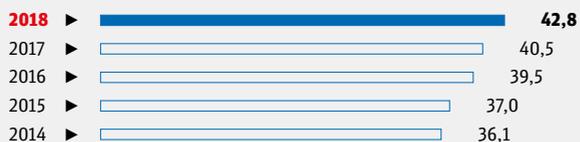




DB Fernverkehr AG
Geschäftsbericht 2018

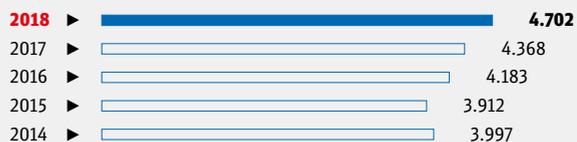
Entwicklungen im Geschäftsjahr 2018

Verkehrsleistung in Mrd. Pkm¹⁾



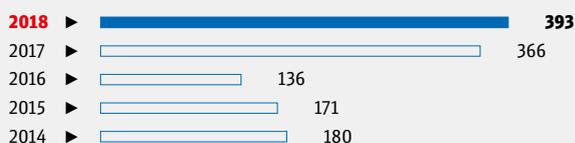
↗ 2018 zu 2017: +5,7%

Umsatzerlöse in Mio. €



↗ 2018 zu 2017: +7,6%

Ergebnis nach Steuern²⁾ in Mio. €



↗ 2018 zu 2017: +7,4%

Umsatzstruktur in %



Ausgewählte Kennzahlen	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	4.702	4.368	+334	+7,6
Ergebnis nach Steuern ²⁾	393	366	+27	+7,4
Bilanzsumme per 31.12.	3.804	3.597	+207	+5,8
Anlagevermögen per 31.12.	3.494	2.698	+796	+29,5
Eigenkapital per 31.12.	2.086	2.086	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	105	-	+105	-
Brutto-Investitionen	1.046	1.018	+28	+2,8
Netto-Investitionen ³⁾	1.046	1.018	+28	+2,8
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	16.295	15.725	+570	+3,6
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende Schiene in Mio.	147,2	141,4	+5,8	+4,1
Reisende Bus in Mio.	0,7	0,7	-	-
Verkehrsleistung Schiene in Mrd. Pkm ¹⁾	42,6	40,3	+2,3	+5,7
Verkehrsleistung Bus in Mrd. Pkm ¹⁾	0,2	0,2	-	-
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	142,2	139,4	+2,8	+2,0

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.

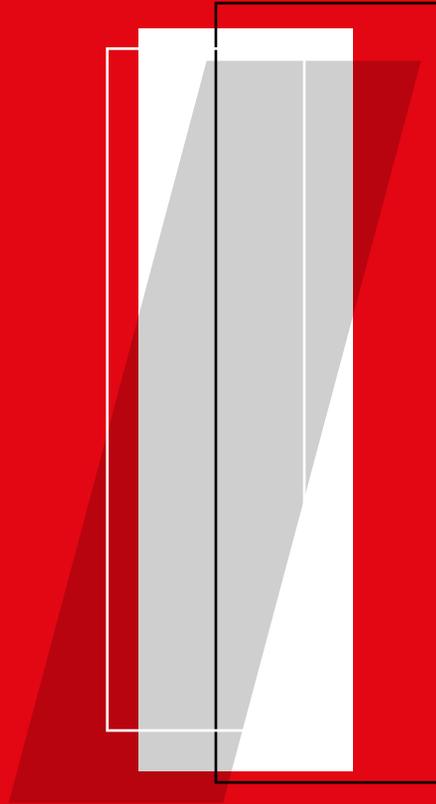
³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

NEUE UNTERNEHMENSBEKLEIDUNG



Ende März 2018 hat der DB-Konzern die ersten Prototypen der neuen Unternehmensbekleidung für Mitarbeiter im direkten Kundenkontakt vorgestellt, die zusammen mit dem Designer Guido Maria Kretschmer entwickelt wurde. Rund 250 Mitarbeiter führten von August 2018 an einen Tragetest durch. Die neue Kollektion umfasst rund 80 Einzelteile. Bei der Farbwahl wird auf einen neuen Rot-Ton, »Burgundy«, gesetzt, während das DB-Logo und die Mütze im gewohnten Rot bleiben. Wesentliche Verbesserungen bei Funktionalität, Optik und Komfort wirken sich auf die Mitarbeiterzufriedenheit sowie die Identifikation mit dem DB-Konzern aus.



Inhalt

2	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
5	Qualitätsbericht
17	Lagebericht
35	Jahresabschluss
61	Bericht des Aufsichtsrats

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



DR. MICHAEL PETERSON

Vorstand Marketing
(in Vertretung für den Vorstandsvorsitzenden)
der DB Fernverkehr AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2018 war für die DB Fernverkehr AG ein ereignisreiches. Einerseits konnten wir aufgrund von Produkt- und Angebotsverbesserungen mit 148 Millionen Fahrgästen einen neuen Rekord im Personenfernverkehr verzeichnen. Mit einem Umsatz in Höhe von 4,7 Milliarden Euro und einem Ergebnis nach Steuern von 393 Millionen Euro – dies entspricht einem Plus von rund 7,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr – konnte die DB Fernverkehr AG zudem ein finanzielles Rekordergebnis erreichen. Andererseits konnten wir unser hohes Qualitätsversprechen gegenüber unseren Kunden nicht immer einhalten. Unser Ziel, eine Pünktlichkeitsquote von 82 Prozent im Fernverkehr zu erreichen, haben wir verfehlt. Ein effizienteres Störfallmanagement und optimierte Wartungs- und Instandhaltungsprozesse sollen sicherstellen, dass wir unser ursprüngliches Pünktlichkeitsziel bis 2025 schrittweise erreichen. Trotz gesunkener Pünktlichkeit konnte die Kundenzufriedenheit stabil auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden.

Das Berichtsjahr war für die DB Fernverkehr AG sowohl von einem starken intramodalen als auch intermodalen Wettbewerbsumfeld geprägt. Dank der Eröffnung der Schnellfahrstrecke Berlin–München (VDE 8) im Dezember 2017 und der Verkürzung der Fahrzeit von sechs auf vier Stunden hatten wir auf dieser Relation mit über 4,9 Millionen mehr als doppelt so viele Fahrgäste wie im Vorjahr. Der Umstieg auf die umweltfreundliche Bahn ist auch ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Seit dem 1. Januar 2018 sind alle unsere Fahrgäste im Fernverkehr innerhalb Deutschlands mit 100 Prozent Ökostrom unterwegs. Hochgerechnet auf jeweils zwei Personen im Pkw und alle Flugreisenden beträgt die CO₂-Einsparung durch die Reisendenverlagerung auf die VDE 8 rund 230.000 Tonnen, vergleichbar mit dem jährlichen Ausstoß einer 26.000-Einwohner-Stadt in Deutschland. In Zeiten des Abgasskandals und innerstädtischer Fahrverbote für Dieselfahrzeuge positioniert sich die DB Fernverkehr AG als Vorreiter einer grünen Mobilität in Deutschland.

Als Reaktion auf die Auslastungssituation und zur Verbesserung der Steuerungsfähigkeit hat die DB Fernverkehr AG den Super Sparpreis als neue Preiskategorie eingeführt.

Wesentlicher Baustein für die Realisierung der Umwelt- und Qualitätsziele ist der Ausbau und die Erneuerung der ICE- und IC-Flotte. Der ICE 4 als Flaggschiff unserer Fernverkehrsflotte, wie auch der moderne IC 2, benötigen deutlich weniger Energie als ihre Vorgänger und tragen maßgeblich dazu bei, bis 2030 eine Reduktion von 1,7 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr zu erzielen. Gleichzeitig gewährleistet die neue Technik der Fahrzeuge eine hohe Zuverlässigkeit und eine Steigerung des Reisekomforts.

Im Rahmen der Kundenoffensive 2.0 bauen wir im Kernnetz das Angebot direkter und schneller ICE-Verbindungen bis 2030 um 25 Prozent aus, im Flächennetz erweitern die neuen doppelstöckigen IC 2 unser Streckenangebot deutlich und binden im Zielzustand nahezu alle Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern an das Fernverkehrsnetz an. Bis 2030 möchten wir mit dieser Angebotsausweitung 200 Millionen Fahrgäste transportieren und fünf Millionen Menschen erstmalig Zugang zu unserem Fernverkehrsangebot ermöglichen.

Um zukünftigen Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken, haben wir im September insgesamt 18 neue und 50 verlängerte ICE 4 bestellt und stockten damit die bisherigen Investitionen von 5,3 Milliarden Euro um weitere 700 Millionen Euro auf. Bis zum Jahr 2025 wird die ICE-4-Flotte auf 137 Züge anwachsen, darunter 37 siebenteilige, 50 zwölfteilige und 50 dreizehnteilige Fahrzeuge. Der dreizehnteilige ICE 4 wird nicht nur über 900 Sitzplätze bieten, sondern durch den Zusatzwagen mit rund 375 Metern auch zur längsten Zugeinheit von DB Fernverkehr werden.

Gesellschaftliche Megatrends wie Digitalisierung verändern den Mobilitätsmarkt grundlegend und finden auch in zahlreichen strategischen Initiativen der DB Fernverkehr AG Eingang. Seit der flächendeckenden Einführung des Komfort Check-ins auf allen ICE in Deutschland haben bereits über eine Million Fahrgäste diesen innovativen Service der DB genutzt. Er ermöglicht Passagieren mit einem Handy- oder Online-Ticket, sich selbstständig über die App DB Navigator im ICE einzuchecken, sodass die Fahrkartenkontrolle entfällt und unsere Kolleginnen und Kollegen an Bord mehr Zeit für die individuellen Kundenbedürfnisse haben. Gleichzeitig bieten wir damit unseren Kunden die Möglichkeit, ihre Zeit an Bord unserer Züge ungestört zum Arbeiten, Entspannen oder Schlafen zu verwenden.

Mit überzeugenden Produkten und Services arbeiten wir stetig daran, die DB Fernverkehr AG in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld zukunftsfähig zu positionieren und unsere gesetzten Ziele zu erreichen. Im Namen des gesamten Vorstands möchte ich mich an dieser Stelle herzlich bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren unermüdlichen Einsatz und ihr großes Engagement bedanken. Sie alle tragen maßgeblich im Sinne unserer im Vorjahr verabschiedeten Leitsätze dazu bei, Menschen zu verbinden und Distanzen zu überwinden (unser Antrieb), gemeinsam mit Leidenschaft und Exzellenz unseren Gästen die beste Reise zu ermöglichen (unser Anspruch) und sie bereits beim Einsteigen in unsere Züge ankommen zu lassen (unser Versprechen).

Ich bin überzeugt, dass es uns gelingen wird, das Bahnfahren für unsere Gäste noch attraktiver zu gestalten und den Zug zum Verkehrsmittel der Zukunft zu machen. Die Bahn ist der Schlüssel für die dringend erforderliche Verkehrswende in Deutschland. Und wir sind diesem Ziel im höchsten Maße verpflichtet.

Ihr



Dr. Michael Peterson
Vorstand Marketing
(in Vertretung für den Vorstandsvorsitzenden)
der DB Fernverkehr AG



Qualitätsbericht

- 6 Kundenorientierung**
- 7 Informationen und Fahrkartenvertrieb**
- 8 Kundenzufriedenheitsumfragen**
- 9 Sauberkeit der Züge und der Bahnhofseinrichtungen**
- 9 Zuverlässigkeit der Verkehre**
- 11 Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität**
- 16 Beschwerdemanagement**

Im Berichtsjahr wurden bei der DB Fernverkehr AG die bereits in 2016 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 Reisendeninformation entwickelt und umgesetzt. So wurde unter anderem zur Optimierung der Betriebsabwicklung die Plankorridor-Disposition eingeführt. Durch die Intensivierung der Zugsteuerung im Verbund (DB Netze Fahrweg und Eisenbahnverkehrsunternehmen) sowie Maßnahmen zur Unterstützung des Null-Fehler-Anspruchs im Korridor (zum Beispiel präventiver Weichengroßteilaustausch und mobile Instandhaltung in den Wendungen) soll die Pünktlichkeit im Korridor signifikant gesteigert werden. Die PlanStart-Teams richteten im Berichtsjahr ihren Fokus darauf, die verbesserte Beginnplanmäßigkeit in den Knotenbahnhöfen auf die Strecke zu übertragen sowie die Haltezeiteinhaltung bei den Unterwegshalten zu erhöhen. 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.

Ein weiterer Meilenstein war im Berichtsjahr die fortgesetzte Modernisierung und Ergänzung der Fahrzeugflotte durch die Inbetriebnahme weiterer neuer ICE-4- und IC-2-Züge. Die Entwicklung der Pünktlichkeit im Fernverkehr wurde im Berichtsjahr allerdings durch die stark ausgelastete Infrastruktur und infolge eines Anstiegs der Fahrzeug- und Infrastrukturstörungen bei einem anhaltend hohen externen

Störgeschehen deutlich belastet. Auch anhaltend hohe Einschränkungen infolge extremer Wetterlagen, aber auch der Brand eines ICE-Zuges auf der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main, verbunden mit einer nachfolgenden mehrtägigen Sperrung der Strecke, führten mit zu einem Rückgang der 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. Die Bereitstellung der Speisen und Getränke für unsere Züge unterliegt den strengen Anforderungen eines zertifizierten Lebensmittelsicherheitsmanagementsystems.

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, durch persönliche Schreiben, 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. 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. Im Berichtsjahr gab es insgesamt rund 327 Millionen Besuche in der Reiseauskunft und es wurden monatlich rund 3,5 Millionen Online-Tickets (im Vorjahr: 3,2 Millionen Online-Tickets) verkauft.
- ▶ Die Nutzung der mobilen Services nimmt stetig zu. Über die App DB Navigator erhalten Kunden Reiseauskünfte und Echtzeit-Informationen und können Handy-Tickets sowie Sitzplatzreservierungen mobil buchen und verwalten. Im Berichtsjahr wurden täglich bis zu 78.000 Handy-Tickets verkauft, dies stellt gegenüber 2017 mit täglich bis zu 41.000 Handy-Tickets eine deutliche Steigerung dar. Rund 812 Millionen Besuche der Reiseauskunft gab es im Berichtsjahr mobil (im Vorjahr: rund 690 Millionen). Auch Verbund-Tickets für S-Bahn, U-Bahn, Bus und Straßenbahn können über den DB Navigator gebucht werden. Per Januar 2019 stieg die Anzahl der integrierten Verbünde deutlich auf 29 (per Januar 2018: 15 Verbünde). Weitere Verbünde werden folgen.
- ▶ Nach einer Testphase hat DB Fernverkehr im Juni 2018 den Komfort Check-in bundesweit in allen ICE eingeführt. Die Funktion ist exklusiv in die App DB Navigator integriert und für Gäste mit einem Handy-Ticket oder einem in den DB Navigator geladenen Online-Ticket nutzbar; seit Dezember 2018 auch ohne eine Sitzplatzreservierung. Haben die Fahrgäste ihren Sitzplatz eingenommen, checken sie einfach per Klick in der App ein. Dadurch entfällt die Ticketkontrolle durch den Zugbegleiter. Die Ausweitung auf die IC-Flotte sowie Funktionserweiterungen sind für das Jahr 2019 geplant.
- ▶ DB Skill (Reiseauskunft per Sprachnachricht über Amazon) wurde im Berichtsjahr weiter verbessert. Mit Freigabe des Gerätestandorts übernimmt DB Skill seit August die Suche nach der idealen Starthaltestelle. Seit Oktober können Nutzer zudem weitere Details wie Fragen zu Umstiegen (Ort, Dauer, Anzahl), Abfahrts- und Ankunfts-gleisen oder Zugnummer einer Verbindung abfragen.
- ▶ Seit dem Fahrplanwechsel 2018 können Tickets für den Nah- und Fernverkehr auf www.bahn.de und im DB Navigator gebührenfrei mit paydirekt bezahlt werden.
- ▶ Mit dem City-Ticket machen wir das Reisen noch einfacher: Der Weg zum oder vom Bahnhof mit U-, S-, Straßenbahn oder Bus ist seit dem 1. August 2018 in über 120 deutschen Städten innerhalb des jeweils gültigen Tarifgebiets in allen Flex- und Sparpreis-Tickets mit einer Reiseweite von über 100 km enthalten.
- ▶ Die Einführung der Schnellbuchung im DB Navigator im Juni 2018 verkürzt den Buchungsprozess auf wenige Schritte. Handy-Tickets für den Nah- und Fernverkehr können direkt aus der Verbindungsübersicht gebucht werden.
- ▶ Bundesweit stehen rund 6.000 stationäre Ticketautomaten an rund 3.600 Standorten für Fahrplanauskünfte und Fahrkartenverkäufe zur Verfügung. Wegen der Flächenpräsenz und der Rund-um-die-Uhr-Verfügbarkeit sind Ticketautomaten weiterhin ein wichtiger Vertriebskanal für den Fernverkehr.
- ▶ In unseren bundesweit rund 370 Reisezentren (und einem Mobility Center) stehen unsere Mitarbeiter im direkten Kundenkontakt für Reiseinformationen und den Fahrkartenverkauf am Schalter. Zudem stehen unseren Kunden rund 2.000 Agenturen für persönliche Beratung und den Verkauf von Fahrkarten zur Verfügung.
- ▶ Mit dem Video-Reisezentrum und dem Video-Automaten 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 50 Standorten verfügbar. Der Video-Automat kommt seit dem Berichtsjahr erstmalig an 29 Standorten im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zum Einsatz. Der Video-Automat ist ein Fahrkartenautomat, bei dem sich per Knopfdruck ein Mitarbeiter aus der Zentrale innerhalb festgelegter Öffnungszeiten aufschaltet und den Kunden beim Ticketkauf unterstützen kann.

