Service für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (19 Mio. €; im Vorjahr: 22 Mio. €) werden für das Jahr 2015 abweichend zum Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG als Umsatzerlöse und nicht als sonstige betriebliche Erträge ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Bereichs Service um Erlöse aus der üblichen Geschäftstätigkeit handelt. Aufgrund der Neufassung des § 277 Abs. 1 HGB werden im Berichtsjahr die Instandhaltungsleistungen des Bereichs Service für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte bereits im Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG als Umsatzerlöse ausgewiesen. Die für das Jahr 2015 vorgenommene Änderung des Ausweises dieser Leistungen ist daher seit dem Geschäftsjahr hinfällig.

> Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen werden dem Bereich Service im Vorjahr im Wesentlichen Leistungen für Dritte und Materialverkäufe und übrige Dienstleistungen (17 Mio. €) zugeordnet. Aufgrund der Neufassung des § 277 Abs. 1 HGB werden diese Erträge ab dem Geschäftsjahr unter den Umsatzerlösen ausgewiesen. Für das Jahr 2015 werden Instandhaltungsleistungen (22 Mio. €) aus den sonstigen betrieblichen Erträgen in die Umsatzerlöse gegliedert. Ab dem Geschäftsjahr sind die Instandhaltungsleistungen bereits im Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG als Umsatzerlöse ausgewiesen; eine Ausweisänderung ist daher hinfällig.

Wären die Bestimmungen des BilRUG auch schon im Vorjahr anwendbar gewesen, so ergäben sich für 2015 sonstige betriebliche Erträge im Bereich Verkehr von 89 Mio. € und im Bereich Service von 1 Mio. €.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 21 T € (im Vorjahr: 125 T €) enthalten, die in voller Höhe dem Bereich Verkehr zugeordnet sind.

> Materialaufwand

Die vom Bereich Service bezogenen Instandhaltungsleistungen (588 Mio. €; im Vorjahr: 523 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Bereichs Verkehr als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Bereichs Service werden Aufwendungen (198 Mio. €, im Vorjahr: 162 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 Service um Materialverbrauch des Fertigungsbereichs handelt.

> Personalaufwand

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Verkehr beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 17 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Service beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 5 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €).

> Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern für den Bereich Verkehr in Höhe von 364 T € (im Vorjahr: 328 T €) und im Bereich Service in Höhe von 190 T € (im Vorjahr: 174 T €) angefallen. Darüber hinaus sind 54 T € (im Vorjahr: 214 T €) für Aufwendungen aus der Währungsumrechnung angefallen, die in voller Höhe dem Bereich Verkehr zugeordnet sind.

> Beteiligungsergebnis

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

in Mio. €	Bereich Verkehr	
	2016	2015
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0	1
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-36	-5
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-	0
Insgesamt	-36	-4

> Zinsergebnis

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge sowie die sonstigen 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 Service	
	2016	2015	2016	2015
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	3	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	0	3	0	0
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 Rückstellungen	0	0	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2	-3	0	0
davon an verbundene Unternehmen	-	0	-	0
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-2	-3	0	0
Insgesamt	-1	0	0	0

> Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

> Bilanz**> Bereich Verkehr****Aktiva**

Per 31.12., in Mio. €	2016	2015
A. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	2	-
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	29	22
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	16	17
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1	0
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	1	1
3. Fahrzeuge für Personenverkehr und Güterverkehr	1.139	1.061
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	3	3
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	8	7
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	265	148
	1.445	1.242
III. Finanzanlagen	36	36
	1.483	1.278
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Vorräte		
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	-	-
2. Unfertige Erzeugnisse/Leistungen	3	3
3. Waren	1	1
	4	4
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	99	30
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.126	1.354
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0
4. Sonstige Vermögensgegenstände	3	3
	1.229	1.387
III. Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestand	0	0
	1.233	1.391
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	1	1
	2.717	2.670

