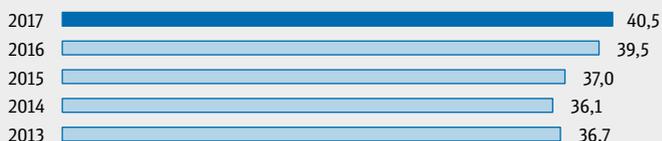




DB Fernverkehr AG
Geschäftsbericht 2017

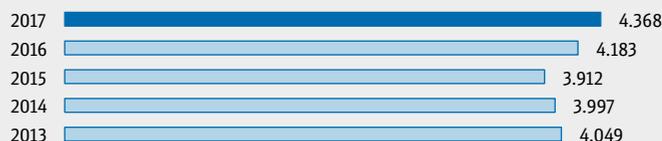
Entwicklungen im Geschäftsjahr 2017

Verkehrsleistung in Mrd. Pkm¹⁾



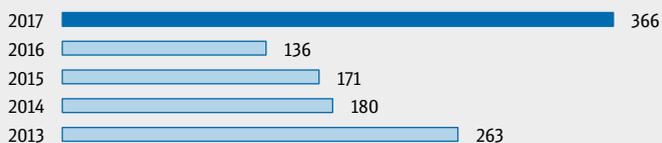
↗ 2017 zu 2016: +2,5%

Umsatzerlöse in Mio. €



↗ 2017 zu 2016: +4,4%

Ergebnis nach Steuern²⁾ in Mio. €



↗ 2017 zu 2016: +169%

Umsatzstruktur in %



Ausgewählte Kennzahlen	2017	2016	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	4.368	4.183	+185	+4,4
Ergebnis nach Steuern ²⁾	366	136	+230	+169
Bilanzsumme per 31.12.	3.597	3.334	+263	+7,9
Anlagevermögen per 31.12.	2.698	1.895	+803	+42,4
Eigenkapital per 31.12.	2.086	2.086	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	-	-	-	-
Brutto-Investitionen	1.018	443	+575	+130
Netto-Investitionen ³⁾	1.018	443	+575	+130
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	15.725	15.834	-109	-0,7
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende Schiene in Mio.	141,4	138,4	+3,0	+2,2
Reisende Bus in Mio.	0,7	0,8	-0,1	-12,5
Verkehrsleistung Schiene in Mrd. Pkm ¹⁾	40,3	39,3	+1,0	+2,5
Verkehrsleistung Bus in Mrd. Pkm ¹⁾	0,2	0,2	-	-
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	139,0	143,0	-4,0	-2,8

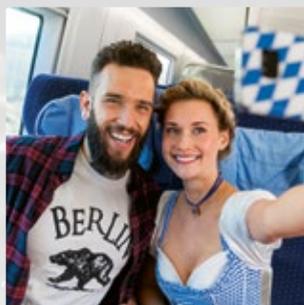
¹⁾ Personenkilometer = Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite.

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.

Berlin - München



Seit Dezember 2017 dauert die Reise zwischen Berlin und München mit dem ICE-Sprinter keine vier Stunden mehr! 17 Millionen Menschen in Deutschland profitieren von kürzeren Reisezeiten, neuen Direktverbindungen und besseren Anschlüssen. Dafür wurden in dem Jahrhundertprojekt 230 km Strecke neu gebaut, 26 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 57 km und 37 Talbrücken errichtet – darunter Europas längste Eisenbahnbrücke (8,6 km) in der Saale-Elster-Aue bei Halle –, 4 Mio. t Beton und 156.000 Betonplatten feste Fahrbahn verbaut sowie 134 km Bahnstromtrasse verlegt. Mit der Eröffnung der Strecke Berlin-München waren der größte Fahrplanwechsel seit Gründung der DB AG und zahlreiche Angebotsverbesserungen verbunden.



Inhalt

**Vorwort der
Vorstandsvorsitzenden** — 2

Qualitätsbericht — 7

Lagebericht — 19

Jahresabschluss — 35

Weitere Informationen — 59

Vorwort der Vorstandsvorsitzenden



Birgit Bohle
Vorsitzende des Vorstands der DB Fernverkehr AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2017 war für die DB Fernverkehr AG ein Jahr mit großen Erfolgen, aber auch mit Rückschlägen. Aufgrund von Produkt- und Angebotsverbesserungen konnten wir einen erneuten Fahrgastrekord aufstellen und haben ein finanzielles Ergebnis weit über Vorjahr erreicht. Andererseits haben wir nach einem guten ersten Halbjahr unser Qualitätsversprechen in der zweiten Jahreshälfte zu oft nicht eingehalten und unser Pünktlichkeitsziel für 2017 verfehlt. Mit unserer im Jahr 2015 ins Leben gerufenen Kunden- und Angebotsoffensive streben wir an, bis 2030 über 50 Millionen zusätzliche Fahrgäste pro Jahr im Fernverkehr zu begrüßen. Diesem Ziel haben wir uns 2017 weiter angenähert und mit 142 Millionen Reisenden den dritten Fahrgastrekord in Folge aufgestellt. In einem verbesserten Wettbewerbsumfeld mit steigenden Benzin- und Fernbuspreisen konnten wir unsere Position am Markt weiter ausbauen. Auch die Insolvenz der Fluggesellschaft Air Berlin hat sich im vierten Quartal positiv auf die Reisendenzahlen ausgewirkt. Auch die wirtschaftliche Lage der DB Fernverkehr AG hat sich 2017 sehr positiv entwickelt. Diese guten Zahlen sind das Ergebnis des großen Einsatzes all unserer Mitarbeiter, für deren Engagement ich mich an dieser Stelle im Namen des gesamten Vorstandsteams bedanken möchte. Die Maßnahmen, die wir im Jahr 2016 im Rahmen der Initiative Zukunft Bahn auf der Umsatz- und Kostenseite erarbeitet haben, tragen hierzu ebenso maßgeblich bei wie die Verbesserungen unseres Angebots im Wettbewerb.

Für das Jahr 2018 zielen wir auf eine Fortführung des positiven Trends bei den Fahrgastzahlen: Mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Berlin–München (VDE 8) über Erfurt und Nürnberg haben wir im Dezember 2017 einen großen Meilenstein im Fernverkehr erreicht. Die Inbetriebnahme der VDE 8 stellt eine der wichtigsten Angebotsausweitungen in der Geschichte des Fernverkehrs dar und macht das Bahnfahren für unsere Kunden noch attraktiver. Beispielsweise verkürzt sich die Fahrzeit zwischen Berlin und München von sechs auf unter vier Stunden. Die technischen und witterungsbedingten Probleme zum Fahrplanwechsel Anfang Dezember wurden in kurzer Zeit gelöst, sodass wir rund um die Weihnachtstage eine Rekordzahl von Reisenden zuverlässig an ihr Ziel bringen konnten.

Ein weiterer wichtiger Baustein bei der Umsetzung unserer Kunden- und Angebots-offensive sind der Ausbau und die Erneuerung der ICE- und IC-Flotte. Seit Dezember 2017 setzen wir die ersten Fahrzeuge des ICE 4, des neuen Flaggschiffs im Fernverkehr, im Regelbetrieb ein. Mit innovativer Technik, modernem Reisekomfort und bis zu 830 Sitzplätzen bildet der ICE 4 das Rückgrat unseres zukünftigen Fernverkehrsangebots. Dabei verkehren die neuen Züge zunächst auf den Strecken Hamburg–München und Hamburg–Stuttgart. Ebenfalls seit Dezember 2017 kommen neue Intercity-2-Züge auf der Gäubahn zwischen Stuttgart und Singen zum Einsatz.

Ergänzt wurden die Angebotsmaßnahmen darüber hinaus durch unser stetiges Streben nach mehr Kundenkomfort. So haben wir zu Beginn des Jahres 2017 das kostenlose WLAN auch in der 2. Klasse im ICE eingeführt und im Laufe des Jahres auf internationale Verbindungen ausgedehnt. Auch das umfangreiche Unterhaltungsangebot im ICE Portal hat dazu beigetragen, dass die für uns maßgebliche Zufriedenheit unserer Kunden insgesamt leicht gestiegen ist. Zudem testen wir seit Sommer 2017 in ausgewählten Zügen einen neuen digitalen Service für unsere Kunden, den Komfort-Check-in. Dabei checken die Fahrgäste eigenständig mit dem Smartphone auf ihrem Sitzplatz ein und entwerten ihr vorab gekauftes Ticket selbst. Der Vorteil für unsere Gäste: mehr Unabhängigkeit und Entspannung. Ab Sommer 2018 rollen wir den Komfort-Check-in deutschlandweit aus.

Eine sehr herausfordernde Aufgabe, der wir uns auch 2017 intensiv gewidmet haben, ist die Verbesserung der Basisqualität unserer Produkte, allen voran die Pünktlichkeit. Hier haben wir im Jahr 2016 wichtige Grundsteine gelegt und mit Maßnahmen aus Zukunft Bahn starke positive Effekte erzielt. Im ersten Halbjahr 2017 konnten wir daran anknüpfen und die Pünktlichkeit im Fernverkehr auf 81 Prozent steigern. Im zweiten Halbjahr 2017 sorgten jedoch unter anderem die Sperrung der Rheintalstrecke bei Rastatt, die Stürme Xavier und Herwart, eine Vielzahl von Baustellen sowie die Probleme beim Fahrplanwechsel für einen deutlichen Rückgang der Pünktlichkeit unserer Züge. Insgesamt haben wir daher trotz des vielversprechenden ersten Halbjahres in Gesamtbetrachtung nur eine Pünktlichkeit von 78,5 Prozent erreicht. Mit diesem Ergebnis geben wir uns nicht zufrieden. Es ist Ansporn für uns und die Kollegen im ganzen DB-Konzern, im kommenden Jahr mit noch mehr Nachdruck gemeinsam an der Verbesserung unserer Zuverlässigkeit zu arbeiten, um unserem mittelfristigen Ziel, einer Pünktlichkeit von 85 Prozent, näherzukommen.

In Hinblick auf diese Herausforderungen und Ziele des Fernverkehrs haben wir unter Einbindung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in diesem Jahr Leitsätze für die Zukunft formuliert:

Unser Antrieb: Menschen verbinden, Distanzen überwinden.

Unser Anspruch: Die beste Reise – gemeinsam mit Leidenschaft und Exzellenz.

Unser Versprechen: Ankommen beim Einsteigen.

Diese Leitsätze werden wir auch im Jahr 2018 in das Zentrum unseres Handelns stellen und so jeden Tag aufs Neue daran arbeiten, unsere gesetzten Ziele zu erreichen. Ich bin zuversichtlich, dass es uns so gelingen wird, noch mehr Fahrgäste von uns zu überzeugen und unsere Marktposition weiter auszubauen.

Jhre



Birgit Bohle
Vorsitzende des Vorstands
der DB Fernverkehr AG

**»Die Inbetriebnahme
der neuen Schnellfahrstrecke
Berlin-München stellt
eine der wichtigsten Angebots-
ausweitungen in der
Geschichte des Fernverkehrs
dar und macht das Bahn-
fahren für unsere
Kunden noch attraktiver.«**



Qualitätsbericht

Kundenorientierung — 8

**Informationen und
Fahrkartenvertrieb** — 8

Kundenzufriedenheitsumfragen — 11

**Sauberkeit der Züge und der
Bahnhofseinrichtungen** — 11

Zuverlässigkeit der Verkehre — 12

**Hilfeleistung für Personen
mit Behinderungen und
eingeschränkter Mobilität** — 13

Beschwerdemanagement — 18

Im Berichtsjahr wurden bei der DB Fernverkehr AG die bereits im Vorjahr begonnenen Aktivitäten des DB-konzernweiten Programms Zukunft Bahn konsequent fortgeführt. Mit diesem Programm stellen wir die Bedürfnisse unserer Kunden und die Qualität unserer Produkte in den Mittelpunkt. Es wurden weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Reisendeninformation entwickelt und umgesetzt. Als ein gemeinsames Steuerungskonzept zur individuellen Optimierung von Baustellen an der Schieneninfrastruktur wurde beispielsweise das Projekt Bauen im Verbund gestartet. Darüber hinaus arbeiten wir weiterhin an der Umsetzung unseres Null-Fehler-Anspruchs. Unser Ziel ist, dass unsere Fahrzeuge zu 100% verfügbar, funktionsfähig und sauber sind und dass unser Serviceversprechen während der Reise vollständig eingelöst wird.

Weitere Meilensteine waren 2017 die vollständige Inbetriebnahme der neuen Schnellfahrstrecke Berlin–München und die damit einhergehende Installation des Erfurter Hauptbahnhofs als neues ICE-Drehkreuz im mitteldeutschen Eisenbahnverkehr zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 sowie die Aufnahme des Regelbetriebs unserer neuen ICE-4-Züge. Die Entwicklung im Berichtsjahr wurde allerdings auch geprägt durch Betriebserschwerisse in außergewöhnlich hohem Umfang. Insbesondere Stürme, Brandanschläge

im Zusammenhang mit dem G20-Gipfel in Hamburg, die Entgleisung eines ICE-Zuges im Dortmunder Hauptbahnhof sowie die zeitweise Sperrung der Rheinstalstrecke belasteten die Entwicklung unserer Pünktlichkeit.

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 Social-Media-Kanäle, persönliche Schreiben, durch das Beschwerdemanagement und unsere Gremienarbeit mit dem Kundenbeirat sowie den Behindertenvertretern der

programmbegleitenden Arbeitsgruppe des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern). Darüber hinaus beauftragen wir regelmäßige Kundenbefragungen bei unabhängigen Instituten, führen Usability-Tests durch und nutzen Fokusgruppen. Bei der Entwicklung neuer Produkt- und Serviceideen beziehen wir konsequent 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 meist-besuchten Mobilitätsportalen in Deutschland. Täglich werden etwa 9,9 Millionen Reiseauskünfte erteilt und monatlich rund 3,1 Millionen Online-Tickets verkauft.
- Die Nutzung der mobilen Services nimmt stetig zu. Über die App DB Navigator erhalten Kunden Reiseauskünfte und Echtzeit-Informationen und können Handy-Tickets sowie Sitzplatzreservierungen mobil buchen und ver-

walten. Im Berichtsjahr wurden täglich bis zu 41.000 Handy-Tickets verkauft, dies stellt gegenüber 2016 mit täglich bis zu 27.000 Handy-Tickets eine beachtliche Steigerung dar. Rund 3,2 Milliarden Reiseauskünfte wurden 2017 mobil abgerufen (im Vorjahr: rund 1,56 Milliarden). Auch Verbund-Tickets für S-Bahn, U-Bahn, Bus und Straßenbahn können über den DB Navigator gebucht werden. Per Januar 2018 stieg die Anzahl der integrierten Verbünde deutlich auf 15 (im Vorjahr: 6 Verbünde). Weitere Verbünde werden folgen.

- Seit Juli 2017 wird der neue Komfort-Check-in, der die Fahrkartenkontrolle im Zug entfallen lässt, zusammen mit DB Fernverkehr getestet. Die Funktion ist exklusiv in die App DB Navigator integriert und für die Testphase für Reisende mit ausgewählten Handy- oder Online-Tickets mit einer Sitzplatzreservierung nutzbar. Haben die Fahrgäste ihren Sitzplatz eingenommen, checken sie einfach per Klick in der App ein. Dem Zugpersonal werden diese Informationen anschließend auf den Kontrollgeräten als Ersatz für die Fahrkartenkontrolle angezeigt. Aktuell wird der Komfort-Check-in in sieben ICE-Zügen getestet. Verläuft der Test erfolgreich, wird die Funktion 2018 auf weitere Fernverkehrsstrecken in Deutschland ausgerollt.
 - DB Skill ermöglicht seit September 2016, die Reiseauskunft per Sprachnachricht über Amazon Alexa abzufragen. Zusätzlich wurde DB Skill im September 2017 auch für Echo Show angepasst, das neueste Gerät der Amazon-Echo-Familie. Zusätzlich werden hier relevante Informationen über einen Touchscreen angezeigt.
 - Seit Oktober 2017 können Kunden, die Handy-Tickets oder BahnCards über den DB Navigator gebucht haben, diese auch mit PayPal bezahlen. Hinsichtlich der Zahlungsart verfügt der DB Navigator damit über dieselben Möglichkeiten wie unser Online-Portal www.bahn.de.
 - Im DB Navigator können sich unsere Kunden am Reisetag über die aktuelle Wagenreihung für ICE-Züge informieren. Diese zeigt an, in welchem Gleisabschnitt sich welche Wagennummern und wo sich die Wagen der 1. und 2. Klasse befinden. Die Wagenreihung lässt sich durch ein Icon im Reiseplan der Reiseauskunft oder das Handy-Ticket aufrufen. Bei vorhandener Sitzplatzreservierung erfahren die Kunden zudem, an welchem Gleisabschnitt sie in den richtigen Wagen einsteigen können. Seit August 2017 lassen sich die Informationen zum Wagenstand am Start-, Umstiegs- oder Zielbahnhof ebenfalls in der Verbindungsübersicht auf www.bahn.de abrufen. Zudem werden die Informationen für alle Kanäle um Servicemerkmale und Ausstattungsinformationen wie Stellplätze für Fahrräder, Rollstuhlplätze, rollstuhlgängige Toilette und einen Hinweis über die Funktionsfähigkeit der Klimaanlage. Während der Reise informieren wir unsere Kunden am Bahnhof und in den Zügen über Lautsprecheransagen.
 - Bundesweit stehen rund 6.500 stationäre Ticketautomaten an rund 3.900 Standorten für Fahrplanauskünfte und den Fahrscheinkauf zur Verfügung. Mit jährlich rund zwölf Millionen Fahrkartenverkäufen ist der Fahrkartenautomat ein wichtiger Vertriebskanal für den Fernverkehr. Darüber hinaus wird der Fahrkartenautomat jährlich rund 85 Millionen Mal für Auskünfte im Fern- und Nahverkehr genutzt.
 - In unseren bundesweit 385 Reisezentren (und einem Mobility Center) stehen unsere Mitarbeiter im direkten Kundenkontakt für Reiseinformationen und den Fahrkartenverkauf am Schalter. Zudem stehen unseren Kunden rund 2.300 Agenturen für persönliche Beratung und den Verkauf von Fahrkarten zur Verfügung.
 - Mit dem Video-Reisezentrum betreiben wir erfolgreich ein innovatives Vertriebsformat. Das Video-Reisezentrum ermöglicht personenbediente Beratung und Verkauf insbesondere auch in ländlichen Regionen als Alternative zu Reisezentren oder Agenturen und ist derzeit an 43 Standorten verfügbar.
 - Wir aktualisieren monatlich in einer jährlichen Gesamtauflage von knapp 55 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. Die Gesamtauflage wird 2018 57 Millionen Stück erreichen.
 - 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 einer 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, vor allem im Fernverkehr.