- ▶ Wir aktualisieren monatlich in einer jährlichen Gesamtauflage von über 56 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 in 2019 52 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 Reisendeninforma-

tion sind die Mitarbeiter im Bahnsteigservice mit einem internetfähigen mobilen Endgerät ausgestattet, sodass sie den Kunden jederzeit umfassende Informationen zur aktuellen Betriebslage geben können.

Für den Erwerb der Fahrkarte stehen dem Kunden insgesamt acht Vertriebskanäle (DB Automaten, Online-Vertrieb, mobile Anwendungen, DB Reisezentren, DB Agenturen, Abo-Center, Verkauf im Zug, telefonischer Reiseservice DB Dialog) zur Verfügung. Im Berichtsjahr entfiel der größte Anteil der Einnahmen wie im Vorjahr auf die Vertriebskanäle Online-Vertrieb und mobile Anwendungen. Der personenbediente Verkauf spielt aber weiterhin eine wesentliche Rolle, vor allem im Fernverkehr.

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: 34 Studien) rund 160.000 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 ist die Kundenzufriedenheit bezogen jeweils auf die aktuelle Fernverkehrsfahrt mit einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 77 (im Vorjahr: ZI von 77) stabil geblieben. Die Gesamtzufriedenheit mit der DB Fernverkehr AG verschlechterte sich im Berichtsjahr auf einen ZI von 60 (im Vorjahr: ZI von 64). Als Gründe hierfür sind die verschlechterte Pünktlichkeit im Berichtsjahr sowie Betriebseinschränkungen zu nennen (Zugausfälle, Kurzzüge, fehlende Speisewagen). Die Studien sowie die Auswertung werden von unabhängigen Marktforschungsinstituten durchgeführt.

Zentrale Themenbereiche im Berichtsjahr waren für uns erneut die Verbesserung der Kommunikation, insbesondere bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen, sowie der Komfort im Zug, speziell die Zufriedenheit mit dem Sitzkomfort. 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. Im Laufe des Berichtsjahrs wurden weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Sauberkeit initiiert. Unter anderem wurde die Frequenz einzelner Reinigungstätigkeiten erhöht sowie die Ausrüstung der mobilen Reinigungskräfte verbessert. Das Konzept des im Vorjahr gestarteten Piloten des Reinigungsstewards, bei dem ein Reinigungsmitarbeiter den gesamten Zuglauf begleitet und für die Sauberkeit an Bord verantwortlich ist, wurde weiterentwickelt und Ende 2018 auf stark frequentierte Relationen ausgeweitet. Zudem stand im Berichtsjahr die Entfernung von Graffiti im Fokus.

Unsere Kunden bewerteten die Sauberkeit am Platz durchschnittlich mit der Schulnote 2,3 (im Vorjahr: 2,25) und die Sauberkeit im WC (nur Nutzer) mit der Schulnote 3,1 (im Vorjahr: 3,1). Es ist unser Bestreben, mit verschiedenen für 2019 vorgesehenen Maßnahmen eine Verbesserung dieser Werte zu erreichen.

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

Im Bereich der Bahnhofsreinigung wurde das im Rahmen des DB-Konzernprogramms Zukunft Bahn entwickelte Produktionskonzept infrastrukturelles Facility-Management (IFM) flächendeckend umgesetzt. Ziel dieses Konzepts ist es, anhand identifizierter Kundenkernbedürfnisse die Reinigung noch besser auf die Reisenden auszurichten. Nach Abschluss der im Vorjahr durchgeführten Pilotierung in Berlin gibt es seit dem ersten Quartal 2018 bundesweit die Möglichkeit, Verschmutzung per WhatsApp zu melden und beseitigen zu lassen. Dieser Service wird derzeit an ausgewählten großen Bahnhöfen angeboten.

Zuverlässigkeit der Verkehre

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) Verspätung hat. Im Berichtsjahr erreichten unsere Fernverkehrszüge eine Fünf-Minuten-Pünktlichkeit von 74,9% und lagen damit unter dem Vorjahreswert von 78,5% und deutlich unter dem Ziel von 82%. Die Entwicklung wurde durch eine stark ausgelastete Infrastruktur und von mehr Fahrzeug- und Infrastrukturstörungen bei einem anhaltend hohen externen Störgeschehen (unter

anderem Einschränkungen aus Stürmen, einer Sperrung des Kölner Hauptbahnhofs und eines ICE-Brandes auf der Schnellfahrstrecke Köln—Rhein/Main mit bundesweiten Auswirkungen) deutlich belastet.

Die Ausweisung der 15-Minuten-Pünktlichkeit entfällt, da die Kennzahl weiterentwickelt und nun durch die Kennzahl Reisendenpünktlichkeit ersetzt wird. Die Reisendenpünktlichkeit im Fernverkehr soll das vollständige Reiseerlebnis der Kunden unter Berücksichtigung aller Verspätungen, Zugausfälle, Ersatzzüge und alternativen Reisemöglichkeiten abbilden. Ebenso wird das Erreichen aller Anschlüsse berücksichtigt. Ein Kunde gilt dabei als pünktlich, wenn die geplante Ankunftszeit am Ziel um weniger als 15 Minuten überschritten wird. Im Berichtsjahr lag die Reisendenpünktlichkeit bei 80,1% (im Vorjahr: 84,3%).

Der personengewichtete Anschlussreichungsgrad im Fernverkehr betrug 83,8% (im Vorjahr: 86,2%). 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%.

Bewältigung von Störungen

Das deutsche Schienennetz war im Berichtsjahr durch eine Nachfragesteigerung von über 1% im Vergleich zum Vorjahr noch stärker frequentiert. Die Einhaltung des Fahrplans, die Weiterentwicklung dispositiver Prozesse 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 Auswirkungen mehrerer Stürme haben unseren Betrieb im Berichtsjahr wie auch schon im Vorjahr in anhaltend hohem Umfang bis hin zur Einstellung des Fernverkehrs in den betroffenen Regionen beeinträchtigt. Zudem kam es am Berichtsjahresende durch einen Streik der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) zu erheblichen 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 über den Rahmen der Fahrgastrechte hinaus sicher. Diese Möglichkeiten, insbesondere die Bereitstellung von Aufenthaltzügen, wird von unseren Kunden positiv angenommen.

Im Rahmen der Wintervorbereitung führen wir jährlich wiederkehrende personalintensive technische und organisatorische Maßnahmen durch. Ebenso werden bei Frost unsere Schnellfahrstrecken Köln—Rhein/Main und Berlin—München täglich vor Betriebsbeginn auf ihre Verfügbarkeit hin geprüft und gegebenenfalls Maßnahmen wie Prüffahrten zur Befreiung der Oberleitung von Raureif und Eis durchgeführt. In den Sommermonaten konnte eine weitere 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, einem bestmöglichen betrieblichen Umgang hiermit sowie auf der frühzeitigen und verlässlichen Kundeninformation. Neben der Kundeninformation durch eine zentrale Verkehrsleitstelle und sechs

regionale Verkehrsleitungen werden aktuelle zugbezogene Informationen durch die eigenständige Organisationseinheit Reisendensteuerung und -information bekannt gegeben. Mit ihr sollen die Kunden auch bei Großstörungen proaktiv, konsistent und schnell informiert und mit Reiseempfehlungen versorgt werden. Mitarbeiter der Reisendensteuerung und -information geben zugspezifische Meldungen mit alternativen Zugverbindungen bei Abweichungen im Zuglauf bekannt. Diese Informationen können für Reisende über www.bahn.de abgerufen werden.

Zur Information der Reisenden nutzen wir neben den klassischen Auskunft- und Informationskanälen (Automaten, Reisezentren und DB Informationen in Bahnhöfen, Servicemitarbeiter und Anzeigesysteme am Bahnsteig sowie in den Zügen, Telefonservicenummern) die digitalen Möglichkeiten der individualisierten Information über das mobile Internet. Beispielsweise kann der Fahrgast über 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.

Für den Umgang mit unabwendbaren Störungen im Betriebsablauf werden unsere an der Zugfahrt beteiligten Mitarbeiter kontinuierlich sensibilisiert und geschult. Dazu zählen das Erkennen von Abweichungen und das Initiieren von Ersatzmaßnahmen bis hin zum Beherrschen von Großstörungen. 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. Zusätzlich zu den bestehenden Leitstellen DB Fernverkehr wurde im Herbst 2018 das Großlagenmanagement unter Führung der Zentralen Leitstelle in Betrieb genommen. Hier werden die Disponenten bei betrieblichen Großstörungen unterstützt sowie proaktiv Betriebskonzepte erarbeitet, um bei Störungseintritt sofort Ersatzmaßnahmen einleiten und kommunizieren zu können. Die zuverlässige Information unserer Reisenden im Störfall soll dadurch weiter gesteigert werden.

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 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 Gleich-

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

Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge im Fernverkehr werden mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ausgestattet. Beispielsweise verfügt die neueste Generation des ICE 3 (Baureihe (BR) 407) ebenso wie jeder der ICE-4-Züge über einen fahrzeuggebundenen Hublift. Im Berichtsjahr war der ICE 4 überwiegend auf den Strecken Hamburg–München und Hamburg–Stuttgart unterwegs. Nach Inbetriebnahme weiterer Züge wurde sein Einsatzfeld erweitert und umfasst inzwischen mehr Verbindungen (beispielsweise Berlin–München, Dortmund–München). Die Ausweitung der Fahrzeugeinsätze mit Hublift ermöglicht es Reisenden mit Rollstuhl somit, auf mehr Reisedestinations zu fahren. Bis zur vollständigen Auslieferung der bestellten Züge im Jahr 2023 werden sukzessive weitere Relationen und künftig auch grenzüberschreitende ICE-Verbindungen in die Schweiz hinzukommen.

Das Modernisierungsprogramm der älteren ICE-3-Züge (BR 403/406) wurde im Berichtsjahr fortgesetzt und umfasst beispielsweise die Berücksichtigung eines zweiten Rollstuhlplatzes inklusive eines elektrisch höhenverstellbaren Tisches an beiden Plätzen sowie die Ergänzung taktischer Orientierungshinweise vom Einstieg bis zur Sitzplatznummer.

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

ICE-Züge (Triebzugbasis) per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gemäß TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gemäß TSI PRM	Teilweise barrierefrei (zum Beispiel geeignet für Rollstuhlfahrer)	Nicht barrierefrei	2018
ICE 1	-	-	58	-	58
ICE 2	-	44	-	-	44
ICE 3 (BR 403/406)	-	18	45	-	63
ICE 3 (BR 407)	17	-	-	-	17
ICE 4 (BR 412)	25	-	-	-	25
ICE T (BR 411/415)	-	-	67	-	67
ICE MET ¹⁾	-	-	2	-	2
Insgesamt	42	62	172	-	276
Anteil in %	15	23	62	-	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 Bei- spiel geeignet für Rollstuhlfahrer)	Nicht barrierefrei	2018
ICmod mit Rollstuhlplätzen	-	223	-	-	223
ICmod ohne Rollstuhlplätze	-	-	545	-	545
Sonstige IC-Wagen mit Rollstuhlplätzen	-	-	56	-	56
Sonstige IC-Wagen ohne Rollstuhlplätze ¹⁾	-	-	-	451	451
Intercity 2	200	-	-	-	200
Insgesamt	200	223	601	451	1.475
Anteil in %	14	15	41	31	100

¹⁾ Ohne Dienst-/Kuppelwagen.

Die Anforderungen an Barrierefreiheit fließen auch in die Konzeptionen von Zügen für den Regionalverkehr ein. Rund drei Viertel der Fahrzeugflotte sind bereits heute barrierefrei mit fahrzeuggebundener Ein- und Ausstiegshilfe, rollstuhlgerechten Toiletten und digitalen Informationssystemen ausgestattet. Im Nahverkehr gibt der Aufgabenträger die Einstiegshöhe der Fahrzeuge vor. In der Regel wird die Einstiegshöhe so gewählt, dass möglichst viele Bahnsteige mit maximal einer Stufe beziehungsweise einer Rampe (nach oben und/oder nach unten) bedient werden können. Der Anteil an Niederflurfahrzeugen (niveaugleich zu 550-mm-Bahnsteigen) ist im letzten Jahr gestiegen.

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	Barrierefrei, Neubeschaffung gemäß TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Neubeschaffung vor TSI PRM	Weitgehend barrierefrei durch Modernisierung	Teilweise barriere- frei, geeignet für Rollstuhlfahrer (Ein- und Ausstieg)	Nicht barrierefrei	2018
Elektrische Triebzüge	405	532	791	833	53	2.614
Verbrennungstriebwagen	143	451	239	-	406	1.239
Einstöckige Wagen	-	90	-	96	291	477
Doppelstockwagen	196	-	974	-	853	2.023
Insgesamt	744	1.073	2.004	929	1.603	6.353
Anteil in %	12	17	32	15	25	100

Als größter Anbieter im Busverkehr in Deutschland betreibt der DB-Konzern rund 4.900 eigene Busse, davon rund 90% Niederflerbusse. Dank dieser Technik und Fahrerschulungen konnte die Mobilitätskette für mobilitätseingeschränkte Reisende stetig weiter ausgebaut und verbessert werden.

Infolge des demografischen Wandels rücken die Bedürfnisse und Einschränkungen, die insbesondere ältere Menschen betreffen, immer mehr in den Vordergrund. Dazu zählen vor allem körperliche Faktoren wie abnehmendes Sehvermögen und Bewegungseinschränkungen, aber ebenso ein erhöhter Wunsch nach Sicherheit im Fahrzeug. Daher hat DB Regio Bus gemeinsam mit der Hochschule Fresenius und dem Busersteller Iveco ein Konzept für alters- und

behindertengerechtes Fahren erarbeitet. Dazu wurde im Berichtsjahr ein Fahrzeug des Modells Crossway LE umgestaltet. Dazu wurde beim Einstieg eine für Rollatoren geeignete Einstiegsrampe an der Vordertür eingebaut. Durch die Möglichkeit, auch vorne einzusteigen, wurde die Kontaktaufnahme mit dem Fahrer deutlich vereinfacht. Farbliche Markierungen erleichtern ÖPNV-Nutzern zudem die Orientierung und weisen im verbreiterten Gang den Weg zu einem geeigneten Sitzplatz. Auch die Anordnung der Sitze wurde angepasst. So findet sich im vorderen Bereich nun eine Dreiersitzgruppe, die es beispielsweise ermöglicht, einen

Rollator vor sich zu positionieren. Speziell angeordnete gepolsterte Rückenlehnen und an Rollstuhlfahrer angepasste Stellbereiche sorgen für mehr Halt und Stabilität während der Fahrt. Ebenfalls Bestandteil des Konzepts ist eine neue Sitzkonstruktion, bei der die Neigung der Sitzfläche mithilfe von Gasdämpfern verstellbar ist. Der Sitz passt sich an das Verhalten des Fahrgasts an und erleichtert damit, den Sitzplatz einzunehmen und wieder aufzustehen.

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 31,5 kg wiegen und die Größe von 120 × 109 × 35 cm 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 rund 370 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 95 Standorten (per Dezember 2017: 65 Standorte) steht dieser den Kunden zur Verfügung.

In 32 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 50 Bahnhöfen sogenannte Video-Reisezentren eingerichtet. 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 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) wider. Die Benutzerführung im Interaktionsdesign berücksichtigt die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisender in hohem Maße, unter anderem durch die Verwendung größerer Schaltflächen und Schriften sowie einer kontrastreichen Menüsteuerung.

Mittels regelmäßiger Marktforschungen und Kundenbefragungen sowie Marktbeobachtungen werden Optimierungsmöglichkeiten analysiert und die Benutzeroberfläche sowie die Bedienabläufe entsprechend laufend angepasst. An 29 Bahnhöfen im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe wurden im Berichtsjahr erstmals auch Automaten mit einer Video-Beratungsfunktion aufgestellt.

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 850.000 Hilfeleistungen (im Vorjahr: rund 760.000 Hilfeleistungen) beim Ein-, Um- und Ausstieg realisiert, also rund 2.330 pro Tag (im Vorjahr: rund 2.080 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 der DB Information eingeflossen. 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 rund 300 Bahnhöfen, die mit Mitarbeitern besetzt sind.

Die Fahrzeuge im Regionalverkehr wurden in den letzten Jahren kontinuierlich mit zuggebundenen Einstiegs-/Ausstiegshilfen ausgestattet. Damit wird der Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Reisende einfacher beziehungsweise ermöglicht. Für die Bedienung der Einstiegs-/Ausstiegshilfen sind in erster Linie die Kundenbetreuer zuständig. Wenn kein Servicepersonal an Bord ist und es die Betriebslage zulässt, dann stehen die Triebfahrzeugführer ebenfalls zur Verfügung. Die Kunden haben die Wahl, diese Unterstützungsleistung spontan in Anspruch zu nehmen oder sich dafür vormelden zu lassen. Für Reisende im Rollstuhl bedeutet dies an 1.720 Bahnhöfen ohne stationäres Servicepersonal vor Ort durchgängige Barrierefreiheit. Für andere mobilitätseingeschränkte Reisende (beispielsweise Eltern mit Kinderwagen, Senioren sowie seh- und hörbehinderte Menschen) sind zusätzlich an weiteren nicht stufenlos erreichbaren Verkehrsstationen diese Hilfeleistungen möglich. DB Regio Schiene bietet den Voranmeldeservice seit 2012 an. Wir verzeichnen eine stetig steigende Nachfrage dieses für die Reisenden kostenfreien Angebots. Im Berichtsjahr 2018 wurden rund 355.000 Hilfeleistungen verzeichnet. Durch den Einsatz weiterer Neu- und Redesignfahrzeuge wird der Service der fahrzeuggebundenen Einstiegs-/Ausstiegshilfe auch in Zukunft ausgebaut.

