



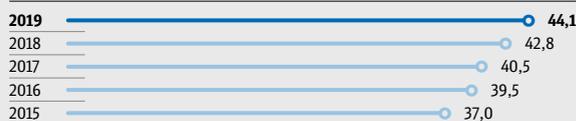
DB Fernverkehr AG

Geschäftsbericht 2019



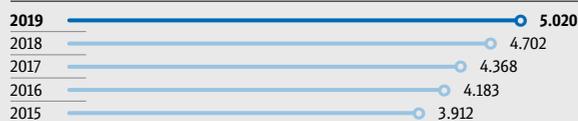
Entwicklungen im Geschäftsjahr 2019

Verkehrsleistung – in Mrd. Pkm¹⁾



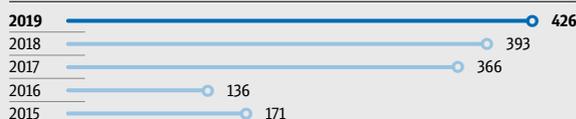
↗ 2019 zu 2018: +3,0 %

Umsatzerlöse – in Mio. €



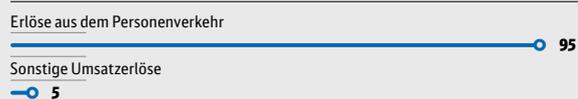
↗ 2019 zu 2018: +6,8 %

Ergebnis nach Steuern²⁾ – in Mio. €



↗ 2019 zu 2018: +8,4 %

Umsatzstruktur – in %



Ausgewählte Kennzahlen	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	5.020	4.702	+ 318	+ 6,8
Ergebnis nach Steuern ²⁾	426	393	+ 33	+ 8,4
Bilanzsumme per 31.12.	4.739	3.804	+ 935	+ 24,6
Anlagevermögen per 31.12.	4.374	3.494	+ 880	+ 25,2
Eigenkapital per 31.12.	2.086	2.086	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	964	105	+ 859	-
Brutto-Investitionen	1.192	1.046	+ 146	+ 14,0
Netto-Investitionen ³⁾	1.192	1.046	+ 146	+ 14,0
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	17.031	16.295	+ 736	+ 4,5
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende Schiene in Mio.	149,4	147,2	+ 2,2	+ 1,5
Reisende Bus in Mio.	0,7	0,7	-	-
Verkehrsleistung Schiene in Mrd. Pkm ¹⁾	43,9	42,6	+ 1,3	+ 3,1
Verkehrsleistung Bus in Mrd. Pkm ¹⁾	0,2	0,2	-	-
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	144,5	142,2	+ 1,8	+ 1,3

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.



Reisen im ICE

Wir arbeiten kontinuierlich an der Verbesserung des Reiseerlebnisses für unsere Fahrgäste. Neben der Modernisierung unserer Bestandsflotte für mehr Komfort an Bord und eine verbesserte technische Zuverlässigkeit haben wir die Beschaffung von 90 Hochgeschwindigkeitszügen ausgeschrieben. Bis 2024 investieren wir jährlich durchschnittlich 1 Mrd. € in über 200 neue ICE-4-, Intercity-2- und ECx-Fahrzeuge sowie in eine Verlängerung von 50 neuen ICE 4.

The page features several thick red lines that create a stylized, abstract graphic. One line starts from the left, curves upwards, then horizontally across the top, and then curves downwards. Another line is a simple horizontal bar. A third line starts from the left, goes horizontally, and then curves downwards and to the right. A fourth line is a simple horizontal bar. These lines are positioned around the central title.

Inhalt

2 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

7 Qualitätsbericht

19 Lagebericht

37 Jahresabschluss

63 Bericht des Aufsichtsrats

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Dr. Michael Peterson
Vorsitzender des Vorstands
der DB Fernverkehr AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben im vergangenen Jahr mit unserer Agenda für eine bessere Bahn die Weichen für Wachstum, Qualität und Kundenzufriedenheit gestellt. Die Entwicklung im ersten Halbjahr 2019 zeigte, dass diese Maßnahmen wirken und wir auf einem guten Weg sind. Mit unserer neuen Strategie »Deutschland braucht eine starke Schiene« erweiterten wir diese Agenda und schaffen nun einen Rahmen, in dem wir alles ausrichten können: Eine wichtige Aufgabe, mit der wir uns identifizieren. Einen gemeinsamen Kompass, der alle verbindet. Eine große Zukunft, an der wir mit Stolz und Leidenschaft mitgestalten. Denn wir haben ein klares Ziel: mehr Verkehr von der Straße und aus der Luft auf die Schiene bringen! Eine vernünftige und nachhaltige Mobilitätswende ist unabdingbar. Und genau dafür braucht Deutschland eine starke Schiene! Gemeinsam mit den anderen Geschäftsfeldern des Deutsche Bahn Konzerns wollen wir durch die Konzentration auf das Kerngeschäft – den Systemverbund Bahn – die Deutsche Bahn robuster, schlagkräftiger und moderner machen.

Im vergangenen Jahr standen wir wie noch nie zuvor im Fokus von Öffentlichkeit und Politik. Wir haben sehr viel Zuspruch im Rahmen der Klimabewegung erhalten. Diesen Rückenwind heißt es nun zu nutzen und 2020 in ein neues Jahrzehnt der Eisenbahn zu starten. Mit der Verabschiedung des Klimaschutzprogramms 2030 im Bundeskabinett und der daraus resultierenden Absenkung der Mehrwertsteuer zum 1. Januar 2020 von 19 Prozent auf 7 Prozent auf Fernverkehrstickets wurde ein weiterer Grundstein für Wachstum gelegt. Dabei setzen wir auf umweltfreundlich erzeugte Energie. So fährt der Fernverkehr seit 2018 mit 100 Prozent Ökostrom. Wir leisten damit einen starken Beitrag zur Erreichung der DB-Klimaziele. Die Deutsche Bahn ist damit der Vorreiter einer grünen Mobilität in Deutschland.

Bereits jetzt lässt sich allerdings abschätzen, dass das Geschäftsjahr 2020 aufgrund der Coronapandemie erheblich negativ beeinflusst wird. Die DB Fernverkehr AG leistet in dieser Zeit unter Berücksichtigung von Ausgewogenheit zwischen Wirtschaftlichkeit und Daseinsvorsorge mit einem stabilen Grundangebot einen wesentlichen Beitrag zur Grundversorgung der Bevölkerung. Die Bahn ist und bleibt auch in dieser Zeit der Schlüssel für eine vernünftige und nachhaltige Mobilitätswende.

Im Berichtsjahr konnten wir im Geschäftsfeld DB Fernverkehr insgesamt ein Fahrgastwachstum in Höhe von zwei Millionen Fahrgästen auf 151 Millionen verzeichnen. Damit haben wir einen weiteren Schritt auf dem Weg zu unserem Ziel von 260 Millionen Fahrgästen im Deutschland-Takt erreicht. Mit einem Umsatz in Höhe von knapp über 5 Milliarden Euro – dies entspricht einem Anstieg um über 300 Millionen Euro – und einem Ergebnis nach Steuern von 426 Millionen Euro – dies entspricht einem Plus von über 8 Prozent – konnte die DB Fernverkehr AG zudem ein finanzielles Rekordergebnis erreichen. Unser Pünktlichkeitsziel von 76,5 Prozent haben wir mit 75,9 Prozent zwar knapp verfehlt, konnten uns aber gegenüber dem Vorjahreswert (74,9 Prozent) verbessern. Insbesondere ein Stromausfall in Hannover mit bundesweiten Auswirkungen und witterungsbedingte Einflüsse mit starken

Schneefällen Ende Januar, gefolgt von einer anhaltenden Hitzeperiode im Sommer, und eine sehr hohe Bautätigkeit im Netz wirkten im Berichtsjahr belastend auf die Pünktlichkeit. Größte Baumaßnahme war hierbei die Erneuerung der Schnellfahrstrecke zwischen Hannover und Göttingen. Die im Berichtsjahr fortgeführten Initiativen wie PlanStart, die optimierte Betriebsführung in den PlanKorridoren, das verbesserte Beherrschen und Abwickeln von Großlagen/-störungen sowie vor allem der Fokus auf mehr täglich verfügbare Fahrzeuge im Fernverkehr bilden die Grundlagen, um uns schrittweise bis 2025 unserem Pünktlichkeitsziel zu nähern. Obwohl wir auf der betrieblichen Seite besser waren als im Vorjahr, ist die Kundenzufriedenheit infolge der teilweise schwachen Pünktlichkeitsentwicklung leicht zurückgegangen.

Neben der kontinuierlichen Arbeit an der Verbesserung des Reiseerlebnisses für unsere Fahrgäste setzen wir weiterhin auf den Ausbau unserer Sitzplatzkapazität. Dazu müssen wir massiv in unsere Fahrzeuge und Werke investieren. Im vergangenen Jahr haben wir damit bereits begonnen. Neben der Modernisierung unserer Bestandsflotte für mehr Komfort an Bord und eine verbesserte technische Zuverlässigkeit haben wir die Beschaffung von 90 Hochgeschwindigkeitszügen ausgeschrieben. Bereits ab 2022 werden davon 30 neue Hochgeschwindigkeitszüge (HGV 2.0) schrittweise ausgeliefert, die unsere Kapazität um 13.000 Sitzplätze pro Tag erweitern werden. Doch nicht nur das: Unsere Intercity-2-Flotte werden wir durch den Kauf von 17 hochwertigen gebrauchten Doppelstockzügen der österreichischen Westbahn ausbauen. Diese Fahrzeuge sind größtenteils erst zwei Jahre alt und erweitern das Platzangebot um rund 7.000 Sitzplätze. Der erste Teil der Flotte wird bereits ab März 2020 auf der neuen Linie Dresden–Berlin–Oranienburg–Rostock eingesetzt.

Damit wir der wachsenden Nachfrage auf der Schiene gerecht werden, bauen wir zeitgleich unsere Werke aus. Im vergangenen Jahr haben wir die Digitalisierung und Automatisierung stark vorangetrieben. Innovative Technologien haben wir in einzelnen Werken pilotiert und werden sie nun sukzessive auf weitere Standorte ausweiten. Im Fokus liegt die Optimierung der Instandhaltung unserer fahrzeugstärksten Flotte ICE 4, um durch kürzere Standzeiten unsere Fahrzeugverfügbarkeit zu erhöhen. Ein weiterer großer Schritt ist der Bau des zehnten Fernverkehrswerks in Nürnberg. Mit dem neuen Instandhaltungswerk für Fernverkehrszüge kommt Nürnberg bei der Stärkung der Schiene und der Klima- und Mobilitätswende eine Schlüsselrolle zu. Von Nord bis Süd sind wir dann ideal aufgestellt.

Um als Gastgeber der Zukunft neue Maßstäbe zu setzen und das Reiseerlebnis zu verbessern, entwickeln wir unsere digitalen und persönlichen Services kontinuierlich weiter. Seit Sommer 2019 rüsten wir auch unsere Intercity-Flotte schrittweise mit WLAN aus und verbessern durch den Einbau einer neuen Repeatergeneration die Mobilfunkkonnektivität während der Reise. Nachdem 2018 der Komfort Check-in bereits auf unserer ICE-Flotte erfolgreich eingeführt wurde, wurde er nun auch auf zahlreiche Intercity-Verbindungen ausgeweitet. Der Komfort Check-in ermöglicht es Reisenden, sich mit

einem Handy- oder Online-Ticket selbstständig über die App DB Navigator einzuchecken, sodass die Fahrkartenkontrolle entfällt und unsere Kolleginnen und Kollegen an Bord mehr Zeit für die individuellen Kundenbedürfnisse haben. Im Berichtsjahr wurden außerdem die DB Lounges an den Bahnhöfen in Leipzig und Stuttgart modernisiert.

Nicht nur die Inbetriebnahme der neuen Züge und das Fahrgastwachstum, sondern auch die demografische Entwicklung macht den Aufbau und die Nachbesetzung von Arbeitsplätzen notwendig, um unser Produktionssystem zu stabilisieren und zukunftsfähig zu machen. Nur durch gut ausgebildetes und qualifiziertes Personal können wir an den richtigen Hebeln ansetzen. Im Berichtsjahr kamen im Fernverkehr 784 neue Mitarbeitende an Bord, 573 davon in den großen operativen Bereichen. Den größten Personalanstieg gab es 2019 in der Instandhaltung und Bereitstellung mit 318 neuen Mitarbeitenden zu verzeichnen. Zusätzlich schaffen wir rund 1.000 Stellen in den Werken – etwa die Hälfte der Mitarbeitenden wurde 2019 bereits eingestellt.

Durch unsere strategische Personalplanung stellen wir sicher, dass wir die richtigen Menschen mit der richtigen Qualifikation zur richtigen Zeit am richtigen Ort verfügbar haben, um unser gemeinsames Ziel der Starken Schiene zu erreichen. Dabei ist uns ein gutes Onboarding genauso wichtig wie die Zufriedenheit und nachhaltige Bindung unserer bestehenden Mitarbeiter. So wurden 2019 in insgesamt 761 Teamworkshops gemeinsam die Ergebnisse der letzten Mitarbeiterbefragung von 2018 reflektiert und daraus 903 Maßnahmen abgeleitet – vor allem zur besseren Zusammenarbeit und Kommunikation miteinander. Im Jahr 2020 werden wir erneut eine Mitarbeiterbefragung durchführen mit dem Ziel, den erreichten Zufriedenheitsindex von 3,5 Indexpunkten der Befragung 2018 zu übertreffen.

Dieser konsequente Modernisierungs- und Wachstumskurs ist kein Selbstzweck, sondern die notwendige Voraussetzung dafür, eine wichtige gesellschaftspolitische Aufgabe erfolgreich bewältigen zu können: mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

*Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Und für Europa.
Dafür braucht Deutschland eine starke Schiene!
Wir machen unser Land zukunftsfähig!*

hr



Dr. Michael Peterson
Vorstandsvorsitzender
der DB Fernverkehr AG



Moderner werden

Selbst einchecken im ICE auch ohne Sitzplatzreservierung: Alle Reisenden mit einem Handy-Ticket oder einem in den DB Navigator geladenen Online-Ticket im ICE können sich jetzt selbst einchecken und damit ohne ungewollte Unterbrechungen durch die Ticketkontrolle reisen. Bislang war dies nur in Kombination mit einer Sitzplatzreservierung möglich.