Passiva

Per 31.12., in Mio. €	2016	2015
A. EIGENKAPITAL		
Zugeordnetes Eigenkapital	1.467	1.467
Ausgleichsposten	52	49
	1.519	1.516
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5	5
Steuerrückstellungen	5	4
Sonstige Rückstellungen	236	240
	246	249
C. VERBINDLICHKEITEN		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	160	154
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	421	412
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	40	9
	621	575
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	331	330
	2.717	2.670

> Bereich Service**Aktiva**

Per 31.12., in Mio. €	2016	2015
A. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	2	-
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	260	238
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	214	192
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	6	6
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	26	25
3. Fahrzeuge für Personenverkehr und Güterverkehr	-	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	54	49
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	24	20
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	46	65
	410	397
III. Finanzanlagen	-	-
	412	397
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Vorräte		
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	77	68
2. Unfertige Erzeugnisse/Leistungen	0	0
3. Waren	-	-
	77	68
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	2
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	177	182
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-
4. Sonstige Vermögensgegenstände	0	0
	178	184
III. Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestand	-	-
	255	252
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	0	0
	667	649

Passiva

Per 31.12., in Mio. €	2016	2015
A. EIGENKAPITAL		
Zugeordnetes Eigenkapital	619	619
Ausgleichsposten	-52	-49
	567	570
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1	1
Steuerrückstellungen	1	1
Sonstige Rückstellungen	22	18
	24	20
C. VERBINDLICHKEITEN		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15	12
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	59	45
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	2	2
	76	59
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	-	-
	667	649

> Entwicklung des Anlagevermögens

> Bereich Verkehr

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen				Buchwert		
	Vortrag per 01.01. 2016	Zu- gänge ¹⁾	Umb- chun- gen ²⁾	Ab- gänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2016	Vortrag per 01.01. 2016	Ab- schrei- bungen	Umb- chun- gen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2016	Stand per 31.12. 2016	Stand per 31.12. 2015
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	2	-
	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	2	-
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	5	7	-	-	12	0	-	-	-	0	12	5
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	28	1	0	-1	28	-11	-1	-	0	-12	16	17
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	-	-	0	0	0	-	1	1	1	0
	33	8	0	-1	40	-11	-1	-	1	-11	29	22
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	3	0	0	0	3	-2	0	-	0	-2	1	1
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	5.800	259	1	-153	5.907	-4.739	-182	-	153	-4.768	1.139	1.061
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	9	0	0	-2	7	-6	0	-	2	-4	3	3
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	35	2	2	-2	37	-28	-3	-	2	-29	8	7
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	148	128	-7	-4	265	-	-	-	-	-	265	148
	6.028	397	-4	-162	6.259	-4.786	-186	-	158	-4.814	1.445	1.242
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	43	-	-	-	43	-7	-	-	-	-7	36	36
2. Beteiligungen	1	-	-	-1	0	-1	-	-	1	-	0	0
	44	-	-	-1	43	-8	-	-	1	-7	36	36
Anlagevermögen insgesamt	6.072	399	-4	-163	6.304	-4.794	-186	-	159	-4.821	1.483	1.278

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

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

> Bereich Service

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert	
	Vortrag per 01.01. 2016	Zu-gänge ¹⁾	Umbuchungen ²⁾	Abgänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2016	Vortrag per 01.01. 2016	Abschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2016	Stand per 31.12. 2016	Stand per 31.12. 2015
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	2	-
	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	2	-
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	364	3	33	0	400	-172	-14	-	0	-186	214	192
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	-	-	-	10	-4	0	-	-	-4	6	6
	414	3	33	0	450	-176	-14	-	0	-190	260	238
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen	47	1	3	0	51	-22	-3	-	0	-25	26	25
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	152	5	9	-4	162	-103	-8	-	3	-108	54	49
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	57	6	4	-3	64	-37	-6	-	3	-40	24	20
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	65	27	-45	-1	46	-	-	-	-	-	46	65
	735	42	4	-8	773	-338	-31	-	6	-363	410	397
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anlagevermögen insgesamt	735	44	4	-8	775	-338	-31	-	6	-363	412	397