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 Gebärdensprachevideos für das Internet weiterentwickelt und im Berichtsjahr aktualisiert. 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. Die Videos sind auf www.bahn.de/gehoerlos und im Internet (<https://youtu.be/TB4SMslzI8o>) abrufbar.

Hörbehinderte und gehörlose Kunden können die wichtigsten Informationen rund um eine Bahnreise unter 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 Angebote der Mobilitätsservice-Zentrale vorgestellt. Gehörlose, schwerhörige und ertaubte Menschen können mit der Mobilitätsservice-Zentrale per E-Mail deaf-msz@deutschebahn.com kommunizieren. Möchten gehörlose und schwerhörige Kunden ausgewählte Informationen an die DB übermitteln, so können sie eine SMS an die Mobilitätsservice-Zentrale senden. Auf diesem Weg kann beispielsweise über defekte Automaten oder über beschädigte Einrichtungen im Bahnhof oder auch im Zug informiert werden. Der Zugang erfolgt über die Telefonnummer 0160 97 43 58 06. Eine SMS ist immer mit dem Text #deafhelp plus Leerzeichen zu erstellen, damit sie weitergeleitet wird. Danach kann das jeweilige Anliegen beschrieben werden. Seit Juli 2018 bietet die Mobilitätsservice-Zentrale in einem Pilotprojekt zudem einen Live-Chat verbunden mit einer »künstlichen Intelligenz« an, der insbesondere gehörlosen und anderen mobilitätseinge-

schränkten Reisenden die Kommunikation erleichtert. Weitere Informationen zum Chat unter www.bahn.de/msz-chat. Nutzer werden im Live-Chat mit einem Mitarbeiter rund um das barrierefreie Reisen mit der Bahn beraten. Menschen mit Lernschwierigkeiten finden nützliche Hinweise zum Reisen mit der Bahn auf www.bahn.de/leichte-sprache. Diese Seite ist in leichter Sprache verfasst und wurde in den bestehenden Online-Auftritt integriert.

Mobilitätseingeschränkte Reisende können ihren Urlaub in Deutschland und Österreich komfortabel planen und buchen. Auf der Internetseite www.bahn.de/reiseziele-barrierefrei stellen die Arbeitsgemeinschaft Barrierefreie Reiseziele in Deutschland und das Projekt Barrierefrei Austria zusammen mit 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.

In Kooperation mit dem DB-Konzern hat www.museum.de eine Erhebung über barrierefreie Angebote in Museen durchgeführt. Die Internetseite bietet eine aktuelle Übersicht entsprechend eingerichteter Kultureinrichtungen, die zum Beispiel barrierefreie Audioguides, Führungen in Gebärdensprache oder taktil und akustisch zugängliche Ausstellungsobjekte anbieten (www.bahn.de/reiseziele-barrierefrei).

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. Seit Oktober 2018 ist die

App DB Barrierefrei in den App-Stores verfügbar. Sie kann von Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen uneingeschränkt genutzt werden. Die Sprache in der App ist bewusst einfach gehalten und leicht verständlich. Zudem machen eine kontrastreiche Displaygestaltung und eine selbsterklärende Bedienbarkeit die Benutzung einfach. Die App liefert aktuelle Informationen über das Zugangebot in allen deutschen Bahnhöfen sowie zur Funktionsfähigkeit von Aufzügen und Rolltreppen. Auch kann der Verlauf von Zügen nachverfolgt werden und der Nutzer erhält wichtige Informationen zur Reise als Textnachricht. Mit der »Screenreader«- und der »Text to Speech«-Funktion des Smartphones werden diese in Sprachnachrichten umgewandelt und sind so auch für sehbehinderte Menschen nutzbar. Die App DB Barrierefrei leistet einen weiteren Beitrag zur Umsetzung eines ganzheitlichen, barrierefreien und inklusiven Konzepts entlang der gesamten Reisekette. Weiterführende Informationen sind im Internet unter www.bahn.de/app-barrierefrei verfügbar.

Damit die initiierten Maßnahmen auf aktuellen Marktbedürfnissen basieren, stehen wir nicht nur mit den Mitgliedern der programmbegleitenden Arbeitsgruppe im intensiven Dialog, sondern auch mit der Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (BAR), den Behindertendachverbänden und unserem Kooperationspartner, dem Deutschen Behinderten-Sportverband (DBS).

Bereits seit 2002 verbindet uns mit dem DBS eine enge und erfolgreiche Partnerschaft. Neben der Förderung paralympischer Athleten richtet sich unser Engagement verstärkt auch auf gemeinsame Aktivitäten, die barrierefreies Reisen ermöglichen. Im Dialog mit dem Verband gelingt es uns, die Leistungen und Services für Fahrgäste mit Behinderungen weiter zu verbessern.

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

Beschwerdemanagement

Mit dem Kundendialog stellt die Deutsche Bahn ihren 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.

Im Berichtsjahr kam es wie im Vorjahr zu verschiedenen Betriebseinschränkungen und Sonderereignissen, die negative Einflüsse auf den Zugverkehr und damit auf die Eingangsmengen im Beschwerdemanagement und beim Servicecenter Fahrgastrechte hatten.

- ▶ In der Zeit von Ende Februar bis Mitte März kam es zu massiven regionalen Beeinträchtigungen durch Winter-einbrüche.
- ▶ Im Januar, August und September sorgten mehrere schwere Stürme für erhebliche Einschränkungen im Schienenverkehr.
- ▶ Der Brand eines ICE auf der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main im Oktober hatte eine mehrwöchige Streckensperrung zur Folge.
- ▶ Am 10. Dezember 2018 fand ein mehrstündiger Streik der EVG statt.

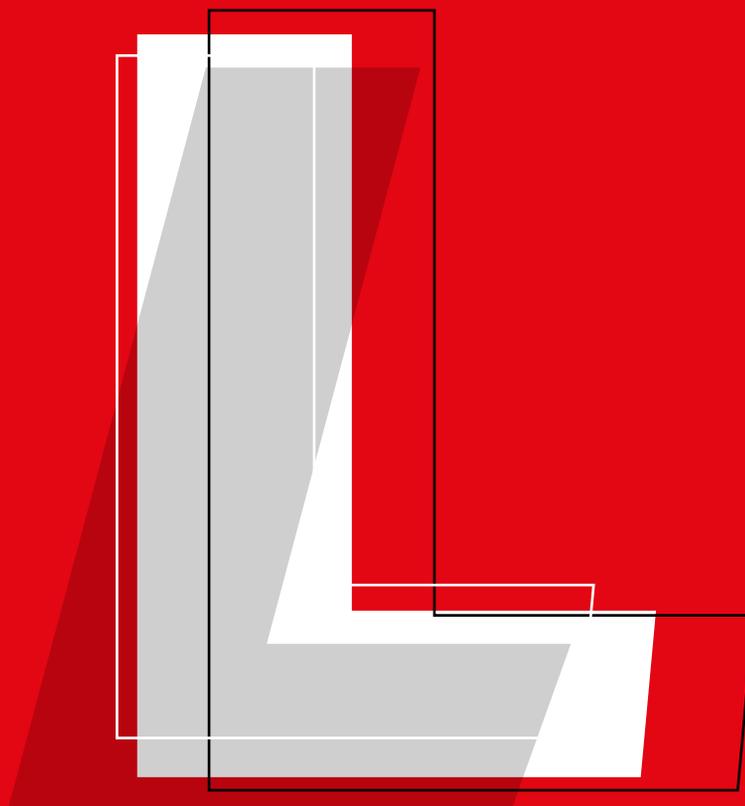
Infolge der Ereignisse stiegen die Beschwerden im Kundendialog des Fernverkehrs im Berichtsjahr um knapp 30% auf rund 295.000 Beschwerden (im Vorjahr: rund 228.000 Beschwerden).

Infolge von Verspätungen gemäß der Fahrgastrechteverordnung erfolgte im Berichtsjahr die Bearbeitung von rund 2,3 Millionen Entschädigungsanträgen (im Vorjahr: rund 1,6 Millionen Entschädigungsanträge) durch rund 40 am Verfahren teilnehmende Bahnen im Servicecenter Fahrgastrechte sowie in Reisezentren, Agenturen und in Verkaufsstellen nicht bundeseigener Eisenbahnen. Die Entschädigungsquote lag im Berichtsjahr bei 92% (im Vorjahr: 93%). Die Nutzungsquote des Fahrgastrechteformulars ging im Berichtsjahr leicht auf 80% (im Vorjahr: 83%) zurück.

Die Kundenzufriedenheit mit der Gesamtabwicklung der Entschädigungsanträge durch das Servicecenter Fahrgastrechte liegt im Berichtsjahr bei einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 75 auf Vorjahresniveau (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 von den Bahnkunden auch im Berichtsjahr sehr gut angenommen. Die Anzahl der bearbeiteten Beschwerden hat sich auf einem guten Niveau stabilisiert. 2018 konnten mehr als 30.000 Beschwerden abschließend vor Ort in den Reisezentren bearbeitet werden.

Beschwerdemanagement	2018	2017
Beschwerden Fernverkehr in Tausend	294,9	227,7
VERTEILUNG DER BESCHWERDEN AUF DIE KONTAKTKANÄLE IN %		
E-Mail	62	59
Brief/Fax	25	28
Telefon	13	13
SERVICELEVEL		
Telefon: durchschnittliche Wartezeit bis zur Aufnahme des Gesprächs in Sekunden	81	90
E-Mail: Bearbeitung innerhalb von 72 Stunden in %	56	81
Brief/Fax: Bearbeitung innerhalb von 10 Werktagen in %	81	90
Anträge gemäß Fahrgastrechteverordnung in Tausend	2018	2017
Bearbeitete Anträge	2.314	1.577
Als unbegründet abgelehnte Fälle	185	110
Entschädigte Fälle	2.129	1.467



Lagebericht

- 18 Angaben zur Unternehmensführung
und zur Gesellschaft**
- 19 Rahmenbedingungen**
- 22 Ertrags-, Finanz-
und Vermögenslage**
- 25 Nichtfinanzielle Kennzahlen**
- 27 Nachhaltigkeit**
- 28 Strategie**
- 31 Nachtragsbericht**
- 31 Chancen- und Risikobericht**
- 33 Prognosebericht**

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 Vorstand gehörten per 31. Dezember 2018 nach Ausscheiden der Vorstandsvorsitzenden keine Frauen an. Ab dem 1. März 2019 wird der Vorstand mit Frau Evelyn Palla als Finanzvorstand wieder mit einer Frau besetzt und die Zielquote von 20% im Vorstand erreicht. 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 gehörten per 31. Dezember 2018 fünf Frauen und elf Männer an.

	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2020
Frauenanteil in %	Ist	Ist	Ziel
Vorstand	20,0	0,0	20,0
Aufsichtsrat	31,0	31,3	30,0
Erste Führungsebene	22,4	23,7	21,7
Zweite Führungsebene	26,8	23,8	28,9

Auf der zweiten Führungsebene ist die Anzahl der Führungskräfte gegenüber dem Vorjahresende zurückgegangen, zum Teil aus organisatorischen Veränderungen zugunsten der ersten Führungsebene. Bei den Nachbesetzungen der Vakanz in der zweiten Führungsebene sank die Frauenquote aufgrund der Bewerberlage auf 23,8%. Dagegen stieg die Frauenquote auf der ersten Führungsebene auf 23,7% an.

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 DBAG geführt werden. Die Anteile der DBAG 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 Finanzen, Güterverkehr und 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 Bahn Italia S.r.l, Verona/Italien, als wesentliche Beteiligung. Die DB Bahn Italia 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. Eine 20-prozentige Beteiligung besteht an der Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande. Die DB European Railservice GmbH (ERS) wurde rückwirkend zum 1. Januar 2018 auf die DB Fernverkehr AG verschmolzen.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Fernverkehr AG aus wirtschaftlicher Sicht sehr erfolgreich. Die DB Fernverkehr AG erzielte ein Ergebnis nach Steuern von 393 Mio. €, das um 27 Mio. € über dem Vorjahreswert lag. Die Umsatzerlöse stiegen um 7,6% auf 4.702 Mio. €. Positiv auf den Umsatz wirkte sich neben Maßnahmen aus Angebotsausweitungen (unter anderem Inbetriebnahme Schnellfahrstrecke Berlin–München), klassischer Vermarktung und Produktverbesserungen die allgemein positive wirtschaftliche Lage in Deutschland aus. Der Gesamtaufwand (ohne Zinsaufwand) stieg unterproportional um 6,6% gegenüber dem Vorjahr auf 4.368 Mio. €. Der Anstieg resultierte aus höheren Aufwendungen für Infrastruktur, Instandhaltung, Abschreibungen, Personalkosten sowie höheren sonstigen betrieblichen Aufwendungen.

Rahmenbedingungen

- 19 Wirtschaftliches Umfeld
- 19 Entwicklung auf den relevanten Märkten
- 20 Politisches Umfeld

Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird auch durch die konjunkturelle Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Eine weiterhin solide steigende Beschäftigung und höhere Realeinkommen trotz anziehender Inflation bedeuteten im Berichtsjahr ein grundsätzlich positives Umfeld für den deutschen Schienenpersonenverkehr. Kräftig gestiegene Kraftstoffpreise sowie höhere Preise im Buslinienfernverkehr sorgten für differenzierte Entwicklungen der einzelnen Verkehrsträger. Die Belastungen durch witterungsbedingte Infrastruktureinschränkungen lagen 2018 auf einem vergleichbar hohen Niveau wie im Vorjahr.

Ein Rekordniveau bei der Beschäftigung und steigende Löhne sorgten 2018 in Deutschland für einen Anstieg der Realeinkommen und der Konsumnachfrage. Auch solide Unternehmensinvestitionen wirkten sich positiv aus. Gegenläufig wuchsen die Exporte infolge einer geringeren globalen Nachfrage schwächer als die Importe, wodurch sich der Beitrag des Außenhandels zum Wachstum der Gesamtwirtschaft abschwächte. Spürbar waren die Probleme in der Automobilbranche, die wesentlich zu einer vorübergehenden Drosselung der gesamten Industrieproduktion beitrugen.

Eine sinkende globale Nachfrage nach Handelsgütern dämpfte 2018 das Wachstum im Euro-Raum. Infolge steigender Beschäftigung und Einkommen entwickelte sich die Binnennachfrage dagegen solide. Neben der Konsumnachfrage trugen hierzu auch die Anlageinvestitionen bei. Zahlreiche Firmen produzierten an ihrer Kapazitätsgrenze. Zu den belastenden Faktoren gehörten in Europa insbesondere die Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Brexit-Fahrplan und die Diskussionen um Italiens Haushaltsentwurf.

Wie im Vorjahr wiesen einige osteuropäische Länder wie Polen und Ungarn die höchsten Wachstumsraten auf. Schwächer als im Vorjahr entwickelten sich dagegen unter anderem Spanien, Italien und Großbritannien.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

Schienenpersonenverkehr in Deutschland wächst deutlich

Der Schienenpersonenverkehr (SPV) in Deutschland wuchs auch 2018 deutlich, während im Gesamtmarkt das Wachstum stagnierte. Der Marktanteil des SPV stieg in der Folge leicht an. Schienenpersonennah- und -fernverkehr profitierten dabei sowohl von der guten Einkommens- und Beschäftigungssituation als auch von den anziehenden Kraftstoffpreisen. Zusätzlich regten Kapazitätseinschränkungen im Luftverkehr im Zusammenhang mit der Insolvenz von Air Berlin sowie die Angebotsausweitung infolge der Ende 2017 in Betrieb genommenen Strecke Berlin–München die Nachfrage im SPV an. Veränderungen in der Preisstruktur führten zudem zu einer stärkeren Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen. Das Preisniveau des Buslinienfernverkehrs legte zu, während der Preisanstieg im Schienenverkehr verhalten war. Verkehrseinschränkungen durch witterungsbedingte Schäden an der Schieneninfrastruktur lagen auf dem hohen Vorjahresniveau.

Der DB-Konzern verzeichnete 2018 einen kräftigen Anstieg der Verkehrsleistung, gestützt auf die Entwicklung bei DB Fernverkehr. Hier wirkten vor allem die Angebotsausweitung auf der Schnellfahrstrecke Berlin–München sowie Preismaßnahmen. Die Verkehrsleistung bei DB Regio bewegte sich hingegen auf Vorjahresniveau.

Die DB-konzernexternen Bahnen steigerten ihre Verkehrsleistung leicht. Nach Übernahme des Vertriebs von Locomore durch FlixTrain und des Betriebs durch das tschechische Unternehmen Leo Express legte die Nachfrage moderat zu.

Die Verkehrsleistung im innerdeutschen Luftverkehr ging deutlich zurück. Der Marktanteil des innerdeutschen Flugverkehrs sank leicht. Nach der Insolvenz von Air Berlin im Vorjahr wurden nicht alle verfügbaren Slots an deutschen Flughäfen durch die dominierende Lufthansa-Gruppe oder die expandierende easyJet übernommen.

In diesem Marktumfeld stieg die Verkehrsleistung der DB Fernverkehr AG um 5,7% auf 42.808 Mio. Personenkilometer (Pkm) (im Vorjahr: 40.506 Mio. Pkm). Die Zahl der beförderten Personen steigerte sich um 4,1% auf 148 Mio. Personen (im Vorjahr: 142 Mio. Personen). Die DB Fernverkehr AG hat die Betriebsleistung um 2,0% auf 142 Mio. Trassenkilometer (Trkm) erhöht (im Vorjahr: 139 Mio. Trkm).

Die positive Entwicklung der Personenkilometer im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2017 abgegebenen Prognose. Das Wachstum der Personenkilometer wurde durch Angebotsverbesserungen (unter anderem Inbetriebnahme Schnellfahrstrecke Berlin–München), klassische Vermarktung sowie Aktionstickets erreicht. Der moderate Anstieg der Betriebsleistung entspricht nicht der abgegebenen Prognose. Die Belastungen aus Baustellen, Stürmen und der Sperrung der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main infolge des ICE-Brandes dämpften die geplante Entwicklung.