Qualitätsbericht

8 Kundenorientierung

**9 Informationen und
Fahrkartenvertrieb**

10 Kundenzufriedenheitsumfragen

**11 Sauberkeit der Züge und
der Bahnhofseinrichtungen**

11 Zuverlässigkeit der Verkehre

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

18 Beschwerdemanagement

Im Berichtsjahr wurden bei der DB Fernverkehr AG die Aktivitäten des DB-konzernweiten Programms Agenda für eine bessere Bahn in die neue Dachstrategie Starke Schiene des Deutschen Bahn Konzerns (DB-Konzern) integriert. Mit der neuen Dachstrategie Starke Schiene wurde ein größerer Rahmen geschaffen, der deutlich macht, wofür der DB-Konzern steht und welche Richtung verfolgt wird. Zudem werden zentrale verkehrs- und klimapolitische Ziele der Bundesregierung in Angriff genommen. Neben der Leistung eines wesentlichen Beitrags zur Erreichung von Deutschlands Klimazielen ist ein weiteres zentrales Ziel der Starke Schiene Strategie die Erzielung einer deutlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Unter anderem soll im Schienenpersonenfernverkehr die Zahl der Reisenden im Vergleich zu 2015 auf mehr als 260 Millionen jährlich verdoppelt werden. Gleichzeitig sollen die Kundenzufriedenheit sowie die Qualität unserer Produkte weiter gesteigert werden. Im Berichtsjahr wurden dementsprechend unter anderem bereits begonnene Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Reisendeninformation weiter vorangetrieben. Dazu gehören unter anderem die PlanKorridor-Disposition zur Optimierung der Betriebsabwicklung, die Verbesserung des Managements von Großstörungen im Verbund sowie Aktivitäten zur Unterstützung des Null-Fehler-Anspruchs im Korridor (zum Beispiel präventiver Weichengroßteilstausch). Die PlanStart-Teams richteten im Berichtsjahr weiter 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 weiter an der Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit sowie an der Fahrzeugqualität, um unser Serviceversprechen während der Reise einzulösen.

Ein weiterer Meilenstein war im Berichtsjahr die fortgesetzte Modernisierung und Ergänzung der Fahrzeugflotte durch die Inbetriebnahme weiterer neuer ICE-4- und Intercity-

2-Züge. Die Pünktlichkeit im Fernverkehr konnte im Berichtsjahr trotz der angestiegenen Verkehrsmenge und der Ausweitung des Bauprogramms gesteigert werden. Hier zahlten sich die DB-konzernweiten Maßnahmen wie die Ausweitung der Fahrzeugkapazität und -verfügbarkeit und das Präventionsprogramm Infrastruktur sowie die konsequente Fortführung der PlanStart-Aktivitäten und der Arbeit der Lagezentren Pünktlichkeit und Bau aus.

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 über regelmäßige Performance-Dialoge und überwachen die Erreichung der jährlich vereinbarten Ziele mithilfe unseres Qualitätsmanagementsystems. Die Kennzahlen werden von den 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 programm-

begleitenden Arbeitsgruppe des DB-Konzerns. 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](http://www.bahn.de) gehört zu den meistbesuchten Mobilitätsportalen in Deutschland. Im Berichtsjahr gab es insgesamt rund 378 Millionen Besuche in der Reiseauskunft (im Vorjahr: 327 Millionen Besuche) und es wurden monatlich rund 3,4 Millionen Online-Tickets (im Vorjahr: 3,5 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 46,6 Millionen Handy-Tickets (im Vorjahr: 27,9 Millionen Handy-Tickets) verkauft. Auch Verbundtickets für S-Bahn, U-Bahn, Bus und Straßenbahn können über den DB Navigator gebucht werden. Per Januar 2020 stieg die Anzahl der integrierten Verbünde weiter auf 36 (per Januar 2019: 29 Verbünde). Weitere Verbünde werden folgen.
- ▣ Der Komfort Check-in, der seit 2018 bereits bundesweit in allen ICE-Zügen verfügbar ist, wurde im Berichtsjahr auf sechs Intercity-Linien 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. Haben die Fahrgäste ihren Sitzplatz eingenommen, checken sie einfach per Klick in der App ein. Dadurch entfällt die Ticketkontrolle durch den Zugbegleiter. Im April 2019 wurde die automatische Wagenermittlung zur Unterstützung unserer Kunden beim Check-in ohne Reservierung eingeführt: Über einen Klick können sich die Fahrgäste, die mit dem WiFionICE verbunden sind, die Nummer ihres Wagens anzeigen lassen, die zusammen mit der Sitzplatznummer eingegeben werden muss. Seit November 2019 können Zugbegleiter Fahrgäste mit einem Handy- oder Online-Ticket mit Reservierung im Rahmen des Kontrollprozesses über ihr mobiles Terminal einchecken. Dadurch entfallen für die Fahrgäste sämtliche Mehrfachkontrollen.
- ▣ Der DB Skill (Reiseauskunft per Sprache über Amazon Alexa) wurde im Berichtsjahr weiter optimiert. Nutzer können jetzt flexibler mit DB Skill sprechen und nach Verbindungen, Abfahrten und Ankünften suchen. Der DB Skill funktioniert so, dass Beispielsätze in verschiedenen Funktionen (zum Beispiel Suche nach einer Verbindung, nach einer Abfahrt, Frage nach Umstiegsinformationen) hinterlegt werden. Mithilfe dieser Fragen kann Amazon die Kundenanfrage der gewünschten Funktion (zum Beispiel Verbindungssuche) zuordnen und DB Skill eine entsprechende Antwort ausgeben. Für alle Funktionen im DB Skill wurden dabei im Berichtsjahr neue Formulierungen hinzugefügt und dynamisiert. Auch die Erkennung der Haltestellen wurde verbessert, indem die hinterlegten Haltestellendaten erweitert und optimiert wurden, zum Beispiel durch Entfernen von Abkürzungen und durch Hinzufügen von Synonymen.
- ▣ Der Chatbot KAI wurde als neue Servicefunktion im August 2019 auf  [www.BAHN.DE](http://www.bahn.de) und im September 2019 in der App DB Navigator eingeführt. KAI beantwortet Fragen zu Angeboten, Produkten und Services des DB-Konzerns. Damit entlastet er bei einer hohen Verfügbarkeit die Servicemitarbeiter im Kundenservice.
- ▣ Das Angebotsportfolio in der App DB Navigator wurde erweitert. Mit der Möglichkeit, seit dem Berichtsjahr unter anderem auch Tickets für Dritte und allein reisende Kinder zu buchen, Fahrradkarten zu kaufen sowie DB-Zeitfahrkarten zu nutzen, kommen wir zentralen Wünschen unserer Kunden nach. Auch die Schnellbuchung wurde weiter verbessert.
- ▣ Seit Dezember 2019 können Soldaten der Bundeswehr Fahrten mittels eToken kostenfrei über die digitalen Kanäle buchen.
- ▣ Im City-Ticket ist der Weg zum oder vom Bahnhof mit U- oder S-Bahn, Straßenbahn oder Bus in 130 deutschen Städten innerhalb des jeweils gültigen Tarifgebiets in allen Flex- und Sparpreis-Tickets mit einer Reiseweite von über 100 km enthalten.

- ▣ Bundesweit stehen rund 5.800 stationäre Ticketautomaten an rund 3.500 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 350 Reisezentren 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 66 Standorten verfügbar. Der Video-Automat kommt an 29 Standorten im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zum Einsatz. Der Video-Automat ist ein Fahrkartenautomat, bei dem sich innerhalb festgelegter Öffnungszeiten per Knopfdruck ein Mitarbeiter aus der Zentrale aufschaltet und den Kunden beim Ticketkauf unterstützen kann.
 - ▣ Wir aktualisieren monatlich in einer jährlichen Gesamtauflage von über 50 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 Auflagezahl nimmt infolge der fortschreitenden Digitalisierung der Züge stetig ab. Die Auslage des Faltblattes entfällt aufgrund der Information über Monitore in den Zugattungen Intercity 2, ICE 4 sowie in den bereits modernisierten ICE-3-Zügen.
 - ▣ An großen und mittleren Bahnhöfen unterstützen rund 1.800 Servicemitarbeiter der DB Station&Service AG die Reisenden. Sie geben Orientierungshilfe und aktuelle Auskünfte zu Fahrplänen, Zügen und etwaigen Unregelmäßigkeiten. Ende 2019 wurden zwei DB Informationen der neuen Generation in Frankfurt am Main und Leipzig in Betrieb genommen. Auf einem großen Monitor werden schon von Weitem Informationen zu örtlichen Besonderheiten sichtbar. Kundenmonitore unterstützen die persönliche Beratung. Ein leuchtendes Dach erleichtert die Auffindbarkeit. Die Unterfahrbarkeit des Tresens für Rollstuhlfahrer hilft bei der persönlichen Beratung mobilitätseingeschränkter Reisender. Bei der Neuentwicklung der neuen DB Information wurden neben Kunden auch Mitarbeiter, Behindertenverbände, Bestellerorganisationen für den Nahverkehr, Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie mehrere Start-ups beteiligt.
- 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.

Kundenzufriedenheitsumfragen

Voraussetzung für die Sicherstellung einer adäquaten Produkt- und Dienstleistungsqualität ist ein regelmäßiges und systematisches Kundenfeedback. Im Berichtsjahr haben wir deshalb in 35 Studien (im Vorjahr: 34 Studien) rund 150.000 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 Beschwerde-

vorgängen und Fahrgastrechten. Die Ergebnisse der Studien werden strukturiert ausgewertet, um bei Schwachstellen zielgerichtet gegenzusteuern.

Im Berichtsjahr ist die Kundenzufriedenheit für die aktuelle Fernverkehrsfahrt auf einen Zufriedenheitsindex (ZI) von 76,5 (im Vorjahr: ZI von 77,0) leicht zurückgegangen. Die Gesamtzufriedenheit mit der DB Fernverkehr AG (ZI von 58,5) war im Berichtsjahr ebenfalls leicht rückläufig (im Vorjahr: ZI von 60,4). Dies resultierte maßgeblich aus schwachen Pünktlichkeitswerten zu Jahresbeginn sowie einer sehr hohen Auslastung im zweiten Halbjahr. 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

den regelmäßig durchgeführten Kundenzufriedenheitserhebungen 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 1.000 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 60 % der Züge regelmäßig eine Unterwegsreinigung. Im Laufe des Berichtsjahres wurden weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Sauberkeit initiiert. Seit Sommer 2019 erfolgt die Unterwegsreinigung auf einigen Relationen des Fernverkehrs nach einer neuen Planungslogik, dem sogenannten Hotspotkonzept. Das neue Konzept ist robuster gegen Verspätungen und betriebliche Einflüsse. Dabei pendeln Reinigungskolonnen ohne feste Zugvorgabe zwischen zwei Bahnhöfen und reinigen während der Fahrt. 2020 wird dieses Konzept weiter ausgeweitet. Zudem stand im Berichtsjahr die Entfernung von Graffiti im Fokus.

Unsere Kunden bewerteten die Sauberkeit am Platz wie im Vorjahr durchschnittlich mit der Schulnote 2,3 und die Sauberkeit im WC (nur Nutzer) unverändert mit der Schulnote

3,1. Es ist unser Bestreben, mit verschiedenen für 2020 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 Produktionskonzept infrastrukturelles Facility-Management (IFM) im Berichtsjahr weiterentwickelt. Ziel des Konzepts bleibt es, anhand identifizierter Kundenkernbedürfnisse die Reinigung auf die Bedürfnisse der Reisenden auszurichten. Nach Abschluss der flächendeckenden Implementierung im Jahr 2018 wurden im Berichtsjahr weitere Konzeptbestandteile wie Intensivreinigungen und mobile Reinigungsteams entwickelt und erfolgreich erprobt. Die bundesweit bestehende Möglichkeit, Verschmutzung per WhatsApp zu melden und beseitigen zu lassen, wurde im Berichtsjahr ausgebaut und kam im Berichtsjahr auf 487 Stationen der S-Bahn und im Nahverkehr zur Anwendung (im Vorjahr: 222 Stationen). In den S-Bahnen Berlin und München können die Kunden zusätzlich auch Verschmutzungen in Zügen melden.

Zuverlässigkeit der Verkehre

PÜNKTLICHKEIT UND ZUGAUSFÄLLE

Im Berichtsjahr stieg die Fünf-Minuten-Pünktlichkeit unserer Fernverkehrszüge auf 75,9% (im Vorjahr: 74,9%). Damit blieben wir unter unseren Erwartungen. Weitere Einschränkungen der Schienennetzkapazität infolge einer höheren Auslastung sowie einer Ausweitung der Bautätigkeit wirkten belastend auf die Pünktlichkeitsentwicklung. Das unter anderem wite-

rungsbedingte externe Störgeschehen lag in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Die negativen Effekte auf den Betrieb daraus konnten jedoch reduziert werden. Die Auswirkungen der in den Störungsphasen entstandenen Beeinträchtigungen im Zeitraum nach den Ereignissen wurden minimiert.

Die Reisendenpünktlichkeit im Fernverkehr bildet das vollständige Reiseerlebnis der Kunden unter Berücksichtigung aller Verspätungen, Zugausfälle, Ersatzzüge und alternativen Reisemöglichkeiten ab. 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 80,8% (im Vorjahr: 80,1%).

Der personengewichtete Anschlusserrreichungsgrad im Fernverkehr betrug im Berichtsjahr 85,7% (im Vorjahr: 83,8%). 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 wie im Vorjahr bei 1%.

BEWÄLTIGUNG VON STÖRUNGEN

Die Qualität unserer Leistung konnten wir im Berichtsjahr trotz einer weiter gestiegenen Infrastrukturauslastung insgesamt verbessern. Die Fortführung der DB-konzernweiten Aktivitäten wie PlanStart, Lagezentrum Pünktlichkeit und Lagezentrum Bau wirkten positiv. 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 reichen bis zur Einstellung des Fernverkehrs in den betroffenen Regionen. 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 die 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.

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 Informatio-

nen 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 und die Besetzung der Züge bekannt. Diese Informationen können von Reisenden 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 der DB-Konzernstrategie Starke Schiene sollen kontinuierlich neue Anwendungen zur verbesserten Reisendeninformation entwickelt werden.

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 von DB Fernverkehr steuert das Großlagenmanagement unter Führung der Zentralen Leitstelle den Betrieb bei größeren Störfällen. 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. Das vierte Programm zur Barrierefreiheit, das einen Zeithorizont bis Ende 2025 haben wird, wird derzeit erarbeitet.