Komfort-Check-in

In ausgewählten Zügen haben wir im Berichtsjahr den sogenannten Komfort-Check-in getestet. Mit dem digitalen Angebot entfällt die Ticketkontrolle, der Kunde checkt sich selbst ein. Die Funktion ist exklusiv in die App DB Navigator integriert und für diesen Test für Reisende mit ausgewählten Handy- oder Online-Tickets mit einer Sitzplatzreservierung nutzbar. Haben die Fahrgäste ihren Sitzplatz eingenommen, checken sie einfach per Klick in der App

ein. Im Handy-Ticket unter dem Reiter »Reiseplan« bestätigt der Kunde mit einem Klick auf den Button »Komfort Check-in« seinen Sitzplatz und den Reiseantritt. Dem Zugpersonal werden diese Informationen anschließend auf den Kontrollgeräten angezeigt. Das ersetzt die Fahrkartenkontrolle. 2018 rollen wir den Komfort-Check-in für unsere Kunden in Deutschland aus, nachdem die 2017 begonnenen Tests erfolgreich abgeschlossen wurden.

Kundenzufriedenheitsumfragen

Voraussetzung für die Sicherstellung einer adäquaten Produkt- und Dienstleistungsqualität ist ein regelmäßiges und systematisches Kundenfeedback. Im Berichtsjahr haben wir deshalb in 34 Studien (im Vorjahr: 37 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 hat sich die Kundenzufriedenheit bezogen jeweils auf die aktuelle Fernverkehrsfahrt leicht auf einen Zufriedenheitsindex (ZI) von 77,3 (im Vorjahr: ZI von 76,7) verbessert.

Die Gesamtzufriedenheit mit der DB Fernverkehr AG erreichte im Berichtsjahr einen ZI von 64 (im Vorjahr: ZI von 63). 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 insbesondere im DB Navigator ausgeweitet. Mit dem regelmäßig durchgeführten Kundenmonitor messen wir zeitnah die Produkt- und Servicequalität im Schienenpersonenverkehr.

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) im zehnwöchigen Intervall Zwischen- und Grundreinigungen durchgeführt. Außerdem erhalten rund 50% der Züge regelmäßig eine Unterwegsreinigung.

Unsere Kunden bewerteten die Sauberkeit am Platz durchschnittlich mit der Schulnote 2,25 (im Vorjahr: 2,4) und die Sauberkeit im WC mit der Schulnote 3,1 (im Vorjahr: 3,5).

Im Jahr 2017 wurde das Programm RESET Fahrzeugreinigung für eine besonders gründliche Jahresreinigung fortgeführt und zu einem festen Bestandteil der Behandlung der Flotte von DB Fernverkehr.

In der zweiten Jahreshälfte wurden zudem weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Sauberkeit initiiert. Dazu gehören eine bedarfsabhängige Ausweitung der Unterwegsreinigung – insbesondere im IC –, verbunden mit zusätzlichen Reinigungstätigkeiten im WC, und das Konzept des

Reinigungsstewards, bei dem ein Reinigungsmitarbeiter erstmalig den gesamten Zuglauf begleitet und für die Sauberkeit an Bord verantwortlich ist.

Um zukünftig unserem Anspruch an die Sauberkeit unserer Züge im Sinne des Kunden noch besser gerecht zu werden, wurde ein modifiziertes Reinigungskonzept pilotiert und es wurden wichtige Weichen zur künftigen Ausrichtung des Reinigungssystems gestellt. 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 clusterspezifische Qualitätsvorgaben für die Sauberkeit der Bahnhöfe vereinbart. An großen Bahnhöfen wird die Sauberkeit durch Präsenzzreiner und an kleineren Bahnhöfen durch turnusmäßige Reinigungen sowie zusätzliche regelmäßige Grobmüllbeseitigungen sichergestellt. Im Rahmen von Zukunft Bahn wurden an zahlreichen Bahnhöfen zusätzliche Reinigungsmaßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität durchgeführt.

Zuverlässigkeit der Verkehre

Pünktlichkeit und Zugausfälle — 12

Bewältigung von Störungen — 12

Pünktlichkeit und Zugausfälle

Pünktlichkeit und Reisekettensicherung der individuellen Zugverbindungen ist für unsere Kunden die primäre Anforderung. Die Angabe der Pünktlichkeitsquote berechnet sich über den Vergleich der vorgeplanten Ankunftszeit mit der tatsächlichen Ankunft aller planmäßigen Halte im Zuglauf einschließlich der Ankunft am Zielbahnhof. Als pünktlich wird ein Zug gewertet, wenn er weniger als sechs Minuten (Fünf-Minuten-Pünktlichkeit) beziehungsweise weniger als 16 Minuten (15-Minuten-Pünktlichkeit) Verspätung hat. Im Jahr 2017 erreichten die Fernverkehrszüge der Deutschen Bahn eine Fünf-Minuten-Pünktlichkeit von 78,5% und lagen damit leicht unter dem Vorjahreswert von 78,9%. Das selbst gesteckte Ziel von 81% konnte bis Mitte des Jahres aufrechterhalten werden. Mehrere nicht beeinflussbare äußere Ursachen wie die Herbststürme Xavier und Herwart mit bundesweiten Auswirkungen ließen den Jahreswert im zweiten Halbjahr jedoch unter den Zielwert fallen. Die 15-Minuten-Pünktlichkeit lag im Berichtsjahr bei 91,1% (im Vorjahr: 91,8%). Der personengewichtete Anschlusserrichterungsgrad im Fernverkehr betrug 86,2% (im Vorjahr: 87,0%). Dabei wurden alle gebuchten Umstiege mit einer Übergangszeit bis zu 30 Minuten berücksichtigt, die nicht von ersatzlosen Ausfällen betroffen waren. Der Anteil von ausgefallenen Zugleistungen, für die wir keinen Ersatz stellen konnten, lag bei 1%. Die Reisekettenpünktlichkeit bildet die komplette Fernverkehrsreise der Kunden unter Berücksichtigung von Verspätungen, Ausfällen, Ersatzzügen und alternativen Reisemöglichkeiten ab. Ein Kunde gilt dabei als pünktlich, wenn die geplante Ankunftszeit am Ziel um weniger als 15 Minuten überschritten wird. 2017 lag die Reisekettenpünktlichkeit bei 84,3%.

Bewältigung von Störungen

Das deutsche Schienennetz ist sowohl durch nationale als auch durch internationale Verkehre im Güter- und Personenverkehr stark frequentiert. Die Einhaltung des Fahrplans und die Optimierung der Reisendensteuerung und -information stehen daher im Fokus. Insbesondere durch äußere Einflüsse wie extreme Witterungsbedingungen kann es zu Beeinträchtigungen im Zugverkehr kommen. Die Aus-

wirkungen mehrerer Stürme haben unseren Betrieb 2017 in außergewöhnlich hohem Umfang bis hin zur Einstellung des Fernverkehrs massiv betroffener Regionen beeinträchtigt. Zudem kam es durch Brandanschläge im Zusammenhang mit dem G20-Gipfel in Hamburg, die Entgleisung eines ICE-Zuges im Dortmunder Hauptbahnhof sowie die zeitweise Sperrung der Rheintalstrecke zu Einschränkungen im Bahnbetrieb. In diesen außergewöhnlichen Lagen bieten wir durch Ersatzverkehre alternative Reisemöglichkeiten an. Dies geschieht im Rahmen der Passierbarkeit der Straßen und der Verfügbarkeit von Omnibussen. Ist auch mittels Ersatzverkehr keine Weiterbeförderung möglich, stellen wir die Reisendenbetreuung auch über den Rahmen der Fahrgastrechte hinaus sicher. Diese Möglichkeiten, insbesondere die Bereitstellung von Aufenthaltszügen, wird von unseren Kunden positiv aufgenommen.

Im Rahmen der Wintervorbereitung führen wir jährlich wiederkehrende personalintensive technische und organisatorische Maßnahmen durch. Die Fahrzeugverfügbarkeit konnte in den Wintermonaten gesteigert werden. Hier nutzen wir insbesondere die Enteisungsanlagen zur Sicherung der planmäßigen Wartungsintervalle der Fahrzeuge in den Werken. Ebenso werden bei Frost unsere Schnellfahrstrecken von Köln nach Frankfurt am Main und unsere neue Relation des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) 8 von Berlin nach München täglich vor Betriebsbeginn auf ihre Verfügbarkeit geprüft und gegebenenfalls Maßnahmen wie Putzfahrten zur Befreiung der Oberleitung von Raureif und Eis durchgeführt. In den Sommermonaten konnte eine Verbesserung der Klimaanlagenverfügbarkeit erzielt werden. Die technische Verfügbarkeit der Klimaanlagen in ICE-Zügen konnte gegenüber den Vorjahren gesteigert werden.

Unser Hauptaugenmerk liegt auf der Minimierung von Störungen und deren Auswirkungen sowie auf der frühzeitigen und verlässlichen Kundeninformation. Neben der bereits bestehenden betrieblichen Kundeninformation durch eine zentrale und sechs regionale Verkehrsleitungen wurde 2017 die eigenständige Organisationseinheit Reisendensteuerung und -information gegründet. Mit ihr sollen Kunden auch bei Großstörungen proaktiv, konsistent und schnell informiert und mit Reiseempfehlungen versorgt werden. Wir steigern damit weiter die Verantwortung für unsere Kunden und stärken die Sicht auf den Kunden auch in der Produktion.

Zur Information der Reisenden nutzen wir neben den klassischen Auskunfts- und Informationskanälen (Automaten, Reisezentren und DB Informationen in Bahnhöfen, Servicemitarbeiter und Anzeigesysteme am Bahnsteig sowie in den Zügen, Telefon-Servicenummern) die digitalen Möglichkeiten der individualisierten Information über das mobile Internet. Beispielsweise kann der Fahrgast über Twitter, die App DB Navigator, den aktivierten Verspätungsalarm oder auf www.bahn.de Informationen bei Störungen erhalten. Zu der ursprünglich gewählten Verbindung können aktuelle Informationen zu Anschlüssen und Verspätungen sowie Alternativen und Ersatzmaßnahmen abgerufen werden. Im Rahmen von Zukunft Bahn werden darüber hinaus kontinuierlich neue Anwendungen zur verbesserten Reisendeninformation entwickelt. So versehen unsere Mitarbeiter des Bereichs Reisendensteuerung und -information zugspezi-

fische Meldungen mit Alternativlösungen bei Abweichungen im Zuglauf, wenn Reisende Zugverbindungen über unsere Vertriebs-Internetplattform www.bahn.de abfragen.

Für den Umgang mit unabwendbaren Störungen im Betriebsablauf werden unsere an der Zugfahrt beteiligten Personale ständig geschult. Dazu zählen das Erkennen von Abweichungen und das 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. Die zuverlässige Information unserer Reisenden im Störfall ist sichergestellt.

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 den Programmen der Deutschen Bahn AG zur Barrierefreiheit wurden seit 2005 wichtige Meilensteine in Richtung Barrierefreiheit umgesetzt www.bahn.de/programm-barrierefrei. Das dritte Programm zur Barrierefreiheit, das 2016 veröffentlicht wurde, umfasst einen Zeithorizont bis Ende 2020.

Im partnerschaftlichen und konstruktiven Dialog mit Betroffenen werden auch hier wichtige Detailfragen von 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 ihren 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) ebenso wie jeder der neuen ICE-4-Züge über einen fahrzeuggebundenen Hublift. Nach einem einjährigen Probebetrieb ist der ICE 4 seit 10. Dezember 2017 in den Regelbetrieb gestartet und zunächst auf den Strecken Hamburg–München und Hamburg–Stuttgart unterwegs. Sein Einsatzfeld erweitert sich bis zur vollständigen Auslieferung der bestellten 119 Züge im Jahr 2023 sukzessive und wird künftig auch grenzüberschreitende ICE-Verbindungen in die Schweiz umfassen. Beim Intercity 2 (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 Fahr-

gäste wird die Orientierung in den neuen Fahrzeugen unter anderem durch Ausstattung mit einem taktilen Leitsystem deutlich verbessert.

Das Modernisierungsprogramm der bereits etwa 15 Jahre alten ICE-3-Züge (Baureihe 403/406) umfasst beispielsweise die Berücksichtigung eines zweiten Rollstuhlplatzes inklu-

sive eines elektrisch höhenverstellbaren Tisches an beiden Plätzen sowie die Ergänzung taktiler Orientierungshinweise vom Einstieg bis zur Sitzplatznummer.

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

ICE-Züge (Triebzugbasis) per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gemäß TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gemäß TSI PRM	Teilweise barriere- frei (zum Beispiel geeignet für Rollstuhlfahrer)	Nicht barrierefrei	2017
ICE 1	-	-	58	-	58
ICE 2	-	44	-	-	44
ICE 3 (BR 403/406)	-	11	52	-	63
ICE 3 (BR 407)	17	-	-	-	17
ICE 4 (BR 412)	8	-	-	-	8
ICET (BR 411/415)	-	-	67	-	67
ICE MET ¹⁾	-	-	2	-	2
Gesamt	25	55	179	0	259
Anteil in %	10	21	69	0	100

¹⁾ Siebenteiliger Zug mit Lok.

IC-Reisezugwagen (Einzelwagenbasis) per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gemäß TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gemäß TSI PRM	Teilweise barriere- frei (zum Beispiel geeignet für Rollstuhlfahrer)	Nicht barrierefrei	2017
ICmod mit Rollstuhlplätzen	-	222	-	-	222
ICmod ohne Rollstuhlplätze	-	-	548	-	548
Sonstige IC-Wagen mit Rollstuhlplätzen	-	-	64	-	64
Sonstige IC-Wagen ohne Rollstuhlplätze ¹⁾	-	-	-	473	473
Intercity 2	135	-	-	-	135
Gesamt	135	222	612	473	1.442
Anteil in %	9	15	43	33	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, rollstuhlgerechten 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.

Bei der nachfolgenden Tabelle ist zu berücksichtigen, dass Triebzüge unabhängig von der Anzahl der Wagen als Einheit zählen, während bei lokbespannten Wagenzügen jeder Wagen einzeln zu zählen ist. Lokbespannte Wagenzüge fahren immer mit mindestens einem Wagen, der barrierefrei, weitgehend barrierefrei oder teilweise barrierefrei ist.

Wagen im Regionalverkehr per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gemäß TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Neubeschaffung vor TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung	Teilweise barriere- frei geeignet für Rollstuhlfahrer (Ein- und Ausstieg)	Nicht barrierefrei	2017
Elektrische Triebzüge	326	532	791	831	56	2.536
Verbrennungstriebwagen	116	465	239	-	453	1.273
Einstöckige Wagen	-	90	-	97	433	620
Doppelstockwagen	182	-	962	-	887	2.031
Gesamt	624	1.087	1.992	928	1.829	6.460
Anteil in %	10	17	31	14	28	100

Als größter Anbieter im Busverkehr in Deutschland betreibt der DB-Konzern rund 4.800 eigene Busse, davon rund 85% Niederflrbusse. 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 weiterhin eines der zentralen Themen im Gesundheitswesen werden. Mit dem Fachbereich Gesundheit und Soziales der Fresenius Hochschule hat DB Regio Bus daher den idealen Partner gefunden, um neue und innovative Lösungen für diesen Bereich zu entwickeln. Unsere Bemühungen zielen insbesondere darauf ab, mobilitätseingeschränkten Menschen die Berührungspunkte mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu nehmen und ihnen die Benutzung zu erleichtern. Im Berichtsjahr wurden die Ergebnisse der Forschungskooperation zum Thema Mobilität im Alter der Branche vorgestellt und das weitere Vorgehen diskutiert. Aufbauend auf diesen Ergebnissen möchten Fahrzeughersteller nun zusammen mit der Hochschule Fresenius und DB Regio Bus Fahrzeuge entwickeln, die mobilitätseingeschränkten Menschen die Nutzung erleichtern sollen. Erste Prototypen zum Einsatz im Linienverkehr sollen im Jahr 2018 bereitstehen.

Ergänzend zu den bestehenden Schienenverkehrsverbindungen bietet DB Fernverkehr einen schnellen und umsteigefreien IC-Bus-Verkehr auf verschiedenen nationalen und internationalen Verbindungen an. Die Busmitarbeiter geben Hilfestellungen beim Ein- und Ausstieg. Rollstühle und andere orthopädische Hilfsmittel werden im Kofferraum transportiert, sofern sie klappbar sind, unter 31,5kg wiegen und die Größe von 120×109×35cm nicht überschreiten. 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 85 Standorten (per Dezember 2017: 65 Standorte) steht dieser den Kunden zur Verfügung.

In 34 großen und stark frequentierten Reisezentren ist ein Aufrufsystem installiert, das ebenso barrierefrei ausgestattet und für mobilitätseingeschränkte Reisende bedienerfreundlich gestaltet ist. Die Betätigung eines Rollstuhlfahrersymbols führt die Kunden an einen höhenverstellbaren Schalter. 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 Weges 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 weiter umgesetzt.

Seit 2013 wurden an 43 Bahnhöfen sogenannte Video-Reisezentren eingerichtet, davon allein im Berichtsjahr an sieben Bahnhöfen. Kunden können sich dort per Knopfdruck mit einem Reiseberater verbinden lassen, der über Monitor und Mikrofon persönlich berät und Fahrscheine bucht. Der Ausdruck erfolgt automatisch. Die Video-Reisezentren sind für Rollstuhlfahrer barrierefrei nutzbar.