Politische Unsicherheiten führen zu Schwankungen der Energiepreise

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

Im ersten Halbjahr 2018 führte eine Übererfüllung der Förderkürzungen der Organisation erdölexportierender Länder (Organization of the Petroleum Exporting Countries; OPEC) und der verbündeten Produzenten, wie beispielsweise Russland (zusammen OPEC+), zu einer Unterversorgung am Ölmarkt. Nachdem die Übererfüllung der Förderkürzungen ausgeglichen war, gerieten im zweiten Halbjahr 2018 die möglichen Auswirkungen der US-Sanktionen gegen den Iran immer stärker in den Fokus. Gleichzeitig führte eine positive Wirtschaftsentwicklung zu robuster Nachfrage vor allem aus Asien. Die daraus resultierende Sorge um Angebotsengpässe ließ die Preise am Ölmarkt Anfang Oktober 2018 ihren Jahreshöchststand erreichen. Danach führten allerdings Überangebote infolge von weiteren Produktionsanstiegen in den USA, Saudi-Arabien und Russland, das Aufweichen der Sanktionen gegen den Iran sowie Sorgen um die globale Wirtschaftsentwicklung zu einem ausgeprägten Abwärtstrend am Ölmarkt, der den Preis für Brent am Jahresende 2018 kurzzeitig auf unter 50 USD/bbl abrutschen ließ. Der Beschluss der OPEC+, ab 2019 die Förderung um 1,2 Mio. bbl/Tag zu kürzen, führte zu keiner Stabilisierung des Ölmarktes. Zudem trug auch der Rückzug von spekulativen Finanzinvestoren zu dem Preisrückgang bei.

Der deutsche Stromspotmarkt zeigt sich immer stärker wetterabhängig. Hitze und Wassermangel führten im Sommer 2018 zu einem starken Preisanstieg. Zudem wirkte die Entwicklung an den Primärenergiemärkten als Preistreiber. Im Jahresverlauf waren überwiegend hohe Notierungen, aber auch deutliche Schwankungen zu beobachten. Den deutlichsten Anstieg verzeichnete der Markt für Emissionszertifikate. Das Inkrafttreten der Marktstabilitätsreserve ab 2019 und die Diskussion über einen Mindestpreis führten zum Einpreisen einer Angebotsverknappung. Für einen vorübergehenden Dämpfer sorgten die unklaren Brexit-Auswirkungen – der CO₂-Preis notierte zum Jahresende in der Nähe des Fünf-Jahres-Hochs.

Politisches Umfeld

Bundesregierung setzt starke Impulse für den Schienenverkehr

Im Koalitionsvertrag vom 7. Februar 2018 bekennen sich die Unionsparteien und die Sozialdemokratische Partei Deutschlands zur Stärkung der Eisenbahn in Deutschland und zum integrierten DB-Konzern. Der Koalitionsvertrag greift zahlreiche gemeinsame Anliegen der Branche auf. Politisches Ziel ist, eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 zu erreichen und mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Schwerpunktthemen für den Sektor aus Sicht des DB-Konzerns sind:

- ▶ die Fortsetzung des Investitionshochlaufs mit bedarfsgerechten Mitteln für den Bestandserhalt (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III) sowie Aus- und Neubau, der Implementierung eines Planungsbeschleunigungsgesetzes und der Anwendung von Building Information Modeling (BIM);
- ▶ die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr mit Trassenpreisförderung, der Realisierung des 740-m-Netzes und der Einrichtung eines Bundesprogramms Zukunft Schienengüterverkehr für Innovationen;
- ▶ der Einstieg in die Digitale Schiene Deutschland, inklusive des beschleunigten Ausbaus der europäischen Leit- und Sicherheitstechnik ETCS sowie digitaler Stellwerke;
- ▶ die weitere Vorbereitung des Deutschland-Takts mit Zielfahrplan und passenden Infrastrukturmaßnahmen;
- ▶ die Stärkung der Schiene im Kontext von Klima- und Umweltschutz, inklusive passender Maßnahmen im Klimaschutzgesetz, eines Programms für Elektrifizierung und alternative Antriebe sowie der Fortsetzung des Engagements für die Lärminderung.

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität gestartet

Die vom Bund eingerichtete Nationale Plattform Zukunft der Mobilität hat mit der konstituierenden Sitzung des Lenkungskeises am 26. September 2018 ihre Arbeit aufgenommen. Ziel der verkehrsträgerübergreifend ausgerichteten Plattform ist die Entwicklung von Handlungsempfehlungen. Die Arbeit der Plattform wird von einem Steuerkreis koordiniert und ist in sechs Arbeitsgruppen untergliedert: Klimaschutz im Verkehr; Nachhaltige Mobilität: alternative Antriebe und Kraftstoffe; Digitalisierung, automatisiertes Fahren und neue Mobilitätskonzepte; Sicherung des Mobilitäts- und Produktionsstandortes, Batteriezellproduktion, Rohstoffe und Recycling, Bildung und Qualifizierung; Sektorkopplung (insbesondere Verknüpfung der Verkehrs- und Energienetze); Standardisierung, Normierung, Zertifizierung und Zulassung. Der DB-Konzern ist im Lenkungskreis und in den Arbeitsgruppen Klimaschutz im Verkehr und Digitalisierung vertreten.

Zukunftsbündnis Schiene zur Ausarbeitung des Schienenpakts nimmt Arbeit auf

Am 5. Juni 2018 hat Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer die Einrichtung des Zukunftsbündnisses Schiene (Schiennenpakt) bekannt gegeben, um die Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung im Bereich der Bahnpolitik zügig anzugehen. Das Zukunftsbündnis unter Leitung des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann nahm am 9. Oktober 2018 seine Arbeiten auf. Die Inhalte des Zukunftsbündnisses werden in fünf thematischen Arbeitsgruppen entwickelt und diskutiert: Deutschland-Takt einführen; Kapazitäten ausbauen; Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken; Lärmemissionen senken; Digitalisierung, Automatisierung und Innovationen. Der DB-Konzern ist an allen Arbeitsgruppen und im Lenkungskreis beteiligt.

BNetzA genehmigt Trassenpreise für 2019

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat am 17. Januar 2018 die Trassenpreise für das Fahrplanjahr 2018/2019 genehmigt, unter anderem die beantragte Steigerung der Trassenpreise des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) um 1,8%. Diese folgt aus der gesetzlichen Kopplung der Trassenpreisentwicklung an die Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel.

Wie im Beschluss zum Trassenpreissystem (TPS) 2018 festgelegt, wurden die beantragten Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr im Zuge der Genehmigung angehoben und im Schienengüterverkehr abgesenkt, jeweils um rund 28 Mio. €. Die DB Netz AG hat gegen diese Entscheidung geklagt. Mit einer ersten Entscheidung ist frühestens Ende 2019 zu rechnen.

Richtlinie über die Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs

Mit der Förderrichtlinie über die Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs, die am 9. August 2018 in Kraft getreten ist, unterstützt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), wenn sie die Effizienz ihrer elektrisch erbrachten Verkehrsleistung verbessern. Die Förderung ist gekoppelt an eine jährlich zu erreichende prozentuale Verbesserung der Energieeffizienz beim Traktionsstromverbrauch. Die Eingangsgrenze zur Inanspruchnahme der Förderung beträgt für die Jahre 2018 und 2019 das Erreichen einer spezifischen Energieeffizienzverbesserung von jährlich 1,75%. Für die Jahre 2020, 2021 und 2022 muss für eine entsprechende Förderung eine Effizienzverbesserung von jährlich 2% erreicht werden. Ein Sonderbonus wird bei Erreichen einer Effizienzverbesserung von 3% gewährt. Ergänzend muss ein Nachweis über entsprechende Ausgaben für ergriffene Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz erfolgen. Die Zuwendungshöhe beträgt höchstens 50% der Ausgaben für die im jeweiligen Abrechnungsjahr ergriffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz. Pro Jahr steht ein Fördervolumen von 100 Mio. € zur Verfügung. Das Programm läuft bis Ende 2023.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- 22** Umsatzentwicklung
- 22** Ergebnisentwicklung
- 23** Finanzlage

- 23** Kapitalflussrechnung
- 23** Investitionen
- 24** Bilanzstruktur

Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr erzielte die DB Fernverkehr AG einen Umsatz von 4.702 Mio. € und erreichte damit einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 334 Mio. € (im Vorjahr: 4.368 Mio. €; +7,6%).

Positiv auf den Umsatz wirkte sich neben Angebotsausweitungen (unter anderem Inbetriebnahme Schnellfahrstrecke Berlin—München), klassischer Vermarktung und Produktverbesserungen die allgemein positive wirtschaftliche Lage in Deutschland aus. Negative Einflüsse auf den Umsatz resultierten aus Baustellen, der Sperrung der Schnellfahrstrecke Köln—Rhein/Main infolge des ICE-Brandes und witterungsbedingten Einschränkungen.

Die Anzahl der BahnCard-Kunden ist gegenüber dem Vorjahr gesunken. Am Jahresende 2018 besaßen knapp 5,3 Millionen Kunden eine BahnCard (im Vorjahr: knapp 5,4 Millionen Kunden). Diese Entwicklung ist auf einen Rückgang der BahnCard 25 zurückzuführen, die durch den Verkauf der »Jubiläums-BahnCard 25« im Vorjahr einen erhöhten Bestand auswies. In den Segmenten der BahnCard 50 und BahnCard 100 konnte ein Anstieg der Bestände gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden.

Im Bereich Bordgastronomie blieben die Erlöse mit 82 Mio. € auf dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 83 Mio. €).

Die DB-konzerninternen Umsatzerlöse stiegen im Berichtsjahr leicht auf 200 Mio. € (im Vorjahr: 196 Mio. €) an.

Ergebnisentwicklung

Die Gesamtleistung von 4.717 Mio. € stieg im Vergleich zum Vorjahr um 342 Mio. € (im Vorjahr: 4.375 Mio. €). Diese Steigerung wurde durch die beschriebene Umsatzentwicklung bestimmt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge unterschritten mit 43 Mio. € den Vorjahreswert um 44 Mio. € (im Vorjahr: 87 Mio. €). Dies ist im Wesentlichen auf die im Vorjahr realisierten Erträge aus Fahrzeugverkäufen – Verkauf von Nachtstrecken an die ÖBB – sowie der Erstattung der Kernbrennstoffsteuer zurückzuführen.

Der Materialaufwand stieg gegenüber dem Vorjahr um 143 Mio. € auf 2.655 Mio. € (im Vorjahr: 2.512 Mio. €). Diese Erhöhung wurde durch preis- und mengenbedingte Steigerungen der Infrastrukturkosten hervorgerufen. Zudem stiegen die Aufwendungen für die Instandhaltung und Reinigung von Fahrzeugen sowie für Provisionen infolge des höheren Umsatzes.

Der Personalaufwand stieg um 44 Mio. € auf 960 Mio. € (im Vorjahr: 916 Mio. €). Dieser Effekt ist auf Tarifsteigerungen und Aufbau des Personalbestands infolge der Leistungsausweitung zurückzuführen.

Die Abschreibungen erhöhten sich im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 41 Mio. € auf 250 Mio. € (im Vorjahr: 209 Mio. €). Dies resultiert überwiegend aus der unterjährigen Aktivierung von 17 weiteren ICE-4-Fahrzeugen sowie der Aktivierung von 13 IC-2-Zugverbänden im Oktober 2018. Zudem kommt die Inbetriebnahme von neuer Infrastruktur zum Tragen (im Wesentlichen Werk Köln-Nippes). Geringfügig gegenläufig wirkte das Erreichen des Endes der bilanziellen Nutzungsdauer von Lokomotiven der Baureihe 101 und ICE-1-Zügen im Berichtsjahr.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 503 Mio. € und lagen um 41 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 462 Mio. €). Dies resultierte im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für IT- und Kommunikationsdienste, Reisendenbetreuung bei Unregelmäßigkeiten, Beratung sowie Bildung.

Das Zinsergebnis sank gegenüber dem Vorjahreswert um 5 Mio. € auf –2 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €). Dies ist auf die im Vorjahr erhaltene Zinszahlung im Zusammenhang mit der Rückerstattung der Kernbrennstoffsteuer zurückzuführen.

Das Beteiligungsergebnis verbesserte sich im Vorjahresvergleich um 3 Mio. € auf 3 Mio. € im Vorjahr: 0 Mio. €).

Insgesamt erzielte die DB Fernverkehr AG ein Ergebnis nach Steuern von 393 Mio. €, dies lag um 27 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 366 Mio. €). Das Ergebnis nach Steuern wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die Muttergesellschaft DB AG abgeführt.

Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage

Die positive Umsatzentwicklung der DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2017 abgegebenen Prognose. Die prognostizierte moderate 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 DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB Fernverkehr AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S & P Global Ratings (S & P) und Moody's laufend überprüft. 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 DB AG sind im Internet unter db.de/Rating verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2018 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 700 Mio. €. Diese wurden mit 105 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Die langfristigen Verbindlichkeiten verringerten sich um 5 Mio. € auf 26 Mio. € gegenüber dem Vorjahresende (per 31. Dezember 2017: 31 Mio. €). Die kurzfristigen Verbindlichkeiten stiegen um 199 Mio. € auf 1.017 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 818 Mio. €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Fahrzeugherstellern sowie höhere Verbindlichkeiten gegenüber Konzernunternehmen.

Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 646 Mio. € und lag um 106 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 540 Mio. €).

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit im Berichtsjahr lag mit 385 Mio. € um 18 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 403 Mio. €).

Der Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit stieg um 124 Mio. € auf 261 Mio. € gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 137 Mio. €).

Durch das DB-konzerninterne Cashpooling verfügte die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2018 über keinen nennenswerten Bestand an liquiden Mitteln.

Investitionen

Im Berichtsjahr lagen die Brutto-Investitionen mit 1.046 Mio. € auf dem hohen Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 1.018 Mio. €). Die Netto-Investitionen betrugen 1.046 Mio. € (im Vorjahr: 1.018 Mio. €).

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag im Bereich der Fahrzeuginvestitionen (vor allem ICE 4). Nach acht Zügen im Vorjahr sind 17 weitere ICE 4 (BR 412, Zwölfteiler) zugegangen. Zudem wurden im vierten Quartal 2018 13 IC-2-Zugverbände vertraglich abgenommen. Die Markteinführung startete im Dezember (Probetrieb mit drei Zugverbänden).

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 2018 um 153 Mio. € auf 5.169 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 5.322 Mio. €). Die Reduzierung ist im Wesentlichen auf die fortlaufende Abnahme von ICE-4-Fahrzeugen zurückzuführen.

Finanzierung des Investitionsprogramms

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit wurde zum Teil durch den Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit und den Abbau von Forderungen gegen die DB AG aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung (Cashpool) finanziert. Zudem erfolgte die Inanspruchnahme der Kreditlinie aus der DB-Konzernfinanzierung.

Das Investitionsvolumen im Berichtsjahr 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 im Berichtsjahr um 207 Mio. € auf 3.804 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 3.597 Mio. €).

Das Anlagevermögen stieg um 796 Mio. € auf 3.494 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 2.698 Mio. €). Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf die Fahrzeuginvestitionen zurückzuführen.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen nahm in der Folge um 16,8 Prozentpunkte auf 91,9% zu (per 31. Dezember 2017: 75,1%).

Das Umlaufvermögen verringerte sich um 588 Mio. € auf 309 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 897 Mio. €). Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen sank um 16,7 Prozentpunkte auf 8,1% (per 31. Dezember 2017: 24,8%). Ursächlich für diese Entwicklung ist ein Rückgang der Forderungen gegen die DB AG infolge eines niedrigeren Cashpoolingbestands.

Das Eigenkapital blieb mit 2.086 Mio. € konstant. Durch den Anstieg der Bilanzsumme ging die Eigenkapitalquote auf 54,8% zurück (per 31. Dezember 2017: 57,9%).

Die Rückstellungen sanken um 14 Mio. € auf 262 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 276 Mio. €) infolge von Auflösungen und Inanspruchnahmen und hatten somit per 31. Dezember 2018 einen Anteil von 6,9% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2017: 7,7%).

Die Verbindlichkeiten stiegen um 194 Mio. € und lagen per 31. Dezember 2018 bei 1.043 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 849 Mio. €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen infolge der Abnahme neuer ICE-4-Fahrzeuge sowie höhere Verbindlichkeiten gegenüber dem DB-Konzern. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme stieg infolgedessen um 3,7 Prozentpunkte auf 27,4% (per 31. Dezember 2017: 23,7%).

Die passiven Rechnungsabgrenzungen stiegen um 27 Mio. € auf 413 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 386 Mio. €). Dies ist im Wesentlichen auf die gestiegenen Verkäufe von Fahrscheinen für das Folgejahr zurückzuführen. Der Anteil an der Bilanzsumme stieg auf 10,9% (per 31. Dezember 2017: 10,7%).

Bilanzstruktur in % der Bilanzsumme	31.12.2018	31.12.2017
AKTIVA		
Anlagevermögen	91,9	75,1
Umlaufvermögen	8,1	24,8
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,1
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	54,8	57,9
Rückstellungen	6,9	7,7
Verbindlichkeiten	27,4	23,7
Rechnungsabgrenzungsposten	10,9	10,7
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.804	3.597

Nichtfinanzielle Kennzahlen

25 Qualität

26 Mitarbeiter

26 Ökologie

Qualität

Pünktlichkeit gesunken

Die Qualität unserer Leistung litt im Berichtsjahr unter einer gegenüber dem Vorjahr abermals gestiegenen Infrastrukturauslastung. Ein weiterer Zuwachs der Betriebsleistung auf dem Netz, die Ausweitung der Bautätigkeit im Netz und die damit verbundene Reduktion der Netzkapazität haben insgesamt zu einem Rückgang der Pünktlichkeit geführt. Die steigenden Verkehrsmengen auf dem Netz führten neben Engpässen bei der Infrastruktur auch zu Engpässen beim Personal und in der Fahrzeugverfügbarkeit.