Im partnerschaftlichen und konstruktiven Dialog mit Betroffenen werden auch hier wichtige Detailfragen von anstehenden Umsetzungsmaßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Fahrzeuge, Information und Service innerhalb einer regelmäßig tagenden Arbeitsgruppe vorgestellt und erörtert. Damit können mobilitätseingeschränkte Menschen ihre Kompetenz einbringen, um die zu ergreifenden Maßnahmen an ihren spezifischen Bedürfnissen auszurichten.

Beim Ausbau der Barrierefreiheit orientieren wir uns selbstverständlich an den geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel dem Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG), dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG), der Technischen Spezifikation für Interoperabilität für mobilitätseingeschränkte Reisende (TSI PRM), der EU-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. Die Inbetriebnahme weiterer ICE-4-Züge sowie die Erteilung der Betriebszulassung von ICE-4-Zügen für die Schweiz im Berichtsjahr ermöglicht

aufgrund der Mitnahmekapazität von bis zu vier Rollstühlen pro Zug, dass mehr Reisende mit Rollstuhl auf der Verbindung ihrer Wahl fahren können. Bis zur vollständigen Auslieferung der bestellten Züge voraussichtlich im Jahr 2024 werden sukzessive weitere Relationen hinzukommen.

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

Im September 2019 wurde der letzte der 17 im zweiten Abruf bestellten Intercity-2-Züge übernommen. Die doppelstöckigen Intercity-2-Züge verfügen über einen rollstuhlgerechten Wagen. Aufgrund der dortigen Bodenhöhe im Einstiegsbereich von etwa 55 cm ist der Einstieg für Rollstuhlfahrer an Bahnsteigen mit relevanten Höhen zwischen 38 und 76 cm möglich. Eine mobile Rampe gleicht die Höhendifferenz zwischen Bahnsteig und Zug aus. Bei Bahnsteigen mit einer Höhe von 55 cm sorgt eine automatisch ausfahrende Spaltüberbrückung für einen höhengleichen Einstieg. Auch kleinere Städte und touristische Zielgebiete in ländlichen Regionen sind damit für Menschen erreichbar, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind. Im Rahmen der Angebotsoffensive des Fernverkehrs werden künftig mit dem Intercity 2 viele neue Direktverbindungen abseits der Kernrelationen angeboten und weitere Städte in das Fernverkehrsnetz aufgenommen.

Die aktuell noch im Einsatz befindlichen Intercity-1-Züge werden bis Ende 2023 sukzessive durch neue oder an anderer Stelle freigesetzte ICE-Züge, durch Intercity-2-Züge sowie durch die im Vorjahr bestellten Eurocity-(EC-)Züge von Talgo ersetzt. Die neuen EC-Züge werden erstmals im Fernverkehr des DB-Konzerns über einen niveaugleichen Einstieg für Bahnsteige mit einer Höhe von 76 cm verfügen.

Eine Übersicht zum Anteil der barrierefreien im Einsatz befindlichen Flotte bei der DB Fernverkehr AG (Stand 31. Dezember 2019) bieten die folgenden Tabellen:

ICE-Züge (Triebzugbasis) – per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gemäß TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gemäß TSI PRM	Teilweise barriere- frei (zum Beispiel geeignet für Rollstuhlfahrer)	Nicht barrierefrei	2019
ICE 1	-	-	58	-	58
ICE 2	-	44	-	-	44
ICE 3 (BR 403/406)	-	21	41	-	62
ICE 3 (BR 407)	17	-	-	-	17
ICE 4 (BR 412)	41	-	-	-	41
ICE T (BR 411/415)	-	-	67	-	67
ICE MET ¹⁾	-	-	2	-	2
Insgesamt	58	65	168	-	291
Anteil in %	20	22	58	-	100

¹⁾ Siebenteiliger Zug mit Lok.

IC-Reisezugwagen (Einzelwagenbasis) – per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gemäß TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gemäß TSI PRM	Teilweise barriere- frei (zum Beispiel geeignet für Rollstuhlfahrer)	Nicht barrierefrei	2019
ICmod mit Rollstuhlplätzen	-	223	-	-	223
ICmod ohne Rollstuhlplätze	-	-	544	-	544
Sonstige IC-Wagen mit Rollstuhlplätzen	-	-	54	-	54
Sonstige IC-Wagen ohne Rollstuhlplätze ¹⁾	-	-	-	390	390
Intercity 2	220	-	-	-	220
Insgesamt	220	223	598	390	1.431
Anteil in %	15	16	42	27	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 55-cm-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	2019
Elektrische Triebzüge	463	532	791	833	41	2.660
Verbrennungstriebwagen	150	451	239	-	375	1.215
Einstöckige Wagen	-	90	-	96	160	346
Doppelstockwagen	196	-	974	-	817	1.987
Insgesamt	809	1.073	2.004	929	1.393	6.208
Anteil in %	13	17	32	15	23	100

Als größter Anbieter im Busverkehr in Deutschland betreibt der DB-Konzern rund 4.900 eigene Busse, davon rund 90 % Niederflrbusse. 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 Bushersteller Iveco ein Konzept für alters- und behindertengerechtes Fahren erarbeitet und 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. Farbige Markierungen erleichtern Nutzern des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) 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 es damit, den Sitzplatz einzunehmen und wieder aufzustehen. Die Busgesellschaft Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA) des DB-Konzerns setzt im Landkreis Ostallgäu das Fahrzeug im regulären Linienbusverkehr ein.

Ergänzend zu den bestehenden Schienenverkehrsverbindungen bietet DB Fernverkehr einen schnellen und umsteigefreien Intercity-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 350 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 rund 100 Standorten (per Dezember 2018: 95 Standorte) steht den Kunden ein solcher Schalter 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 taktiles 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.

Mit dem Video-Reisezentrum und dem Video-Automaten betreiben wir seit 2013 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 66 Standorten verfügbar. Zusätzlich kommen Video-Automaten an 29 Standorten im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zum Einsatz. Der Video-Automat ist ein Fahrkartenautomat, bei dem sich innerhalb festgelegter Öffnungszeiten per Knopfdruck ein Mitarbeiter aus der Zentrale aufschaltet und den Kunden beim Ticketkauf unterstützen kann.

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.

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 1.100 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 875.000 Hilfeleistungen (im Vorjahr: rund 850.000 Hilfeleistungen) beim Ein-, Um- und Ausstieg realisiert, also rund 2.400 pro Tag (im Vorjahr: rund 2.330 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 Informa-

tion 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 grundsätzlich 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, stehen die Triebfahrzeugführer ebenfalls helfend 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 hohe Nachfrage dieses für die Reisenden kostenfreien Angebots. Im Berichtsjahr wurden rund 340.000 Hilfeleistungen verzeichnet (im Vorjahr: 355.000 Hilfeleistungen). Durch den Einsatz von Neufahrzeugen und modernisierten Zügen 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, stellt die DB auf  [WWW.BAHN.DE](http://www.bahn.de) Gebärdensprache-Videos zur Verfügung. Ein Avatar führt durch die Services der DB und stellt neben Fragen zur BahnCard und zu den Fahrgastrechten auch die Services rund um die Reiseplanung und Information sowie die Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs ausführlich vor. Die Videos sind auf  [WWW.BAHN.DE/GEHOERLOS](http://www.bahn.de/gehoerlos) und im Internet unter  [HTTPS://YOUTU.BE/TB4SMSIZL80](https://youtu.be/TB4SMSIZL80) abrufbar.

Hörbehinderte und gehörlose Kunden können die wichtigsten Informationen rund um eine Bahnreise unter  [WWW.BAHN.DE/GEHOERLOS](http://www.bahn.de/gehoerlos) oder  [WWW.BAHN.DE/HOERBEHINDERT](http://www.bahn.de/hoerbehindert) nachlesen.

Auch können sie mit der Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) per E-Mail unter 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. Die Mobilitätsservice-Zentrale bietet zudem einen Live-Chat an. Nutzer werden im Live-Chat mit einem Mitarbeiter der Mobilitätsservice-Zentrale rund um das barrierefreie Reisen mit der Bahn beraten. Weitere Informationen zum Chat finden sich unter www.bahn.de/msz-chat. 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.

Reisende mit körperlichen oder Sinnesbehinderungen, aber auch Familien mit kleinen Kindern und ältere Menschen können ihren Urlaub in Deutschland und Österreich komfortabel planen und buchen. Auf der Internetseite www.bahn.de/reiseziele-barrierefrei stellen die Arbeitsgemeinschaft »Leichter Reisen: Barrierefreie Urlaubsziele in Deutschland« und das Projekt »Barrierefrei Austria« zusammen mit der DB Mobilitätspakete vor, die neben der Unterbringung am Urlaubsort auch ein mögliches Ausflugs- und Kulturprogramm beinhalten. Auch die An- und Abreise mit einer möglichen Ein-, Um- und Ausstiegshilfe sowie die Anschlussmobilität am Urlaubsort können vorab gebucht werden. Mit diesem Serviceangebot sind Reiseerlebnisse für Tagestrips, Kurzurlaube und den Jahresurlaub buchbar. Egal ob Natur, Kultur, aktive Erholung oder Entspannung gewünscht wird, im Internet werden umfassende Informationen gegeben und alle Serviceleistungen und Ansprechpartner genannt. Alle Angebote für die Reise können auch telefonisch über die Mobilitätsservice-Zentrale gebucht werden.

In Kooperation mit dem DB-Konzern hat www.museum.de eine Erhebung über barrierefreie Angebote in Museen durchgeführt. Das umfangreiche Nachschlagewerk bietet eine stets aktuelle Übersicht entsprechend eingerichteter Kultureinrichtungen wie zum Beispiel barrierefreie Audio-Guides, Führungen in Gebärdensprache oder taktil und akustisch zugängliche Ausstellungsobjekte (www.bahn.de/reiseziele-barrierefrei).

Die App DB Barrierefrei bietet in erster Linie Menschen mit Mobilitäts- und Sinnes Einschränkungen, jedoch auch vielen anderen Reisenden, eine digitale Unterstützung bei der Durchführung ihrer Bahnreise. Der Zugang der App ist barrierefrei, das bedeutet, dass sie von Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen uneingeschränkt genutzt werden kann. Die Sprache in der App ist bewusst einfach gehalten und leicht verständlich. Zudem wurde großer Wert auf kontrastreiche Displaygestaltung und selbsterklärende Bedienbarkeit gelegt. Die App liefert aktuelle Informationen über das Zugangebot in allen deutschen Bahnhöfen. Zudem kann der Verlauf von Zügen nachverfolgt werden und der Nutzer erhält wichtige Anzeigen und Durchsagen zur Reise als Textnachricht. Über spezielle »Screenreader« beziehungsweise über die Sprachausgabe (»Text to Speech«-Funktion) des Smartphones werden diese in Sprachnachrichten umgewandelt und sind so auch für sehbehinderte Menschen nutzbar. Aktuelle Informationen zur Funktionsfähigkeit von Aufzügen und Rolltreppen sind eine weitere Besonderheit der App. Davon profitieren insbesondere gehbehinderte Reisende und Rollstuhlfahrer, jedoch auch Eltern mit Kinderwagen oder Reisende mit viel Gepäck. Die App DB Barrierefrei leistet einen wertvollen Beitrag zur Umsetzung eines ganzheitlichen, barrierefreien und inklusiven Konzepts entlang der gesamten Reisekette. 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 der DB-Konzern seinen Kunden eine Anlaufstelle zur Verfügung, die rund um die Uhr erreichbar ist. Hier können Bahnkunden telefonisch, postalisch oder über das Kontaktformular auf www.bahn.de Anregungen, Lob und Kritik äußern. Die Abwicklung der gesetzlichen Ansprüche aus Verspätungen wird vom Servicecenter Fahrgastrechte durchgeführt.

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 Mitte Januar bis Mitte März sorgten mehrere Stürme für erhebliche Einschränkungen im Schienenverkehr.
- ▣ In den Sommermonaten gab es deutliche Beeinträchtigungen durch länger anhaltende Hitzewellen.
- ▣ Mehrwöchige Einschränkungen auf relevanten Relationen des Fernverkehrs entstanden durch eine anhaltend hohe Bautätigkeit am Schienennetz.

Die Anzahl der Beschwerden im Kundendialog des Fernverkehrs lag im Berichtsjahr mit rund 296.000 Beschwerden nahezu auf Vorjahresniveau (2018: rund 295.000 Beschwerden).

Infolge von Verspätungen gemäß der Fahrgastrechteverordnung erfolgte im Berichtsjahr die Bearbeitung von rund 2,2 Millionen Entschädigungsanträgen (im Vorjahr: rund 2,3 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 unverändert bei 92%. Die Nutzungsquote des Fahrgastrechteformulars ging im Berichtsjahr leicht auf 76% zurück (im Vorjahr: 80%).

Die Kundenzufriedenheit mit der Gesamtabwicklung der Entschädigungsanträge durch das Servicecenter Fahrgastrechte ist im Berichtsjahr leicht zurückgegangen und lag bei einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 74 (im Vorjahr: ZI von 75). Sie befindet sich damit weiterhin in einem zufriedenstellenden Bereich.

Die Beschwerdebearbeitung in den Reisezentren wurde von unseren Kunden auch im Berichtsjahr sehr gut angenommen. Die Anzahl der bearbeiteten Beschwerden war stabil. 2019 konnten erneut rund 30.000 Beschwerden abschließend vor Ort in den Reisezentren bearbeitet werden.

Beschwerdemanagement	2019	2018
Beschwerden Fernverkehr in Tausend	296,1	294,9
VERTEILUNG DER BESCHWERDEN AUF DIE KONTAKTKANÄLE IN %		
E-Mail	65	62
Brief/Fax	23	25
Telefon	12	13
SERVICELEVEL		
Telefon: durchschnittliche Wartezeit bis zur Aufnahme des Gesprächs in Sekunden	88	81
E-Mail: Bearbeitung innerhalb von 72 Stunden in %	78	56
Brief/Fax: Bearbeitung innerhalb von 10 Werktagen in %	90	81
Anträge gemäß Fahrgastrechteverordnung – in Tausend	2019	2018
Bearbeitete Anträge	2.228	2.314
Als unbegründet abgelehnte Fälle	173	185
Entschädigte Fälle	2.055	2.129



Lagebericht

- 20 Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft**
- 21 Rahmenbedingungen**
- 24 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage**
- 26 Nichtfinanzielle Kennzahlen**
- 28 Nachhaltigkeit**
- 29 Strategie**
- 31 Nachtragsbericht**
- 32 Chancen- und Risikobericht**
- 34 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 vierköpfigen Vorstand gehörte per 31. Dezember 2019 eine Frau an, somit ist das Ziel von 20% im Vorstand erreichte beziehungsweise übertroffen. 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 2019 sechs Frauen und zehn Männer an.