Auch die DB Automaten werden im Hinblick auf ihre Barrierefreiheit und Nutzerfreundlichkeit ständig weiterentwickelt. Dies spiegelt sich sowohl in der Gestaltung der Automaten (zum Beispiel keine scharfen Ecken und Kanten) und der Anordnung der Bedienelemente (beispielsweise sind PIN-Pad und Kartenleser für sitzende oder kleine Personen niedriger angeordnet) als auch in einer einfacheren Bedienbarkeit wider. Die Benutzerführung im Interaktionsdesign wurde an neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen ausgerichtet. Die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisender werden dabei in hohem Maße berücksichtigt, unter anderem durch die Verwendung größerer Schaltflächen und Schriftgrößen sowie eine kontrastreiche Menüsteuerung. Mittels regelmäßiger Marktforschungen und Kundenbefragungen sowie Marktbeobachtungen werden Optimierungsmöglichkeiten analysiert und die Benutzeroberfläche sowie 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 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 760.000 Hilfeleistungen (im Vorjahr: 640.000 Hilfeleistungen) beim Ein-, Um- und Ausstieg realisiert, also rund 2.070 pro Tag (im Vorjahr: rund 1.750 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. Die Ergebnisse aus den Anforderungsworkshops DB Information 4.0 mit allen Kundengruppen sind in die Entwicklung unserer neuen DB Information eingeflossen. Die erste neue DB Information wurde im Berichtsjahr im Nürnberger Hauptbahnhof eröffnet. Bis Ende 2020 soll der Austausch aller DB Informationen abgeschlossen sein.

Bereits seit 1999 organisiert die Mobilitätsservice-Zentrale des DB-Konzerns Hilfe beim Ein-, Um- und Aussteigen in 300 Bahnhöfen, die mit Mitarbeitern besetzt sind. Im Berichtsjahr wurde mit MobiServ+ ein neues System in Betrieb genommen, das weiterhin zur Koordination von Hilfeleistungen genutzt wird und unter anderem die Kommunikation mit mobilitätseingeschränkten Reisenden verbessert.

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 1.720 erreichbaren Bahnhöfen ohne stationäres Servicepersonal nach Voranmeldung Hilfe für Rollstuhlfahrer beim Ein- und Ausstieg. Für andere mobilitätseingeschränkte Reisende (beispielsweise Eltern mit Kinderwagen, Senioren sowie seh- und hörbehinderte Menschen) ist zusätzlich an weiteren nicht stufenlos erreichbaren Verkehrsstationen die Voranmeldung von Hilfeleistungen möglich. Damit wird der Umfang von Hilfeleistungen beim Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Reisende deutlich erweitert. Zahlreiche Rückmeldungen zu diesem Service gegenüber dem Zug- und Stationspersonal sowie den Mitarbeitern der Mobilitätsservicezentrale lassen auf eine sehr positive Resonanz in der Zielgruppe schließen. Im Berichtsjahr waren über 80.000 Voranmeldungen (im Vorjahr: über 43.000 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 die Gebärdensprachvideos für das Internet weiterentwickelt. Ein Avatar führt durch die Services des DB-Konzerns und informiert unter anderem über die BahnCard und zu Fahrgastrechten. Auch die Services rund um die Reiseplanung und -information sowie die Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs werden ausführlich vorgestellt.

Hörbehinderte und gehörlose Kunden können die wichtigsten Informationen rund um ihre Bahnreise auf www.bahn.de/gehoerlos oder www.bahn.de/hoerbehindert nachlesen. Entlang der Reisekette werden alle relevanten Informationen für die Zielgruppe Menschen mit Hörbehinderungen vorgestellt. Dies beinhaltet hilfreiche Links und Kontaktdaten, aber auch aktuelle Verkehrsinformationen zu Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge oder Informationen zu Bahnhöfen sowie Tipps für Auslandsreisen. Es werden wesentliche mobile Services ebenso wie die Ange-

bote der Mobilitätsservice-Zentrale vorgestellt. Gehörlose Menschen können mit der Mobilitätsservice-Zentrale per E-Mail [✉ deaf-msz@deutschebahn.com](mailto:deaf-msz@deutschebahn.com) kommunizieren, auch gibt es einen SMS-Service für diese Zielgruppe, um Informationen (beispielsweise im Falle von Funktionsstörungen von Automaten oder von Einrichtungen im Bahnhof oder im Zug) zu übermitteln. Für 2018 ist ein Pilotprojekt geplant, um in der Mobilitätsservice-Zentrale eine Chat-Kommunikation einzurichten und eine »Künstliche Intelligenz« zu implementieren.

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

Mobilitätseingeschränkte Reisende können ihren Urlaub in Deutschland und Österreich komfortabel planen und buchen. Auf der Internetseite [✉ www.bahn.de/reiseziele-barrierefrei](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 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.

Neben neuen Reisezielen, wie Rostock, Warnemünde und der Südlichen Weinstraße, wurde zudem mit [✉ www.museum.de](http://www.museum.de), eine Erhebung über barrierefreie Angebote in Museen durchgeführt. Das umfangreiche digitale Nachschlagewerk unter [✉ www.bahn.de/barrierefrei](http://www.bahn.de/barrierefrei) bietet eine aktuelle Übersicht entsprechend eingerichteter Kultureinrichtungen.

Um Kunden einen digitalen Reisebegleiter mit allen relevanten Informationen entlang ihrer Reisekette in einer für sie hilfreichen Form zur Verfügung zu stellen, startete 2016

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. Ende 2016 wurde der erste Prototyp mit ausgewählten Probanden für die Dauer von sechs Monaten getestet. Auf Basis dieser Ergebnisse wurde die App weiterentwickelt. Ende März 2018 wird die App DB Barrierefrei in den App-Stores verfügbar sein.

Bei der Entwicklung wurden Betroffene von der ersten Idee bis zur endgültigen App kontinuierlich einbezogen. Ihre Bedürfnisse stehen dabei im Mittelpunkt der zu treffenden Entscheidungen. Dieser Lösungsansatz bietet neue und innovative Möglichkeiten einer reisebegleitenden Unterstützung aller Reisenden. Die App DB Barrierefrei wird 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 Behindertensportverband (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

Mit dem »Kundendialog« stellt der DB-Konzern seinen Kunden eine Anlaufstelle zur Verfügung, die rund um die Uhr erreichbar ist. Hier können Bahnkunden telefonisch, postalisch oder über das Kontaktformular auf www.bahn.de Anregungen, Lob und Kritik äußern. Die Abwicklung der gesetzlichen Ansprüche aus Verspätungen wird vom Servicecenter Fahrgastrechte durchgeführt.

Das Jahr 2017 war geprägt von Betriebseinschränkungen in außergewöhnlicher Höhe, die zum Teil massive Einflüsse auf den Zugverkehr und auf die Eingangsmengen im Beschwerdemanagement und beim Servicecenter Fahrgastrechte hatten.

- Anfang Mai entgleiste ein ICE bei der Einfahrt in den Dortmunder Hauptbahnhof, der einen Knotenpunkt für den Eisenbahnverkehr in Nordrhein-Westfalen darstellt, und beschädigte dabei mehrere Weichen in der Zufahrt zum Bahnhof.
- Der Angriff einer Schadsoftware auf die Computersysteme des DB-Konzerns sorgte Mitte Mai dafür, dass die Anzeigetafeln und Ticketautomaten ausfielen.
- Der G20-Gipfel, der im Juni in Hamburg stattfand, war von Brandanschlägen auf Anlagen der Schieneninfrastruktur begleitet.
- Bei Tunnelbauarbeiten unterhalb der Rheintalstrecke kam es im August zu einer Absenkung der Gleise, die die Sperrung der Strecke zur Folge hatte. Für mehrere Wochen musste hier ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden.
- Im Juni und Oktober sorgten mehrere schwere Stürme für erhebliche Beeinträchtigungen im Schienenverkehr. Infolge der Ereignisse stiegen die Beschwerden im Kundendialog des Fernverkehrs im Berichtsjahr um 12% auf rund 228.000 Beschwerden (im Vorjahr: rund 204.000 Beschwerden).

Infolge von Verspätungen gemäß der Fahrgastrechteverordnung erfolgte im Berichtsjahr die Bearbeitung von rund 1,6 Millionen Entschädigungsanträgen (im Vorjahr: rund 1,3 Millionen Entschädigungsanträge) aller 43 am Verfahren teilnehmenden Bahnen im Servicecenter Fahrgastrechte sowie in Reisezentren, Agenturen und in Verkaufsstellen nicht bundeseigener Eisenbahnen. Die Entschädigungsquote lag im Berichtsjahr bei 93% (im Vorjahr: 90%). Die Nutzungsquote des Fahrgastrechteformulars stieg im Berichtsjahr leicht auf 83% (im Vorjahr: 80%).

Die Kundenzufriedenheit mit der Gesamtabwicklung der Entschädigungsanträge durch das Servicecenter Fahrgastrechte blieb im Berichtsjahr stabil bei einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 76% (im Vorjahr: ZI von 76%) und befindet sich damit weiterhin in einem zufriedenstellenden Bereich.

Die im Jahr 2016 in den Reisezentren erfolgreich eingeführte Beschwerdebearbeitung wurde im Berichtsjahr weiter ausgedehnt. Bahnkunden nahmen das Angebot der Beschwerdebearbeitung in den Reisezentren sehr gut an. 2017 konnten mehr als 33.000 Beschwerden (im Vorjahr: rund 26.000 Beschwerden) abschließend vor Ort in den Reisezentren bearbeitet werden.

Beschwerdemanagement	2017	2016
Anzahl Beschwerden Fernverkehr gesamt in Tausend	227,7	203,7
VERTEILUNG DER BESCHWERDEN AUF DIE KONTAKTKANÄLE IN %		
E-Mail	59	46
Brief/Fax	28	42
Telefon	13	12
SERVICELEVEL		
Telefon: durchschnittliche Wartezeit bis zur Aufnahme des Gesprächs in Sekunden	90	62
E-Mail: Bearbeitung innerhalb von 72 Stunden in %	81	90
Brief/Fax: Bearbeitung innerhalb von 10 Werktagen in %	90	93

Anträge gemäß Fahrgastrechteverordnung in Tausend	2017	2016
Bearbeitete Anträge	1.577	1.293
Als unbegründet abgelehnte Fälle	110	129
Entschädigte Fälle	1.467	1.164

Lagebericht

**Angaben zur Unternehmensführung
und zur Gesellschaft — 20**

Rahmenbedingungen — 21

**Ertrags-, Finanz- und
Vermögenslage — 23**

Nichtfinanzielle Kennzahlen — 25

Nachhaltigkeit — 28

Strategie — 28

Weitere Informationen — 30

Nachtragsbericht — 30

Chancen- und Risikobericht — 31

Prognosebericht — 33



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. 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.

	30.06.2017		31.12.2017		31.12.2020
	Ziel	Ist	Ist	Ist	Ziel
Frauenanteil in %					
Vorstand	40,0	20,0	20,0		20,0
Aufsichtsrat	30,0	31,0	31,0		30,0
Erste Führungsebene	20,4	19,6	22,4		21,7
Zweite Führungsebene	24,8	26,8	26,8		28,9

Die Zielwerte zur Erreichung der Frauenanteile im Aufsichtsrat sowie auf der ersten und zweiten Führungsebene per 30. Juni 2017 wurden übertroffen. Der Zielwert der Frauenanteile im Vorstand von 40% entsprach dem Status quo von zwei Frauen im Vorstand zum 30. Juni 2015. Es gab seitdem drei Neubesetzungen in den Vorstandsressorts: Personal, Finanzen und Produktion. Für das Vorstandsressort Produktion gab es keine Bewerberinnen, bei den Vorstandsressorts Finanzen und Personal fiel die Entscheidung aufgrund der Qualifikation jeweils auf einen Bewerber. Daher wurde per 31. Dezember 2017 die Zielgröße für den Frauenanteil nicht erreicht.

Die DB Fernverkehr AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DBAG) 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 Arriva werden durch das Vorstandsressort Personenverkehr geführt. Die Geschäftsfelder DB Cargo und DB Schenker sind dem Vorstandsressort Güterverkehr&Logistik 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 der ÖBB-Personenverkehr AG grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Italien an. Hinzu kommen die Beteiligungen an dem Touristikveranstalter AMEROPA-Reisen GmbH sowie dem Omnibusunternehmen Bayern Express&P. Kühn Berlin GmbH (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 verlief für die DB Fernverkehr AG sehr erfolgreich. Sie erzielte ein Betriebsergebnis von 363 Mio.€, das um 190 Mio.€ und damit deutlich über dem Vorjahresniveau lag. Die veränderte Wettbewerbssituation – die Konsolidierung des Fernbusmarktes, der angestiegene Kraftstoffpreis sowie die Entwicklungen auf dem innerdeutschen Flugmarkt – führte zu höheren Umsätzen. Zudem wirkten sich die gezielten Maßnahmen aus Fahrplananpassungen, klassischer Vermarktung, Aktionstickets und BahnCard-Aktionen positiv auf die Umsatzerlöse, die um 4,4% auf 4.368 Mio.€ stiegen, aus. Der Gesamtaufwand blieb auf Vorjahresniveau. Die geringeren Aufwendungen für Energie, bezogene Leistungen, Instandhaltung sowie Abschreibungen konnten die Steigerungen bei den Personalkosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen kompensieren.

Rahmenbedingungen

Wirtschaftliches Umfeld — 21

Entwicklung auf den relevanten Märkten — 21

Politisches Umfeld — 22

Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird auch durch die konjunkturelle Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Eine weiter steigende Beschäftigung, trotz anziehender Inflation steigende Realeinkommen und wieder ansteigende Kraftstoffpreise waren 2017 kennzeichnend für die insgesamt positive Entwicklung im deutschen öffentlichen Personenverkehr.

Die deutsche Wirtschaft wuchs 2017 so stark wie zuletzt im Jahr 2011. Bei einer hohen Arbeitsnachfrage und einem konstanten Wachstum des verfügbaren Realeinkommens entwickelten sich die privaten Konsumausgaben trotz einer im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Inflationsrate positiv. Wesentliche Stütze des Wirtschaftswachstums waren die Investitionen. Die Exporte profitierten von der anziehenden globalen Nachfrage und trugen ebenfalls zu der Beschleunigung des Wachstums bei.

Das Wirtschaftswachstum im Euro-Raum beschleunigte sich dank der positiven Entwicklung in den großen Volkswirtschaften des Währungsraums. Die Erholung der Wirtschaft in Frankreich setzte sich 2017 getrieben durch den privaten Konsum weiter fort. Eine verbesserte Situation auf dem Arbeitsmarkt führte dazu, dass der private Konsum nicht allzu stark durch eine höhere Inflation gebremst wurde. Auch in Italien schritt die Erholung der Wirtschaft vor allem getrieben durch höhere Investitionen und steigende Exporte weiter voran. Die spanische Wirtschaft wuchs im Vergleich zum Vorjahr langsamer. Dagegen beschleunigte sich in mehreren osteuropäischen EU-Mitgliedsstaaten wie Polen, Ungarn und Tschechien das Wirtschaftswachstum.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

Schienenpersonenverkehr in Deutschland wächst erneut

Der deutsche Personenverkehrsmarkt wuchs auch 2017, insgesamt aber leicht schwächer als im Vorjahr. Wesentliche Ursachen waren die weiterhin positive, aber weniger dynamische Entwicklung der sozioökonomischen Rahmen-

bedingungen sowie Sondereffekte. Positive Impulse aus dem Anstieg von Erwerbstätigenzahlen und nominalen Einkommen wurden durch höhere Kraftstoffpreise und eine anziehende Inflation gedämpft. Die Kosten für die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs und das Preisniveau des Luft- und Buslinienfernverkehrs zogen deutlich an, während die Preise im Schienenpersonenverkehr nur verhalten zulegten. Die Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs wurde 2017 durch überdurchschnittlich viele Betriebserschwerisse gebremst. Neben mehreren Stürmen führten Brandanschläge auf die Eisenbahninfrastruktur sowie die Entgleisung eines Zuges im Hauptbahnhof Dortmund teilweise zu erheblichen Verkehrseinschränkungen. Das Eindringen von Wasser und Erde in einen in Bau befindlichen Eisenbahntunnel bei Rastatt führte zudem zu einer mehrwöchigen Sperrung der Rheintalbahn mit erheblichen Auswirkungen auf den Schienenverkehr. Infolge des Wegfalls des Schaltjahreseffekts reduzierte sich darüber hinaus die Anzahl der Verkehrstage.

Die Verkehrsleistung des Schienenpersonenverkehrs wuchs spürbar. Der Schienenpersonennah- und -fernverkehr profitierte von einer guten Einkommens- und Beschäftigungssituation, anziehenden Kraftstoffpreisen und der Konsolidierung des Fernbusmarktes.

Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr des DB-Konzerns stieg ebenfalls kräftig. Die DB Fernverkehr verbuchte merkbliche Zugewinne durch Angebots- und Qualitätsverbesserungen. Die DB Regio verzeichnete Zuwächse getrieben durch eine starke Nachfrage bei S-Bahn-Verkehren und infolge von Ausschreibungsgewinnen in Schleswig-Holstein.

Die DB-konzernexternen Bahnen steigerten ihre Verkehrsleistung vor allem im Nahverkehr. Im Fernverkehr sorgte Locomore mit einem neuen Angebot auf der Relation Stuttgart–Berlin für einen Leistungszuwachs. Nach der Insolvenz von Locomore im Jahresverlauf übernahm der tschechische Anbieter Leo Express Teile der Gesellschaft und gewann die FlixBus-Tochter FlixTrain für den Vertrieb.

Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs (SPV) stieg in der Folge leicht an.

Im innerdeutschen Luftverkehr stieg die Verkehrsleistung leicht. Positiv wirkten ein intensiver Wettbewerb mit zunehmendem Engagement der Low-Cost-Airlines sowie der Geschäftsausbau von Eurowings. Das Nachfragewachstum

wurde zudem durch steigende verfügbare Realeinkommen gestützt. Dämpfende Effekte resultierten insbesondere aus Einschränkungen seit Herbst 2017 infolge der Insolvenz von Air Berlin sowie operativer Probleme von Ryanair, die unter anderem zu einer temporären Aussetzung der Verbindung Köln–Berlin führten.