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

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

> Gewinn- und Verlustrechnung

> Bereich Verkehr

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12., in Mio. €	2016	2015
Umsatzerlöse	4.153	3.912
Bestandsveränderungen	0	2
Andere aktivierte Eigenleistungen	0	0
Gesamtleistung	4.153	3.914
Sonstige betriebliche Erträge	76	219
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-387	-362
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.645	-1.501
Instandhaltungsaufwand	-829	-794
	-2.861	-2.657
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-570	-560
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-126	-127
	-696	-687
Abschreibungen	-186	-208
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-372	-451
	114	130
Beteiligungsergebnis	-36	-4
Zinsergebnis	-1	0
Steuern vom Einkommen und Ertrag	0	-
Ergebnis nach Steuern	77	126
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-77	-126
Jahresergebnis	-	-

> Bereich Service

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12., in Mio. €	2016	2015
Umsatzerlöse	634	545
Bestandsveränderungen	-	-
Andere aktivierte Eigenleistungen	4	4
Gesamtleistung	638	549
Sonstige betriebliche Erträge	0	18
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-238	-197
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-28	-23
Instandhaltungsaufwand	-35	-32
	-301	-252
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-161	-154
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-35	-34
	-196	-188
Abschreibungen	-31	-28
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-51	-54
	59	45
Beteiligungsergebnis	-	-
Zinsergebnis	0	0
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-	-
Ergebnis nach Steuern	59	45
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-59	-45
Jahresergebnis	-	-

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 2016 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, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, 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 22. Februar 2017

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

Cirsten Schönmeier
Wirtschaftsprüfer

▶▶▶ Bericht des Aufsichtsrats

▶ Sitzungen des Aufsichtsrats / S.56

▶ Arbeitsschwerpunkte / S.56

▶ Jahresabschluss / S.57

▶ Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand / S.57

Bericht des Aufsichtsrats

> Sitzungen des Aufsichtsrats

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

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

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

> Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 8. März 2016 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2015 befasst.

In den außerordentlichen Sitzungen am 24. März 2016 und am 27. September 2016 befasste sich der Aufsichtsrat mit den Veränderungen im Vorstand der DB Fernverkehr AG.

In seiner Sitzung am 8. Dezember 2016 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2017, die Investitions- und Projektplanung sowie die Veränderungen gegenüber der vorhergehenden Planung, die Mittelfristplanung 2017 bis 2021 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Fernverkehr AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2016 insbesondere mit der wirtschaftlichen Situation des Unternehmens und verfolgte intensiv die Umsatz-, Aufwands- und EBIT-Entwicklung.

Der Aufsichtsrat ließ sich über die im Rahmen des Programms Zukunft Bahn ergriffenen Maßnahmen zur Steigerung von Umsatz und Qualität und zur Schaffung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen unterrichten. Er nahm die kontinuierlichen Verbesserungen im Angebot und im digitalen Service zur Kenntnis.

Der Aufsichtsrat informierte sich über die Entwicklung der Pünktlichkeit. Er verfolgte die Migration des Intercity 2 sowie die Vorbereitung und den Start des Probetriebs des ICE 4. Einen weiteren Schwerpunkt der Befassung bildete die Einführung des kostenlosen WLAN in der 2. Klasse im ICE.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich zudem intensiv mit dem weiteren Vorgehen bezüglich der Nacht- und Autozugverkehre.

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



Berthold Huber
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Fernverkehr AG

> Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2016 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 16. März 2017 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 2016 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2016 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

> Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Herr Dr. Michael Peterson wurde mit Wirkung zum 1. April 2016 zum Mitglied des Vorstands der DB Fernverkehr AG bestellt.