	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
Frauenanteil – in %	Ist	Ist	Ziel
Vorstand	0,0	25,0	20,0
Aufsichtsrat	31,3	37,5	30,0
Erste Führungsebene	23,7	27,5	21,7
Zweite Führungsebene	23,8	25,2	28,9

Auf der ersten und zweiten Führungsebene ist die Anzahl der Führungskräfte gegenüber dem Vorjahresende angestiegen. Unterstützt von der Bewerberlage bei der Nachbesetzung offener Vakanzen stieg die Frauenquote gegenüber dem Vorjahr in der ersten Führungsebene um 3,8 Prozentpunkte auf 27,5% und in der zweiten Führungsebene um 1,4 Prozentpunkte auf 25,2%.

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

Der Aufsichtsrat der DB AG hat im Berichtsjahr eine neue Vorstandsstruktur beschlossen, die ab dem 1. Januar 2020 gültig ist. Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio werden durch das Vorstandsressort Personenverkehr 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 Omnibusunternehmen Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH (BEX) sowie dem Touristikveranstalter AMEROPA-Reisen GmbH. Die AMEROPA-Reisen GmbH wurde mit Vertrag vom 19. Dezember 2019 veräußert. Des Weiteren hält die DB Fernverkehr AG jeweils eine 50-prozentige Beteiligung an den Vertriebs- und Marketinggesellschaften Alleo GmbH (in Liquidation) und Rheinalp GmbH. Eine 20-prozentige Beteiligung besteht an der Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande. Rückwirkend zum 1. Januar 2019 wurde die 100-prozentige Beteiligung an der DB Reise&Touristik Suisse SA (DB R&T) von der DB Schweiz Holding AG an die DB Fernverkehr AG übertragen. Die DB R&T wurde auch schon vor der Übertragung operativ von der DB Fernverkehr AG geführt.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Fernverkehr AG aus wirtschaftlicher Sicht sehr erfolgreich. Die DB Fernverkehr AG erzielte ein Ergebnis nach Steuern von 426 Mio. €, das um 33 Mio. € über dem Vorjahreswert lag. Die Umsatzerlöse stiegen um 6,8% auf 5.020 Mio. €. Positiv auf den Umsatz wirkten sich die Maßnahmen aus Angebotsausweitungen (unter anderem Ausweitungen Schnellfahrstrecken Berlin–München und Nordrhein-Westfalen–Stuttgart), klassischer Vermarktung und Produktverbesserungen aus. Der Gesamtaufwand (ohne Zinsaufwand) stieg um 6,5% gegenüber dem Vorjahreswert auf 4.650 Mio. €. Der Anstieg resultierte vor allem aus höheren Aufwendungen für Infrastrukturnutzung, Instandhaltung, Abschreibungen sowie Personalkosten.

Rahmenbedingungen

21 — Wirtschaftliches Umfeld

21 — Entwicklung auf den relevanten Märkten

22 — Politisches Umfeld

Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird auch durch die konjunkturelle Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Eine nachlassende Inflation, eine weiterhin solide Beschäftigungssituation sowie höhere Löhne und Gehälter bedeuteten im Berichtsjahr ein grundsätzlich positives Umfeld für den deutschen Schienenpersonenverkehr (SPV). Die Preise gingen mit Ausnahme des SPV in allen Marktsegmenten zurück. Die Belastungen durch witterungsbedingte Einschränkungen der Schieneninfrastruktur lagen 2019 auf einem vergleichbaren Niveau wie im Vorjahr.

Weiter steigende Löhne und Gehälter bei nachlassender Inflation sorgten auch 2019 für eine solide Konsumnachfrage in Deutschland. Das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts war deutlich schwächer als im Vorjahr; die Industrieproduktion (ohne Bausektor) ging spürbar zurück. Mit einem hohen Anteil der Industrieproduktion an der Gesamtwertschöpfung ist Deutschland von der rückläufigen globalen Nachfrage, unter anderem infolge zunehmender Handelsstreitigkeiten und anderer politischer Konflikte, besonders betroffen. In der Folge wuchsen die Exporte erneut schwächer als im Vorjahr. Spürbar waren zudem erneut insbesondere die Probleme in der Automobilbranche, aber auch in der Stahl- und Chemiebranche. Die Baubranche entwickelte sich demgegenüber weiterhin mit sehr hoher Dynamik.

Die sinkende globale Nachfrage nach Handelsgütern, unter anderem infolge zunehmender Handelsstreitigkeiten und anderer politischer Konflikte, dämpfte auch 2019 das Wachstum im Euro-Raum. Zu den belastenden Faktoren gehörten in Europa die auch nach dem beschlossenen Brexit ungeklärte künftige Ausgestaltung der Beziehungen zwischen der Europäischen Union (EU) und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland (Vereinigtes Königreich) sowie die rückläufigen oder stagnierenden Entwicklungen der Industrieproduktion wichtiger Länder wie Deutschlands, Frankreichs oder des Vereinigten Königreichs.

Deutlich schwächer als im Vorjahr entwickelten sich unter anderem Italien und die Türkei, deren Bruttoinlandsprodukt 2019 kaum zulegen konnte. Wie im Vorjahr wiesen osteuropäische Länder wie Polen und Tschechien hohe – im Vergleich zum Vorjahr aber reduzierte – Wachstumsraten auf.

Bei einer stabilen Beschäftigungslage und steigenden Löhnen und Gehältern entwickelte sich die Binnennachfrage im Euro-Raum insgesamt solide. Wesentliche Stützen waren ein weiterhin robuster privater Konsum sowie der Bausektor. Das Wachstum der Gesamtinvestitionen war weniger dynamisch.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND WÄCHST SPÜRBAR

Der SPV in Deutschland wuchs 2019 über dem Niveau des Gesamtmarktes. Dementsprechend stieg der Marktanteil des SPV leicht. Schienenpersonennah- (SPNV) und -fernverkehr (SPFV) profitierten dabei von der weiterhin guten Einkommens- und Beschäftigungssituation bei gegenläufig leicht sinkenden Kraftstoffpreisen. Punktuelle Angebotsanpassungen und -ausweitungen stützten die Entwicklung.

Der DB-Konzern verzeichnete 2019 bei DB Fernverkehr einen deutlichen Anstieg der Verkehrsleistung. Die Verkehrsleistung im Nahverkehr bei DB Regio ging hingegen zurück.

DB-konzernexterne Bahnen steigerten ihre Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr moderat gegenüber dem Vorjahr. FlixTrain baute sein Angebot im SPFV aus und verdoppelte seine Fahrgastzahl, wengleich auf sehr niedrigem Niveau.

Die Verkehrsleistung im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) in Deutschland stagnierte auch 2019, nachdem im Vorjahr ein leichtes Wachstum zu verzeichnen war. Der Marktanteil des ÖSPV ging in einem leicht wachsenden Gesamtmarkt daher etwas zurück.

Der Buslinienfernverkehr verzeichnete deutliche Verluste, vor allem infolge der Angebotsreduzierung des Marktführers FlixBus, der erstmals leichte Fahrgastrückgänge verzeichnete. Mit Pinkbus und BlaBlaBus traten neue Wettbewerber in den Markt ein. Die Preise sanken leicht.

Die Verkehrsleistung im innerdeutschen Luftverkehr ging auch 2019 zurück. Die Anzahl innerdeutscher Flüge und angebotener Sitzplätze blieb damit auch weiter unter dem Niveau von vor der Air-Berlin-Insolvenz in 2017. Hier wirkten vor allem Angebotsanpassungen von Eurowings und der Rückzug von Ryanair aus dem innerdeutschen Markt. Streiks bei der Luft hansa hatten zusätzliche dämpfende Effekte.

Der Marktanteil des innerdeutschen Luftverkehrs blieb unverändert bei 0,9%.

In diesem Marktumfeld stieg die Verkehrsleistung im Schienen- und Busverkehr der DB Fernverkehr AG um 3,0% auf 44.083 Mio. Personenkilometer (Pkm) (im Vorjahr: 42.808 Mio. Pkm). Die Zahl der beförderten Personen durch Schiene und Bus steigerte sich um 1,4% auf 150 Mio. Personen (im Vorjahr: 148 Mio. Personen). Die DB Fernverkehr AG hat die Betriebsleistung um 1,4% auf 144 Mio. Trassenkilometer (Trkm) erhöht (im Vorjahr: 142 Mio. Trkm).

Die positive Entwicklung der Personenkilometer im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2018 abgegebenen Prognose. Das Wachstum der Personenkilometer wurde durch Angebotsverbesserungen (unter anderem Ausweitungen Schnellfahrstrecken Berlin–München sowie Nordrhein-Westfalen–Stuttgart) und Fahrzeugzulauf ICE 4, klassische Vermarktung sowie Aktionstickets erreicht. Der moderate Anstieg der Betriebsleistung entspricht ebenfalls der abgegebenen Prognose.

POLITISCHE UNSICHERHEITEN FÜHREN ZU SCHWANKUNGEN DER ENERGIEPREISE

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

Die Organisation erdölexportierender Länder (Organization of the Petroleum Exporting Countries; OPEC) übertraf im Berichtsjahr ihre beschlossene Förderkürzung deutlich und verkündete am Jahresende eine hohe zusätzliche Reduzierung der Förderquote. Der Produktionsrückgang wurde durch den Einbruch der Ölproduktion in Venezuela und im Iran sowie vor allem durch die freiwilligen Kürzungen in Saudi-Arabien getrieben. Trotz Transportengpässen kletterte die Förderung in den USA auf ein Rekordhoch. Spannungen im Nahen Osten sowie Vorfälle in der Straße von Hormus wirkten erhöhend auf die Preise am Ölmarkt. Negativ wirkten zudem der anhaltende Handelsstreit zwischen den USA und China sowie die Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Ausgestaltung des Brexits und die damit verbundenen ein-

getrübten Konjunkturaussichten. Nach der Ausweitung der OPEC-Kürzungen und einem ersten Teilabkommen in den Handelsgesprächen zwischen den USA und China kletterte der Preis für Brent zum Jahresende auf über 66 USD/bbl. Während die Industrieländer politische bedingte Anstrengungen zur Energieeinsparung unternehmen, wird der Zuwachs der Energienachfrage durch asiatische Länder getrieben. Zunehmende protektionistische Tendenzen beeinträchtigen jedoch das Wachstumspotenzial.

Der deutsche Stromspotmarkt zeigt sich immer stärker wetterabhängig. Zu Beginn des Berichtsjahres sorgten Dauerfrost und wenig Wind für Preisspitzen am Spotmarkt, während im Sommer wind- und sonnenreiche Phasen negative Stundenpreise zur Folge hatten. Am Stromterminmarkt kompensierten schwächere Primärenergiemärkte den Preisanstieg der Emissionsrechte. Das Inkrafttreten der Marktstabilitätsreserve und die Diskussion über mögliche Steuerungsmechanismen für den CO₂-Ausstoß ließen den CO₂-Preis im Sommer auf ein 13-Jahreshoch klettern. Sorgen um eine sich eintrübende Konjunktur sowie Unsicherheiten über den Verbleib Großbritanniens im europäischen Emissionshandelssystem und über eine Verknappung der Emissionsrechte im Rahmen des durch das Klimakabinett der Bundesregierung vorgestellten Klimaschutzprogramms 2030 führten zu einem Preisrückgang. Der Ausbau an erneuerbaren Energien in Europa und die niedrigen Gaspreise verdrängen die Kohleverstromung. Eine besondere Situation ergibt sich in Deutschland aus dem gleichzeitigen Ausstieg aus der Stromgewinnung durch Kernkraft (bis 2022) und Kohle (bis 2038).

Politisches Umfeld

NATIONALE PLATTFORM ZUKUNFT DER MOBILITÄT VERÖFFENTLICHT ERSTE ERGEBNISSE

Die vom Bund eingerichtete Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) hat Ende September 2018 ihre Arbeit aufgenommen. Ziel der verkehrsträgerübergreifend ausgerichteten Plattform ist es, zukunftsweisende Konzepte und Handlungsempfehlungen zu entwickeln, um wettbewerbsfähige Unternehmen und Arbeitsplätze in Deutschland zu erhalten sowie eine tragfähige, bezahlbare, bedarfsgerechte, klimafreundliche und nachhaltige Mobilität sicherzustellen. Die Arbeit der Plattform ist in sechs Arbeitsgruppen gegliedert.

Die Arbeitsgruppe 1 Klimaschutz hat 2019 in einem Zwischenbericht Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor erarbeitet. Auch in den anderen fünf Arbeitsgruppen wurden erste Berichte zu den Arbeitsergebnissen erstellt. Am 18. Dezember 2019 wurde der Fortschrittsbericht 2019 veröffentlicht, der zehn Kernthesen zur Zukunft der Mobilität formuliert und die bisherige Arbeit der NPM darstellt. Die Arbeit und die Zusammenarbeit zwischen den Arbeitsgruppen werden kontinuierlich fortgeführt. Der DB-Konzern ist im Lenkungskreis und in den Arbeitsgruppen »Klimaschutz im Verkehr« und »Digitalisierung« vertreten.

KLIMASCHUTZPROGRAMM 2030 STÄRKT DEN SCHIENENVERKEHR IN DEUTSCHLAND

Das Bundeskabinett hat am 9. Oktober 2019 das Klimaschutzprogramm 2030 beschlossen. Durch die im Programm verankerten Maßnahmen (»Klimapaket«) soll sichergestellt werden, dass die nationalen Klimaschutzziele 2030 (55 % weniger Treibhausgase im Vergleich zum Jahr 1990) erreicht werden. Neben der Einführung einer CO₂-Bepreisung ist beispielsweise im Sektor Verkehr ein umfangreiches Maßnahmenbündel vorgesehen, das teilweise bereits durch gesetzliche Änderungen umgesetzt ist. Besondere Bedeutung für den Schienenverkehr in Deutschland haben die angestrebte Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des SPV, unter anderem durch die geplante Anhebung der Mittel gemäß dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und der Regionalisierungsmittel (**NACHTRAGSBERICHT**  31). Ebenso Inhalt des Programms ist die Stärkung des Schienengüterverkehrs (SGV). Maßnahmenbausteine hierfür sind unter anderem die Ermöglichung langer Güterzüge, die Digitalisierung des SGV sowie die Fortsetzung der Förderung der Trassenpreise und eine Förderung zur Reduzierung der Anlagenpreise. Ebenfalls erhebliche Relevanz haben die angekündigten Kapitalerhöhungen (**NACHTRAGSBERICHT**  31) mit denen zusätzliche Maßnahmen zur Modernisierung sowie zur Erhöhung von Qualität und Kapazität und zum Ausbau des Schienennetzes der Eisenbahninfrastruktur umgesetzt werden sollen, sowie die am 1. Januar 2020 für den Schienenpersonenfernverkehr in Kraft getretene Absenkung der Mehrwertsteuer und die vorgesehene Planungsbeschleunigung.