Der Marktanteil des innerdeutschen Luftverkehrs blieb unverändert.

In diesem Marktumfeld stieg die Verkehrsleistung der DB Fernverkehr AG um 2,5% auf 40.506 Mio. Personenkilometer (Pkm) (im Vorjahr: 39.537 Mio. Pkm). Die Zahl der beförderten Personen steigerte sich um 2,1% auf 142 Mio. Personen (im Vorjahr: 139 Mio. Personen). Die Betriebsleistung verringerte sich um 2,8% auf 139 Mio. Trassenkilometer (Trkm) (im Vorjahr: 143 Mio. Trkm).

Die positive Entwicklung der Personenkilometer im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2016 abgegebenen Prognose. Das Wachstum der Personenkilometer wurde durch Maßnahmen aus Fahrplananpassungen, klassischer Vermarktung, Aktionstickets und BahnCard-Aktionen realisiert. Hohe negative Effekte im Jahr 2017 aus der Sperrung der Rheintalbahn und Stürmen konnten überkompensiert werden. Der Rückgang der Betriebsleistung infolge der Einstellung des Nachtreiseverkehrs entspricht der Prognose von 2016.

Energiemärkte durch Angebotsrückgänge geprägt

Die zentrale Hedge-Politik des DB-Konzerns zielt darauf, Folgen von Energiepreisschwankungen zu minimieren. Die Entwicklung der Marktpreise schlägt daher nicht vollumfänglich auf unsere Aktivitäten durch.

Der Ölmarkt wurde 2017 durch Angebotsrückgänge insbesondere infolge von Förderkürzungen der Organisation erdölexportierender Länder (Organization of the Petroleum Exporting Countries; OPEC) geprägt. Unterstützend wirkten Unsicherheiten aus geopolitischen Entwicklungen (Krise in Venezuela, kurdisches Unabhängigkeitsreferendum, Atomprogramm des Iran, politische Entwicklung in Saudi-Arabien). Gegenläufig wirkte eine gestiegene Ölproduktion in den USA, unter anderem infolge von Produktions erleichterungen seitens der neuen US-Regierung. Auch

Libyen, Nigeria und Brasilien verzeichneten spürbare Förderzuwächse. Spekulative Finanzinvestoren verstärkten mit ihren Geschäften die jeweilige Marktentwicklung. Nachfrageseitig kamen die Impulse im Wesentlichen aus dem asiatischen Raum, vor allem aus Indien und China. Insbesondere der Straßengüter- und der Personenverkehr erzeugten steigenden Bedarf.

Der deutsche Stromspotmarkt wies aufgrund der volatilen Einspeisung aus erneuerbaren Energien sowie infolge von Angebotsverknappungen im Zusammenhang mit Sicherheitsbedenken bei französischen Atomkraftwerken teilweise extreme Preisausschläge auf. Am Stromterminmarkt sorgten höhere Kohlepreise und Unsicherheiten über die zukünftige Energiepolitik Deutschlands infolge der langwierigen Regierungsbildung nach der Bundestagswahl für steigende Notierungen. Der Emissionshandel verzeichnete insgesamt steigende Preise und wurde durch die Diskussionen über die Ausgestaltung der Reform der vierten Handelsperiode (2021 bis 2030) und die möglichen Konsequenzen des Brexit geprägt.

Politisches Umfeld

Beschluss zum Trassenpreissystem 2018

Mit Beschluss vom 6. Februar 2017 genehmigte die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Entgelte und Entgeltgrundsätze des neuen Trassenpreissystems der DB Netz AG für das Fahrplanjahr 2017/2018. Durch den Beschluss wurden einige der beantragten Entgelte modifiziert. Die DB Netz AG einerseits die DB Regio AG und die DB Fernverkehr AG andererseits erhoben dagegen Klage und beantragten einstweiligen Rechtsschutz.

Gegen die Zurückweisung der Anträge auf einstweiligen Rechtsschutz durch das zuständige Verwaltungsgericht (VG) Köln vom Mai 2017 legten alle drei Gesellschaften im Juni 2017 Beschwerde beim Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster ein. Das OVG Münster wies die Beschwerden im Dezember 2017 zurück. Eine Klärung der strittigen Fragen erfolgt im Hauptsacheverfahren.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Umsatzentwicklung — 23

Ergebnisentwicklung — 23

Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage — 24

Finanzlage — 24

Kapitalflussrechnung — 24

Investitionen — 24

Finanzierung des Investitionsprogramms — 25

Bilanzstruktur — 25

Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr erzielte die DB Fernverkehr AG einen Umsatz von 4.368 Mio. € und wies damit einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 185 Mio. € aus (+4,4%).

Positiv auf den Umsatz wirkten neben Maßnahmen aus Fahrplananpassungen, klassischer Vermarktung und Produktverbesserungen die positive wirtschaftliche Lage in Deutschland sowie die Entwicklung der Wettbewerbssituation. Neben der Konsolidierung des Fernbusmarktes und dem angestiegenen Kraftstoffpreis hatte vor allem in der zweiten Jahreshälfte die Entwicklung auf dem innerdeutschen Flugmarkt einen positiven Einfluss auf den Umsatz. Der Umsatzrückgang aus der Einstellung des Auto- und Nachtreiseverkehrs konnte so kompensiert werden. Negative Einflüsse auf den Umsatz haben sich daneben im Berichtsjahr aus der Sperrung der Rheintalbahn und durch Einschränkungen aufgrund von Stürmen ergeben.

Die Anzahl der BahnCard-Kunden ist gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Am Jahresende 2017 besaßen knapp 5,4 Millionen Kunden eine BahnCard (im Vorjahr: 5,0 Millionen Kunden). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf eine Bestandszunahme im Segment der BahnCard 25 zurückzuführen, die insbesondere durch den Verkauf der »Jubiläums-BahnCard 25« einen hohen Zuwachs erzielen konnte. Auch in den Segmenten der BahnCard 50 und BahnCard 100 konnte ein Anstieg der Bestände gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden.

Im Bereich Bordgastronomie konnten leicht gestiegene Erlöse von 83 Mio. € (im Vorjahr: 81 Mio. €) realisiert werden.

Die DB-konzerninternen Umsatzerlöse gingen im Berichtsjahr leicht auf 196 Mio. € zurück (im Vorjahr: 199 Mio. €).

Ergebnisentwicklung

Die Gesamtleistung von 4.375 Mio. € stieg im Vergleich zum Vorjahr um 180 Mio. € (im Vorjahr: 4.195 Mio. €). Diese Steigerung wurde durch die beschriebene Umsatzentwicklung bestimmt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge überschritten mit 87 Mio. € den Vorjahreswert um 11 Mio. € (im Vorjahr: 76 Mio. €). Dies ist im Wesentlichen auf die höheren Erträge aus Fahrzeugverkäufen – Verkauf von Nachtreisezügen an

die ÖBB – und die im Berichtsjahr erhaltene Erstattung der Kernbrennstoffsteuer (31 Mio. €) zurückzuführen. Im Vorjahr enthaltene Erträge aus Schadenersatz- und Vergleichszahlungen für die verspätete Auslieferung der IC-2- und ICE-3-Fahrzeuge entfielen im Berichtsjahr.

Der Materialaufwand sank gegenüber dem Vorjahr um 62 Mio. € auf 2.512 Mio. € (im Vorjahr: 2.574 Mio. €). Die gestiegenen Infrastrukturkosten wurden durch die geringeren Instandhaltungsaufwendungen, den Entfall der Kosten für Nachtreiseverkehr sowie ergebnisneutrale Umgliederungen einiger Provisionsleistungen in den sonstigen betrieblichen Aufwand überkompensiert.

Der Personalaufwand stieg um 24 Mio. € auf 916 Mio. € (im Vorjahr: 892 Mio. €). Dieser Effekt ist auf Tarifsteigerungen zurückzuführen.

Die Abschreibungen verringerten sich im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 8 Mio. € auf 209 Mio. € (im Vorjahr: 217 Mio. €). Dieser Rückgang resultiert aus den im Vorjahr voll abgeschriebenem Schlaf- und Liegewagen (Beendigung des Nachtreiseverkehrs) und ICE-3-Zügen (BR 406) sowie dem Erreichen des Endes der bilanziellen Nutzungsdauer von Lokomotiven der Baureihe 101 und ICE-1-Zügen im Berichtsjahr. Erhöhend wirkten dagegen die erstmals vollen Jahresbeträge aus den Neuaktivierungen des ICE 3 (BR 407) und der Zugang der ICE-4-Züge ab Oktober 2017.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 462 Mio. € und lagen um 47 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 415 Mio. €). Dies resultierte im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für IT- und Kommunikationsdienste, Reisendenbetreuung bei Unregelmäßigkeiten, Beratung sowie ergebnisneutralen Umgliederungen einiger Provisionsleistungen aus dem Materialaufwand in den sonstigen betrieblichen Aufwand.

Insgesamt erzielte die DB Fernverkehr AG ein Betriebsergebnis von 363 Mio. €, dies lag um 190 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 173 Mio. €).

Das Zinsergebnis stieg gegenüber dem Vorjahreswert um 4 Mio. € auf 3 Mio. € (im Vorjahr: –1 Mio. €). Dies ist auf die Zinszahlung im Zusammenhang mit der Rückerstattung der Kernbrennstoffsteuer zurückzuführen.

Das Beteiligungsergebnis verbesserte sich im Vorjahresvergleich um 36 Mio. € auf 0 Mio. €. Der Vorjahreswert wurde im Wesentlichen geprägt durch das negative Ergebnis der BEX. Das Beteiligungsergebnis der BEX resultierte im Wesentlichen aus der Entwicklung bei der im Fernbusgeschäft tätigen Tochter Berlin Linien Bus. Der intensive Preiswettbewerb und der extreme Wettbewerbsdruck im Fernbusmarkt führten zu einem operativen Verlust im Geschäftsjahr 2016. 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 im Jahr 2016.

Das Ergebnis von 366 Mio. € (im Vorjahr: 136 Mio. €) wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die Muttergesellschaft DBAG abgeführt.

Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage

Die positive Umsatzentwicklung der DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr übertrifft die im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2016 abgegebene Prognose. Die prognostizierte deutliche Verbesserung des Betriebsergebnisses wurde erreicht.

Finanzlage

Durch die Einbindung in den DB-Konzern kann die DB Fernverkehr AG die Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns nutzen. Das Finanzmanagementsystem des DB-Konzerns ist im Konzern-Lagebericht des DB-Konzerns ausführlich beschrieben.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DBAG 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. Beide Agenturen haben im Berichtsjahr Updates zu den Einschätzungen der DB AG veröffentlicht und die Rating-Einstufungen und den Ausblick unverändert gelassen (S&P: AA-, Ausblick stabil; Moody's: Aa1, Ausblick stabil). Details zu den Rating-Einstufungen der DBAG sind im Internet unter www.db.de/rating verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2017 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.

Zum Jahresende 2017 stiegen die langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber dem Vorjahresende um 31 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 0 Mio. €). Die kurzfristigen Verbindlichkeiten stiegen um 171 Mio. € auf 818 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 647 Mio. €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Fahrzeugherstellern sowie höhere Verbindlichkeiten gegenüber Konzernunternehmen.

Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 540 Mio. € und lag um 77 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 617 Mio. €).

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit im Berichtsjahr lag mit 403 Mio. € um 43 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 446 Mio. €).

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit sank um 34 Mio. € auf 137 Mio. € gegenüber Vorjahr (im Vorjahr: 171 Mio. €).

Durch das DB-konzerninterne Cashpooling verfügte die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2017 über keinen nennenswerten Bestand an liquiden Mitteln.

Investitionen

Im Berichtsjahr erhöhten sich die Brutto-Investitionen um 575 Mio. € auf 1.018 Mio. € (im Vorjahr: 443 Mio. €). Die Netto-Investitionen betrugen 1.018 Mio. € (im Vorjahr: 443 Mio. €).

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag im Bereich der Fahrzeuginvestitionen (vor allem ICE 4). Nach Beendigung des Probetriebs im Oktober 2017 wurden Einmalkosten für Leistungsänderungen gebucht und die ersten acht ICE-4-Züge (BR 412) vertraglich abgenommen. Sie werden seit Dezember 2017 im Regelbetrieb eingesetzt. Zudem wurden im ersten Quartal 2017 die letzten Züge der BR 407 (ICE 3) und IC 2 für das Liniennetz Nord abgenommen.

Die Investitionen im Bereich Infrastruktur entfielen hauptsächlich auf die Erstellung des ICE-Werks in Köln-Nippes.

Das Bestellobligo für Investitionen reduzierte sich per 31. Dezember 2017 um 478 Mio. € auf 5.322 Mio. €. Diese Reduzierung ist im Wesentlichen auf die Investitionen infolge der Abnahme der ICE-4-Züge zurückzuführen. Erhöhend wirkt sich die Neubestellung von IC 2 für die Angebotsausweitung im Flächennetz aus.

Finanzierung des Investitionsprogramms

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit wurde durch den Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit und den Abbau von Forderungen gegen die DB AG aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung (Cashpool) finanziert. Es erfolgte keine Inanspruchnahme von Kreditlinien oder Darlehen aus der DB-Konzernfinanzierung.

Das Investitionsvolumen im Jahr 2018 sowie im mittelfristigen Zeitraum wird durch die Innenfinanzierung der DB Fernverkehr AG sowie durch Darlehen aus der DB-Konzernfinanzierung gedeckt.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme erhöhte sich um 263 Mio. € auf 3.597 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 3.334 Mio. €).

Das Anlagevermögen stieg um 803 Mio. € auf 2.698 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 1.895 Mio. €). Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf die Fahrzeuginvestitionen zurückzuführen.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen nahm in der Folge um 18,2 Prozentpunkte auf 75,1% zu (per 31. Dezember 2016: 56,9%).

Das Umlaufvermögen verringerte sich um 541 Mio. € auf 897 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 1.438 Mio. €). Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen sank um 18,3 Prozentpunkte auf 24,8% (per 31. Dezember 2016: 43,1%). 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. € konstant. Durch den Anstieg der Bilanzsumme ging die Eigenkapitalquote auf 57,9% zurück (per 31. Dezember 2016: 62,6%).

Die Rückstellungen stiegen um 6 Mio. € auf 276 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 270 Mio. €), unter anderem infolge höherer Zuführungen für Fahrgastrechte, und hatten somit per 31. Dezember 2017 einen Anteil von 7,7% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2016: 8,1%).

Die Verbindlichkeiten stiegen um 202 Mio. € und lagen per 31. Dezember 2017 bei 849 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 647 Mio. €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen infolge der Übernahme neuer ICE-4-Züge sowie höhere sonstige Verbindlichkeiten. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme stieg infolgedessen um 4,3 Prozentpunkte auf 23,7% (per 31. Dezember 2016: 19,4%).

Die passiven Rechnungsabgrenzungen stiegen um 55 Mio. € auf 386 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 331 Mio. €). Dies ist im Wesentlichen auf die Verlängerung der Vorkaufsfrist für Fahrtickets von 90 auf 180 Tage zurückzuführen. Der Anteil an der Bilanzsumme stieg auf 10,7% (per 31. Dezember 2016: 9,9%).

Bilanzstruktur in % der Bilanzsumme	31.12.2017	31.12.2016
AKTIVA		
Anlagevermögen	75,1	56,9
Umlaufvermögen	24,8	43,1
Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	57,9	62,6
Rückstellungen	7,7	8,1
Verbindlichkeiten	23,7	19,4
Rechnungsabgrenzungsposten	10,7	9,9
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.597	3.334

Nichtfinanzielle Kennzahlen

Qualität — 25

Mitarbeiter — 26

Qualität

Einschränkungen im Bahnbetrieb

Das Berichtsjahr war geprägt von einem außergewöhnlichen Ausmaß an Betriebserschwernissen, die auch die Pünktlichkeit negativ beeinflusst haben. So verzeichneten wir mit den Sturmtiefs Paul im Juni sowie Xavier und Herwart

im Oktober drei Unwetterlagen, die zu flächendeckenden Betriebseinstellungen und umfangreichen, oft tagelang andauernden Streckensperrungen führten. Die Folgen des Sturmtiefs Paul wurden verstärkt durch die Anschläge auf die Eisenbahninfrastruktur im Vorfeld des G20-Gipfels, die in denselben Zeitraum fielen. In Berlin, Hamburg, Köln, Dortmund, Leipzig und Bad Bevensen wurden Spreng- und Brand-

anschläge auf Kabelschächte und elektronische Stellwerke verübt. Die Störungen der Leit- und Sicherungstechnik hatten bundesweite Auswirkungen.

Negativ auf die Pünktlichkeit wirkte zudem die Entgleisung eines ICE-Zuges im Dortmunder Hauptbahnhof im Mai, da die aufwendigen notwendigen Reparaturen an Weichen und Gleisen drei Wochen dauerten und umfangreiche Umleitungen erforderten.

Aufgrund einer Gleisabsenkung infolge eines Wassereintruchs bei Tunnelarbeiten musste außerdem der viel befahrene Streckenabschnitt zwischen Rastatt und Baden-Baden ab dem 12. August für sieben Wochen gesperrt werden. Dies hatte erhebliche Auswirkungen auf den Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr. Bis zu 30.000 Reisende wurden während der Sperrung täglich ersatzweise mit Bussen befördert. Außerdem mussten für die bis zu 200 Güterzüge, die täglich auf der Rheinstalstrecke verkehren, Umleitungsmaßnahmen erarbeitet werden.

Auch der Fahrplanwechsel im Dezember wurde aufgrund des Wintereinbruchs in weiten Teilen Deutschlands von Betriebserschwernissen begleitet, die die Anlaufschwierigkeiten bei der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Berlin-München verstärkten.

Als Reaktion auf die Zunahme der Betriebserschwernisse wurden im Berichtsjahr Verbesserungspotenziale in Bezug auf das Störfallmanagement identifiziert. Sie liegen unter anderem in der Kundeninformation und dem Management von Kundenströmen.