Auf der betrieblichen Seite haben zudem eine hohe Anzahl an Störungen der Leit- und Sicherungstechnik, eine Zunahme der Fahrzeugstörungen und Verzögerungen bei der Bereitstellung der Fahrzeuge die Pünktlichkeit negativ beeinflusst. Zudem hat sich im Berichtsjahr das externe Störgeschehen gegenüber dem bereits sehr hohen Vorjahreswert nochmals leicht erhöht. Eine Ursache dafür war die lang andauernde Hitzeperiode im Sommer.

Zusätzliche Belastungen für die Qualität resultierten wie auch schon im Vorjahr aus witterungsbedingten Einschränkungen wie Wintereinbrüchen zu Jahresbeginn und den Sturmtiefs Friederike, Burglind und Fabienne. Massive Fahrbahnunterspülungen und umgestürzte Bäume führten zu umfangreichen Streckensperrungen.

Belastend für die Pünktlichkeitsentwicklung im Berichtsjahr waren zudem der Brand eines ICE-Zuges auf der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main im Oktober 2018, der mehrwöchige Streckensperrungen und umfangreiche Umleitungsverkehr zur Folge hatte, und der Warnstreik der EVG im Dezember 2018.

Die Pünktlichkeit der DB Fernverkehr AG sank daher im Berichtsjahr auf 74,9% (im Vorjahr: 78,5%). Das Ziel, eine Pünktlichkeit von 82% zu erreichen, wurde deutlich verfehlt.

In den ersten beiden Monaten des Berichtsjahres lag die Pünktlichkeit bei über 81%. Im weiteren Jahresverlauf sank sie bis Mitte Dezember stetig ab. Ursächlich hierfür waren die oben genannten, sich im Jahresverlauf verstärkenden Faktoren. Deutlich unter dem Jahresdurchschnitt lag die Pünktlichkeit mit rund 70% insbesondere in den Monaten August und November. Dies wurde zusätzlich durch die lang

anhaltende Hitzeperiode im Sommer sowie die teilweise Sperrung der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main infolge eines Fahrzeugbrandes im Oktober 2018 beeinflusst.

Positiv auf die Pünktlichkeit wirkte im Berichtsjahr die Zukunft-Bahn-Initiative PlanStart: Die planmäßige Abfahrt unserer Fernverkehrszüge am Startbahnhof konnte – trotz der deutlich angespannteren Rahmenbedingungen – mit 82% sogar auf dem deutlich verbesserten Vorjahresniveau gehalten werden (2016: 76%; 2017: 82%).

Lagezentrum Pünktlichkeit eingerichtet

Als Reaktion auf die gesunkene Pünktlichkeit hat der DB-Konzern im März 2018 das Lagezentrum Pünktlichkeit eingerichtet, das im Vorstandsressort Infrastruktur angesiedelt ist und auf operativer Ebene geschäftsfeldübergreifend Maßnahmen zur kurz- und langfristigen Verbesserung der Pünktlichkeit entwickelt und umsetzt. Die Maßnahmen des Lagezentrums Pünktlichkeit, in das auch konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eingebunden sind, umfassen unter anderem Aktivitäten zur pünktlichkeitsstabilisierenden Fahrplanoptimierung, zur Verbesserung der Haltezeiteinhaltung, zur Erhöhung der Verfügbarkeit der Leit- und Sicherheitstechnik sowie der Stabilisierung der S-Bahn-Verkehre.

DB-Konzernprojekt Kapazitätsmanagement gestartet

Um die mittelfristigen Auswirkungen der steigenden Verkehrsmengen und des hohen Bauvolumens auf die Pünktlichkeit realistischer zu bewerten und Gegensteuerungsmaßnahmen zu entwickeln, wurde das DB-Konzernprojekt Kapazitätsmanagement gestartet. Erstes Ergebnis im Berichtsjahr ist eine neu entwickelte Methode zur Ableitung von Pünktlichkeitszielen unter Berücksichtigung aller Kapazitätseffekte. Diese Methode wurde bereits bei der Zielwertbestimmung für 2019 eingesetzt. Auf Basis der dadurch gewonnenen Erkenntnisse wurden geschäftsfeldübergreifend Kapazitätsmaßnahmen abgeleitet. Zahlreiche dieser Maßnahmen wirken jedoch erst ab 2020, da beispielsweise bauliche Infrastrukturmaßnahmen einen zeitlichen Vorlauf benötigen.

Im Jahr 2019 werden die im Berichtsjahr gewonnenen Ergebnisse in Form einer verbesserten Pünktlichkeitssimulation auf alle EVU erweitert.

Kundenzufriedenheit stabil

Im Berichtsjahr lag die Kundenzufriedenheit mit einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 77 ZI auf dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 77 ZI). Dass die Gesamtzufriedenheit im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr trotz geringerer Pünktlichkeit nicht gesunken ist, liegt an Maßnahmen zur Verbesserung des Produktbildes. So konnte die DB Fernverkehr AG die Kundenzufriedenheit in den Bereichen Gastronomie, Zugbegleitpersonal, WLAN und ICE Portal erhöhen.

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 2018 betrug 16.295 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2017: 15.725 Mitarbeiter). Der Personalzuwachs beruht im Wesentlichen auf Ausweitungen im Angebot (unter anderem Inbetriebnahme Schnellfahrstrecke Berlin–München), mehr Reisenden und dem Zulauf neuer ICE-4-Fahrzeuge.

Bezogen auf den durchschnittlichen Personalbestand im Jahr 2018 (16.147 Mitarbeiter, im Vorjahr: 15.847 Mitarbeiter) bedeutet das einen Anstieg um 300 Mitarbeiter.

Überblick über die Tarifentwicklung/-verhandlungen

Zum 1. Januar 2018 wurde die zweite Stufe der Tarifierhöhung aus der Tarifrunde 2016/2017 wirksam. Mitarbeiter hatten im Rahmen eines neuartigen Wahlmodells zuvor individuell entscheiden können, in welcher Form sie diese zweite Stufe nutzen wollen: individuelles Wahlrecht als Entgelt-erhöhung in Höhe von 2,62%, als Arbeitszeitabsenkung um eine Wochenstunde oder als sechs Tage zusätzlichen Urlaub. Bei der DB Fernverkehr AG entschieden sich 63,9% der Arbeitnehmer für das Urlaubsmodell, 34,6% für die Entgelt-erhöhung und 1,5% für die Arbeitszeitreduzierung (Stand zum 31. Dezember 2018).

Die Tarifverträge aus der Tarifrunde 2016/2017 mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) waren zum 30. September 2018 ausgelaufen. Die Verhandlungen der Tarifrunde 2018 begannen mit der EVG am 11. Oktober 2018, die mit der GDL am 12. Oktober 2018. Verhandelt wurde für rund 160.000 Mitarbeiter des DB-Konzerns in Deutschland.

Am 14. Dezember 2018 einigte sich der DB-Konzern mit der EVG auf einen Tarifabschluss. Er umfasst Lohnsteigerungen in zwei Stufen um 3,5% zum 1. Juli 2019 und um 2,6% zum 1. Juli 2020. Außerdem wird für den Zeitraum von Oktober 2018 bis Juni 2019 eine Einmalzahlung von 1.000 € gezahlt. Zum 1. Januar 2021 erhalten die Beschäftigten erneut die Möglichkeit, anstelle der zweiten Stufe mehr Freizeit beziehungsweise Urlaub zu wählen. Das Gesamtpaket umfasst außerdem deutliche Verbesserungen für Nachwuchskräfte sowie neue innovative Wahlmöglichkeiten. So können DB-Mitarbeiter künftig wählen, Überstunden in betriebliche Altersvorsorge umzuwandeln.

Am 4. Januar 2019 wurde auch eine Tarifeinigung mit der GDL erzielt, sodass die Tarifrunde 2018 im DB-Konzern abgeschlossen ist.

Die Tarifverträge gelten rückwirkend vom 1. Oktober 2018 bis 28. Februar 2021 und haben damit eine Laufzeit von 29 Monaten.

Weitere Tarifentwicklungen

Mit der im Berichtsjahr geschlossenen Rahmen-Konzernbetriebsvereinbarung »Gemeinsam Fortschritt und Zukunft gestalten« soll den Mitarbeitern des DB-Konzerns in Zeiten stetiger digitalisierungsbedingter Veränderungen der Arbeitswelt Orientierung und Sicherheit gegeben werden. Durch die Vereinbarung kann der Konzernbetriebsrat neue Arbeitsformen (wie zum Beispiel Arbeiten in hierarchie-freien Teams, Tätigkeiten in Labs und Start-ups, das Intrapreneurship-Programm) aktiv mitgestalten.

Maßnahmen im Bereich Soziales

Mitarbeiterzufriedenheit auf stabilem Niveau

Im Herbst 2018 wurde die vierte DB-konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Über 330.000 Mitarbeiter weltweit erhielten erneut die Gelegenheit zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit dem DB-Konzern, ihrem Geschäftsfeld und ihrer Tätigkeit sind. Die Beteiligungsquote lag DB-konzernweit bei 60,0% (2016: 60,7%). Im Geschäftsfeld DB Fernverkehr, zu dem die DB Fernverkehr AG gehört, lag die Beteiligungsquote bei 51,4% (2016: 50,9%).

Auf einer Skala von 1 («stimme überhaupt nicht zu») bis 5 («stimme voll zu») blieb die Mitarbeiterzufriedenheit im DB-Konzern stabil bei einem Wert von 3,7. Bei der DB Fernverkehr AG liegt die Mitarbeiterzufriedenheit bei 3,5 und damit auf dem Wert von 2016.

Maßnahmen im Bereich Nachwuchsgewinnung

Im Berichtsjahr konnten für die DB Fernverkehr AG 273 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 sechs Mitarbeiter für das duale Studium eingestellt.

Ökologie

Spezifischer Energieverbrauch

Im Berichtsjahr ist der auf Personenkilometer bezogene spezifische Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2006 um 29,3% zurückgegangen (im Vorjahr: 26,7%). Treiber dieser Verbesserung waren der neue ICE4, der im Einsatz noch deutlich effizienter als erwartet gefahren ist, sowie die gute Auslastung unserer Züge. Gleichzeitig konnten wir die Energieeffizienz der Fahrten auch bei älteren Baureihen weiter verbessern. Maßgeblich hierfür ist die stetige Verbesserung der energieeffizienten Fahrweise unserer Lokführer. Leider konnten diese Effekte aufgrund von verfehlten Pünktlichkeitszielen ihre Wirkung nicht vollständig entfalten, da ein pünktlicher Zug besonders energiesparend fährt. Auch das neu eingeführte Fahrassistenzsystem hat in diesem Jahr angefangen, seine Wirkung bemerkbar zu machen.

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 gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet. Zu Beginn des Berichtsjahres erfolgte die Umstellung auf 100% Ökostrom, sodass nun alle Fahrgäste der DB Fernverkehr AG komplett CO₂-frei unterwegs sind.

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

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

Strategie

28 DB-konzernweite Agenda für eine bessere Bahn vorgestellt

DB-konzernweite Agenda für eine bessere Bahn vorgestellt

Mit der neuen DB-konzernweiten Agenda für eine bessere Bahn will der DB-Konzern den Systemverbund Bahn, zu dem auch die DB Fernverkehr AG gehört, fit für Zukunft, Wachstum sowie Beschäftigung und den DB-Konzern nachhaltig erfolgreich machen. Daher intensiviert der DB-Konzern seine Anstrengungen in den Bereichen Kapazität und Verfügbarkeit, Kunde und Qualität sowie Digitalisierung und Innovation.

Kapazität und Verfügbarkeit

Im Bereich der Infrastruktur ist es Ziel des DB-Konzerns, den stetig zunehmenden Verkehr auf einem in vielen Teilen stark ausgelasteten Netz mit stabiler Betriebsqualität zu fahren. Dafür wird die Investitionsoffensive in Erhalt, Neu- und Ausbau des Schienennetzes fortgesetzt und verstärkt. Darüber hinaus sollen ein intelligenteres Baustellenmanagement und die organisatorische Neuaufstellung von DB Netze Fahrweg einen positiven Beitrag zu mehr Pünktlichkeit und Qualität leisten. Wesentlicher Faktor für den künftigen Erfolg des gesamten Systems soll die Digitale Schiene Deutschland (DSD) sein. Mit der DSD plant der DB-Konzern, die Kapazität, Effizienz und Zuverlässigkeit im Netz deutlich zu erhöhen. Mit hohen Investitionen in neue Züge will der DB-Konzern die Voraussetzungen für Wachstum und mehr Service im Schienenpersonenverkehr schaffen.

Kunde und Qualität

Die Verfügbarkeit der Flotte will der DB-Konzern durch eine Verbesserung der Fahrzeuginstandhaltung erhöhen. Hierfür werden Werkstattkapazitäten weiter ausgebaut und Arbeitsprozesse optimiert. So sollen die Chancen der Digitalisierung genutzt werden, um unter anderem Fahrzeugschäden frühzeitig zu erkennen. Ziel des DB-Konzerns ist es, das Reiseerlebnis der Kunden zu steigern, die Reisendenpünktlichkeit sukzessive weiter zu erhöhen und den Kunden entlang der Reisekette zuverlässiger zu informieren.

Digitalisierung und Innovation

Der DB-Konzern will durch digitale Services, durch ein hohes Leistungsniveau im automatisierten Bahnbetrieb sowie durch ein für den Kunden auf Basis von Mobilitäts- und Logistikplattformen maßgeschneidertes Angebotsportfolio begeistern. Ziel ist es, vor allem im Personenverkehr das Mobilitätsportfolio auszuweiten und ein nahtloses, digitales Kundenerlebnis zu schaffen.

Die DB Fernverkehr AG bewegt sich in einem weiterhin dynamischen und herausfordernden Marktumfeld, das auch im Berichtsjahr von Preisdruck und hoher Wettbewerbsintensität geprägt war. So haben mit FlixTrain, Eurowings und easyJet sowohl intra- als auch intermodale Konkurrenten ihr Angebot in Deutschland ausgebaut. Gleichzeitig entwickeln sich auch die gesellschaftlichen und kundenspezifischen Erwartungen stetig weiter, beispielsweise hinsichtlich der Verfügbarkeit digitaler Services. All dies spiegelt sich in der strategischen Ausrichtung der DB Fernverkehr AG wider und findet in der mittel- bis langfristigen Orientierung des Unternehmens Berücksichtigung.

Zukunft Bahn im Fernverkehr

Die DB Fernverkehr AG bündelt seit dem Berichtsjahr sämtliche strategischen Aktivitäten mit ihren diversen Hintergründen unter dem Dach von »Zukunft Bahn im Fernverkehr« als neuem strategischen Gesamtkonzept. Die drei tragenden Säulen von »Zukunft Bahn im Fernverkehr« sind die Leitsätze, die im Vorjahr gemeinsam mit den Mitarbeitern der DB Fernverkehr AG erarbeitet wurden. Sie geben klare Antworten auf Schlüsselfragen des Handelns und bringen den Sinn unserer Arbeit zum Ausdruck.

Die Leitsätze beschreiben unseren Antrieb, unseren Anspruch und unser Versprechen an unsere Gäste. Der gesellschaftliche Antrieb und Beitrag ist »Menschen verbinden, Distanzen überwinden«. Als Anspruch an unsere Arbeit wollen wir unseren Gästen »die beste Reise« bieten, was innerhalb der DB Fernverkehr AG in der Zusammenarbeit eine Einstellung von »gemeinsam, mit Leidenschaft und Exzellenz« erfordert. Dadurch versprechen wir den Gästen ein »Ankommen beim Einsteigen«.

Der Fortschritt bei der Umsetzung dieser Leitsätze wird anhand unserer Top-Kennzahlen gemessen. Fahrgastwachstum, EBIT (operatives Ergebnis), Mitarbeiterzufriedenheit, Pünktlichkeit und die Zufriedenheit der Gäste gelten somit als Messkriterien für das Handeln, die – wie auch die Leitsätze – langfristig Bestand haben.

Die derzeit fokussierten strategischen Stoßrichtungen von »Zukunft Bahn im Fernverkehr« knüpfen wiederum an den Leitsätzen und den Top-Kennzahlen an, indem sie auf Basis aktueller Entwicklungen innerhalb der DB Fernverkehr AG und in deren Marktumfeld grundsätzliche Handlungsfelder für die kommenden Jahre identifizieren. Um die strategischen Stoßrichtungen in greifbaren Aufgaben und Projekten umzusetzen, werden regelmäßig konkrete Schwerpunktthemen definiert.

Strategische Stoßrichtungen und Schwerpunktthemen

Auf den sich schnell verändernden Markt, die Intensivierung des Wettbewerbs und das stetig wachsende Mobilitätsbedürfnis in Deutschland geht die DB Fernverkehr AG über Angebotsausweitungen, eine zukunftsweisende Fahrzeugstrategie und gezielte Wettbewerbsmaßnahmen ein. Beispielhaft verdeutlichen dies die erfolgreiche Schnellfahrstrecke Berlin–München seit Dezember 2017 und der Ausbau der zwischen den beiden Metropolen angebotenen Direktverbindungen im Berichtsjahr. Im ersten Jahr nach Inbetriebnahme hat die DB Fernverkehr AG auf dieser Relation ihre Fahrgastzahlen gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich erhöht. Auch die erweiterten Investitionen in die wachsende ICE-4-Flotte unterstreichen die Markt- und Wettbewerbsambitionen der DB Fernverkehr AG. Im Berichtsjahr bestellte die DB Fernverkehr AG weitere und längere Züge ihres neuen Flaggschiffs und stockte damit die bisherigen Bestellungen von 5,3 Mrd. € um weitere rund 700 Mio. € auf. 50 der bereits geordneten Züge werden mit einem zusätzlichen Wagen zu 13-teiligen ICE 4 verlängert und erhöhen deren Kapazität auf über 900 Sitzplätze je Zug. Zudem werden 18 zusätzliche Züge bestellt, um so die ICE-4-Flotte bis zum Jahr 2025 mit insgesamt 137 Zügen (sieben-, zwölf- und 13-teilig) zum Rückgrat des Fernverkehrs auszubauen. Mit dem Zulauf weiterer Züge werden diese auch auf weiteren Strecken wie beispielsweise Berlin–München und Köln–Rhein/Main eingesetzt.