ZUKUNFTSBÜNDNIS SCHIENE FÜHRT ARBEIT FORT

Das im Vorjahr von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer initiierte Zukunftsbündnis Schiene soll unter Leitung des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann daran arbeiten, Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung im

Bereich der Bahnpolitik anzugehen. Die Inhalte des Zukunftsbündnisses werden in sechs Arbeitsgruppen entwickelt und diskutiert: Deutschland-Takt einführen; Kapazitäten ausbauen; Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken; Lärmemissionen senken; Digitalisierung, Automatisierung, Innovationen; Fachkräftebedarf Schiene. Der DB-Konzern ist in allen Arbeitsgruppen und im Lenkungskreis beteiligt. Beim Schienengipfel am 7. Mai 2019 wurde ein Zwischenbericht vorgelegt, am 15. Oktober 2019 wurden im Lenkungskreis Maßnahmen für ein Sofortprogramm beschlossen. Ein Endbericht (Masterplan Schiene 2020) soll voraussichtlich im Sommer vorliegen.

BNETZA GENEHMIGT TRASSENPREISE FÜR 2020

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat am 13. Februar 2019 die Trassenpreise für das Fahrplanjahr 2019/2020 genehmigt, unter anderem die beantragte Steigerung der Trassenpreise des SPNV um 1,8%. Diese folgt aus der gesetzlichen Kopplung der Trassenpreisentwicklung an die Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel. Für den Schienenpersonenfern- sowie den Schienengüterverkehr wurden die Preise gegenüber dem Vorjahr um rund 2,4% angehoben. Wie im Beschluss zum Trassenpreissystem (TPS) 2018 und TPS 2019 wurden durch die BNetzA die ursprünglich beantragten Trassenpreise in den meisten Segmenten des Schienenpersonenfernverkehrs im Zuge der Genehmigung angehoben und für Standardzüge des Schienengüterverkehrs abgesenkt; jeweils um rund 28 Mio. €. Die DB Netz AG hat gegen diese Entscheidung geklagt. Mit einer ersten Entscheidung ist frühestens Mitte 2020 zu rechnen.

MOBILFUNKVERSORGUNG ENTLANG DER SCHIENENWEGE

Die Frist zur Erfüllung der Versorgung der Hauptschienenwege mit Mobilfunk aus der Frequenzauktion 2015 ist Ende 2019 abgelaufen. Nach Angaben der Mobilfunknetzbetreiber konnten die Hauptverkehrswege zum Jahresende noch nicht in vollem Umfang versorgt werden. Die BNetzA prüft die Gesamterfüllung und etwaige hieraus entstehende Konsequenzen. Um dem Kundenwunsch nach lückenloser Konnektivität und unterbrechungsfreier Telefonie während der Bahnfahrt Rechnung tragen zu können, gerät die Umsetzung der Versorgungsaufgaben aus der 5G-Auktion 2019 in den Fokus. Bis Ende 2024 sollen alle Schienenwege mit Mobilfunk ausgerüstet werden. Der DB-Konzern hat zur Umsetzung das Projekt Masterplan Konnektivität Schiene initiiert.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- 24 — Umsatzentwicklung
- 24 — Ergebnisentwicklung
- 25 — Finanzlage
- 25 — Kapitalflussrechnung
- 25 — Investitionen
- 26 — Bilanzstruktur

Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr erzielte die DB Fernverkehr AG einen Umsatz von 5.020 Mio. € und erreichte damit einen Anstieg um 318 Mio. € (im Vorjahr: 4.702 Mio. €; +6,8%).

Positiv auf den Umsatz wirkten sich die Angebotsausweitungen (unter anderem Ausweitungen Schnellfahrstrecken Berlin—München und Nordrhein-Westfalen—Stuttgart), klassische Vermarktung, Produktverbesserungen sowie eine positive Entwicklung bei den Firmenkunden aus. Negative Einflüsse resultierten insbesondere aus der hohen Bauintensität im Netz.

Die Anzahl der BahnCard-Kunden lag auf dem Vorjahresniveau. Per 31. Dezember 2019 besaßen knapp 5,3 Millionen Kunden eine BahnCard (per 31. Dezember 2018: 5,3 Millionen Kunden). Die Bestandszahlen der BahnCard 50 und BahnCard 100 stiegen leicht an, gegenläufig war ein geringer Rückgang bei der BahnCard 25 zu verzeichnen.

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

Die DB-konzerninternen Umsatzerlöse betragen im Berichtsjahr 216 Mio. € (im Vorjahr: 200 Mio. €).

Ergebnisentwicklung

Die Gesamtleistung von 5.032 Mio. € stieg um 315 Mio. € (im Vorjahr: 4.717 Mio. €). Diese Steigerung wurde durch die oben beschriebene Umsatzentwicklung bestimmt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge überschritten mit 52 Mio. € den Vorjahreswert um 9 Mio. € (im Vorjahr: 43 Mio. €). Dies ist im Wesentlichen auf die im Berichtsjahr höheren realisierten Erträge aus Fahrzeugverkäufen zurückzuführen.

Der Materialaufwand stieg um 147 Mio. € auf 2.802 Mio. € (im Vorjahr: 2.655 Mio. €). Diese Erhöhung wurde durch preis- und mengenbedingte Steigerungen der Kosten für die Infrastrukturnutzung hervorgerufen. Zudem stiegen die Aufwendungen für die Instandhaltung und Reinigung von Fahrzeugen sowie – infolge des höheren Umsatzes – für Vertriebsprovisionen.

Der Personalaufwand stieg um 75 Mio. € auf 1.035 Mio. € (im Vorjahr: 960 Mio. €). Dieser Effekt ist auf Tarifsteigerungen und den Aufbau des Personalbestands infolge der Leistungsausweitung zurückzuführen.

Die Abschreibungen erhöhten sich im Berichtsjahr um 54 Mio. € auf 304 Mio. € (im Vorjahr: 250 Mio. €). Dies resultierte überwiegend aus der unterjährigen Aktivierung von 16 weiteren ICE-4-Fahrzeugen (im Vorjahr: 17 ICE-4-Fahrzeuge) sowie der Vervollständigung der Flotte Intercity 2 Südwest auf 17 Zugverbände (im Vorjahr: 13 Zugverbände). Zudem kommt die Inbetriebnahme von neuer Infrastruktur zum Tragen (im Wesentlichen Werk Köln-Nippes).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 509 Mio. € und lagen um 6 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 503 Mio. €). Dies resultierte im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für IT und Bildung sowie Verschrottung. Kompensierend wirkten geringere Kosten für Beratungsleistungen.

Das Beteiligungsergebnis verschlechterte sich im Jahresvergleich um 4 Mio. € auf –1 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €). Ursächlich hierfür ist im Wesentlichen das negative Ergebnis der Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH (BEX).

Das Zinsergebnis sank gegenüber dem Vorjahreswert um 5 Mio. € auf –7 Mio. € (im Vorjahr: –2 Mio. €). Der Anstieg der Zinsaufwendungen ist auf die Aufnahme eines langfristigen Darlehens zur Finanzierung der Investitionen in ICE-4-Fahrzeuge zurückzuführen.

Insgesamt erzielte die DB Fernverkehr AG ein Ergebnis nach Steuern von 426 Mio. €, dies lag um 33 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 393 Mio. €). Das Ergebnis nach Steuern wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die Muttergesellschaft DB AG abgeführt.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Die deutliche Steigerung der Umsatzerlöse der DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2018 abgegebenen Prognose. Auch die prognostizierte signifikante Verbesserung des Ergebnisses wurde erreicht.

Finanzlage

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

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DBAG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu bestmöglichen 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 für 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 und beurteilt. S&P hat unter anderem wegen der angekündigten Maßnahmen des Bundes im Zusammenhang mit dem Klimaschutzprogramm 2030 und der daraus resultierenden zusätzlichen Unterstützung für den DB-Konzern die Langfrustrating-Einstufung der DB AG von »AA-« auf »AA« angehoben. Der Ausblick und die Kurzfrustrating-Einschätzungen blieben unverändert. Moody's hat die Rating-Einstufungen der DB AG bestätigt. Der Ausblick wurde allerdings infolge der schwachen Entwicklung wesentlicher Kennzahlen von »stabil« auf »negativ« angepasst. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG im Internet unter  WWW.DB.DE/RATING verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2019 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 700 Mio. €. Diese wurden mit 380 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 erhöhten sich um 548 Mio. € auf 574 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 26 Mio. €). Dies ist insbesondere durch die Aufnahme eines langfristigen Darlehens für die Finanzierung der ICE-4-Fahrzeuge hervorgerufen. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten stiegen um 396 Mio. € auf 1.413 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 1.017 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 somit auf dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 646 Mio. €).

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit im Berichtsjahr lag mit 1.103 Mio. € um 718 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 385 Mio. €).

Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit stieg um 718 Mio. € auf 457 Mio. € gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: Mittelabfluss von 261 Mio. €).

Durch das DB-konzerninterne Cashpooling verfügte die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2019 über keinen nennenswerten Bestand an liquiden Mitteln.

Investitionen

Im Berichtsjahr übertrafen die Brutto-Investitionen mit 1.192 Mio. € das hohe Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 1.046 Mio. €). Die Netto-Investitionen betrugen 1.192 Mio. € (im Vorjahr: 1.046 Mio. €).

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag im Bereich der Fahrzeuginvestitionen (vor allem ICE 4). Nach 17 Zügen im Vorjahr sind 18 weitere ICE 4 (BR 412, 12-Teiler) zugegangen, davon verblieben zwei bei Siemens für Zulassungsaktivitäten des 13-Teilers. Zudem wurden im vierten Quartal 2019 neun gebrauchte Stadler-KISS-Doppelstockzüge von der österreichischen WESTbahn Management GmbH sowie vier Zugverbände Intercity 2 vertraglich abgenommen.

Die Investitionen im Bereich Infrastruktur erhöhten sich hauptsächlich durch den Ausbau der Werkekapazitäten in Hamburg-Langenhofen und Berlin-Rummelsburg für den ICE 4.

Das Bestellobligo für Investitionen blieb per 31. Dezember 2019 mit 5.147 Mio. € leicht unter dem Niveau zum Vorjahresende (per 31. Dezember 2018: 5.169 Mio. €).

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit wurde zum Teil durch die Aufnahme eines langfristigen Darlehens in Höhe von 600 Mio. € sowie den Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit 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 935 Mio. € auf 4.739 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 3.804 Mio. €).

Das Anlagevermögen stieg um 880 Mio. € auf 4.374 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 3.494 Mio. €). Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf Fahrzeuginvestitionen zurückzuführen.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen nahm in der Folge um 0,4 Prozentpunkte auf 92,3% (per 31. Dezember 2018: 91,9%) zu.

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 55 Mio. € auf 364 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 309 Mio. €). Ursächlich für diese Entwicklung sind der Aufbau der Vorratsbestände unter anderem für ICE-4-Fahrzeuge sowie höhere Forderungen gegen die DB Vertrieb GmbH.

Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen sank um 0,4 Prozentpunkte auf 7,7% (per 31. Dezember 2018: 8,1%).

Das Eigenkapital blieb mit 2.086 Mio. € konstant. Durch den Anstieg der Bilanzsumme ging die Eigenkapitalquote auf 44,0% zurück (per 31. Dezember 2018: 54,8%).

Die Rückstellungen sanken infolge von Inanspruchnahmen und Auflösungen um 11 Mio. € auf 251 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 262 Mio. €) und hatten somit per 31. Dezember 2019 einen Anteil von 5,3% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2018: 6,9%).

Die Verbindlichkeiten stiegen um 944 Mio. € und lagen per 31. Dezember 2019 bei 1.987 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 1.043 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 14,5 Prozentpunkte auf 41,9% (per 31. Dezember 2018: 27,4%).

Die passiven Rechnungsabgrenzungen blieben mit 415 Mio. € annähernd unverändert (per 31. Dezember 2018: 413 Mio. €). Der Anteil an der Bilanzsumme sank um 2,1 Prozentpunkte auf 8,8% (per 31. Dezember 2018: 10,9%).

Bilanzstruktur – in % der Bilanzsumme	31.12.2019	31.12.2018
AKTIVA		
Anlagevermögen	92,3	91,9
Umlaufvermögen	7,7	8,1
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	44,0	54,8
Rückstellungen	5,3	6,9
Verbindlichkeiten	41,9	27,4
Rechnungsabgrenzungsposten	8,8	10,9
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	4.739	3.804

Nichtfinanzielle Kennzahlen

- 26 — Qualität
- 27 — Mitarbeiter
- 28 — Ökologie

Qualität

PÜNKTLICHKEIT GESTIEGEN

Die Qualität unserer Leistung konnten wir im Berichtsjahr trotz einer weiter gestiegenen Verkehrsmenge und der Ausweitung des Bauprogramms insgesamt verbessern. Auch die konsequente Fortführung der DB-konzernweiten PlanStart-Aktivitäten und die Arbeit der Lagezentren Pünktlichkeit und Bau zahlten sich aus.

Das unter anderem witterungsbedingte externe Störgeräuschniveau lag in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Die negativen Effekte auf den Betrieb daraus konnten jedoch reduziert werden. Die Auswirkungen der in den Störungsphasen entstandenen Beeinträchtigungen im Zeitraum nach den Ereignissen wurden minimiert. Hier wirkte sich das Großstörungen-

management positiv aus. Die Pünktlichkeit der DB Fernverkehr AG stieg im Berichtsjahr auf 75,9% (im Vorjahr: 74,9%). Das Ziel einer Pünktlichkeit von 76,5% wurde nicht erreicht.

Nach einem Stromausfall in Hannover mit bundesweiten Auswirkungen und witterungsbedingten Einflüssen mit starken Schneefällen Ende Januar wurde bereits der erste monatliche Pünktlichkeitswert des Jahres negativ beeinflusst. In den Folgemonaten Februar bis Mai stabilisierte sich die Pünktlichkeit deutlich. Mit Beginn einer anhaltenden Hitzeperiode im Sommer und aufgrund einer sehr hohen Bautätigkeit fiel der Wert. Erst mit Abschwächung der Bautätigkeiten stieg die Pünktlichkeit im Dezember auf ein Niveau oberhalb des angestrebten Zielwerts.