Betriebliche Pünktlichkeit

Die betriebliche Pünktlichkeit der DB Fernverkehr AG betrug im Berichtsjahr 78,5% und lag damit leicht unter dem Vorjahreswert von 78,9%. Der Zielwert von 81% wurde somit um 2,5 Prozentpunkte verfehlt.

Zu Beginn des Berichtsjahres lag die Pünktlichkeit in mehreren Monaten deutlich über dem Jahresziel von 81%. Ursächlich für den leichten Rückgang der Pünktlichkeit gegenüber Vorjahr war die Entwicklung im zweiten Halbjahr 2017. So haben die oben genannten Einschränkungen im Bahnbetrieb dafür gesorgt, dass die Pünktlichkeit im Zeitraum Oktober bis Dezember deutlich unter dem Jahresdurchschnitt lag.

Positiv auf die Pünktlichkeit wirkte die Zukunft-Bahn-Initiative PlanStart: Die Planmäßigkeit unserer Züge am Zugbeginn stieg von 76,2% im Vorjahr auf 82,0%.

Kundenzufriedenheit

Im Vorjahresvergleich hat sich die Kundenzufriedenheit leicht um 0,6 Indexpunkte (ZI) auf 77,3 ZI verbessert (im Vorjahr: 76,7 ZI). Durch die geringere betriebliche Pünktlichkeit im zweiten Halbjahr 2017 konnte das Ziel einer deutlicheren Steigerung der Kundenzufriedenheit nicht erreicht werden.

Die Kundenzufriedenheit in Bezug auf Zugbegleitpersonal, Informationen während der Reise sowie Bordgastroonomie hat sich trotz Herausforderungen bei der Pünktlichkeit stabilisiert beziehungsweise leicht positiv entwickelt. Bei der Sauberkeit am Platz und im WC-Bereich sind erste Verbesserungen zu verzeichnen. Sehr deutlich im Vorjahresvergleich stieg die Kundenzufriedenheit bei WLAN, ICE Portal und Connectivity (zum Beispiel durch unser kostenloses WLAN- und das neue Entertainment-Angebot mit Maxdome).

Mitarbeiter

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

Die Anzahl der Beschäftigten der DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2017 betrug 15.725 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2016: 15.834 Mitarbeiter). Der Rückgang beruht im Wesentlichen auf Anpassungen im Angebot (unter anderem Nachtreiseverkehr) sowie dem Übergang von Mitarbeitern in andere Gesellschaften des DB-Konzerns.

Bezogen auf den durchschnittlichen Personalbestand im Berichtsjahr (15.847 Mitarbeiter, im Vorjahr: 15.873 Mitarbeiter) bedeutet dies einen geringfügigen Rückgang um 26 Mitarbeiter.

Überblick über die Tarifentwicklung

Die mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) vereinbarte Erhöhung der Tabellenentgelte um 2,5% zum 1. April 2017 wurde umgesetzt, ebenso die vereinbarten Verbesserungen für Nachwuchskräfte, wie zum Beispiel die Erhöhung der Ausbildungs- und Studienvergütung, die Einführung eines Mietkostenzuschusses oder eine Prämie zur betrieblichen Altersvorsorge zwei Jahre nach Übernahme in ein Arbeitsverhältnis. Für den Zeitraum vom 1. Oktober 2016 bis 31. März 2017 wurde eine Einmalzahlung in Höhe von 550 € für Arbeitnehmer und 250 € für Auszubildende und dual Studierende gezahlt.

Darüber hinaus wurde mit den Gewerkschaften ein individuelles Wahlrecht zur Arbeitszeit vereinbart. Arbeitnehmer konnten bis 30. Juni 2017 zwischen drei Modellen wählen: einer Entgelterhöhung um 2,6%, einer Arbeitszeitabsenkung um eine Wochenstunde oder sechs Tagen zusätzlichem Urlaub. Das gewählte Modell gilt ab Januar 2018. Bei der DB Fernverkehr AG haben sich 64% der Arbeitnehmer für den Zusatzurlaub entschieden, 34% wählten die Entgelterhöhung und 2% die Arbeitszeitreduzierung (Stand zum 31. Dezember 2017).

Neuer Tarifvertrag Arbeit 4.0 abgeschlossen

Mit der EVG wurde der Tarifvertrag »Arbeit 4.0 EVG 2016« abgeschlossen und damit der bestehende Tarifvertrag 4.0 abgelöst. Wesentliche Inhalte sind die Festlegung von Grundsätzen für mobile Arbeit, Vereinheitlichung der Regelungen zur Rufbereitschaft mit der Einführung eines Leistungsentgelts für Rufbereitschafteinsätze, verbindliche Festlegungen zum Verfahren bei der Veränderung von Berufsbildern sowie die Teilhabe an Produktivitätsfortschritten durch Digitalisierung. Die Umsetzung der gemeinsamen Modellprojekte wurde im Jahr 2017 begonnen.

Weitere Tarifentwicklungen

- Im Rahmen der Weiterentwicklung des Demografie-tarifvertrags wurden für 2017 insbesondere eine Förderung der Einbringung von Entgelt oder Überzeit in das Langzeitkonto und die Förderung der Nutzung von Gesundheitswochen vereinbart.
- Mit der GDL wurden Verbesserungen der persönlichen Planungssicherheit, wie Ankündigungsfristen für Ruhetage und Schichten, vereinheitlichende Regelungen zur Arbeitszeitverteilung sowie eine Evaluierung von Modellprojekten zur Schicht- und Ruhezeitgestaltung vereinbart. Darüber hinaus wurde die Entgeltstruktur für Lokomotivführer in drei Schritten und für Zugbegleiter sowie Bordgastronomen zum April 2018 weiterentwickelt.
- Der 2014 mit der GDL abgeschlossene »Tarifvertrag über besondere Bedingungen bei Verlust der Fahrdiensttauglichkeit« (FDU-TV) wurde im Wesentlichen im Geltungsbereich erweitert. Seit dem 1. Juni 2017 werden auch Zugbegleiter und Bordgastronomen, die beruflich bedingt ihre bisherige Tätigkeit nicht mehr ausüben können, vom Geltungsbereich des FDU-TV erfasst.

- Für leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmer wurde die variable Vergütung ab dem 1. Januar 2017 umgestellt. Für die Erfolgsbeteiligung zählt seither ausschließlich der gemeinsame Erfolg im DB-Konzern und im Systemverbund Bahn. Die konkreten Zielwerte befinden sich im Einklang mit der DB-Konzernstrategie DB2020+ und wurden im Rahmen der Mittelfristplanung durch den Vorstand der DB AG definiert. Auf die Komponente »Persönliche Ziele« wird im Rahmen der Erfolgsbeteiligung verzichtet.
- Zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und individuellen Bedürfnissen wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2018 auch für außertarifliche Arbeitnehmer die Wahlmöglichkeit geschaffen, sechs zusätzliche Tage Erholungsurlaub im Jahr zu erhalten oder ihre Wochenarbeitszeit um eine Stunde zu senken. Die Inanspruchnahme der Wahlmöglichkeit erfolgt jeweils unter Reduzierung des individuellen Jahresgrundgehalts um 2,5%. Für leitende Angestellte besteht die Möglichkeit, sechs Tage zusätzlichen Urlaub bei entsprechender Anpassung des Jahresgrundgehalts zu erhalten.

Maßnahmen im Bereich Soziales

Folgeprozess zur Mitarbeiterbefragung 2016

Die letzte Mitarbeiterbefragung (MAB) erfolgte im Jahr 2016, im Berichtsjahr fanden zahlreiche Folgeworkshops statt. Das Ziel für die Durchführungsquote der MAB-Folgeworkshops von 94,9% wurde deutlich überschritten und lag bei 99,5%.

Maßnahmen im Bereich Nachwuchsgewinnung

Im Berichtsjahr konnten für die DB Fernverkehr AG 278 Auszubildende, zum Beispiel Mechatroniker/-innen und Eisenbahner/-innen im Betriebsdienst Lokführer/Transport, gewonnen werden. Des Weiteren wurde im Berichtsjahr 53 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 auch 13 Mitarbeiter für das duale Studium eingestellt.

Nachhaltigkeit

Mit der 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 Strategie DB2020+ mit dem verstärkten Fokus auf Qualität bildet den Kern des Leitbilds. Richtschnur ist dabei 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-Nachhaltigkeitsziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Kundenbedürfnissen, der ökologischen Verträglichkeit und der gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet. Ab dem 1. Januar 2018 erfolgt die Umstellung auf 100% Ökostrom, damit fahren wir praktisch CO₂-frei.

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

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

Strategie

Kunden- und Angebotsoffensive —  28

Zukunft Bahn —  29

Leitsätze für DB Fernverkehr —  29

Das Marktumfeld der DB Fernverkehr AG ist nach wie vor dynamisch und herausfordernd, entwickelte sich im Berichtsjahr aber grundsätzlich positiv. So herrschte zwar weiterhin ein intensiver Preiswettbewerb mit Fernbussen und Fluglinien, beide Branchen waren allerdings von Konsolidierung geprägt, was sich teilweise im Abbau von Überangebot und steigenden Preisen niedergeschlagen hat. So hat sich beispielsweise die Insolvenz der Fluggesellschaft Air Berlin im vierten Quartal 2017 positiv auf die Reisendenzahlen ausgewirkt. Bereits Anfang 2018 hat mit easyJet allerdings ein leistungsstarker Billiganbieter den Betrieb von innerdeutschen Flügen zu sehr niedrigen Preisen aufgenommen.

Kunden- und Angebotsoffensive

Um der Dynamik des Marktes Rechnung zu tragen, haben wir im Jahr 2015 unsere Kunden- und Angebotsoffensive ins Leben gerufen. Kern der Offensive ist die Ausweitung des Fernverkehrsangebots im ICE-Netz und in der Fläche in Verbindung sowohl mit neuer Infrastruktur als auch mit neuen

Fahrzeugen. Ein Beispiel hierfür stellt die vollständige Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Berlin–München (VDE 8.1) über Erfurt und Nürnberg im Dezember 2017 dar, eine der wichtigsten Angebotsausweitungen in der Geschichte des Fernverkehrs. Sie verkürzt die Fahrzeit zwischen Berlin und München von sechs auf unter vier Stunden. Auf die steigende Nachfrage nach schnellen und direkten Verbindungen zwischen Metropolen reagieren wir darüber hinaus mit zusätzlichen Verbindungen und höheren Frequenzen im ICE-Netz (bis zu zwei Züge pro Stunde). Das neue IC-Netz wiederum erweitert das Angebot in der Fläche deutlich, sodass nahezu alle Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern im Zielzustand über einen Fernverkehrsanschluss verfügen. Immer mehr Kunden profitieren hier vom erhöhten Komfort der neuen Intercity-Doppelstockzüge (IC 2), die seit Dezember 2017 auch auf der Verbindung Stuttgart–Singen (Gäubahn) zum Einsatz kommen. Bis 2030 sollen mit derartigen Verbesserungen und Weiterentwicklungen des Stre-

ckenangebots im Rahmen der Kunden- und Angebotsoffensive 50 Millionen Fahrgäste pro Jahr für den Fernverkehr hinzugewonnen werden. Der Fahrgastrekord im Berichtsjahr hat gezeigt, dass die Strategie greift und wir unserem Ziel einen bedeutenden Schritt näher gekommen sind.

Zukunft Bahn

Im Berichtsjahr wurden wesentliche Zukunft-Bahn-Aktivitäten von DB Fernverkehr in einem zehnten Top-Projekt umfassenden Portfolio gebündelt. Diese Top-Projekte unterscheiden sich in Dauer und Größe, zielen aber allesamt insbesondere auf Verbesserungen in Bezug auf die drei Kerngrößen Qualität, Umsatz und Kosten ab.

Beispielsweise haben wir zu Jahresbeginn das kostenlose WLAN auf die 2. Klasse im ICE ausgeweitet und um ein umfangreiches Unterhaltungsangebot im ICE Portal ergänzt. Auf diese Weise konnten wir die wahrgenommene Qualität unserer Produkte für die Kunden verbessern, was sich in einer Steigerung der Kundenzufriedenheit widerspiegelt. Weitere Komfortsteigerungen aus Kundensicht werden sich im Laufe des Jahres 2018 unter anderem aus einer Weiterentwicklung des Service- und Gastronomiekonzepts an Bord unserer Züge ergeben. Im Rahmen eines Top-Projekts planen wir hier zum Beispiel Weiterentwicklungen von Produktsortiment, Ansagen, Hintergrundlogistik und Rollenverteilung an Bord mit dem Ziel, die Zufriedenheit von Kunden und Mitarbeitern nachhaltig zu verbessern. Darüber hinaus stellen wir unseren Kunden im Laufe des Jahres 2018 mit dem Komfort-Check-in einen neuen digitalen Service zur Verfügung, der das persönliche Reiseerlebnis weiter vereinfacht und verbessert. Der Komfort-Check-in bietet unseren Fahrgästen die Möglichkeit, eigenständig mit dem Smartphone auf ihrem Sitzplatz einzuchecken und ihr vorab erworbenes Ticket selbst zu entwerfen, sodass für sie die Fahrkartenkontrolle entfällt.

Aus technischer Qualitätssicht steht für die DB Fernverkehr AG die Stabilisierung betrieblicher Prozesse im Vordergrund. Im Rahmen eines Top-Projekts werden durch die Etablierung von Fähigkeiten und Wissen im Lean-Management viele Kernprozesse der Zugfahrt und der Fahrzeuginstandhaltung optimiert, sodass wir unseren Kunden Züge mit hoher Qualität bereitstellen können. In einzelnen Werken der DB Fernverkehr AG wurden mit Lean-Management-Ansätzen bereits erste bedeutende Erfolge erzielt. Diese Initiativen sollen auch im Jahr 2018 weiter in die Organisation getragen werden. Aus betrieblicher Sicht geht DB Fernverkehr zudem mit seinem neuen CO₂-neutralen ICE-Instandhaltungswerk in Köln-Nippes auch im Hinblick auf Kapazitäten und technische Ausstattung einen großen Schritt in die Zukunft.

Um angesichts von Wettbewerbern wie Fernbussen und Low-Cost-Airlines die eigene Position am Markt zu halten, wirbt die DB Fernverkehr AG mit Sparpreisaktionen um besonders preissensible Kunden. Der im Berichtsjahr erzielte Fahrgastrekord zeigt auf, dass die DB Fernverkehr mit ihren Angeboten diese und andere Kundengruppen sehr erfolgreich anspricht. Gleichzeitig konnte trotz der Sparpreisaktionen der Rückgang der Erlöse pro Personenkilometer (Yield) aus dem Vorjahr gestoppt und in einen positiven Trend umgewandelt werden. Durch eine Weiterentwicklung von Preissystematik und Erlösmanagement will die DB Fernverkehr AG ihre Umsatzziele auch in mittelfristiger Sicht erreichen.

Auch auf der Kostenseite hat sich DB Fernverkehr im Kontext von Zukunft Bahn ambitionierte Ziele gesetzt. In diesem Bestreben wurden in den vergangenen Jahren bereichsübergreifend Potenziale aus internen Prozessoptimierungen identifiziert und deren Umsetzung angestoßen. Als wesentlichen Faktor betrachten wir hierbei die konsequente Nutzung von Digitalisierung und möglicher (Teil-)Automatisierung. Um die Projekte bei DB Fernverkehr noch effektiver und effizienter zu steuern, wurden im Berichtsjahr zudem umfangreiche Aktivitäten zur Professionalisierung und Standardisierung des Projektmanagements aufgesetzt, die wir in Zukunft weiter ausbauen werden. Unser mittelfristiges Ziel ist es, die Kostenstrukturen durch schlankere und intelligentere Prozesse so anzupassen, dass ein nachhaltig wirtschaftlicher Erfolg gewährleistet und unternehmerische Freiräume für neue Entwicklungen geschaffen werden können.

Leitsätze für DB Fernverkehr

Gemeinsam mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern haben wir im Berichtsjahr Leitsätze entwickelt, die in Zukunft den übergeordneten Rahmen für Strategie, Projekte und Linienaufgaben im Fernverkehr darstellen. Die Leitsätze beschreiben, was unser gesellschaftlicher Antrieb und Beitrag ist – »Menschen verbinden, Distanzen überwinden« –, welchen Anspruch wir im Fernverkehr erreichen wollen – »die beste Reise« –, wie wir dabei zusammenarbeiten wollen – »gemeinsam, mit Leidenschaft und Exzellenz« – und was unser Versprechen an den Kunden ist – »Ankommen beim Einsteigen«. Diese Leitsätze sind für uns Ansporn und Messlatte zugleich und stehen im Zentrum unseres Handelns – ob im alltäglichen Geschäft oder beim Treffen langfristiger strategischer Entscheidungen.

Weitere Informationen

Verfassungswidrigkeit Kernbrennstoffsteuer — 30

Verfassungswidrigkeit Kernbrennstoffsteuer

Das Bundesverfassungsgericht hat mit Beschluss vom 7. Juni 2017 das Kernbrennstoffsteuergesetz wegen fehlender Gesetzgebungskompetenz des Bundes rückwirkend für nichtig erklärt. Insgesamt hat der Bund aus der Kernbrennstoffsteuer rund 6,3 Mrd. € eingenommen. Die geleisteten Zahlungen sind mangels wirksamer Rechtsgrundlage an die Betreiber

zurückzuerstatten. Das Bundesministerium der Finanzen hat im Berichtsjahr einen Teilbetrag an die Betreiber ausbezahlt.

Die DB Energie GmbH erhielt eine Rückzahlung von rund 120 Mio. € und hat ihren Kunden die im Zusammenhang mit der Kernbrennstoffsteuer geleisteten Zahlungen erstattet. Die Erstattung für die DB Fernverkehr AG belief sich im Berichtsjahr (ohne Zinsen) auf 31 Mio. €.

Nachtragsbericht

Orkantief Friederike sorgt für erhebliche
Einschränkungen im Schienenverkehr — 30

Orkantief Friederike sorgt für erhebliche Einschränkungen im Schienenverkehr

Das Orkantief Friederike hat am 18. Januar 2018 mit Windgeschwindigkeiten von bis zu 200 km/h in weiten Teilen Deutschlands schwere Schäden an der Schieneninfrastruktur verursacht. Der Fernverkehr wurde vorübergehend im gesamten Bundesgebiet eingestellt. Orkan Friederike war der schwerste Sturm seit Kyrill vor elf Jahren.