Auf die gesteigerte Preissensitivität der Kunden und den ausgeprägten Wettbewerbsdruck im Markt geht die DB Fernverkehr AG mit einer strategischen Weiterentwicklung des Preis- und Erlösmanagements ein. Als Beispiele aus dem Berichtsjahr sind hier die Neueinführung des Super Sparpreises sowie die Ausweitung des Flexpreises Business auf die 2. Klasse zu nennen, wodurch das Preissystem nun vier statt bisher zwei Regelangebote umfasst. Während der Flexpreis Business den besonderen Bedürfnissen der Geschäftskunden Rechnung trägt, richtet sich der Super Sparpreis vorrangig an Neukunden und solche, die möglichst günstig reisen und keine zusätzlichen Leistungen in Anspruch nehmen möchten. Bei den bereits vorher bestehenden Angeboten Sparpreis und Flexpreis konnte mit der Ausweitung des City-Tickets für viele Gäste die Reise von Tür zu Tür einfacher und komfortabler gestaltet werden. In Summe kann die DB Fernverkehr AG dadurch noch stärker den unterschiedlichen Ansprüchen ihrer Zielgruppen gerecht werden und gleichzeitig die Möglichkeiten zur Steuerung der Auslastung in ihren Zügen verbessern.

Gesellschaftliche Trends wie der gesteigerte Wunsch nach persönlichem und individuellem Service, das wachsende Komfortbedürfnis und eine immer tiefgreifendere Digitalisierung der Gesellschaft spiegeln sich in den strategischen Stoßrichtungen der Komfortoffensive und dem Ausbau der digitalen Reisebegleitung wider. So wurde im Berichtsjahr der neue digitale Service Komfort Check-in deutschlandweit verfügbar gemacht. Dabei checken die Fahrgäste eigenständig mit dem Smartphone auf ihrem gebuchten Sitzplatz ein und entwerten ihr vorab gekauftes Handy- oder Online-Ticket selbst. Die neue Funktion ermöglicht es den Reisenden, ihre Reisezeit stärker nach Belieben zu gestalten, da sie in ihrer Tätigkeit nicht mehr durch die Fahrscheinkontrolle des Zugpersonals unterbrochen werden. Eine wesentliche Weiterentwicklung im Rahmen der Serviceoffensive ist auch die neue Servicephilosophie »Gastgeber der Zukunft«, die sich unter anderem in einem neuen gastronomischen Konzept samt weiterentwickeltem Speisesortiment an Bord der Züge zeigt.



MEHR ZÜGE AUF DIE SCHIENE BRINGEN

Die Verfügbarkeit unserer Flotte wollen wir durch Verbesserungen in der Instandhaltung erhöhen. Dafür bauen wir beispielsweise die Werkstattkapazitäten in unseren ICE-Werken Hamburg und Köln weiter aus und treiben die Digitalisierung der Instandhaltungsprozesse voran.

Nachtragsbericht

31 Tarifverhandlungen abgeschlossen

Tarifverhandlungen abgeschlossen

Die Tarifverhandlungen konnten mit der EVG am 14. Dezember 2018 und mit der GDL am 4. Januar 2019 erfolgreich abgeschlossen werden. Mit den Abschlüssen ist es dem DB-Konzern gelungen, mit beiden Gewerkschaften widerspruchsfreie Regelungen zu vereinbaren. Die Tarifverträge laufen 29 Monate – rückwirkend ab dem 1. Oktober 2018 – bis zum 28. Februar 2021. Neben einer Entgelterhöhung für

Arbeitnehmer um insgesamt 6,1% in zwei Stufen wurden unter anderem eine Fortführung und Ausweitung der Wahloption zwischen Entgelterhöhung, Arbeitszeitverkürzung oder zusätzlichem Erholungsurlaub sowie Verbesserungen in der betrieblichen Altersvorsorge vereinbart.

Chancen- und Risikobericht

31 Chancen aus der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität

31 Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

33 Umfassendes Risikomanagementsystem

33 Bewertung der derzeitigen Risikoposition

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 der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität

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.

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 infolge einer zu geringen Fahrzeugreserve kommen. Zusätzlich müssen die technischen Produktionsmittel im Schienen-

verkehr den sich ändernden Normen und Anforderungen entsprechen und unterliegen einem Obsoleszenzprozess. Dies kann zu betrieblichen oder komfortrelevanten Einschränkungen führen. Um diesen Risiken zu begegnen, wird ein intensiver Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten, Geschäftspartnern und zuständigen Behörden geführt, der technische Zustand regelmäßig überwacht und verbessert und Erkenntnisse aus besonderen Ereignissen erfasst und ausgewertet mit dem Ziel, einen sicheren und reibungslosen Bahnbetrieb zu gewährleisten.

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.

Infolge von technischen Defekten oder Auflagen kann es zu Umrüstungserfordernissen an Fahrzeugen kommen, die zu erheblichen Einschränkungen der Verfügbarkeit oder sogar zu temporären Einsatzverboten führen können.

- ▶ Absatzmarkt: Im Fernverkehr stehen wir in einem harten intermodalen Wettbewerb insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Dies wird vor allem getrieben durch die Entwicklung der Benzinpreise. Aus der Liberalisierung des Fernbusverkehrs resultiert zudem eine weitere Intensivierung des Wettbewerbs im Fernverkehr. Zudem verschärft sich das Wettbewerbsumfeld durch Angebote von sogenannten Billigfliegern und Sharing-Angeboten im Rahmen der fortschreitenden Digitalisierung. Um die Position im Wettbewerb zu stärken, verbessern wir fortlaufend die Serviceleistungen. Auf der Angebotsseite optimieren wir die Fahrplangestaltung im Rahmen der regelmäßigen Fahrplanwechsel. Auf vielen Strecken können wir nach der Fertigstellung von Infrastrukturmaßnahmen attraktivere Verbindungen anbieten. Die Preiswahrnehmung durch die Kunden versuchen wir durch Angebotsmaßnahmen spürbar zu verbessern. Zudem sprechen wir mit regelmäßigen Aktionen gezielt Neukunden an. Von großer Bedeutung bleibt auch die Entwicklung der Pünktlichkeit, die einem strengen Monitoring unterliegt.
- ▶ Gesamtwirtschaftliche Entwicklung: Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Fernverkehr AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich verfügbares Einkommen, Zahl der Erwerbstätigen) von Bedeutung.
- ▶ Projektrisiken: Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.
- ▶ 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. Dies betrifft insbesondere die Fahrgastrechte. 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-/Energienmarktrisiken 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, Regulierung sowie Produktion und Technik.

Die Gesamtrisikoposition ist im Vergleich zum Vorjahr stabil.

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

Prognosebericht

33 Konjunkturelle Aussichten

34 Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

34 Differenzierte Energie- und Rohstoffpreisentwicklung erwartet

34 Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

34 Voraussichtliche Entwicklung der DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2019

Konjunkturelle Aussichten

In Deutschland wird das Wirtschaftswachstum 2019 voraussichtlich etwa auf dem Niveau des Vorjahres bleiben. Die Beschäftigung sollte auf hohem Niveau weiter zunehmen, allerdings nur noch leicht. Die Anlageninvestitionen sollten weiter kräftig steigen. Der Außenbeitrag wird allerdings voraussichtlich sinken, da die Importe voraussichtlich stärker wachsen dürften als die Exporte.

In Europa und insbesondere im Euro-Raum wird für 2019 eine Abschwächung des Wirtschaftswachstums prognostiziert. Aus dem Außenhandel werden kaum positive Impulse erwartet. Eine steigende Beschäftigung und höhere Einkommen sollten zwar zu einem weiteren Anstieg der Binnennachfrage führen – die zunehmende Inflation wirkt allerdings dämpfend. Verunsicherungen infolge der weiterhin unklaren Ausgestaltung des Brexits sowie Spannungen in den Handelsbeziehungen wirken sich negativ auf die Investitionsentscheidungen von Unternehmen aus.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Der deutsche Personenverkehrsmarkt sollte 2019 weiter wachsen, wobei der Anstieg der Verkehrsleistung auf Berichtsjahresniveau erwartet wird. Hier wirken im Wesentlichen eine positive Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen und der verfügbaren Einkommen. Gleichzeitig wird ein deutlicher Rückgang der Kraftstoffpreise im Jahresdurchschnitt erwartet. Für den Schienenpersonenverkehr wird mit robusten Zuwächsen gerechnet. Der Fernverkehr dürfte dabei kräftiger wachsen als der Nahverkehr.

Auch der motorisierte Individualverkehr wird von der weiter positiven Arbeitsmarktlage und Einkommensentwicklung profitieren. Die Verkehrsleistung im innerdeutschen Luftverkehr sollte nach der schwachen Entwicklung 2018 wieder moderat wachsen.

Differenzierte Energie- und Rohstoffpreisentwicklung erwartet

Für 2019 erwarten wir unverändert keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Auch wenn die OPEC und verbündete Produzenten (zusammen OPEC+) ihre Kürzungsbeschlüsse vollständig umsetzen sollten, dürfte die Produktion der USA weiter anziehen. Die Internationale Energieagentur rechnet mit einem ausgeglichenen Ölmarkt.

In Deutschland ist die Ausgestaltung des neuen Strommarktdesigns (Strommarkt 2.0) noch in Diskussion. Infolge des weiter steigenden Anteils an erneuerbaren Energien wird gleichzeitig eine Zunahme kurzfristiger Preisschwankungen am Stromterminmarkt erwartet. Klimapolitische Überlegungen hinsichtlich eines beschleunigten Kohleausstiegs sowie eine weitere Verteuerung des CO₂-Ausstoßes dürften insgesamt zu steigenden Großhandelspreisen führen.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Wir erwarten im Geschäftsjahr 2019 keine wesentlichen Auswirkungen geänderter Rahmenbedingungen auf unsere Aktivitäten.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2019

Zur Verbesserung der Angebotsqualität, insbesondere der Pünktlichkeit, werden DB-konzernweit zahlreiche qualitätsverbessernde Maßnahmen umgesetzt. Diese Maßnahmen werden im Jahr 2019 intensiviert. Zudem laufen weitere ICE-4-Fahrzeuge zu.

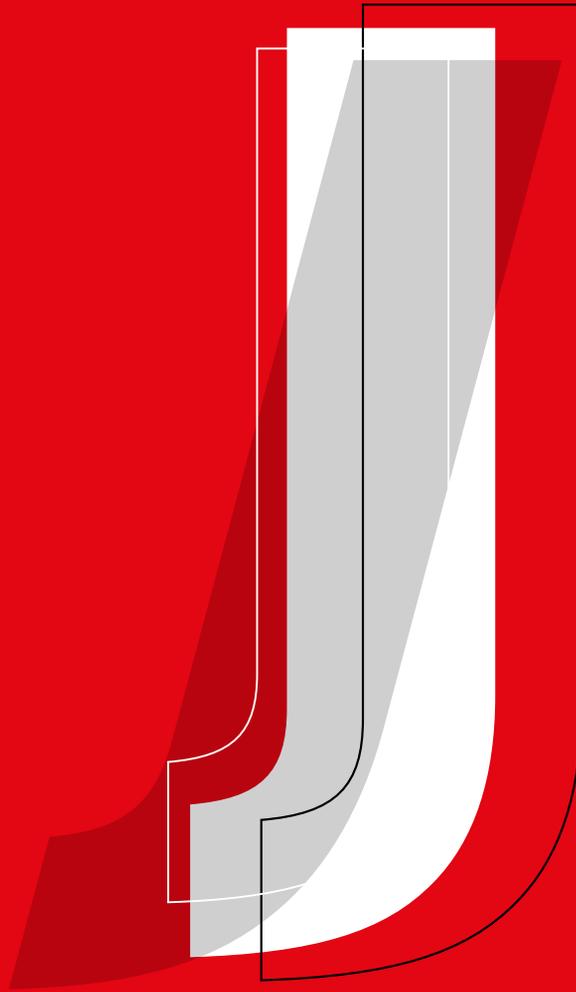
- ▶ Die Steigerung der Pünktlichkeit bleibt auch im Jahr 2019 eines der Top-Themen der DB Fernverkehr AG. Für 2019 haben wir uns 76,5% Pünktlichkeit als Ziel gesetzt, das wir unter anderem durch eine konsequente Fortsetzung und Ausweitung der Qualitätsmaßnahmen sowie den vermehrten Einsatz des neuen ICE 4 erreichen wollen.
- ▶ Leistungsmengen: Für die Betriebsleistung und Verkehrsleistung erwarten wir im Jahr 2019 einen moderaten Anstieg infolge von Fahrplanausweitungen (unter anderem Schnellfahrstrecke Berlin–München und NRW–Stuttgart) sowie dem Zulauf weiterer ICE-4-Fahrzeuge.
- ▶ Umsatz: Für 2019 streben wir eine weitere deutliche Steigerung an, die insbesondere auf der Verbesserung des Angebots, einer zielgerichteten Marktbearbeitung und der erwarteten Konjunktorentwicklung basiert.
- ▶ Ergebnis: Für 2019 erwarten wir eine signifikante Steigerung. Dem deutlichen Umsatzwachstum stehen dabei steigende Infrastruktur-, Personal- sowie Abschreibungsaufwendungen 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

- 36 Gewinn- und Verlustrechnung**
- 36 Bilanz**
- 37 Kapitalflussrechnung**
- 38 Entwicklung des Anlagevermögens**
- 39 Anhang**
- 48 Anteilsbesitzliste**
- 49 Erläuterungen zur getrennten
Rechnungslegung der Bereiche**
- 58 Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers**

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. in Mio. €	Anhang	2018	2017
Umsatzerlöse	(14)	4.702	4.368
Bestandsveränderungen		7	0
Andere aktivierte Eigenleistungen	(15)	8	7
Sonstige betriebliche Erträge	(16)	43	87
Materialaufwand	(17)	-2.655	-2.512
Personalaufwand	(18)	-960	-916
Abschreibungen		-250	-209
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(19)	-503	-462
Beteiligungsergebnis	(20)	3	0
Zinsergebnis	(21)	-2	3
Ergebnis nach Steuern		393	366
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(22)	-393	-366
Jahresergebnis		-	-

Bilanz

Aktiva

Per 31.12. in Mio. €	Anhang	2018	2017
ANLAGEVERMÖGEN			
Immaterielle Vermögensgegenstände		8	7
Sachanlagen			
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		441	283
davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		380	224
davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		9	7
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		67	27
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		2.264	1.466
Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		80	59
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		52	40
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		546	780
	(2)	3.450	2.655
Finanzanlagen		36	36
		3.494	2.698
UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	108	84
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	201	813
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		0	0
		309	897
RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	1	2
		3.804	3.597

Passiva

Per 31.12. in Mio. €	Anhang	2018	2017
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	512	512
Kapitalrücklagen	(7)	1.570	1.570
Gewinnrücklagen	(8)	4	4
		2.086	2.086
RÜCKSTELLUNGEN	(9)	262	276
VERBINDLICHKEITEN	(10)	1.043	849
RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	413	386
		3.804	3.597

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. in Mio. €	Anhang	2018	2017
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung und Ertragsteuern)		393	366
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		250	209
Zunahme/Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		0	1
Cashflow vor Steuern		643	576
Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung)		-16	5
Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-13	0
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		37	-13
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		-4	-25
Zinsaufwendungen/Zinserträge		2	-3
Zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge im Beteiligungsergebnis		-3	0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		646	540
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-3	-4
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		5	31
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-991	-939
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		0	-
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-1	-1
Veränderung der Forderungen aus Cashpooling		604	542
Erhaltene Zinsen		0	4
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		1	0
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen		-	-36
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-385	-403
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		105	-
Gezahlte Zinsen		0	0
Auszahlungen für Gewinnabführung an das Mutterunternehmen		-366	-136
Ein-/Auszahlungen für an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)		0	-1
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-261	-137
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 54 T €..

³⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 58 T €..

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert	
	Vortrag per 01.01. 2018	Zu- gänge ¹⁾	Umb- chun- gen	Ab- gänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2018	Vortrag per 01.01. 2018	Ab- schrei- bun- gen	Umb- chun- gen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2018	Stand per 31.12. 2018	Stand per 31.12. 2017
in Mio. €												
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	7	2	-	-	9	-1	-1	-	-	-2	7	6
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	2	1	0	-	3	-	-	-	-	-	3	2
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1	1	-1	0	1	0	0	-	0	0	1	1
	8	3	-1	0	10	-1	-1	-	0	-2	8	7
SACHANLAGEN												
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	52	-	-	0	52	0	-	-	0	0	52	52
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	437	42	133	0	612	-213	-19	0	0	-232	380	224
Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	11	0	2	0	13	-4	0	-	0	-4	9	7
	500	42	135	0	677	-217	-19	0	0	-236	441	283
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	56	5	38	0	99	-29	-3	-	0	-32	67	27
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	6.343	889	113	-60	7.285	-4.877	-204	-	60	-5.021	2.264	1.466
Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	177	10	23	-1	209	-118	-12	0	1	-129	80	59
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	114	11	12	-4	133	-74	-11	-	4	-81	52	40
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	780	86	-320	0	546	-	-	-	-	-	546	780
	7.970	1.043	1	-65	8.949	-5.315	-249	-	65	-5.499	3.450	2.655
FINANZANLAGEN												
Anteile an verbundenen Unternehmen	43	-	-	0	43	-7	-	-	0	-7	36	36
Beteiligungen	0	-	-	0	0	-	-	-	-	-	0	0
	43	-	-	0	43	-7	-	-	0	-7	36	36
Anlagevermögen insgesamt	8.021	1.046	-	-65	9.002	-5.323	-250	-	65	-5.508	3.494	2.698

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 (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.