Frau Ulrike Haber-Schilling und Herr Dieter Zöll schieden mit Wirkung zum 30. September 2016 aus dem Vorstand der DB Fernverkehr AG aus. Herr Heinz Siegmund und Herr Dr. Kai Brüggemann wurden mit Wirkung zum 1. Oktober 2016 als deren Nachfolger bestellt.

Herr Ronald Pofalla schied zum 31. Dezember 2016 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. Februar 2017 Herr Andreas Gehlhaar nach.

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 2016 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main im März 2017

Für den Aufsichtsrat

Berthold Huber
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Fernverkehr AG



13 

FUSSBALLFELDER UMFASST ETWA
DIE FLÄCHE DER TEPPICHE,
DIE INTENSIV GEREINIGT WURDEN

ICE-ZÜGE AUF VORDERMANN GEBRACHT

RESET ist ein Teil des Programms Zukunft Bahn, mit dem wir DB-konzernweit konsequent die Qualität unserer Angebote verbessern. Bis Mitte 2016 haben wir rund 250 ICE einer Spezialbehandlung unterzogen. An rund 2.200 Wagen wurden dabei 34.000 Rücken- und Sitzpolster ausgetauscht, intensive Reinigungen durchgeführt und Funktionsstörungen in Bordbistros und an den Klima- oder

den Toilettenanlagen behoben. Von September bis Dezember 2016 wurde auch die IC-Flotte mit rund 1.400 Reisezugwagen und knapp 200 Loks bundesweit auf Vordermann gebracht. Ziel war es, mit einer intensiven Einmalbehandlung den Zustand der Fernverkehrsflotte zu verbessern. Die Arbeiten fanden in den ICE-Werken im Dreischichtbetrieb auch an Wochenenden und Feiertagen statt.

> Kontaktinformationen

> DB Fernverkehr AG

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
www.bahn.de

> Investor Relations

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin
Telefon: 030.297-64031
Telefax: 069.265-20110
E-Mail: ir@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/ir



Dieser Geschäftsbericht, der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG, die Geschäftsberichte der DB Regio AG, der DB Station&Service AG und der DB Netz AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar.



> Konzernkommunikation

Allgemeine Unternehmenspublikationen und den Wettbewerbsbericht können Sie im Internet einsehen beziehungsweise bei der Konzernkommunikation bestellen:
Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon: 030.297-61030
Telefax: 030.297-61919
E-Mail: presse@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/presse

> DB-Service Nummer

Unsere Servicenummer 0180.699 66 33 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kunden.

Dabei gelten folgende Gebühren: für Anrufe aus dem deutschen Festnetz 20 ct/Anruf, Tarif bei Mobilfunk maximal 60 ct/Anruf.

ONLINE  [WWW.BAHN.DE] finden Sie als Privat- und Geschäftsreisender Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.



> DB-Personenverkehr im Social Web

Der DB-Personenverkehr steht Ihnen in verschiedenen Social-Media-Kanälen für Gespräche, Diskussionen, Service- und Produktfragen zur Verfügung. Sie finden uns auf Facebook, Twitter und YouTube.



> Impressum

- ▶ Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations, Berlin
- ▶ Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
- ▶ Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
- ▶ Lithografie: Koch. Prepress Print Media GmbH, Wiesbaden
- ▶ Druck: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen
- ▶ Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin
- ▶ Bildnachweis: Titel Umschlag: Max Lautenschläger
 - ▶ Seite 1: Max Lautenschläger ▶ Seite 2: Bernd Roselieb
 - ▶ Seite 5: Max Lautenschläger ▶ Seite 15: Max Lautenschläger ▶ Seite 24: Max Lautenschläger ▶ Seite 31: Max Lautenschläger ▶ Seite 55: Max Lautenschläger
 - ▶ Seite 57: Max Lautenschläger ▶ Seite 58: Oliver Lang

DB Fernverkehr AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.bahn.de