Neuer Koalitionsvertrag bietet Chancen für den Schienenverkehr

Im vorläufigen Koalitionsvertrag vom 7. Februar 2018 bekennen sich die Unionsparteien und die Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD) zum integrierten DB-Konzern. Ein »Schienenpakt« von Politik und Wirtschaft soll eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 bewirken und mehr Güterverkehr auf die Schiene bringen. Die Kernforderungen

Neuer Koalitionsvertrag bietet Chancen
für den Schienenverkehr — 30

der Branchenverbände wie Senkung der Trassenpreise, Umsetzung eines Deutschlandtakts sowie Innovationsförderung werden aufgegriffen. Weitere wichtige im Vertrag aufgeführte Maßnahmen sind unter anderem ein Investitionshochlauf und die auskömmliche Finanzierung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030, die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr inklusive der Schaffung eines deutschlandweiten Netzes für 740m lange Güterzüge, ein Planungsbeschleunigungsgesetz, Anwendung des Building Information Modeling (BIM) bei allen neu zu planenden Infrastrukturprojekten sowie eine Digitalisierungsoffensive inklusive des Ausbaus der europäischen Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) und der Digitalisierung der Stellwerke.

Der Koalitionsvertrag steht unter dem Vorbehalt des Votums des Mitgliederentscheids der SPD, der bis zum 2. März 2018 läuft.

Chancen- und Risikobericht

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten

Markt- und Umfeldbedingungen — 31

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung — 31

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

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

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

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

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

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

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

Werden zugesagte Liefertermine für Neufahrzeuglieferungen nicht eingehalten, kann es ebenfalls vorübergehend zu Einschränkungen im Leistungsangebot

Umfassendes Risikomanagementsystem — 32

Bewertung der derzeitigen Risikoposition — 32

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 Kraftstoffpreise. Aus der Liberalisierung des Fernbusverkehrs resultierte 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 unsere 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 we-

sentlichen 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.
- Besondere Ereignisse: Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns nur bedingt beeinflusst werden.
- 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-/Energiamarktrisiken aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen.
 - IT-/Telekommunikationsrisiken, zum Beispiel in Form eines unzureichenden IT-Managements, das zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen kann. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.

- 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 Gesellschaft DB Fernverkehr AG (und ihre Tochtergesellschaften) umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand der DB Fernverkehr AG dreimal im Jahr 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

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte der DB Fernverkehr AG im Bereich Konjunktur, Markt und Wettbewerb. Durch die positive Markt- und Wettbewerbsentwicklung hat sich die Gesamtrisikoposition im Vergleich zum Vorjahr deutlich verringert. Das Risiko einer Verlangsamung des konjunkturellen Wachstums besteht weiterhin.

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

Prognosebericht

Konjunkturelle Aussichten — 33

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte — 33

Differenzierte Energie- und

Rohstoffpreisentwicklung erwartet — 33

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher

Rahmenbedingungen — 34

Voraussichtliche Entwicklung der DB Fernverkehr AG

im Geschäftsjahr 2018 — 34

Konjunkturelle Aussichten

In Deutschland schwächt sich das zu einem großen Anteil konsumgetriebene Wirtschaftswachstum 2018 voraussichtlich leicht ab, bleibt jedoch auf einem relativ hohen Niveau. Die anziehende Inflation wird belastend auf Realeinkommen und Nachfrage wirken. Gegenläufig wird die Beschäftigung auf hohem Niveau weiter steigen, wovon der Konsum profitiert. Wesentliche Treiber des gesamtwirtschaftlichen Wachstums sind voraussichtlich Exporte und Investitionen in Anlagen infolge einer gestiegenen globalen Nachfrage.

Auch für den Euro-Raum erwarten wir 2018 ein Wirtschaftswachstum, das sich leicht abschwächt, aber auf hohem Niveau bleibt. Unter anderem wirkt ein relativ starker Euro dämpfend auf die Exporte aus dem Euro-Raum. Eine seit dem Höhepunkt 2013 sinkende Arbeitslosigkeit und steigende Löhne werden dagegen den Konsum weiter stärken. Auch die Investitionen werden voraussichtlich weiter überdurchschnittlich zulegen. Die gute konjunkturelle Entwicklung dürfte es der Europäischen Zentralbank ermöglichen, den Ausstieg aus der ultralockeren Geldpolitik zu beginnen. Außerhalb des Euro-Raums schwächt sich das Wachstum dagegen ab. Insbesondere führen die weiterhin unklaren Bedingungen des Brexit zu Verunsicherungen bei Unternehmen auch in Bezug auf Investitionsentscheidungen und dämpfen die Entwicklung in Großbritannien deutlich.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Wir erwarten, dass der deutsche Personenverkehrsmarkt 2018 weiter wachsen wird, wobei der Anstieg der Verkehrsleistung etwa auf dem Niveau des Berichtsjahres liegen dürfte. Wesentliche Faktoren sollten eine positive Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen und verfügbaren Einkommen sein. Gleichzeitig wird ein weiterer Anstieg der Kraftstoffpreise erwartet.

Für den Schienenpersonenverkehr rechnen wir mit robusten Zuwächsen. Die Entwicklung der DB-konzerninternen Transporteure wird durch Maßnahmen zur Angebots- und Qualitätsverbesserung unterstützt. Insbesondere der Schienenpersonenfernverkehr dürfte sich infolge der vollständigen Inbetriebnahme der Neu- und Ausbaustrecke Berlin–München im Dezember 2017 überdurchschnittlich stark entwickeln.

Der motorisierte Individualverkehr und der innerdeutsche Luftverkehr werden infolge der weiterhin positiven Arbeitsmarktlage und Einkommensentwicklung sowie relativ niedriger Kraftstoff- und Kerosinpreise voraussichtlich weiter wachsen.

Differenzierte Energie- und Rohstoffpreisentwicklung erwartet

Für 2018 erwarten wir unverändert keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Infolge der Förderkürzungen der Organisation erdölexportierender Länder OPEC und der gegenläufig wirkenden steigenden Schieferölförderung in den USA erwarten wir einen insgesamt ausgeglichenen Ölmarkt.

In Deutschland ist die Ausgestaltung des neuen Strommarktdesigns (Strommarkt 2.0) noch in Diskussion. Infolge des weiter steigenden Anteils an erneuerbaren Energien erwarten wir gleichzeitig eine Zunahme kurzfristiger Preisschwankungen an den Stromterminmärkten. Der geplante Ausstieg aus der Atomenergie sowie Unsicherheiten über die Zukunft der Kohleförderung zur Stromerzeugung dürften tendenziell zu steigenden Großhandelspreisen führen.

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Wir erwarten im Geschäftsjahr 2018 keine wesentlichen Auswirkungen geänderter Rahmenbedingungen auf unsere Aktivitäten.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2018

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 2018 fortgesetzt und intensiviert. Zudem laufen weitere neue Fahrzeuge des ICE 4 zu.

- Die Steigerung der Pünktlichkeit bleibt auch im Jahr 2018 eines der Top-Themen der DB Fernverkehr AG. Für 2018 haben wir uns 82% Pünktlichkeit als Ziel gesetzt, das wir unter anderem durch eine konsequente Fortsetzung und Ausweitung der Zukunft-Bahn-Maßnahmen sowie den vermehrten Einsatz des neuen ICE 4 erreichen wollen.
- Leistungsmengen: Für die Betriebsleistung und die Verkehrsleistung erwarten wir im Jahr 2018 einen deutlichen Anstieg infolge der Verbesserung des Angebots, unter anderem durch die Inbetriebnahme VDE 8 im Dezember 2017.
- Umsatz: Für 2018 streben wir eine signifikante Steigerung an, die insbesondere auf der Verbesserung des Angebots, einer zielgerichteten Marktbearbeitung und der erwarteten Konjunktorentwicklung basiert.

- Ergebnis: Für 2018 erwarten wir eine moderate Steigerung, dem starken Umsatzwachstum stehen deutlich steigende Infrastruktur- sowie Personalkosten gegenüber. 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 — 36

Bilanz — 36

Kapitalflussrechnung — 37

Entwicklung des Anlagevermögens — 38

Anhang — 38

Anteilsbesitzliste — 47

**Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers** — 56



Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12., in Mio. €	Anhang	2017	2016
Umsatzerlöse	(14)	4.368	4.183
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen	(15)	7	12
Gesamtleistung		4.375	4.195
Sonstige betriebliche Erträge	(16)	87	76
Materialaufwand	(17)	-2.512	-2.574
Personalaufwand	(18)	-916	-892
Abschreibungen		-209	-217
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(19)	-462	-415
		363	173
Beteiligungsergebnis	(20)	0	-36
Zinsergebnis	(21)	3	-1
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-	0
Ergebnis nach Steuern		366	136
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(30)	-366	-136
Jahresergebnis		-	-

Bilanz

Aktiva

Per 31.12., in Mio. €	Anhang	2017	2016
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		7	4
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		283	289
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		224	230
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		7	7
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		27	27
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		1.466	1.139
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		59	57
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		40	32
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		780	311
	(2)	2.655	1.855
III. Finanzanlagen		36	36
		2.698	1.895
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	84	81
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	813	1.357
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		0	0
		897	1.438
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	2	1
		3.597	3.334

Passiva

Per 31.12., in Mio. €	Anhang	2017	2016
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	512	512
Kapitalrücklagen	(7)	1.570	1.570
Gewinnrücklagen	(8)	4	4
		2.086	2.086
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	276	270
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	849	647
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	386	331
		3.597	3.334

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12., in Mio. €	Anhang	2017	2016
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung und Ertragsteuern)		366	136
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		209	217
Zunahme/Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		1	0
Cashflow vor Steuern		576	353
Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung)		5	-1
Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		0	73
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-13	163
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		-25	-8
Zinsaufwendungen/Zinserträge		-3	1
Zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge im Beteiligungsergebnis		0	36
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		540	617
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-4	-4
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		31	14
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-939	-570
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		-	0
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-1	-
Veränderung der Forderung aus Cashpooling		542	118
Erhaltene Zinsen		4	0
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		0	1
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen		-36	-5
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-403	-446
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen		-	0
Gezahlte Zinsen		0	0
Auszahlung für Gewinnabführung an das Mutterunternehmen		-136	-171
Ein-/Auszahlungen für an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)		-1	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-137	-171
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 53 T €.

³⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 54 T €.

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2017	Zugänge ¹⁾	Umbuchungen	Abgänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2017	Vortrag per 01.01. 2017	Abschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2017	Stand per 31.12. 2017	Stand per 31.12. 2016
	IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE											
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	4	3	-	-	7	-	-1	-	-	-1	6	4
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	-	1	-	-	1	-	0	-	-	0	1	-
	4	4	-	-	8	-	-1	-	-	-1	7	4
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	52	0	-	0	52	0	-	-	0	0	52	52
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	428	3	6	0	437	-198	-15	-	0	-213	224	230
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	1	-	0	11	-3	-1	-	0	-4	7	7
	490	4	6	0	500	-201	-16	-	0	-217	283	289
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	54	1	1	0	56	-27	-2	-	0	-29	27	27
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	5.907	444	50	-58	6.343	-4.768	-167	-	58	-4.877	1.466	1.139
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	169	4	7	-3	177	-112	-9	-	3	-118	59	57
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	101	16	6	-9	114	-69	-14	-	9	-74	40	32
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	311	545	-70	-6	780	-	-	-	-	-	780	311
	7.032	1.014	-	-76	7.970	-5.177	-208	-	70	-5.315	2.655	1.855
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	43	-	-	-	43	-7	-	-	-	-7	36	36
2. Beteiligungen	0	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
	43	-	-	-	43	-7	-	-	-	-7	36	36
Anlagevermögen insgesamt	7.079	1.018	-	-76	8.021	-5.184	-209	-	70	-5.323	2.698	1.895

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

Anhang

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

- Firma: DB Fernverkehr Aktiengesellschaft
- Sitz: Frankfurt am Main
- Registergericht: Amtsgericht Frankfurt am Main
- Handelsregisternummer: HRB 83173

Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft (im Folgenden: DB Fernverkehr AG), Frankfurt am Main, ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der jeweils gültigen Fassung sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die

Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst.

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

Die DB Fernverkehr AG betreibt neben Eisenbahnverkehr auch Serviceeinrichtungen 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 gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im Deutsche Bahn Konzern (im Folgenden: DB-Konzern) 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 (6 Mio. €, im Vorjahr: 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. Bei selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen werden die Kosten für die Entwicklungsphase aktiviert. Unter Entwicklung ist hierbei die Anwendung von Forschungsergebnissen oder von anderem Wissen für die Neuentwicklung von Gütern oder Verfahren oder deren Weiterentwicklung mittels wesentlicher Änderungen zu verstehen; im Fall selbst geschaffener Software werden die vor der Inbetriebnahme anfallenden Kosten für das Fachfeinkonzept, das Customizing, die Programmierung, das Testen und die Abnahme sowie Migration aktiviert. 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	5-60
Signalanlagen	10-40
Fernmeldeanlagen	5-20
Bahnstromanlagen	10-40
Schienefahrzeuge	10-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-25
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 Anlagenregister 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 Einzel- beziehungsweise pauschalierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

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

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen, sind gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen. Das Saldierungsgebot gilt auch für korrespondierende Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Schulden und aus der Bewer-

tung 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 (sogenannte Contractual-Trust-Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Pensionsverpflichtungen (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 2017 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Die entsprechenden Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert. Der Unterschiedsbetrag ist gemäß § 268 Abs. 8 Satz 3 HGB potenziell abführungsgesperrt.

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

Die 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 2017 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA 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 mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (2,80%) ergibt sich per 31. Dezember 2017 ein Unterschiedsbetrag von 544 T€ (im Vorjahr: 490 T€).

Die wesentlichen per 31. Dezember 2017 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2017
Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt)	3,68
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,75

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen (im Folgenden: 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 1,37% (Altersteilzeit), 2,13% (Jubiläum), 2,10% (Sterbegeld) sowie 2,21% (mittelbare Altersversorgung) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung der Haftpflichtrenten beläuft sich auf 2,80%.

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 DBAG.

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 dem Anlagen-gitter zu entnehmen.

Der gemäß § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 3 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €), von denen 3 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Geschäftsjahr wurden keine Zuschüsse (im Vorjahr: 10 T€) von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

(3) Vorräte

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
Hilfs- und Betriebsstoffe	80	77
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3	3
Waren	1	1
Insgesamt	84	81

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 39 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €) gebildet.

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

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12. 2017	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12. 2016
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	74	25	99
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	734	-	1.253
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	1
Sonstige Vermögensgegenstände	5	0	4
Insgesamt	813	25	1.357

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 4 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen mit 604 Mio. € (im Vorjahr: 1.145 Mio. €) Forderungen aus Cashpooling gegen die Gesellschafterin DB AG. In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 129 Mio. € (im Vorjahr: 107 Mio. €) enthalten.

(5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Versicherungsleistungen sowie noch zu erbringende Dienstleistungen 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 2017 unverändert einen Betrag in Höhe von 1.570 Mio. € aus.

(8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2017 einen Betrag in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) aus.

(9) Rückstellungen

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6	6
Steuerrückstellungen	7	6
Sonstige Rückstellungen	263	258
Insgesamt	276	270

Bei den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 476 T € zugeführt (im Vorjahr: 106 T €).

Weitere 256 T € wurden im Rahmen von Personalübergängen an andere Konzerngesellschaften übertragen (im Vorjahr: 276 T €).

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuldbeitragenden Schuldbetritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Fernverkehr AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Fernverkehr AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbetriffs gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Fernverkehr AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (5 Mio. €, im Vorjahr: 5 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG.

Der Schuldbetritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbetritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet (703 T €; Vorjahr: 682 T €).

Der Schuldbetritt 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 Schuldbetritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet (886 T €; im Vorjahr: 730 T €).

Die vom Schuldbetritt 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. € (im Vorjahr: 6 Mio. €).

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
Verpflichtungen im Personalbereich	82	96
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	24	26
Unterlassene Instandhaltung	39	39
Technikrisiken	25	33
Übrige Risiken	93	64
Insgesamt	263	258

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

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

in Mio. €	31.12. 2017
a) Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	6
b) Ertrag aus Bewertung Deckungsvermögen gemäß § 253 Abs. 1 S. 4 HGB	
Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	6
abzgl. Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	-6
abzgl. Aufstockung Pensionsrückstellungen auf Zeitwert des Deckungsvermögens	-0
Potenziell abführungsgesperrter Betrag	6

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (19 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (19 Mio. €) verrechnet.

(10) Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12. 2017	davon mit Restlaufzeit			31.12. 2016
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	225	194	31	-	176
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	612	612	-	-	429
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	12	12	-	-	42
davon aus Steuern	8	8	-	-	7
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	849	818	31	-	647
davon zinspflichtig	-	-	-	-	-

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen mit 463 Mio. € (im Vorjahr: 231 Mio. €) die Gesellschafterin DBAG und resultieren mit 366 Mio. € (im Vorjahr: 136 Mio. €) aus der Gewinnabführung. Gegenüber der DB AG als Organträgerin bestehen Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft von 88 Mio. € (im Vorjahr: 88 Mio. €). Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungsbeziehungen mit verbundenen Unternehmen bestehen in Höhe von 157 Mio. € (im Vorjahr: 169 Mio. €).

(11) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
Erlösabgrenzungen	383	331
Sonstige passive Rechnungsabgrenzung	3	0
Insgesamt	386	331

Die Erlösabgrenzungen betreffen bereits vereinnahmte Erlöse für die Beförderungsleistungen, die im Jahr 2018 zu erbringen sind.