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2018 wurde die DB European Railservice GmbH, Dortmund (im Folgenden: DB European Railservice GmbH) auf die DB Fernverkehr AG verschmolzen. Der Saldo aus den zu Buchwerten übernommenen Vermögensgegenständen (2 Mio. €) und Schulden (2 Mio. €) lag um 57 T€ über dem bei der DB Fernverkehr AG abgebildeten bilanzierten Beteiligungsbuchwert an der DB European Railservice GmbH, der bereits vollständig wertberichtet war. Der sich ergebende Verschmelzungsgewinn von 57 T€ wurde im Berichtsjahr realisiert. Aufgrund der Vermögensübertragung sind die Zahlen des Berichtsjahres nur eingeschränkt mit denen des Vorjahres vergleichbar.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß §275 Abs. 2 HGB aufgestellt.

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 mit Ausnahme der beschriebenen Änderungen gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im Deutsche Bahn Konzern (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 (7 Mio. €, im Vorjahr: 6 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, Customizing, Programmierung, Testen und 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
Schienenfahrzeuge	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 Anlagenkonto als Abgang ausgewiesen.

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten ausgewiesen, gegebenenfalls – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert. Bei Wegfall der Gründe für Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

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. Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen wurden in 2018 die Parameter für die Ermittlung der Wertberichtigung auf Vorräte nach Reichweite angepasst (unter anderem Anpassung der Reichweitenabschlagsätze).

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- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Im DB-Konzern werden seit dem 1. Januar 2018 die bisherigen Verfahren zur Ermittlung der Pauschalwertberichtigung

(1%-Regel) und der pauschalierten Einzelwertberichtigung, basierend auf in Abhängigkeit vom Alter der Forderungen differenzierten Prozentsätzen, nicht mehr angewendet. Sie wurden durch ein neues Verfahren ersetzt, demgemäß die Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierenden Prozentsätzen wertberichtigt werden. Diese Prozentsätze beliefen sich zum 31. Dezember 2018 für die zum Geschäftsfeld DB Fernverkehr gehörende DB Fernverkehr AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,10% für überfällige Forderungen und 0,10% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,10%.

Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklambedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und ähnliche) werden im Regelfall als Erlöschmälerungen 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 Aufbeziehungsweise Abzinsung der Schulden und aus der Bewertung dieser Vermögensgegenstände. Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gemäß §253 Abs. 1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist §253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

Bei der DB Fernverkehr AG wird das Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (Contractual-Trust-Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Aufbeziehungsweise Abzinsung der Pensionsverpflichtungen (einschließlich der Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes) und aus der Bewertung sowie den laufenden Erträgen des Deckungsvermögens. Der sich ergebende Saldo wird im Zinsergebnis ausgewiesen.

Der beizulegende Zeitwert übersteigt zum 31. Dezember 2018 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.

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

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 2018 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 im Berichtsjahr erstmals die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung. Im Vorjahr wurden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet.

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 (2,32%) ergibt sich zum 31. Dezember 2018 ein Unterschiedsbetrag von 598 T€ (im Vorjahr: 544 T€).

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2018 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2018
Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt)	3,21
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,30

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) so-

wie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet (im Vorjahr: Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck). Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 0,89% (Altersteilzeit), 1,61% (Jubiläum), 1,59% (Sterbegeld) sowie 1,67% (mittelbare Altersversorgung) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung der Haftpflichtrenten beläuft sich auf 2,32%.

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 Zinseffekte 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 Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DB AG), Berlin.

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

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

Abweichend von der in §275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der 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 Anlagengitter zu entnehmen.

Der gemäß §285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 4 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €), von denen 2 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

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

(3) Vorräte

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Hilfs- und Betriebsstoffe	97	80
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	10	3
Waren	1	1
Insgesamt	108	84

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 35 Mio. € (im Vorjahr: 39 Mio. €) gebildet. Aus der Aktualisierung der Parameter zur Ermittlung der Wert-

berichtigung nach Reichweiten resultierte eine Verringerung der Wertberichtigungen, die als Minderung im Materialaufwand erfasst wurde.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 1 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) verschrottet.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12. 2018	davon Rest- laufzeit mehr als 1 Jahr	31.12. 2017
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	56	17	74
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	140	-	734
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0
Sonstige Vermögensgegenstände	5	0	5
Insgesamt	201	17	813

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 1 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €). Aus der Umstellung der Methode zur Ermittlung der Pauschalwertberichtigung resultierte zum 1. Januar 2018 eine Verringerung der Wertberichtigungen um 1 Mio. €, die in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst wurde.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 137 Mio. € (im Vorjahr: 129 Mio. €). Im Vorjahr bestand eine Forderung aus Cashpooling gegen die Gesellschafterin DBAG in Höhe von 604 Mio. €.

(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 DBAG gehalten.

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2018 unverändert einen Betrag in Höhe von 1.570 Mio. € aus.

(8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2018 einen Betrag in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) aus.

(9) Rückstellungen

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6	6
Steuerrückstellungen	9	7
Sonstige Rückstellungen	247	263
Insgesamt	262	276

Bei den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 354 T € zugeführt (im Vorjahr: 476 T €).

Weitere 59 T € wurden im Rahmen von Personalübergängen an andere Konzerngesellschaften übertragen (im Vorjahr: 256 T €).

Mit der DBAG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuldbeitragenden Schuldbeitritt der DBAG 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 Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Fernverkehr AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (6 Mio. €, im Vorjahr: 5 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DBAG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DBAG weitergeleitet (907 T €; im Vorjahr: 703 T €).

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Fernverkehr AG an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DBAG erstattet (2 Mio. €; im Vorjahr: 886 T €).

Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DBAG bilanziert. Die DB Fernverkehr AG und die DBAG 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 Steuerrückstellungen ausschließlich Lohnsteuerrisiken.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Verpflichtungen im Personalbereich	95	82
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	6	24
Unterlassene Instandhaltung	40	39
Technikrisiken	12	25
Übrige Risiken	94	93
Insgesamt	247	263

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

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

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 7 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 6 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (7 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. 2018
a) Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	7
b) Ertrag aus Bewertung Deckungsvermögen gemäß §253 Abs. 1 Satz 4 HGB	-
davon Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	7
davon abzüglich Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	-6
davon abzüglich Aufstockung Pensionsrückstellungen auf Zeitwert des Deckungsvermögens	-1
Potenziell abführungsgesperrter Betrag	7

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (24 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (24 Mio. €) verrechnet.

(10) Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12. 2018	davon mit Restlaufzeit			31.12. 2017
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	262	239	23	-	225
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	767	764	3	-	612
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	14	14	-	-	12
davon aus Steuern	9	9	-	-	8
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	1.043	1.017	26	-	849
davon zinspflichtig	105	105	-	-	-

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen mit 609 Mio. € (im Vorjahr: 463 Mio. €) die Gesellschafterin DB AG. Sie resultieren mit 393 Mio. € (im Vorjahr: 366 Mio. €) aus der Gewinnabführung und mit 105 Mio. € aus der Cashpool-Finanzierung (im Vorjahr: Forderung 604 Mio. €). Gegenüber der DB AG als Organträgerin bestehen Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft von 100 Mio. € (im Vorjahr: 88 Mio. €). Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungsbeziehungen mit verbundenen Unternehmen bestehen in Höhe von 166 Mio. € (im Vorjahr: 157 Mio. €).

(11) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Erlösabgrenzungen	412	383
Sonstige passive Rechnungsabgrenzung	1	3
Insgesamt	413	386

Die Erlösabgrenzungen betreffen bereits vereinnahmte Erlöse für die Beförderungsleistungen, die im Jahr 2019 zu erbringen sind.

(12) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	193	163
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	11	6
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	11	6
Insgesamt	204	169

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DBAG für in Höhe von 193 Mio. € (im Vorjahr: 163 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 DB AG hat die DB Fernverkehr AG Fahrzeuge für den Personenverkehr zur Sicherung an die EUROFIMA übereignet. Es wird erwartet, dass die DB AG ihren Zahlungsverpflichtungen gegenüber der EUROFIMA vollumfänglich nachkommt (§285 Nr. 27 HGB).

(13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Bestellobligo für Investitionen	5.169	5.322
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.670	1.412
davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen	1.380	1.142
Insgesamt	6.839	6.734

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse (298 Mio. €, im Vorjahr: 281 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. 2018	31.12. 2017
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	1.312	761
fällig 1 bis 5 Jahre	321	606
fällig über 5 Jahre	37	45
Insgesamt	1.670	1.412

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(14) Umsatzerlöse

in Mio. €	2018	2017
Erlöse aus dem Personenverkehr	4.448	4.106
Instandhaltung	-	0
Leasing, Vermietung und Verpachtung	45	41
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	113	117
Sonstige Umsatzerlöse	96	104
Insgesamt	4.702	4.368

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt. In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Beförderungsleistungen in Höhe von 5 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 9 Mio. €).

(15) Andere aktivierte Eigenleistungen

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

(16) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2018	2017
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	9	5
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	0	0
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	0	0
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	5	30
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	-
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	21	12
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	0
Währungskursgewinne	0	0
Übrige Erträge	7	40
davon sonstige übrige Erträge	7	40
Insgesamt	43	87
davon periodenfremd	28	74

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen betreffen mit 5 Mio. € den Verkauf von Fahrzeugen.

Der Verschmelzungsgewinn in Höhe von 57 T € ist in den Erträgen aus dem Abgang von Finanzanlagen enthalten. Es handelt sich dabei um den über dem Beteiligungsbuchwert liegenden Differenzbetrag zwischen den zu Buchwerten übernommenen Vermögensgegenständen und Schulden der DB European Railservice GmbH.

(17) Materialaufwand

in Mio. €	2018	2017
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	410	402
davon Aufwendungen für Energie	347	335
davon Strom	301	289
davon Stromsteuer	29	28
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	13	14
davon sonstige Energien	4	4
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	70	66
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-7	1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.767	1.648
davon eingekaufte Leistungen Transport	136	140
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	79	72
davon Provisionen	322	300
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	1.114	1.030
davon Nutzung Trassen	984	909
davon Nutzung Stationen	130	121
davon sonstige bezogene Leistungen	116	106
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	478	462
Insgesamt	2.655	2.512

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

(18) Personalaufwand

in Mio. €	2018	2017
Löhne und Gehälter	786	752
davon für Arbeitnehmer	718	681
davon für zugewiesene Beamte	68	71
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	63	66
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	5	5
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	174	164
davon für Arbeitnehmer	159	148
davon für zugewiesene Beamte	15	16
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	15	16
davon für Altersversorgung	25	22
Insgesamt	960	916

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

(19) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2018	2017
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	48	47
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	29	18
Gebühren und Beiträge	12	9
Aufwendungen für Versicherungen	0	0
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	44	47
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	6	6
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	22	21
Forschungs- und Entwicklungskosten	20	16
Sonstige bezogene Dienstleistungen	253	231
davon bezogene IT-Leistungen	78	68
davon sonstige Kommunikationsdienste	11	14
davon sonstige Serviceleistungen	164	149
Aufwendungen aus Schadenersatz und Kulanzleistungen	1	2
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1	0
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	1	6
Sonstige betriebliche Steuern	1	1
Übrige Aufwendungen	65	58
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	26	23
davon Währungskursverluste	0	0
davon sonstige übrige Aufwendungen	39	35
Insgesamt	503	462
davon periodenfremd	1	6

(20) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2018	2017
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	3	1
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-	-1
Erträge aus Beteiligungen	-	0
Insgesamt	3	0

(21) Zinsergebnis

in Mio. €	2018	2017
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	5
davon aus verbundenen Unternehmen	-	5
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 an verbundene Unternehmen	0	-
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	-2	3

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung folgt den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e. V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 21 (DRS 21) Kapitalflussrechnung.

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

(22) Finanzmittelfonds

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

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

Sonstige Angaben**(23) Mitteilung nach §20 AktG**

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

(24) Konzernzugehörigkeit

Die DB Fernverkehr AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in den für den größten und kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzernabschluss der DB AG als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315e Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt wird.

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

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

(25) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf Seite 48 beigefügt.

(26) Beschäftigte

	2018		2017	
	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmer	14.784	15.000	14.351	14.267
Zugewiesene Beamte	1.363	1.295	1.496	1.458
	16.147	16.295	15.847	15.725
Auszubildende	767	859	814	893
Insgesamt	16.914	17.154	16.661	16.618

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-konzerninternen Zuweisungsbereich zur DB Fernverkehr AG abgeordnet worden (»zugewiesene Beamte«). Sie arbeiten für die DB Fernverkehr AG, ihr Dienstherr ist das BEV.

(27) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2018 an:

Birgit Bohle (bis 31. Oktober 2018)

Vorsitzende des Vorstands,
Frankfurt am Main

Joachim Müller

Ressort Finanzen/Controlling,
Heppenheim

Heinz Siegmund

Ressort Personal,
Limburg

Dr. Kai Brüggemann (bis 15. November 2018)

Ressort Produktion,
Bremen

Dr. Philipp Nagl (seit 16. November 2018)

Ressort Produktion,
Frankfurt am Main

Dr. Michael Peterson

Ressort Marketing,
Heidelberg

Als Aufsichtsratsmitglieder 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*

Leiter Bilanzen der DB Fernverkehr AG,
Langen (Hessen)

Andreas Gehlhaar

Leiter Umwelt der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Hugo Gratz

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

Sigrid Heudorf (seit 1. Juli 2018) (bis 31. Januar 2019)

Leiterin Beschäftigungsbedingungen, Sozialpolitik
der Deutschen Bahn AG,
Frankfurt am Main

Ludwig Koller*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Karlsruhe

Chris Newiger

Leiterin Datenschutz der Deutschen Bahn AG,
Fürth

Jan Proschmann*

Mitglied des Betriebsrats Berlin F.I.7,
Hohen Neuendorf

Frank Riegler*

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

Marion Rövekamp (bis 30. April 2018)

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 Konzernführungskräfte KFK/OFK 1 der Deutschen Bahn AG, Köln

Harald Vorhauer*

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

Kerstin Wagner

Leiterin Personalgewinnung der Deutschen Bahn AG, München

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

in T €	2018	2017
Gesamtbezüge des Vorstands	2.056	1.525
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	424	45
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	259	296
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	45	44

Die Gesamtbezüge von fünf Vorstandsmitgliedern, die im Laufe des Geschäftsjahres bei der DB Fernverkehr AG beschäftigt waren, bestehen aus einer fixen Grundvergütung in Höhe von insgesamt 1.249 T€ und einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme in Höhe von 807 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 eines weiteren Vorstandsmitglieds 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 dieses Vorstandsmitglied die Angaben nach §285 Nr. 9 HGB.

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

(28) Honorar des Abschlussprüfers

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

(29) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

(30) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Frankfurt am Main, den 25. Februar 2019

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	2.869	100,00
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	8.357	100,00
Bayern Express & P. Kuhn Berlin GmbH	EUR	7.217	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),2)}	EUR	131	50,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen (bei EAV-Gesellschaften nur bezogen auf Jahresüberschuss/-fehlbetrag).

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2017.

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 17 Mio. € (im Vorjahr: 25 Mio. €); diese sind dem Verkehrsbereich zugeordnet. Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr in Höhe von 3 T € (im Vorjahr: 26 T €); davon sind dem Verkehrsbereich 3 T € (Vorjahr: 26 T €) und dem Servicebereich 0 T € zugeordnet (im Vorjahr: keine).

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: 48 Mio. €).

Eigenkapital

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

Aufgrund unterschiedlicher Zuordnungen beziehungsweise Schlüsselungen bei Bestands- und Erfolgskonten entstehen differierende Jahresergebnisse in den Bilanzen beziehungsweise den GuV der beiden Tätigkeitsbereiche. Die Differenzen in den Bilanzen der Tätigkeitsbereiche werden in einem Ausgleichsposten erfasst und sind gesondert im Eigenkapital des jeweiligen Tätigkeitsbereichs ausgewiesen.

Rückstellungen

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

Verbindlichkeiten

Die zum 31. Dezember 2018 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 des Servicebereichs pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (48 Mio. €, im Vorjahr: 48 Mio. €).

in Mio. €	Bereich Verkehr			Bereich Service		
	31.12. 2018	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	31.12. 2017	31.12. 2018	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	31.12. 2017
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	0	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	246	223	207	16	16	18
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	804	804	637	12	9	23
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	11	11	10	3	3	2
davon aus Steuern	7	7	6	2	2	2
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	1.061	1.038	854	31	28	43
davon zinspflichtig	103	103	-	2	2	-

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr in Höhe von 23 Mio. € (im Vorjahr: 31 Mio. €); diese sind dem Verkehrsbereich zugeordnet.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr in Höhe von 3 Mio. € (im Vorjahr: keine); diese sind dem Servicebereich zugeordnet.

Haftungsverhältnisse

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten in Höhe von 11 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €) betreffen ausschließlich den Bereich Verkehr.

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB AG in Höhe von 193 Mio. € (im Vorjahr: 163 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betrifft den Bereich Verkehr in Höhe von 153 Mio. € (im Vorjahr: 131 Mio. €) und den Bereich Service in Höhe von 40 Mio. € (im Vorjahr: 32 Mio. €).