Positiv auf die Pünktlichkeit wirkten im Berichtsjahr Initiativen wie die optimierte Betriebsführung in den Plankorridoren, das verbesserte Beherrschen und Abwickeln von Großlagen/-störungen sowie die Fokussierung auf die tägliche Fahrzeugverfügbarkeit im Fernverkehr.

LAGEZENTREN FÜR BESSERES BAUMANAGEMENT UND MEHR PÜNKTLICHKEIT LEISTEN BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER LEISTUNGSQUALITÄT

Um trotz des intensiven Baugeschehens auf der Schieneninfrastruktur die Einschränkungen für den Schienenverkehr so gering wie möglich zu halten, wurde vom DB-Konzern das Lagezentrum Bau eingerichtet. Bauauswirkungen können genauer prognostiziert, Gegenmaßnahmen entwickelt und Verspätungen reduziert werden. Durch ein verbessertes Management der Baustellen haben die Störungen durch Bauen gegenüber 2015 um 40 % abgenommen – bei gleichzeitiger Erhöhung des Bauvolumens um 31 % sowie einer Steigerung der Verkehrsmenge um 3,5 %. Der erwartete Anstieg der Investitionen in den kommenden Jahren im Zusammenhang mit der DB-Konzernstrategie Starke Schiene wird die Bedeutung des Lagezentrums Bau – Kapazitätsnachfrage und notwendige Bauarbeiten in Einklang zu bringen – weiter steigern.

Das ebenfalls vom DB-Konzern initiierte Lagezentrum Pünktlichkeit dient der Entwicklung und Umsetzung übergreifender Maßnahmen zur kurzfristigen Gegensteuerung bei unterjährigen Zielverfehlungen.

Im Berichtsjahr lag ein wesentlicher Schwerpunkt des Lagezentrums auf der Implementierung und Weiterentwicklung von PlanRadar, einem übergreifenden Frühwarnsystem für pünktlichkeitsrelevante Planungen und Betriebsabläufe. Im Rahmen von PlanRadar werden unter anderem Parameter wie Infrastruktureinschränkungen und Streckenkapazität, Fahrzeugverfügbarkeit, Bereitstellungsqualität und kritische Baumaßnahmen vorausschauend analysiert sowie Gegenmaßnahmen entwickelt und umgesetzt. Ein besonderer Fokus liegt auf dem überregionalen Zusammenspiel regionaler Baumaßnahmen und anderer Infrastruktureinschränkungen, die sich aufgrund langer Zugläufe des Personenfern- und Güterverkehrs gegenseitig beeinflussen. PlanRadar ist zu einer regionalbereichs- und geschäftsfeldübergreifenden Plattform geworden, mit deren Hilfe auch schnelle Entscheidungen im Sinne unserer Kunden erwirkt werden können.

Weiterhin unterstützt das Lagezentrum die regionalen Produktionsdurchführungen der DB Netz AG durch ein Projektteam vor Ort, um das Störungs- und Verspätungsaufkommen zu reduzieren. Der Fokus liegt dabei auf den Produktionsdurchführungen mit dem höchsten Verspätungsaufkommen. Erste Maßnahmen wurden im Berichtsjahr in Mainz und Köln erfolgreich umgesetzt.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Im Berichtsjahr lag die Kundenzufriedenheit mit einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 76,5 leicht unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: ZI von 77,0). Die Gründe sind eine zum Jahresbeginn schwächere Pünktlichkeit und eine sehr hohe Auslastung im zweiten Halbjahr.

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 2019 betrug 17.031 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2018: 16.295 Mitarbeiter). Der Personalzuwachs beruht im Wesentlichen auf einem erhöhten Personalbedarf aufgrund von Ausweitungen im Angebot (unter anderem Inbetriebnahme Schnellfahrstrecke Berlin–München), mehr Reisenden und dem Zulauf neuer ICE-4-Fahrzeuge.

Bezogen auf den durchschnittlichen Personalbestand im Berichtsjahr (16.778 Mitarbeiter; im Vorjahr: 16.147 Mitarbeiter) bedeutet das einen Anstieg um 631 Mitarbeiter.

ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG / -VERHANDLUNGEN

Die Verhandlungen der Tarifrunde 2018/2019 begannen mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im Oktober 2018. Verhandelt wurde für rund 160.000 Mitarbeiter des DB-Konzerns in Deutschland. Im Dezember 2018 wurde eine Tarifeinigung mit der EVG erzielt. Mit dem Tarifabschluss mit der GDL Anfang Januar 2019 wurde die Tarifrunde 2018/2019 beendet. Ergebnis waren unter anderem Lohnerhöhungen von insgesamt 6,1 % über die Laufzeit des Tarifvertrags, Verbesserungen bei den Arbeitszeiten und höhere Zulagen. Zu den Vereinbarungen aus der Tarifrunde gehören eine Einmalzahlung in Höhe von 1.000 €, die im Februar 2019 ausgezahlt wurde, die Ausweitung des besonderen Rechtsschutzes für Mitarbeiter im Kundenkontakt sowie Verbesserungen für Nachwuchskräfte.

Als Ergebnis der Tarifverhandlungen wurde auch das individuelle Wahlrecht zur Arbeitszeit ausgeweitet. Arbeitnehmer können ab 2020 erneut zwischen einer Entgelterhöhung, einer Arbeitszeitabsenkung um eine Wochenstunde oder sechs Tagen zusätzlichem Urlaub wählen. Das gewählte Modell gilt ab Januar 2021.

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

Weitere Tarifentwicklungen

Seit Juli 2019 können Tarifmitarbeiter auf Antrag Zeitguthaben aus Überzeit oder Zusatzurlaub für Wechselschicht-, Schicht- und Nachtarbeit ganz oder teilweise in betriebliche Altersvorsorge (bAV) umwandeln und damit auch für die Zeit nach dem Arbeitsleben vorsorgen. Das Angebot ergänzt die bestehenden Möglichkeiten der Verwendung von Mehrarbeit für Tarifmitarbeiter wie die Einbringung von Zeitguthaben aus Überzeit sowie Urlaubstagen und Entgelt in ein individuelles Langzeitkonto. Beide Modelle (Langzeitkonto und bAV) werden vom Arbeitgeber zusätzlich gefördert.

MASSNAHMEN IM BEREICH SOZIALES

Maßnahmen im Bereich Nachwuchsgewinnung

Im Berichtsjahr konnten für die DB Fernverkehr AG 293 Auszubildende, zum Beispiel Mechatroniker und Eisenbahner im Betriebsdienst Lokführer/Transport, gewonnen werden. Des Weiteren wurde im Berichtsjahr 47 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 zehn Mitarbeiter für das duale Studium eingestellt.

Ökologie

SPEZIFISCHER ENERGIEVERBRAUCH

Im Berichtsjahr ist der spezifische Endenergieverbrauch auf der Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Personenkilometer) um –31,5% weiter zurückgegangen (im Vorjahr: –29,3%). Treiber dieser Verbesserung waren der vermehrte Einsatz des effizienten ICE 4 und die Einführung der neuen energieeffizienten Baureihe 147 (E-Lok Intercity 2). Gleichzeitig konnte im Berichtsjahr bundesweit ein Fahrassistenzsystem eingesetzt werden. Basierend auf der aktuellen Lage kann dieses System Fahrempfehlungen generieren, die auf einen flüssigen Betrieb und die Reduktion des Ressourcenverbrauchs abzielen.

Nachhaltigkeit

Auch in der neuen Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns spielen die Nachhaltigkeitsdimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie eine wesentliche Rolle. Der DB-Konzern hat sich für Kennzahlen aus allen drei Dimensionen langfristige Ziele gesetzt, deren Erreichung einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Strategie Starke Schiene leisten wird.

Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist zudem 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.

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. Durch eine Angebotserweiterung entlang der gesellschaftlichen wie kundenspezifischen Bedürfnisse wollen wir

künftig für noch mehr Gäste ein nachhaltiges Verkehrsmittel bereitstellen. Bereits seit Januar 2018 fahren unsere Kunden in allen elektrisch angetriebenen ICE- und Intercity-/EC-Zügen der DB Fernverkehr AG mit 100% Ökostrom.

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

29 — Neue Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns vorgestellt

Neue Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns vorgestellt

Im Berichtsjahr wurde die neue Dachstrategie des DB-Konzerns Starke Schiene vorgestellt. Die neue Strategie löst die 2012 eingeführte Strategie DB2020 ab. Die Ende 2018 vorgestellte Agenda für eine bessere Bahn ist in den neuen strategischen Ansatz integriert worden. Mit der neuen Dachstrategie Starke Schiene wurde ein größerer Rahmen geschaffen, der deutlich macht, wofür der DB-Konzern steht und welche Richtung verfolgt wird. Zudem werden zentrale verkehrs- und klimapolitische Ziele der Bundesregierung in Angriff genommen.

Der strategische Ansatz der Starke Schiene fußt darauf, dass Deutschland die selbst gesetzten Klimaziele nur erreichen wird, wenn es im kommenden Jahrzehnt gelingt, massiv Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Im Rahmen der Strategie Starke Schiene konzentriert sich der DB-Konzern auf dieses Unterfangen: Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa.

Ziel der neuen Strategie Starke Schiene ist es, den DB-Konzern robuster, schlagkräftiger und moderner zu machen. Für jedes der drei Ausbaufelder wurden fünf zentrale Themen definiert. Hinzu kommt das Thema Umwelt und 100% Grünstrom. Dies sind die sogenannten Ausbausteine. Zentrales Kriterium für die Auswahl der Ausbausteine ist ihre geschäftsfeldübergreifende Bedeutung für das DB-Konzernziel der Starke Schiene. In Summe ergeben sich daraus 16 für den DB-Konzern relevante Ausbausteine. Sie werden im Rahmen der Strategie noch durch geschäftsfeldspezifische Ausbausteine ergänzt.

Die zentralen Ziele der Strategie Starke Schiene sind:

- ▣ Leistung eines wesentlichen Beitrags zur Erreichung von Deutschlands Klimazielen.
- ▣ Konzentration auf das Kerngeschäft, den Systemverbund Bahn, zu dem auch die DB Fernverkehr AG gehört. Das Leitbild des DB-Konzerns ist die Starke Schiene in Deutschland und deren Umsetzung.
- ▣ Erzielung einer deutlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene:
 - ▣ Im Schienenpersonenfernverkehr soll die Zahl der Reisenden im Vergleich zu 2015 auf mehr als 260 Millionen jährlich verdoppelt werden.

- ▣ Im öffentlichen Personennahverkehr will der DB-Konzern im Vergleich zu 2015 mehr als eine Milliarde Reisende jährlich zusätzlich befördern.
- ▣ Im deutschen Schienengüterverkehr soll die Verkehrsleistung von DB Cargo um 70% im Vergleich zu 2015 zunehmen. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs in Deutschland soll sich auf 25% erhöhen.
- ▣ Zusammen mit dem Bund will der DB-Konzern 30% mehr Kapazität in der Schieneninfrastruktur schaffen. Dies soll durch Ausbau, technologische Innovation und Digitalisierung sowie eine bessere Ausnutzung vorhandener Kapazitäten erreicht werden.

Alles, was der DB-Konzern unternimmt, wird am Beitrag zur Starke Schiene gemessen. Das hat auch Auswirkungen auf die Beteiligungen des DB-Konzerns. Beteiligungen mit strategischer Bedeutung für die Starke Schiene, wie zum Beispiel DB Schenker, werden als Finanzbeteiligungen weitergeführt. Gemeinsame operative Initiativen werden sich auf die Erzielung von Synergien innerhalb des integrierten Netzwerks konzentrieren. Beteiligungen ohne strategische Relevanz für die Starke Schiene werden auf den Prüfstand gestellt.

Im Kontext der Starke Schiene ist der kontinuierliche Wachstumskurs des Fernverkehrsmarktes in den nächsten Jahren als Chance für die DB Fernverkehr AG anzusehen. Einerseits werden schnelle und direkte Verbindungen zwischen den Metropolen immer wichtiger werden. Andererseits soll der Anschluss der Menschen in den ländlichen Regionen an den Fernverkehr sichergestellt werden. Trotz eines zunehmenden intra- und intermodalen Wettbewerbs möchte die DB Fernverkehr AG in diesem Kontext den Marktanteil durch attraktive und moderne Angebote weiter ausbauen. Auch die gesellschaftlichen und kundenspezifischen Erwartungen entwickeln sich 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.

STARKE SCHIENE IM FERNVERKEHR

Als integraler Bestandteil der im Juni 2019 vorgestellten Dachstrategie Starke Schiene leistet die DB Fernverkehr AG einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag. Zentrales langfristiges Unternehmensziel ist die Verdopplung der Reisenden im SPFV

gegenüber dem Jahr 2015 auf 260 Millionen Reisende pro Jahr. Der Fernverkehr trägt damit wesentlich zur angestrebten Verkehrsverlagerung auf grüne Transportmodi und folglich zur Bewältigung des Klimawandels bei. Für die Zielerreichung von 260 Millionen Reisenden ist einerseits der Ausbau und die Stabilisierung der Produktion, andererseits die Schaffung eines attraktiven Reiseangebots für unsere Gäste erforderlich. Im Berichtsjahr haben wir unsere laufenden Aktivitäten in die neue Strategie integriert und konsequent weitergeführt. Hierbei haben wir auch Maßnahmen auf den Prüfstand gestellt und teilweise beendet. In den insgesamt sechs Ausbausteinen schaffen wir die notwendigen Voraussetzungen und unterstreichen unsere Ambition, die Eisenbahn zu einem der wichtigsten Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts zu machen – sicher, verlässlich, komfortabel und umweltfreundlich.

Der Ausbaustein Ausbau von Flotte und Werken unterstützt maßgeblich das Unternehmensziel, 260 Millionen Reisende pro Jahr zu befördern. Um zukünftigen Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken, vergrößert die DB Fernverkehr AG die Fahrzeugflotte um rund 25% auf bis zu 600 Züge im Zielzustand. Bis 2024 investieren wir jährlich durchschnittlich 1 Mrd. € in über 200 neue ICE-4-, Intercity-2- und ECx-Fahrzeuge sowie in eine Verlängerung von 50 neuen ICE4. Im Berichtsjahr haben wir einen Vertrag zur kurzfristigen Beschaffung von 17 hochwertigen gebrauchten Stadler-KISS-Doppelstockzügen abgeschlossen, um unser Platzangebot zu erweitern. Im Berichtsjahr wurde der Beschaffungsprozess für 30 zusätzliche Hochgeschwindigkeitszüge, die ab 2022 mit Tempo 300 auf Schnellfahrstrecken die Kapazität erweitern sollen, initiiert. Dadurch bereitet sich der Fernverkehr auch auf das bevorstehende Nachfragewachstum aus der am 1. Januar 2020 in Kraft getretenen **MEHRWERTSTEUERSENKUNG**  31 vor. Die Generalüberholung von über 120 älteren ICE-1- und ICE-3-Fahrzeugen in den nächsten fünf Jahren trägt zur Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit bei und sorgt für mehr Komfort an Bord unserer Züge. Im Kontext des Werkeausbaus wurde im Berichtsjahr sukzessive mit der Erhöhung der Gleiskapazitäten durch die Erweiterung der Werke in Hamburg und Berlin begonnen. Bis 2022 sind weitere Ausbauten der Werke geplant, unter anderem in Frankfurt am Main.