(12) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	163	151
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	6	0
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	6	0
Insgesamt	169	151

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 163 Mio. € (im Vorjahr: 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 DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

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

(13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
Bestellobligo für Investitionen	5.322	5.800
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.412	1.479
davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen	1.142	1.143
Insgesamt	6.734	7.279

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Im Vorjahr wurden Leasingraten in Höhe von 4 Mio. € gezahlt.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse (281 Mio. €, im Vorjahr: 116 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. 2017	31.12. 2016
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	761	1.034
fällig 1 bis 5 Jahre	606	353
fällig über 5 Jahre	45	92
Insgesamt	1.412	1.479

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(14) Umsatzerlöse

in Mio. €	2017	2016
Erlöse aus dem Personenverkehr	4.106	3.929
Instandhaltung	0	0
Leasing, Vermietung und Verpachtung	41	56
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	117	102
Sonstige Umsatzerlöse	104	96
Insgesamt	4.368	4.183

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Beförderungsleistungen in Höhe von 9 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 22 Mio. €).

(15) Andere aktivierte Eigenleistungen

Die unter diesem Posten ausgewiesenen Leistungen betreffen in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) aufgearbeitete Komponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist. Daneben beinhaltet dieser Posten Leistungen für das Anlagevermögen in Höhe von 3 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €).

(16) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2017	2016
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	5	40
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	0	0
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	0	0
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	30	14
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	-	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	12	1
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0
Währungskursgewinne	0	0
Übrige Erträge	40	21
davon sonstige übrige Erträge	40	21
Insgesamt	87	76
davon periodenfremd	74	54

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen betreffen mit 30 Mio. € den Verkauf von Fahrzeugen. Die übrigen Erträge resultieren im Wesentlichen aus der Erstattung der Kernbrennstoffsteuer in Höhe von 31 Mio. €.

(17) Materialaufwand

in Mio. €	2017	2016
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	402	427
davon Aufwendungen für Energie	335	364
davon Strom	289	311
davon Stromsteuer	28	32
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	14	17
davon sonstige Energien	4	4
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	66	64
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	1	-1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.648	1.674
davon eingekaufte Leistungen Transport	140	151
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	72	77
davon Provisionen	300	314
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	1.030	1.026
davon Nutzung Trassen	909	902
davon Nutzung Stationen	121	124
davon sonstige bezogene Leistungen	106	106
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	462	473
Insgesamt	2.512	2.574
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.

Im Geschäftsjahr erfolgte eine ergebnisneutrale Umgliederung von Einzel- und Zusatzleistungen aus den Aufwendungen für Provisionen in den sonstigen betrieblichen Aufwand.

(18) Personalaufwand

in Mio. €	2017	2016
LÖHNE UND GEHÄLTER		
davon für Arbeitnehmer	681	659
davon für zugewiesene Beamte	71	74
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	66	68
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	5	6
	752	733
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG¹⁾		
davon für Arbeitnehmer	148	142
davon für zugewiesene Beamte	16	17
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	16	17
	164	159
davon für Altersversorgung	22	22
Insgesamt	916	892

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

(19) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2017	2016
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	47	52
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	18	15
Gebühren und Beiträge	9	5
Aufwendungen für Versicherungen	0	1
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	47	45
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	6	5
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	21	21
Forschungs- und Entwicklungskosten	16	17
Sonstige bezogene Dienstleistungen	231	196
davon bezogene IT-Leistungen	68	56
davon sonstige Kommunikationsdienste	14	5
davon sonstige Serviceleistungen	149	135
Aufwendungen aus Schadenersatz und Kulanzleistungen	2	3
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0	1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	6	6
Sonstige betriebliche Steuern	1	1
Übrige Aufwendungen	58	47
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	23	23
davon Währungskursverluste	0	0
davon sonstige übrige Aufwendungen	35	24
Insgesamt	462	415
davon periodenfremd	6	6

Die sonstigen Serviceleistungen enthalten ab dem Jahr 2017 Einzel- und Zusatzleistungen, die im Vorjahr im Materialaufwand unter den Aufwendungen für Provisionen ausgewiesen wurden.

(20) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2017	2016
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1	0
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-1	-36
Erträge aus Beteiligungen	0	-
Insgesamt	0	-36

(21) Zinsergebnis

in Mio. €	2017	2016
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	5	1
davon aus verbundenen Unternehmen	5	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	0
davon Erträge/Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	-	0
davon Aufwendungen aus Aufzinsung von Rückstellungen	-	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2	-2
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-2	-2
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	-
davon Erträge/Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	0	-
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	-
Insgesamt	3	-1

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 Konzern-Abschluss der DB AG als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt wird.

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

Entsprechend den Befreiungsregelungen des § 291 HGB hat die DB Fernverkehr AG keinen Teilkonzern-Abschluss erstellt.

(25) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf Seite 47 beigefügt.

(26) Beschäftigte

	2017		2016	
	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmer	14.351	14.267	14.268	14.284
Zugewiesene Beamte	1.496	1.458	1.605	1.550
	15.847	15.725	15.873	15.834
Auszubildende	814	893	881	973
Insgesamt	16.661	16.618	16.754	16.807

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 Vollzeitkräfte umgerechnet.

Beamte sind der DB Fernverkehr AG entweder kraft Art. 2 § 12 ENeuOG zugewiesen oder von ihrem DB-konzern-internen 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 2017 an:****Birgit Bohle**

Vorsitzende des Vorstands,
Frankfurt am Main

Wolfgang Heinrichs (bis 31. Juli 2017)

Ressort Finanzen/Controlling,
Mainz

Joachim Müller (seit 1. August 2017)

Ressort Finanzen/Controlling,
Heppenheim

Heinz Siegmund

Ressort Personal,
Limburg

Dr. Kai Brüggemann

Ressort Produktion,
Bremen

Dr. Michael Peterson

Ressort Marketing,
Heidelberg

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,
Großefehn

Gudrun Brüker-Gaspers

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

Michael Fischer* (seit 1. Januar 2018)

Leiter Bilanzen der DB Fernverkehr AG,
Langen

Andreas Gehlhaar

Leiter Umwelt der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Wolfgang Graf* (bis 31. Dezember 2017)

Projektleiter Effiziente IH-WUD der DB Fernverkehr AG,
Braunfels

Hugo Gratz

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

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€	2017	2016
Gesamtbezüge des Vorstands	1.525	810
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	45	45
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	296	301
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	44	43

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 969 T€ und einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme in Höhe von 556 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 zwei weiteren Vorstandsmitgliedern werden im Rahmen von Managementverträgen durch die DB AG 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 DBAG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Frankfurt am Main, den 22. Februar 2018

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	3.019	100,00
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	7.357	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund	EUR	46	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH, Saarbrücken ^{2),3)}	EUR	380	50,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{2),4)}	EUR	116	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main ^{2),4)}	EUR	315	50,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2016.

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 Eisenbahnverkehr und Serviceeinrichtungen in ihrer Rechnungslegung zu trennen und je Tätigkeitsbereich eine nach handelsrechtlichen Grundsätzen aufzustellende zusätzliche Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung in den Anhang ihres Jahresabschlusses aufzunehmen.

Definition der Bereiche

Die DB Fernverkehr AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

- Erbringen von Verkehrsleistungen (Bereich Verkehr)
 - Betrieb von Serviceeinrichtungen (Bereich Service)
- Zum Bereich Serviceeinrichtungen 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 Erbringen von Verkehrsleistungen und Betrieb von Serviceeinrichtungen werden über getrennte Konten geführt und buchhalterisch so dargestellt, als ob sie von rechtlich selbstständigen Unternehmen ausgeführt worden wären. Die dadurch zu den originären Geschäftsvorfällen hinzukommenden fiktiven Leistungsbeziehungen werden so abgebildet, wie dies zwischen rechtlich selbstständigen Unternehmen üblich ist.

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

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 Geschäftsjahr wurde im Bereich Verkehr 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 25 Mio. € (im Vorjahr: 36 Mio. €); diese sind dem Verkehrsbereich zugeordnet. Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr in Höhe von 26 T € (im Vorjahr: 3 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 Verkehrsbereich pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (48 Mio. €, im Vorjahr: 50 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 2017 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 (48 Mio. €, im Vorjahr: 50 Mio. €).

in Mio. €	Bereich Verkehr			Bereich Service		
	31.12. 2017	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	31.12. 2016	31.12. 2017	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	31.12. 2016
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	207	176	160	18	18	15
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	637	637	421	23	23	59
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	10	10	40	2	2	2
davon aus Steuern	6	6	6	2	2	1
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	854	823	621	43	43	76
davon zinspflichtig	-	-	-	-	-	-

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr in Höhe von 31 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €); diese sind dem Verkehrsbereich zugeordnet.

Haftungsverhältnisse

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten in Höhe von 6 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) betreffen ausschließlich den Bereich Verkehr.

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB AG in Höhe von 163 Mio. € (im Vorjahr: 151 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betrifft den Bereich Verkehr in Höhe von 131 Mio. € (im Vorjahr: 121 Mio. €) und den Bereich Service in Höhe von 32 Mio. € (im Vorjahr: 30 Mio. €).

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse des Bereichs Verkehr resultieren aus der Personenbeförderung, Leistungen im Transportbereich sowie Erträgen aus Vermietung und übrigen Dienstleistungen.

Die Umsatzerlöse des Bereichs Service setzen sich zusammen aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (20 Mio. €; im Vorjahr: 19 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Bereich Verkehr (3 Mio. €; im Vorjahr: 7 Mio. €), aus Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr (566 Mio. €; im Vorjahr: 589 Mio. €), übrige Dienstleistungen für den Bereich Verkehr (9 Mio. €; im Vorjahr: 8 Mio. €) sowie zusätzlich aus Leistungen für Dritte und Materialverkäufe (13 Mio. €, im Vorjahr: 11 Mio. €).

Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 110 T€ (im Vorjahr: 21 T€) enthalten, die in voller Höhe dem Bereich Verkehr zugeordnet sind.

Materialaufwand

Die vom Bereich Service bezogenen Instandhaltungsleistungen (566 Mio. €; im Vorjahr: 588 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Bereichs Verkehr als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Bereichs Service werden Aufwendungen (181 Mio. €, im Vorjahr: 198 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: 17 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Service beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 5 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €).

Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Bereichs Verkehr sind Aufwendungen für übrige Dienstleistungen des Bereichs Service (9 Mio. €; im Vorjahr: 8 Mio. €) enthalten.

Soweit in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen eine direkte Zuordnung auf die beiden Tätigkeitsbereiche 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 621 T€ (im Vorjahr: 364 T€) und im Bereich Service in Höhe von 216 T€ (im Vorjahr: 190 T€) angefallen. Darüber hinaus sind

123 T€ (im Vorjahr: 54 T€) für Aufwendungen aus der Währungsumrechnung angefallen, die in voller Höhe dem Bereich Verkehr zugeordnet sind.

Beteiligungsergebnis

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

in Mio. €	Bereich Verkehr	
	2017	2016
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1	0
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-1	-36
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	-
Insgesamt	0	-36

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	
	2017	2016	2017	2016
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4	1	1	0
davon aus verbundenen Unternehmen	4	0	1	0
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	-2	0	0
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-2	-2	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	-	0	-
davon Erträge/Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	0	-	0	-
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	-	0	-
Insgesamt	2	-1	1	0

Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Bilanz nach Tätigkeitsbereichen

Bereich Verkehr

Aktiva

Per 31.12., in Mio. €	2017	2016
A. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	5	2
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	28	29
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	15	16
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1	1
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	1	1
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1.466	1.139
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	4	3
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	10	8
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	736	265
	2.245	1.445
III. Finanzanlagen	36	36
	2.286	1.483
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Vorräte		
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	-	-
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3	3
3. Waren	1	1
	4	4
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	70	99
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	674	1.126
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	1
4. Sonstige Vermögensgegenstände	5	3
	749	1.229
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	0	0
	753	1.233
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	2	1
	3.041	2.717

Passiva

Per 31.12., in Mio. €	2017	2016
A. EIGENKAPITAL		
Zugeordnetes Eigenkapital	1.467	1.467
Ausgleichsposten	80	52
	1.547	1.519
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5	5
Steuerrückstellungen	6	5
Sonstige Rückstellungen	243	236
	254	246
C. VERBINDLICHKEITEN		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	207	160
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	637	421
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	10	40
	854	621
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	386	331
	3.041	2.717

Bereich Service

Aktiva

Per 31.12., in Mio. €	2017	2016
A. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	2	2
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	255	260
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	209	214
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	6	6
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	26	26
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	-	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	55	54
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	30	24
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	44	46
	410	410
III. Finanzanlagen	-	-
	412	412
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Vorräte		
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	80	77
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	0	0
3. Waren	-	-
	80	77
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4	1
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	108	177
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-
4. Sonstige Vermögensgegenstände	0	0
	112	178
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	-	-
	192	255
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	0	0
	604	667

Passiva

Per 31.12., in Mio. €	2017	2016
A. EIGENKAPITAL		
Zugeordnetes Eigenkapital	619	619
Ausgleichsposten	- 80	- 52
	539	567
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1	1
Steuerrückstellungen	1	1
Sonstige Rückstellungen	20	22
	22	24
C. VERBINDLICHKEITEN		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	18	15
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	23	59
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	2	2
	43	76
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	-	-
	604	667

Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

Bereich Verkehr

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert	
	Vortrag per 01.01. 2017	Zugänge ¹⁾	Umbuchungen ²⁾	Abgänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2017	Vortrag per 01.01. 2017	Abschreibungen	Umbuchungen ³⁾	Abgänge	Stand per 31.12. 2017	Stand per 31.12. 2017	Stand per 31.12. 2016
	IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE											
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2	3	-	-	5	-	-1	-	-	-1	4	2
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-
	2	4	-	-	6	-	-1	-	-	-1	5	2
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	12	0	-	0	12	0	-	-	0	0	12	12
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	28	0	0	0	28	-12	-1	-	0	-13	15	16
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	1	-	-	1	1	0	-1	-	-	1	1
	40	1	0	0	41	-11	-1	-1	0	-13	28	29
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	3	0	0	-	3	-2	0	-	-	-2	1	1
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	5.907	444	50	-58	6.343	-4.768	-167	-	58	-4.877	1.466	1.139
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	7	0	1	0	8	-4	0	-	0	-4	4	3
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	37	8	1	-6	40	-29	-7	0	6	-30	10	8
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	265	522	-51	0	736	-	-	-	-	-	736	265
	6.259	975	1	-64	7.171	-4.814	-175	-1	64	-4.926	2.245	1.445
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	43	-	-	-	43	-7	-	-	-	-7	36	36
2. Beteiligungen	0	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
	43	-	-	-	43	-7	-	-	-	-7	36	36
Anlagevermögen insgesamt	6.304	979	1	-64	7.220	-4.821	-176	-1	64	-4.934	2.286	1.483

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

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

³⁾ Inklusiv Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Höhe von -1 Mio. €.

Bereich Service

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2017	Zugänge ¹⁾	Umbu- chungen ²⁾	Abgänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2017	Vortrag per 01.01. 2017	Abschrei- bungen	Umbu- chungen ³⁾	Abgänge	Stand per 31.12. 2017	Stand per 31.12. 2017	Stand per 31.12. 2016
	IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE											
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2	-	-	-	2	-	0	-	-	0	2	2
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	-	0	-	-	0	-	0	-	-	0	0	-
	2	0	-	-	2	-	0	-	-	0	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	400	3	6	0	409	-186	-15	1	0	-200	209	214
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	-	-	0	10	-4	0	-	0	-4	6	6
	450	3	6	0	459	-190	-15	1	0	-204	255	260
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	51	1	1	0	53	-25	-2	-	0	-27	26	26
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	0	0	-	-	0	0	0	-	-	0	-	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	162	3	7	-3	169	-108	-9	-	3	-114	55	54
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	64	9	4	-3	74	-40	-7	0	3	-44	30	24
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	46	23	-19	-6	44	-	-	-	-	-	44	46
	773	39	-1	-12	799	-363	-33	1	6	-389	410	410
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anlagevermögen insgesamt	775	39	-1	-12	801	-363	-33	1	6	-389	412	412

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

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

³⁾ Inklusive Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Höhe von 1 Mio. €.

Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

Bereich Verkehr

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12., in Mio. €	2017	2016
Umsatzerlöse	4.335	4.153
Bestandsveränderungen	0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen	0	0
Gesamtleistung	4.335	4.153
Sonstige betriebliche Erträge	87	76
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-358	-387
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.619	-1.645
Instandhaltungsaufwand	-806	-829
	-2.783	-2.861
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-581	-570
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-135	-126
	-716	-696
Abschreibungen	-176	-186
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-406	-372
	341	114
Beteiligungsergebnis	0	-36
Zinsergebnis	2	-1
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-	0
Ergebnis nach Steuern	343	77
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-343	-77
Jahresergebnis	-	-

Bereich Service

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12., in Mio. €	2017	2016
Umsatzerlöse	611	634
Bestandsveränderungen	-	-
Andere aktivierte Eigenleistungen	4	4
Gesamtleistung	615	638
Sonstige betriebliche Erträge	0	0
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-225	-238
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-30	-28
Instandhaltungsaufwand	-41	-35
	-296	-301
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-163	-161
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-37	-35
	-200	-196
Abschreibungen	-33	-31
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-64	-51
	22	59
Beteiligungsergebnis	-	-
Zinsergebnis	1	0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-	-
Ergebnis nach Steuern	23	59
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-23	-59
Jahresergebnis	-	-

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2017 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2017 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Jahresabschlusses, des geprüften Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen beziehungsweise das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vor-

kehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Frankfurt am Main, den 22. Februar 2018

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

Cirsten Schönmeier
Wirtschaftsprüfer



Weitere Informationen

Bericht des Aufsichtsrats — 60

Anlage zum Lagebericht:

Entgeltbericht (ungeprüft) — 62

Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungen des Aufsichtsrats — 60

Arbeitsschwerpunkte — 60

Jahresabschluss — 60

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat
und Vorstand — 61

Sitzungen des Aufsichtsrats

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

Darüber hinaus standen der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu zwei ordentlichen und drei außerordentlichen Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Im Übrigen beriet der Präsidialausschuss über die personellen Angelegenheiten des Vorstands und setzte sich in der außerordentlichen Präsidialausschusssitzung am 25. Oktober 2017 intensiv mit den persönlichen Zielen der Vorstände für 2018 auseinander.

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

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 16. März 2017 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2016 befasst.