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

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

Die Umsatzerlöse des Servicebereichs setzen sich zusammen aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (23 Mio. €; im Vorjahr: 20 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Verkehrsbereich (4 Mio. €; im Vorjahr: 3 Mio. €), aus Instandhaltungsleistungen für den Verkehrsbereich (561 Mio. €; im Vorjahr: 566 Mio. €), übrige Dienstleistungen für den Verkehrsbereich (14 Mio. €; im Vorjahr: 9 Mio. €) sowie zusätzlich aus Materialverkäufen (17 Mio. €, im Vorjahr: 13 Mio. €).

Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 57 T € (im Vorjahr: 110 T €) enthalten, die in voller Höhe dem Verkehrsbereich zugeordnet sind.

Materialaufwand

Die vom Servicebereich bezogenen Instandhaltungsleistungen (561 Mio. €; im Vorjahr: 566 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Verkehrsbereichs als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Servicebereichs werden Aufwendungen (176 Mio. €, im Vorjahr: 181 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 Servicebereichs um Materialverbrauch des Fertigungsbereichs handelt.

Personalaufwand

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Verkehrsbereich beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 19 Mio. € (im Vorjahr: 17 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Servicebereich beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 5 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €).

Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Verkehrsbereichs sind Aufwendungen für übrige Dienstleistungen des Servicebereichs (14 Mio. €; im Vorjahr: 9 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 Verkehrsbereich in Höhe von 1.162 T € (im Vorjahr: 621 T €) und im Servicebereich in Höhe von 254 T €

(im Vorjahr: 216 T €) angefallen. Darüber hinaus sind 82 T € (im Vorjahr: 123 T €) für Aufwendungen aus der Währungsumrechnung angefallen, die in voller Höhe dem Verkehrsbereich zugeordnet sind.

Beteiligungsergebnis

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

in Mio. €	Bereich Verkehr	
	2018	2017
Erträge aus Beteiligungen	3	1
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-	-1
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-	0
Insgesamt	3	0

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	
	2018	2017	2018	2017
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	4	0	1
davon aus verbundenen Unternehmen	-	4	-	1
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	-1	-2	-1	0
davon an verbundene Unternehmen	0	-	0	-
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-1	-2	-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
Insgesamt	-1	2	-1	1

Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Bilanz nach Tätigkeitsbereichen

Bereich Verkehr

Aktiva

Per 31.12. in Mio. €	2018	2017
ANLAGEVERMÖGEN		
Immaterielle Vermögensgegenstände	7	5
Sachanlagen		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	58	28
davon Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	12	12
davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	45	15
davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1	1
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	40	1
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	2.264	1.466
Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	5	4
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	17	10
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	492	736
	2.876	2.245
Finanzanlagen	36	36
	2.919	2.286
UMLAUFVERMÖGEN		
Vorräte		
Hilfs- und Betriebsstoffe	-	-
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	11	3
Waren	1	1
	12	4
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	55	70
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	140	674
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	5	5
	200	749
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	0	0
	212	753
RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	1	2
	3.132	3.041

Passiva

Per 31.12. in Mio. €	2018	2017
EIGENKAPITAL		
Zugeordnetes Eigenkapital	1.467	1.467
Ausgleichsposten	-45	80
	1.422	1.547
RÜCKSTELLUNGEN		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5	5
Steuerrückstellungen	7	6
Sonstige Rückstellungen	224	243
	236	254
VERBINDLICHKEITEN		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	246	207
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	804	637
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	11	10
	1.061	854
RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	413	386
	3.132	3.041

Bereich Service

Aktiva

Per 31.12. in Mio. €	2018	2017
ANLAGEVERMÖGEN		
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	2
Sachanlagen		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	383	255
davon Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	40	40
davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	335	209
davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	8	6
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	27	26
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	-
Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	75	55
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	35	30
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	54	44
	574	410
Finanzanlagen	-	-
	575	412
UMLAUFVERMÖGEN		
Vorräte		
Hilfs- und Betriebsstoffe	97	80
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	0	0
Waren	-	-
	97	80
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	4
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	48	108
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-
Sonstige Vermögensgegenstände	0	0
	49	112
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	-	-
	146	192
RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	0	0
	721	604

Passiva

Per 31.12. in Mio. €	2018	2017
EIGENKAPITAL		
Zugeordnetes Eigenkapital	619	619
Ausgleichsposten	45	-80
	664	539
RÜCKSTELLUNGEN		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1	1
Steuerrückstellungen	2	1
Sonstige Rückstellungen	23	20
	26	22
VERBINDLICHKEITEN		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	16	18
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	12	23
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	3	2
	31	43
RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	-	-
	721	604

Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

Bereich Verkehr

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen				Buchwert		Stand per 31.12. 2017
	Vortrag per 01.01. 2018	Zu-gänge ¹⁾	Umb- chun- gen ²⁾	Ab- gänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2018	Vortrag per 01.01. 2018	Ab- schrei- bun- gen	Umb- chun- gen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2018	Stand per 31.12. 2018	
	IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE											
Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	5	2	-	-	7	-1	0	-	-	-1	6	4
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	2	1	-	-	3	-	-	-	-	-	3	2
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1	1	-1	0	1	-	0	-	0	0	1	1
	6	3	-1	0	8	-1	0	-	0	-1	7	5
SACHANLAGEN												
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	12	-	-	0	12	0	-	-	0	0	12	12
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	28	10	22	0	60	-13	-2	-	0	-15	45	15
Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1	-	-	-	1	0	0	-	-	0	1	1
	41	10	22	0	73	-13	-2	-	0	-15	58	28
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	3	4	36	0	43	-2	-1	-	0	-3	40	1
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	6.343	889	113	-60	7.285	-4.877	-204	-	60	-5.021	2.264	1.466
Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	8	1	1	0	10	-4	-1	-	0	-5	5	4
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	40	4	6	-1	49	-30	-3	-	1	-32	17	10
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	736	54	-298	0	492	-	-	-	-	-	492	736
	7.171	962	-120	-61	7.952	-4.926	-211	-	61	-5.076	2.876	2.245
FINANZANLAGEN												
Anteile an verbundenen Unternehmen	43	-	-	0	43	-7	-	-	0	-7	36	36
Beteiligungen	0	-	-	0	0	-	-	-	-	-	0	0
	43	-	-	0	43	-7	-	-	0	-7	36	36
Anlagevermögen insgesamt	7.220	965	-121	-61	8.003	-4.934	-211	-	61	-5.084	2.919	2.286

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

²⁾ Inklusive Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Höhe von -121 Mio. €.

Bereich Service

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen				Buchwert		
	Vortrag	Zu-	Umbu-	Ab-	Stand	Vortrag	Ab-	Umbu-	Ab-	Stand	Stand	Stand
	per	gänge ¹⁾	chun-	gänge ¹⁾	per	per	schrei-	chun-	gänge	per	per	per
	01.01.		gen ²⁾		31.12.	01.01.	bun-	gen		31.12.	31.12.	31.12.
	2018				2018	2018	gen			2018	2018	2017
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2	-	-	-	2	0	-1	-	-	-1	1	2
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	0	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0
	2	0	-	-	2	0	-1	-	-	-1	1	2
SACHANLAGEN												
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	40	-	-	-	40	0	-	-	-	0	40	40
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	409	32	111	0	552	-200	-17	0	0	-217	335	209
Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	0	2	0	12	-4	0	-	0	-4	8	6
	459	32	113	0	604	-204	-17	0	0	-221	383	255
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	53	1	2	-	56	-27	-2	-	-	-29	27	26
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	-	-	0	0	0	-	-	0	0	-
Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	169	9	22	-1	199	-114	-11	0	1	-124	75	55
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	74	7	6	-3	84	-44	-8	-	3	-49	35	30
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	44	32	-22	0	54	-	-	-	-	-	54	44
	799	81	121	-4	997	-389	-38	0	4	-423	574	410
FINANZANLAGEN												
Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anlagevermögen insgesamt	801	81	121	-4	999	-389	-39	0	4	-424	575	412

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

²⁾ Inklusiv Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Höhe von 121 Mio. €.

Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

Bereich Verkehr

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. in Mio. €	2018	2017
Umsatzerlöse	4.662	4.335
Bestandsveränderungen	7	0
Andere aktivierte Eigenleistungen	0	0
Gesamtleistung	4.669	4.335
Sonstige betriebliche Erträge	41	87
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-372	-358
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.730	-1.619
Instandhaltungsaufwand	-816	-806
	-2.918	-2.783
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-608	-581
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-138	-135
	-746	-716
Abschreibungen	-211	-176
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-450	-406
	385	341
Beteiligungsergebnis	3	0
Zinsergebnis	-1	2
Ergebnis nach Steuern	387	343
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-387	-343
Jahresergebnis	-	-

Bereich Service

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. in Mio. €	2018	2017
Umsatzerlöse	619	611
Bestandsveränderungen	-	-
Andere aktivierte Eigenleistungen	4	4
Gesamtleistung	623	615
Sonstige betriebliche Erträge	1	0
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-214	-225
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-37	-30
Instandhaltungsaufwand	-46	-41
	-297	-296
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-175	-163
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-39	-37
	-214	-200
Abschreibungen auf Sachanlagen	-39	-33
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-67	-64
	7	22
Beteiligungsergebnis	-	-
Zinsergebnis	-1	1
Ergebnis nach Steuern	6	23
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-6	-23
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 2018 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 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 2018 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 2018 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 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 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 Vorkehrungen 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 25. Februar 2019

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

Cirsten Schönmeier
Wirtschaftsprüfer



Bericht des Aufsichtsrats

- 62 **Sitzungen des Aufsichtsrats**
- 62 **Arbeitsschwerpunkte**
- 63 **Jahresabschluss**
- 63 **Veränderungen in der Besetzung
von Aufsichtsrat und Vorstand**

Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungen des Aufsichtsrats

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

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu fünf ordentlichen und zwei 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 den Sitzungen am 3. Mai 2018 und am 15. Oktober 2018 intensiv mit der Zielerreichung 2017 und den persönlichen Zielen der Vorstände für 2019 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 12. März 2018 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2017 befasst.

In der Sitzung am 6. Juni 2018 wurde die Vorsitzende des Vorstands erneut bestellt. Der Aufsichtsrat ließ sich zudem ausführlich über die Lage der Gesellschaft und die Kundenoffensive des Fernverkehrs unterrichten.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich in der Sitzung am 12. September 2018 eingehend mit der Fahrzeugstrategie und wurde erneut über die aktuelle Lage der DB Fernverkehr AG informiert. Das Mitglied des Vorstands für das Ressort Marketing wurde wiederbestellt.

In der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 9. November 2018 bestellte der Aufsichtsrat die Vorstände Produktion und Finanzen/Controlling. Das Mitglied des Vorstands für das Ressort Personal wurde erneut bestellt.

In seiner Sitzung am 27. November 2018 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2019, die Investitions- und Projektplanung sowie die Veränderungen gegenüber der vorhergehenden Planung, die Mittelfristplanung 2019 bis 2023 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Fernverkehr AG mit Anmerkungen der Arbeitnehmervertreter zur Kenntnis genommen. Des Weiteren wurde er über die Inhalte der Agenda für eine bessere Bahn informiert.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2018 insbesondere mit der wirtschaftlichen Situation des Unternehmens und verfolgte intensiv die Umsatz-, Aufwands- und Ergebnisentwicklung.

Er befasste sich eingehend mit der Entwicklung der Qualitätskennzahlen, insbesondere mit der Pünktlichkeit, und ließ sich fortlaufend über Maßnahmen zu deren Verbesserung unterrichten.

Der Aufsichtsrat nahm die Fortschritte im Rahmen der Top-Projekte 2018, die unter anderem zur Verbesserung der Qualität, der Kundenzufriedenheit-, der Mitarbeiterzufriedenheit und des Ergebnisses aufgesetzt wurden, zur Kenntnis.

Einen weiteren Arbeitsschwerpunkt bildeten die Entwicklung der Auslastung der Fernverkehrszüge und die steigende Nachfrage. Der Aufsichtsrat befasste sich daher eingehend mit der Fahrzeugstrategie und ließ sich über die Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung, insbesondere durch Beschaffung zusätzlicher ICE, unterrichten.

Die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung wurden zur Kenntnis genommen.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2018 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

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

**BERTHOLD HUBER**

Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB Fernverkehr AG

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 20. März 2019 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 2018 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 2018 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Frau Birgit Bohle schied zum 31. Oktober 2018 aus dem Vorstand der DB Fernverkehr AG aus.

Herr Dr. Kai Brüggemann schied zum 15. November 2018 aus dem Vorstand der DB Fernverkehr AG aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 16. November 2018 Herr Dr. Philipp Nagl nach.

Frau Marion Rövekamp schied zum 30. April 2018 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihr folgte mit Wirkung zum 1. Juli 2018 Frau Sigrid Heudorf nach.

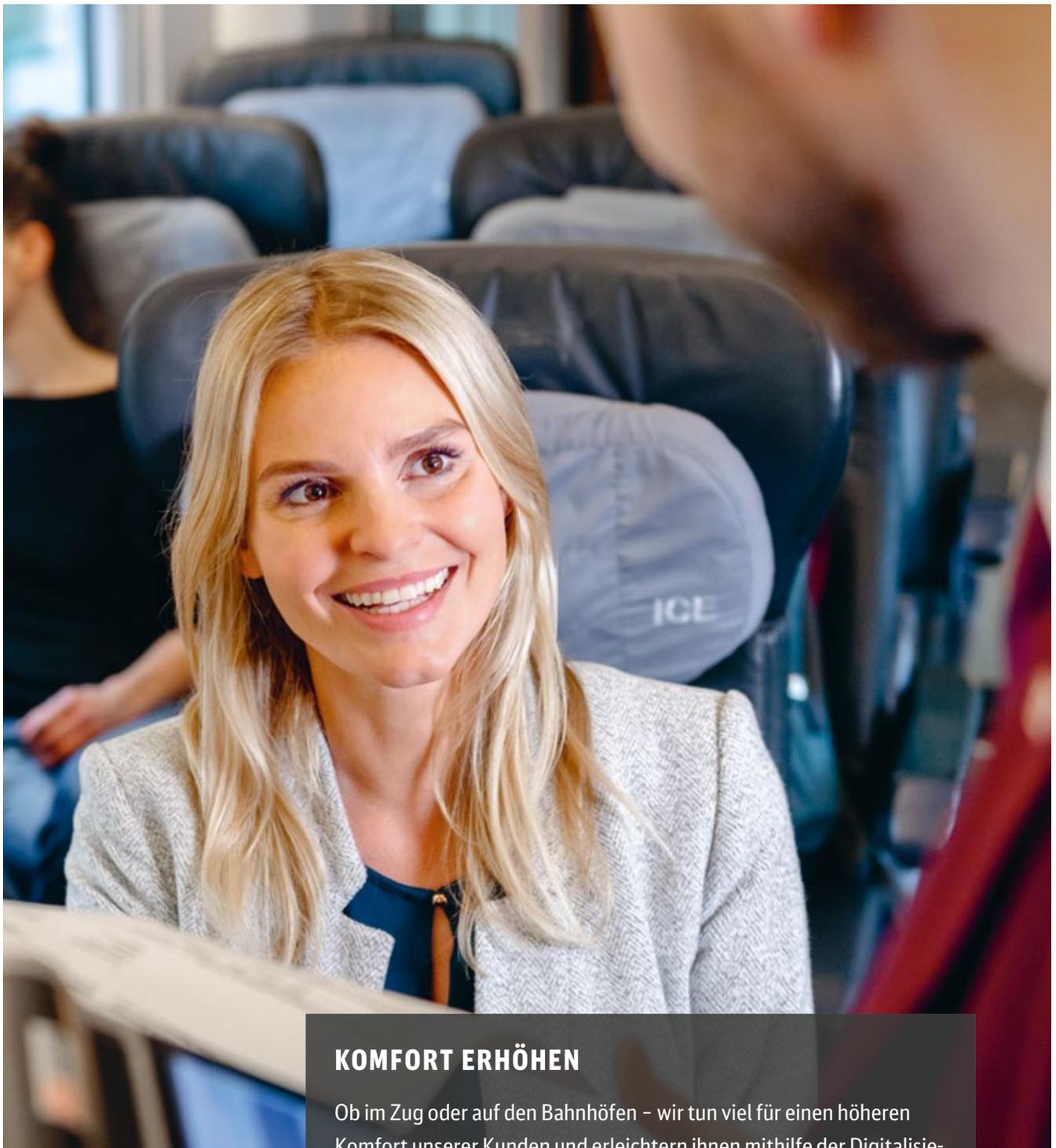
Der Aufsichtsrat spricht Frau Bohle, Herrn Dr. Brüggemann sowie Frau Rövekamp seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

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 2018 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2019

Für den Aufsichtsrat

Berthold Huber
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Fernverkehr AG



KOMFORT ERHÖHEN

Ob im Zug oder auf den Bahnhöfen – wir tun viel für einen höheren Komfort unserer Kunden und erleichtern ihnen mithilfe der Digitalisierung ihre Reisen: Beispielsweise bieten die Reise-Apps DB Navigator und DB Streckenagent neue Funktionen. Zudem ist im Fernverkehr der Komfort Check-in für alle ICE-Fahrgäste mit Handy- oder Online-Ticket verfügbar. Darüber bauen wir auch im IC, im öffentlichen Nahverkehr und auf unseren Bahnhöfen das WLAN aus.

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 Netz AG, der DB Regio AG und der DB Station&Service AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet unter db.de/berichte 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.

Online finden Sie als Privat- und Geschäftsreisender **Antworten auf häufige Fragen** sowie **weitere Kontaktmöglichkeiten**.



DB-Personenverkehr im Social Web

Unser 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 GmbH, Wiesbaden
Druck: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG, Stuttgart
Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin

Bildnachweis: **D Titel Umschlag** Max Lautenschläger
D U2 Max Lautenschläger **D 3** DB AG **D 30** Max Lautenschläger
D 63 Max Lautenschläger **D 64** Max Lautenschläger



DB Fernverkehr AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.bahn.de