Im Kontext des Ausbausteins 100.000 Mitarbeiter besetzen wir eine Vielzahl von Schlüsselberufen, die aufgrund des demografischen Wandels und durch den Ausbau des Produktionssystems künftig für einen reibungslosen Betrieb noch relevanter werden. Bis 2024 planen wir rund 2.000 neue Mitarbeiter einzustellen, davon allein 500 in den Werken. Der Fokus der Recruiting-Aktivitäten liegt auf der schnellen und qualifizierten Besetzung betriebs- und servicekritischer Stellen, zum Beispiel Triebfahrzeugführer, Zugbegleiter und Stewards sowie Mitarbeitende in der Instandhaltung und in der Bereit-

stellung. Darüber hinaus arbeiten wir kontinuierlich an der Verbesserung der Zufriedenheit unserer Mitarbeitenden, unter anderem durch die Einführung individualisierter Arbeitszeitmodelle, um auch unsere Arbeitgeberattraktivität zu stärken.

Im Ausbaustein Stabile Prozesse werden durch moderne IT und eine End-to-End-Betrachtung Prozesse stabilisiert und die DB Fernverkehr AG schlagkräftiger gemacht. Unser Ziel ist es, alle Fernverkehrszüge mit einer deutlich verbesserten Qualität und zu wettbewerbsfähigen Kosten bereitzustellen. Zur Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität soll die Materialbedarfsplanung und -disposition weiter optimiert werden, beispielsweise durch die Digitalisierung der Ersatzteilverwaltung. Auch haben wir aktuell an mehreren Werkstandorten ein neues Taktmodell für Instandhaltungsarbeiten ausgerollt, um die Nutzung vorhandener Gleiskapazitäten zu optimieren. Mit der Beschaffung und Einführung eines übergreifenden, integrierten und leistungsfähigen IT-Systems wird die Leistungsfähigkeit von Planung und Steuerung im Fernverkehr verbessert. Mit der Unterstützung dieses Maßnahmenbündels arbeiten wir an der Erreichung unseres langfristigen Pünktlichkeitsziels von 85%.

Durch den Ausbaustein Deutschland im Takt erfolgt eine Angebotsausweitung, insbesondere über eine Takterhöhung sowie die Anbindung neuer Städte und Regionen. Wir verfolgen das Ziel, 80% der Bevölkerung in Deutschland einen direkten Anschluss an den Fernverkehr zu ermöglichen. Im Kernnetz sollen durch Einführung des Deutschland-Takts mehr als 30 deutsche Städte mit zwei Zügen pro Stunde angebunden sein, Nachbarmetropolen innerhalb Europas sollen stündlich erreicht werden. Über eine Stärkung des Netzes in den Regionen hinaus soll auch die Anbindung von urbanen Ballungsräumen an den Fernverkehr verbessert werden. So wurde seit Ende 2019 mit der neuen Linie 17 eine direkte Verbindung zwischen Rostock und Dresden geschaffen und die Strecken Berlin–Hamburg und Köln–Frankfurt am Main werden ab 2022 im Halbstundentakt angebunden. Auch durch Reisezeitverkürzungen schaffen wir attraktive und wettbewerbsfähige Angebote. So konnten wir auf der Schnellfahrstrecke Berlin–München durch eine Verkürzung der Fahrzeit von sechs auf vier Stunden unsere Fahrgastzahlen im Vergleich zu 2017 bereits mehr als verdoppeln.

Im Kontext des Ausbausteins Digitale Plattformen – DB Navigator wird der DB Navigator zum persönlichen Reisebegleiter weiterentwickelt. Unsere Fahrgäste sollen – unterstützt durch unsere digitalen Kundenkanäle – schnell, reibungslos und bequem ans Ziel kommen. Der Komfort Check-in, bei

dem die Fahrgäste eigenständig mit dem Smartphone auf ihrem gebuchten Sitzplatz einchecken und ihr vorab gekauftes Handy- oder Online-Ticket selbst entwerfen, wurde im Berichtsjahr erfolgreich auf zahlreiche Intercity-Verbindungen ausgeweitet. Der neue digitale Service »Bestellen am Platz« soll die derzeitigen Bestellwege für das gastronomische Angebot an Bord unserer Züge erweitern. Unsere Gäste sollen somit zusätzlich die Option erhalten, Speisen oder Getränke direkt von ihrem Sitzplatz aus digital einzusehen und zu bestellen – zum Beispiel über ihr Smartphone. Diese Serviceidee wurde im Berichtsjahr erfolgreich im Betrieb getestet und soll in 2020 auf ausgewählten Strecken pilotiert und dann sukzessive ausgerollt sowie im Funktionsumfang erweitert werden. Ergänzend ist die mobile Kasse mit bargeldlosen Bezahlungsmöglichkeiten per Debit-Kreditkarte und per Smart-Payment (Near Field Communication [NFC], Apple Pay und Google Pay) seit Dezember 2019 auf ausgewählten Zugprodukten deutschlandweit im Einsatz. Noch im ersten Quartal 2020 soll die mobile Kasse auf den meisten Zugprodukten des Fernverkehrs für unsere Kunden bereitgestellt werden.

Gleichzeitig weisen wir die prognostizierte Auslastung unserer Fernverkehrszüge auf bahn.de und im DB Navigator aus. Durch die Verknüpfung von anbieterübergreifenden Mobilitätsangeboten und -formen im Verbund- und Regionalverkehr sowie im deutschland- und europaweiten Fernverkehr möchten wir den DB Navigator perspektivisch zu einer der

führenden Plattformen für ein durchgängiges Reiseerlebnis mit innovativer, ganzheitlicher Nutzererfahrung weiterentwickeln. Bis Ende 2025 implementieren wir eine neue IT-Grundlage für das Vertriebssystem und reduzieren hierdurch die Time-to-Market-Zeit für die Einführung neuer Funktionalitäten als flexible Reaktion auf neue Kundenanforderungen.

Als Gastgeber der Zukunft entwickeln wir im Ausbaustein Smarte Services unsere digitalen und persönlichen Services weiter. So wird aktuell beispielsweise die Konnektivität in unseren Zügen weiterentwickelt, indem wir unseren Fahrgästen bis Ende 2021 auch in allen Intercity-Zügen einen kostenfreien Internetzugang anbieten werden. Zudem soll die Mobilfunkkonnektivität während der Reise durch den Einbau einer neuen Repeatergeneration bis 2027 gesteigert werden. An den Bahnhöfen wurde im Berichtsjahr die Neugestaltung der DB Lounges in Leipzig und Stuttgart erfolgreich realisiert. Mit einem Investitionsvolumen von mehr als 7 Mio. € werden wir darüber hinaus bis 2023 DB Lounges modernisieren, um gemäß unserem Zielbild »Gastgeber der Zukunft« neue Maßstäbe zu setzen. Mit ITonICE wird bis 2025 eine eigene IT-Plattform geschaffen, die die schnelle und kosteneffiziente Entwicklung von digitalen Kundenangeboten, wie Echtzeit-Reisendeninformationen und Reservierungen, ermöglicht. Dadurch können wir schneller auf digitale Kundenanforderungen reagieren und so die Kundenzufriedenheit steigern.

Nachtragsbericht

31 — Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimapaket

32 — Sicherheitsbedingte bundesweite Einstellung des Fernverkehrs wegen Sturmtief Sabine

32 — Portfoliobereinigungen

Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimapaket

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 haben sich Bund, DBAG, DB Netz AG, DB Station & Service AG und die DB Energie GmbH in einer Absichtserklärung auf den Zufluss und die Verwendung der Mittel verständigt. Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und sollen je zur Hälfte als Eigenkapital (zur Aufstockung des Eigenkapitals der DB Netz AG und der DB Station & Service AG) und als Zuschüsse zufließen. Inhaltlich sollen die Mittel in den Kategorien Robustes Netz (einschließ-

lich kleiner/mittlerer Maßnahmen), Digitale Schiene, Attraktive Bahnhöfe und Eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden.

Die als Eigenkapitalerhöhung auszureichenden Mittel stehen noch unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission. Die Auszahlung der gesamten Mittel steht unter dem Vorbehalt der Entscheidung des Haushaltsgesetzgebers.

Am 1. Januar 2020 trat die Senkung der Mehrwertsteuer auf Fernverkehrstickets in Kraft. Durch die vollständige Weiterreichung an unsere Kunden wurden die Preise für Tickets und BahnCards (Preise für BahnCards ab 1. Februar 2020) sowie Reservierungsgebühren deutlich günstiger.

Sicherheitsbedingte bundesweite Einstellung des Fernverkehrs wegen Sturmtief Sabine

Im Februar 2020 zog das Sturmtief Sabine über Deutschland und sorgte für umfangreiche Betriebsbeeinträchtigungen im Nah- und Fernverkehr. Aus Sicherheitsgründen wurde der Fernverkehr zwischen 18:00 Uhr am 9. Februar und 10:00 Uhr des Folgetages eingestellt.

Chancen- und Risikobericht

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

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

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

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

Portfoliobereinigungen

Im Februar 2020 wurde der im Dezember 2019 zwischen der DB Fernverkehr AG und Liberta Partners, einer deutschen Multi-Family-Holding, geschlossene Vertrag über die Veräußerung der Ameropa-Reisen GmbH (Ameropa) wirksam. Die Kooperation zwischen Ameropa und der Deutschen Bahn wird auch nach dem Verkauf fortgesetzt.

- 32 — Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen
- 32 — Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung
- 33 — Umfassendes Risikomanagementsystem
- 34 — Bewertung der derzeitigen Risikoposition

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

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

- ▣ Absatzmarkt: Im Fernverkehr stehen wir in einem intensiven 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 eine weitere Intensivierung des Wettbewerbs im Fernverkehr. Zudem verschärft sich das Wettbewerbsumfeld durch Angebote von sogenannten Billigfliegern und Sharing-Angeboten im Rahmen der fortschreitenden Digitalisierung. Um die Position im Wettbewerb zu stärken, verbessern wir fortlaufend die Serviceleistungen. Auf der Angebotsseite optimieren wir die Fahrplangestaltung im Rahmen der regelmäßigen Fahrplanwechsel. Auf vielen Strecken können wir nach der Fertigstellung von Infrastrukturmaßnahmen attraktivere Verbindungen anbieten. Die Preiswahrnehmung durch die Kunden versuchen wir durch Angebotsmaßnahmen spürbar zu verbessern. Zudem sprechen wir mit regelmäßigen Aktionen gezielt Neukunden an. Von Bedeutung bleibt auch die Entwicklung der Pünktlichkeit, die einem strengen Monitoring unterliegt.
- ▣ Gesamtwirtschaftliche Entwicklung: Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Fernverkehr AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich verfügbares Einkommen, Zahl der Erwerbstätigen) von Bedeutung.
- ▣ Projektrisiken: Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl komplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.
- ▣ Besondere Ereignisse: Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns nur bedingt beeinflusst werden.

- ▣ Regulierungsrisiken: Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.
- ▣ Zusätzlich existieren für die DB Fernverkehr AG die folgenden Risiken:
 - ▣ Personalrisiken, unter anderem durch höhere Tarifabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten.
 - ▣ Beschaffungs-/Energiamarktrisiken aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen.
 - ▣ IT-/Telekommunikations-/Cyberisiken, 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. Unabhängig vom Berichtsturnus besteht für auftretende Risiken und Fehlentwicklungen 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 von Gegenmaßnahmen, inklusive der hierfür erforderlichen Kosten.

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte der DB Fernverkehr AG für die Entwicklung im Folgejahr in den Bereichen Produktion und Technik sowie Regulierung. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr stabil entwickelt.

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

Prognosebericht

- 34 — **Konjunkturelle Aussichten**
- 34 — **Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte**
- 35 — **Differenzierte Energie- und Rohstoffpreisentwicklung erwartet**
- 35 — **Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen**
- 35 — **Voraussichtliche Entwicklung der DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2020**

Konjunkturelle Aussichten

In Deutschland wird das Wirtschaftswachstum 2020 voraussichtlich etwa auf dem – allerdings niedrigen – Niveau von 2019 bleiben. Bauwirtschaft und robuster privater Konsum bleiben wesentliche Wachstumstreiber. Die Industrieproduktion wird auf dem Niveau von 2019 stagnieren, die Anlageninvestitionen sollten sich stabilisieren. Der Außenbeitrag wird sinken, da die Importe erneut stärker wachsen werden als die Exporte, wobei die Wachstumsraten das Niveau aus den Boomjahren bis 2018 mit deutlichem Abstand nicht erreichen werden.

In Europa und im Euro-Raum wird für 2020 eine Stabilisierung des Wirtschaftswachstums auf dem moderaten Niveau von 2019 erwartet. Weiter steigende Löhne und Gehälter und in der Folge ein weiter wachsender privater Konsum sowie die anhaltend starke Bauwirtschaft sollten zu einem weiteren Anstieg der Binnennachfrage führen. Demgegenüber werden aus dem Außenhandel erneut kaum positive Impulse erwartet. Verunsicherungen infolge der nach dem beschlossenen Brexit weiterhin ungeklärten Ausgestaltung der künftigen Beziehungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich sowie Spannungen in den Handelsbeziehungen werden sich negativ auf die Investitionsentscheidungen von Unternehmen auswirken.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Der deutsche Personenverkehrsmarkt sollte 2020 weiter wachsen, wenngleich schwächer als im Berichtsjahr. Neben klimapolitischen Maßnahmen wirkt hier im Wesentlichen eine absehbar positive Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen und der verfügbaren Löhne und Gehälter. Gleichzeitig wird ein leichter Anstieg der Kraftstoffpreise erwartet. In diesem Umfeld wird für den Schienenpersonenverkehr mit spürbaren Zuwächsen gerechnet. Unterstützend sollten Angebotsausweitungen und Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung wirken. Das Wachstum im Fernverkehr wird dabei außerdem getrieben durch eine preisbedingt steigende Nachfrage infolge der Mehrwertsteuersenkung auf Fernverkehrstickets. Im Nahverkehr dürfte die Inbetriebnahme des neuen, an das Berliner S-Bahn-System angeschlossenen Flughafens Berlin Brandenburg International ab Herbst zu einem Anstieg der Verkehrsleistung beitragen.