In der außerordentlichen Sitzung am 11. Juli 2017 bestellte der Aufsichtsrat Herrn Joachim Müller zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Finanzen/Controlling. Er ließ sich zudem ausführlich über die Lage der Gesellschaft und die Schwerpunktthemen des Fernverkehrs unterrichten.

Auch in der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 15. September 2017 informierte sich der Aufsichtsrat über die aktuelle Lage der DB Fernverkehr AG.

In seiner Sitzung am 30. November 2017 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2018, die Investitions- und Projektplanung sowie die Veränderungen gegenüber der vorhergehenden Planung, die Mittelfristplanung 2018 bis 2022 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Fernverkehr AG zur Kenntnis genommen. Er legte zudem erneut Zielwerte für den Frauenanteil im Vorstand und im Aufsichtsrat der DB Fernverkehr AG fest.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2017 insbesondere mit der wirtschaftlichen Situation des Unternehmens und verfolgte intensiv die Umsatz-, Aufwands- und EBIT-Entwicklung. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich mit der Entwicklung der Qualitätskennzahlen, insbesondere mit der Pünktlichkeit. Er ließ sich ausführlich über die im Rahmen des Programms Zukunft Bahn verfolgten Top-Projekte 2017 zur Steigerung von Umsatz, Qualität und zur Schaffung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen informieren. Der Aufsichtsrat nahm die umfangreichen Aktivitäten zur Vorbereitung des Fahrplanwechsels 2018 und zur Regelinbetriebnahme des ICE4 zur Kenntnis.

Einen weiteren Arbeitsschwerpunkt bildeten die Entwicklung der Auslastung der Fernverkehrszüge und die zur Auslastungssteuerung ergriffenen Maßnahmen.

Der Aufsichtsrat ließ sich über die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung 2016 und die ergriffenen Folgemaßnahmen zur Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit unterrichten. Er nahm die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung zur Kenntnis.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2017 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirt-



Berthold Huber
Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB Fernverkehr AG

schaftsprüfungsgesellschaft (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 12. März 2018 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 2017 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 2017 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Herr Wolfgang Heinrichs schied zum 31. Juli 2017 aus dem Vorstand der DB Fernverkehr AG aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. August 2017 Herr Joachim Müller nach.

Herr Wolfgang Graf schied zum 31. Dezember 2017 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. Januar 2018 Herr Michael Fischer nach.

Der Aufsichtsrat spricht den Herren Wolfgang Heinrichs und Wolfgang Graf 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 2017 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main im März 2018
Für den Aufsichtsrat

Berthold Huber
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Fernverkehr AG

Anlage zum Lagebericht: Entgeltbericht (ungeprüft)

Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern und deren Wirkungen (§ 21 Abs. 1 Nr. 1 EntgTranspG) — 62

Maßnahmen zur Herstellung von Entgeltgleichheit für Frauen und Männer (§ 21 Abs. 1 Nr. 2 EntgTranspG) — 63

Die DB Fernverkehr AG wird vom Entgelttransparenzgesetz (EntgTranspG) erfasst und muss daher einen Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit von Frauen und Männern (Entgeltbericht) verfassen, der dem Lagebericht als Anlage beigelegt und im Bundesanzeiger veröffentlicht wird. Der Entgeltbericht ist kein Teil des Lageberichts.

Als Teil des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) leistet die DB Fernverkehr AG einen Beitrag zur Umsetzung der DB-Konzernstrategie DB2020+. Mit der Strategie DB2020+ hat der DB-Konzern einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Als Top-Arbeitgeber will der DB-Konzern qualifizierte Mitarbeiter gewinnen und binden, die mit Begeisterung für ihn und seine Kunden arbeiten. Ein wesentlicher Hebel hierfür sind ein wertschätzender Umgang mit Vielfalt und die Nutzung dieses Potenzials. Kernthemen sind gleiche Entwicklungsmöglichkeiten für Frauen und Männer sowie die Förderung der Zusammenarbeit von Menschen verschiedener Altersgruppen und unterschiedlicher Kulturen/Ethnien.

Zudem möchte der DB-Konzern einen Beitrag dazu leisten, dass Mitarbeiter berufliche Herausforderungen besser mit Familien- und Freizeitinteressen vereinbaren können. Die DB Fernverkehr AG will daher eine bessere Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie entsprechend der jeweiligen Lebensphase der Mitarbeiter unter anderem zur Förderung einer langfristigen Bindung ermöglichen. Gleichzeitig geht es darum, auch für potenzielle Mitarbeiter die Attraktivität auf diesem Gebiet zu erhöhen. Ziel ist es, Benachteiligungen auszuschließen sowie den beruflichen Wiedereinstieg und die Weiterentwicklung von Mitarbeitern mit familienbezogenen Verpflichtungen zu ermöglichen.

Mitarbeiter nach Geschlecht in natürlichen Personen, im Jahresdurchschnitt	2017	2016
Frauen (Vollzeit)	2.734	2.786
Männer (Vollzeit)	11.444	11.547
Vollzeitbeschäftigte	14.179	14.333
Frauen (Teilzeit)	1.771	1.695
Männer (Teilzeit)	920	845
Teilzeitbeschäftigte	2.691	2.540
Frauen (insgesamt)	4.505	4.481
Männer (insgesamt)	12.365	12.392
Mitarbeiter	16.870	16.873

Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern und deren Wirkungen (§ 21 Abs. 1 Nr. 1 EntgTranspG)

Der DB-Konzern will bis 2020 zu den zehn Top-Arbeitgebern in Deutschland gehören. Wichtig dabei ist, den Frauenanteil im DB-Konzern und in Führungsverantwortung deutlich zu erhöhen. Dazu hat der DB-Konzern vielfältige Maßnahmen entwickelt, die Frauen in unterschiedlichen Lebens- und Berufsphasen gewinnen und binden sollen. Mit einer Kombination aus flexiblen Beschäftigungsbedingungen, individueller Karriereförderung, gezielter Ansprache von weiblichen Bewerbern sowie der Weiterentwicklung der Unternehmenskultur will der DB-Konzern Frauen zielgerichtet fördern.

Auch von außen wird wahrgenommen, dass der DB-Konzern die Chancengleichheit von Männern und Frauen aktiv fördert. So hat das Forschungsinstitut Trendence den DB-Konzern im Rahmen seiner Employer Branding Awards im Mai 2016 mit dem dritten Platz in der Kategorie »Gender Diversity« ausgezeichnet. Nach Auffassung der Jury wahre der DB-Konzern mit klugen Maßnahmen die Chancengleichheit und überzeuge auch die jungen Talente davon, dass alle gleichermaßen gute Chancen auf Job und Karriere im DB-Konzern haben.

Für die Balance zwischen den Anforderungen von Familie und Beruf ist die Flexibilisierung der Arbeitszeit von hoher Bedeutung. Dafür bietet das Lebensphasenmodell innerhalb des Demografietarifvertrags (DemografieTV) mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) eine gute Grundlage. Ebenfalls zahlen die in der DB-Konzernbetriebsvereinbarung (KBV) »Beruf, Familie und Biografie« enthaltenen Regelungen, insbesondere die Unterstützung bei der Kinderbetreuung und bei der Pflege von Angehörigen, auf die Gleichstellung ein. Darüber hinaus erhalten die Mitarbeiter der DB Fernverkehr AG durch die ebenfalls in der KBV »Beruf, Familie und Biografie« geregelten Maßnahmen zur Flexibilisierung des Arbeitsortes mehr Spielräume. Wesent-

licher Inhalt des DemografieTV ist die individuellere Gestaltung der Arbeitszeit und der Arbeitsbedingungen, um eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie beziehungsweise Privatleben zu erreichen. Im Jahr 2016 wurden unter anderem die Förderung für die Übertragung von Überzeit in das Langzeitkonto für den Abrechnungszeitraum 2016 sowie die Förderung von Entgelteinbringungen in das Langzeitkonto für das Kalenderjahr 2017 bei Arbeitnehmern, die keine Überzeit in das Langzeitkonto einbringen können, vereinbart. Im Jahr 2017 wurden im Rahmen der Weiterentwicklung des DemografieTV für das Jahr 2017 insbesondere eine Förderung der Einbringung von Entgelt oder Überzeit in das Langzeitkonto und die Förderung der Nutzung von Gesundheitswochen vereinbart.

Auch mit Angeboten zur Kinderbetreuung will der DB-Konzern gemeinsam mit der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) den Anspruch verwirklichen, Beruf und Familie noch besser zu vereinbaren. DB-Mitarbeiter werden bei der Vermittlung von Kinderbetreuungsmöglichkeiten und durch Belegplätze in Kindertagesstätten unterstützt. Zudem erweitert der DB-Konzern seine Betreuungsangebote für Kinder von DB-Mitarbeitern in betriebsnahen Kindertagesstätten. Darüber hinaus gibt es für Kinder von DB-Mitarbeitern die DB-eigene Ferienbetreuung »DB RasselBAHNde« an den Standorten Frankfurt am Main, Berlin und München.

Seit 2012 stehen DB-Mitarbeitern an mehreren Standorten Kinderbetreuungskoordinatoren zur Verfügung. Sie sind erste Ansprechpartner für die Beratung und Vermittlung von Kinderbetreuungsmöglichkeiten vor Ort. Weitere Hilfestellung leistet der ElternService der Arbeiterwohlfahrt (AWO), der gleichfalls über Kinderbetreuungsangebote informiert – auch in Notfällen.

Zur Steigerung des Frauenanteils insgesamt und in Führungspositionen wurden zahlreiche Maßnahmen entwickelt. Das DB-konzernweite Talentmanagement fördert Talente an der Schwelle zum mittleren Management, zum oberen Management und zum Top-Management. Das Ziel des DB-Konzerns ist es, für das auf Eigenbewerbung basierende Talentmanagement insbesondere Frauen zu gewinnen. Dafür werden potenzielle Kandidatinnen gezielt angesprochen. In der Folge kann für den Frauenanteil in den Talentpools des DB-Konzerns ein Wert > 30% erreicht werden. Entscheidungsträger im DB-Konzern haben zudem mehr Transparenz über die Entwicklung des Frauenanteils bekommen und damit die Möglichkeiten zu einer gezielten Steuerung. Bei der Besetzung von Führungspositionen im DB-Konzern muss seit 2013 unter den Kandidaten mindestens eine geeignete Bewerberin sein. Im Rahmen der Führungskräftequalifizierung werden seit 2014 verstärkt Programme zur Unterstützung der Karrieren von Frauen angeboten.

Mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurden Verbesserungen der persönlichen Planungssicherheit, wie Ankündigungsfristen für Ruhetage und Schichten, vereinheitlichende Regelungen zur Arbeitszeitverteilung sowie eine Evaluierung von Modellprojekten zur Schicht- und Ruhezeitgestaltung vereinbart.

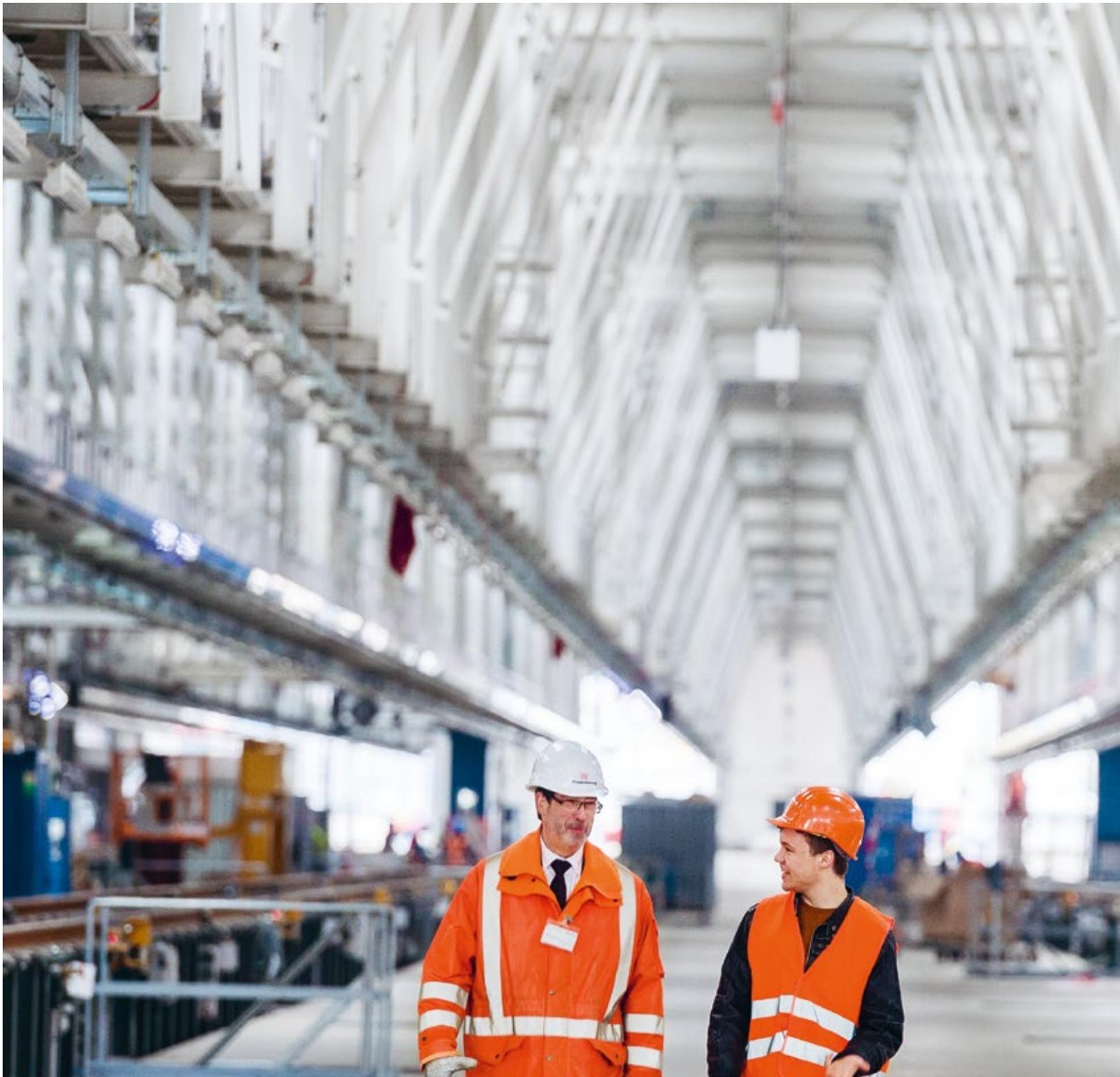
Mit der EVG wurde der Tarifvertrag »Arbeit 4.0 EVG 2016« abgeschlossen und damit der bestehende Tarifvertrag Arbeit 4.0 abgelöst. Wesentliche Inhalte sind die Festlegung von Grundsätzen für mobile Arbeit, die Vereinheitlichung der Regelungen zur Rufbereitschaft mit der Einführung eines Leistungsentgelts für Rufbereitschafteinsätze, verbindliche Festlegungen zum Verfahren bei Veränderung von Berufsbildern sowie die Teilhabe an Produktivitätsfortschritten.

Für eine verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und individuellen Bedürfnissen wurde 2017 mit den Gewerkschaften ein individuelles Wahlrecht vereinbart. Arbeitnehmer konnten bis zum 30. Juni 2017 zwischen drei Modellen wählen: einer Entgelterhöhung, einer Arbeitszeitabsenkung um eine Wochenstunde oder sechs Tagen zusätzlichem Urlaub. Das gewählte Modell gilt ab Januar 2018. In die für die außertariflichen Arbeitnehmer geltende Konzernbetriebsvereinbarung wurde auch eine Wahlmöglichkeit in Bezug auf Arbeitszeit beziehungsweise Urlaub eingeführt.

Maßnahmen zur Herstellung von Entgeltgleichheit für Frauen und Männer (§ 21 Abs. 1 Nr. 2 EntgTranspG)

Das für die DB Fernverkehr AG geltende Tarifwerk stellt die Entgeltgleichheit für Männer und Frauen sicher, sodass keine zusätzlichen Maßnahmen zur Einhaltung und Förderung von Entgeltgleichheit zwischen Frauen und Männern erforderlich sind. Betriebliche Prüfverfahren nach den §§ 17 ff. EntgTranspG sind bisher keine durchgeführt worden. Auskunftsverlangen nach den §§ 10 ff. EntgTranspG sind bis Ende 2017 nicht gestellt worden.

Frauen und Männer in Führungspositionen verdienen im DB-Konzern gleich. Das ist das Ergebnis einer internen Prüfung des DB-Konzerns. Der DB-Konzern überprüft ab 2017 jedes Jahr für seine Führungskräfte, ob es Geschlechterunterschiede bei der Vergütung gibt.



ICE-Werk Köln-Nippes

In Köln-Nippes ist das erste CO₂-freie ICE-Werk entstanden. Durch den Einsatz modernster Umwelttechnologien entwickelte der DB-Konzern hier das erste klimaneutrale Instandhaltungswerk Deutschlands und verzichtet gänzlich auf die Nutzung fossiler Energien. Dabei nutzen wir Geothermie, hocheffiziente Klimatisierungssysteme und eine 2.100m² große Photovoltaikanlage. An E-Zapfsäulen können Mitarbeiter ihre Elektroautos aufladen. Um 10,5 Dezibel

wird der Lärmpegel am Standort Köln-Nippes reduziert und damit gefühlt halbiert. Das neue CO₂-freie ICE-Werk hat rund 220 Mio.€ gekostet. Das gesamte Werkstattgelände ist 2,6 km lang und 100m breit. Insgesamt vier Instandhaltungsgleise wurden gebaut, die eine Länge von 410m haben. In dem neuen Werk werden ab 2018 neue ICE-4-Züge in Betrieb gesetzt und von Siemens übernommen.

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-Servicenummer

Unsere Servicenummer 0180.6996633 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.

Auch 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 U2 Max Lautenschläger Hintergrund Infokasten iStock.com/nadla 1 Max Lautenschläger 2 Bernd Roselieb 7 DB AG 10 Max Lautenschläger 19 Max Lautenschläger 35 DB AG 59 DB AG 61 Max Lautenschläger 64 Max Lautenschläger



DB Fernverkehr AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.bahn.com