Der motorisierte Individualverkehr wird voraussichtlich in schwächer werdendem Umfang von einer anhaltend positiven Arbeitsmarktlage und Einkommensentwicklung profitieren, denen moderat steigende Kraftstoffpreise entgegenwirken.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr wird 2020 eine Stagnation der Entwicklung erwartet. Der Buslinienfernverkehr wird durch einen intensivierten Wettbewerb mit dem Schienenpersonenverkehr gebremst. Der Busliniennahverkehr stabilisiert sich dank leicht steigender Schülerzahlen.

Die im Berichtsjahr fortgesetzte Schrumpfung im innerdeutschen Luftverkehr dürfte sich in 2020 durch Angebotsausdünnungen und Streckenstreichungen der Airlines in verstärktem Maße fortsetzen.

Differenzierte Energie- und Rohstoffpreisentwicklung erwartet

Wir erwarten für 2020 unverändert keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Ein erstes (Teil-)Handelsabkommen zwischen den USA und China sorgt für einen leichten Rückgang der Sorgen um eine sich eintrübende Konjunktur. Infolge eines schwächeren Nachfragezuwachses, verbunden mit einem steigenden Angebot außerhalb der Organisation erdölexportierender Länder (Organization of the Petroleum Exporting Countries; OPEC), dürfte die OPEC (vor allem Saudi-Arabien) Förderkürzungen fortsetzen oder ausdehnen. Risiken für steigende Preise resultieren aus möglichen ungeplanten Produktionsausfällen und einer weiteren Eskalation (geo-)politischer Konflikte im Nahen Osten.

Deutschland wird sein Klimaschutzprogramm 2030 weiter umsetzen. Der darin beschlossene Ausbau der erneuerbaren Energien auf 65 % bis 2030 dürfte aufgrund ihrer eingeschränkten Prognostizierbarkeit die Preisausschläge am Stromspotmarkt weiter verstärken. Infolge des schrittweisen Ausstiegs aus der Kohleverstromung dürften die Großhandelspreise weiteren Auftrieb erhalten. Hierzu trägt auch die Ausweitung des Emissionshandels auf den Verkehrs- und Gebäudesektor bei.

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Wir erwarten 2020 durch die vom Klimakabinett der Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 vorgestellten Maßnahmen zur Unterstützung des Schienenverkehrs in Deutschland eine weitere Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2020

Zur Verbesserung der Angebotsqualität, insbesondere der Pünktlichkeit, werden DB-konzernweit zahlreiche Maßnahmen umgesetzt. Diese Maßnahmen werden im Jahr 2020 intensiviert. Zudem laufen weitere ICE-4-Fahrzeuge zu.

- ▣ **Pünktlichkeit:** Die Steigerung der Pünktlichkeit bleibt auch im Jahr 2020 eines der Top-Themen der DB Fernverkehr AG. Für 2020 ist das Ziel, 78 % der Fernverkehrshalte pünktlich zu erreichen. Die weitere Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit (unter anderem durch die Rollkur der Trafos beim ICE3 sowie den Einsatz der beschafften Stadler-KISS-Doppelstockzüge) und das konsequente Fortsetzen und Ausweiten der laufenden Qualitätsmaßnahmen (zum Beispiel Einführung Verbundprozess PlanStart-Bereitstellung; Einführen von Bahnsteigteams) sind elementare Beiträge des Fernverkehrs in Richtung der Zielerreichung.
- ▣ **Leistung:** Für die Betriebsleistung und die Verkehrsleistung erwarten wir im Jahr 2020 einen deutlichen Anstieg infolge von Fahrplanausweitungen, des Zulaufs weiterer ICE-4-Fahrzeuge sowie eines Mengenwachstums durch die Senkung der Mehrwertsteuer auf Fernverkehrstickets.
- ▣ **Umsatz:** Für 2020 streben wir eine weitere deutliche Steigerung an, die insbesondere auf der Verbesserung des Angebots, einer zielgerichteten Marktbearbeitung sowie einem Mengenwachstum durch die Senkung der Mehrwertsteuer auf Fernverkehrstickets zurückzuführen ist.
- ▣ **Ergebnis:** Für 2020 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.



Robuster werden

Wir investieren umfangreich in die Instandhaltung unserer Flotte und damit in die Verbesserung von Pünktlichkeit und Qualität unserer ICE- und Intercity-Züge. Größere Hallen, erweiterte Werkstätten und Lager sowie neue Behandlungs- und Abstellgleise sorgen dafür, dass die Züge schneller und besser instand gehalten werden können.



Jahres- abschluss

38 Gewinn- und Verlustrechnung

38 Bilanz

39 Kapitalflussrechnung

40 Entwicklung des Anlagevermögens

41 Anhang

50 Anteilsbesitzliste

**51 Erläuterungen zur getrennten
Rechnungslegung der Bereiche**

**60 Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers**

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2019	2018
Umsatzerlöse	(14)	5.020	4.702
Bestandsveränderungen		-1	7
Andere aktivierte Eigenleistungen	(15)	13	8
Sonstige betriebliche Erträge	(16)	52	43
Materialaufwand	(17)	-2.802	-2.655
Personalaufwand	(18)	-1.035	-960
Abschreibungen		-304	-250
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(19)	-509	-503
Beteiligungsergebnis	(20)	-1	3
Zinsergebnis	(21)	-7	-2
Ergebnis nach Steuern		426	393
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(30)	-426	-393
Jahresergebnis		-	-

Bilanz

Aktiva

Per 31.12. – in Mio. €	Anhang	2019	2018
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		23	8
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		451	441
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		389	380
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		9	9
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		74	67
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		3.002	2.264
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		86	80
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		53	52
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		649	546
	(2)	4.315	3.450
III. Finanzanlagen		36	36
		4.374	3.494
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	137	108
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	227	201
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		0	0
		364	309
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	1	1
		4.739	3.804

Passiva

Per 31.12. – in Mio. €	Anhang	2019	2018
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	512	512
Kapitalrücklagen	(7)	1.570	1.570
Gewinnrücklagen	(8)	4	4
		2.086	2.086
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	251	262
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	1.987	1.043
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	415	413
		4.739	3.804

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2019	2018
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung und Ertragsteuern)		426	393
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		304	250
Zunahme/Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Schulbeitritt)		2	0
Cashflow vor Steuern		732	643
Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung)		-11	-16
Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-58	-13
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-11	37
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		-14	-4
Zinsaufwendungen/Zinserträge		7	2
Zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge im Beteiligungsergebnis		1	-3
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		646	646
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-17	-3
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		22	5
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-1.110	-991
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		-	0
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		0	-
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-1	-1
Veränderung der Forderungen aus Cashpooling		-	604
Erhaltene Zinsen		0	0
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		3	1
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-1.103	-385
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten		600	-
Auszahlung aus der Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten		-20	-
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		275	105
Gezahlte Zinsen		-5	0
Auszahlungen für Gewinnabführung an das Mutterunternehmen		-393	-366
Ein-/Auszahlungen für an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schulbeitritt)		0	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		457	-261
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 58 T €..

³⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 49 T €.

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen				Buchwert		
	Vortrag	Zu-	Umbu-	Ab-	Stand	Vortrag	Ab-	Umbu-	Ab-	Stand	Stand	Stand
	per	gänge ¹⁾	chungen	gänge ¹⁾	per	per	schrei-	chungen	gänge	per	per	per
	01.01.				31.12.	01.01.	bun-			31.12.	31.12.	31.12.
	2019				2019	2019				2019	2019	2018
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	9	12	-	-1	20	-2	-1	-	-	-3	17	7
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	3	11	0	-1	13	-	-	-	-	-	13	3
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1	5	0	0	6	0	0	-	0	0	6	1
	10	17	0	-1	26	-2	-1	-	0	-3	23	8
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	52	2	-	-1	53	0	-	-	-	0	53	52
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	612	21	9	-1	641	-232	-21	0	1	-252	389	380
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	13	0	0	-	13	-4	0	-	-	-4	9	9
	677	23	9	-2	707	-236	-21	0	1	-256	451	441
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	99	10	2	-2	109	-32	-5	0	2	-35	74	67
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	7.285	910	82	-128	8.149	-5.021	-252	-	126	-5.147	3.002	2.264
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	209	13	6	-8	220	-129	-13	-	8	-134	86	80
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	133	11	3	-4	143	-81	-12	0	3	-90	53	52
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	546	208	-102	-3	649	-	-	-	-	-	649	546
	8.949	1.175	0	-147	9.977	-5.499	-303	-	140	-5.662	4.315	3.450
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	43	0	-	-	43	-7	-	-	-	-7	36	36
2. Beteiligungen	0	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
	43	0	-	-	43	-7	-	-	-	-7	36	36
Anlagevermögen insgesamt	9.002	1.192	-	-148	10.046	-5.508	-304	-	140	-5.672	4.374	3.494

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
- ▣ Handelsregister-Nummer: 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 und im Anhang aufgegliedert.

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

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

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

Im Übrigen wird auf die Anlage zum Anhang verwiesen.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert.

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

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im Deutsche Bahn Konzern (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 (17 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 7 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	5-40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-15
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3-5

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

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

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 Prozentsätze nicht mehr angewendet. Sie wurden durch ein neues Verfahren ersetzt, demgemäß die Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt werden. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2019 für die zum Geschäftsfeld DB Fernverkehr gehörende DB Fernverkehr AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,32 % 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 reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) 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 Auf- beziehungsweise Abzinsung der Schulden und aus der Bewertung dieser Vermögensgegenstände. Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gemäß § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

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

Der beizulegende Zeitwert übersteigt zum 31. Dezember 2019 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die korrespondierende Aufstockung der Pensionsverpflichtungen von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens vollständig kompensiert, sodass aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden ist.

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

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 2019 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in sogenannten CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den Mindestverpflichtungsumfang

übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,95%) ergibt sich zum 31. Dezember 2019 ein Unterschiedsbetrag von 519 T€ (per 31. Dezember 2018: 598 T€).

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2019 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2019
Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt)	2,69
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenenwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,17

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen [BEV] aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 0,65% (Altersteilzeit), 1,29% (Jubiläum), 1,27% (Sterbegeld) sowie 1,34% (mittelbare Altersversorgung) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung der Haftpflichtrenten beläuft sich auf 1,95%.

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 ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Forderungen gegen und Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der Deutschen Bahn AG (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 Tarifikraft 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 auf Seite 40 zu entnehmen.

Der gemäß § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 19 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 4 Mio. €), von denen 12 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 2 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

(3) VORRÄTE

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Hilfs- und Betriebsstoffe	127	97
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	9	10
Waren	1	1
Insgesamt	137	108

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 43 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 35 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 2 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 1 Mio. €) verschrottet.

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	31.12. 2019	davon Rest- laufzeit mehr als 1 Jahr	31.12. 2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	61	16	56
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	161	-	140
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0
Sonstige Vermögensgegenstände	5	0	5
Insgesamt	227	16	201

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 0 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 1 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 161 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 137 Mio. €). Sie enthalten Forderungen gegen die Gesellschafterin DB AG überwiegend aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 1 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 1 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 DB AG gehalten.

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2019 unverändert einen Betrag in Höhe von 1.570 Mio. € aus.

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2019 einen Betrag in Höhe von 4 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 4 Mio. €) aus.

(9) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6	6
Steuerrückstellungen	9	9
Sonstige Rückstellungen	236	247
Insgesamt	251	262

Bei den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 1 Mio. € zugeführt (per 31. Dezember 2018: 0 Mio. €).

Weitere 450 T€ wurden im Rahmen von Personalübergängen an andere Konzerngesellschaften übertragen (per 31. Dezember 2018: 59 T€).

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuldbeitragsfreien Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Fernverkehr AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Fernverkehr AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Fernverkehr AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (9 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 6 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet (2 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 1 Mio. €).

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Fernverkehr AG an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet (2 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 2 Mio. €).

Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG bilanziert. Die DB Fernverkehr AG und die DB AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 6 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 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. 2019	31.12. 2018
Verpflichtungen im Personalbereich	95	95
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	5	6
Unterlassene Instandhaltung	45	40
Technikrisiken	2	12
Übrige Risiken	89	94
Insgesamt	236	247

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

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

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 11 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 7 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (11 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. 2019
a) Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	17
b) Ertrag aus Bewertung Deckungsvermögen gemäß § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB	-
davon Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	11
davon abzüglich Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	-7
davon abzüglich Aufstockung Pensionsrückstellungen auf Zeitwert des Deckungsvermögens	-4
Potenziell abführungsgesperrter Betrag	17

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (30 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (30 Mio. €) verrechnet.

(10) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12. 2019	davon mit Restlaufzeit			31.12. 2018
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	333	302	31	1	262
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.637	1.094	543	380	767
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	16	16	-	-	14
davon aus Steuern	11	11	-	-	9
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	1.987	1.413	574	381	1.043
davon zinspflichtig	964	421	543	380	105

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen mit 1.490 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 609 Mio. €) die Gesellschafterin DB AG. Sie resultieren mit 426 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 393 Mio. €) aus der Gewinnabführung und mit 380 Mio. € aus der Cashpool-Finanzierung (per 31. Dezember 2018: 105 Mio. €) sowie aus Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 582 Mio. €. Gegenüber der DB AG als Organträgerin bestehen Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft von 88 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 100 Mio. €). Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungsbeziehungen mit verbundenen Unternehmen bestehen in Höhe von 156 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 166 Mio. €).

(11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Erlösabgrenzungen	414	412
Sonstige passive Rechnungsabgrenzung	1	1
Insgesamt	415	413

Die Erlösabgrenzungen betreffen bereits vereinnahmte Erlöse für die Beförderungsleistungen, die im Jahr 2020 zu erbringen sind.

(12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	222	193
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	11	11
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	11	11
Insgesamt	233	204

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 222 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 193 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 DBAG 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 DBAG ihren Zahlungsverpflichtungen gegenüber der EUROFIMA vollumfänglich nachkommt (§ 285 Nr. 27 HGB).

(13) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Bestellobligo für Investitionen	5.147	5.169
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.582	1.670
davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen	1.320	1.380
Insgesamt	6.729	6.839

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

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse (243 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 298 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. 2019	31.12. 2018
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	1.303	1.312
fällig 1 bis 5 Jahre	245	321
fällig über 5 Jahre	34	37
Insgesamt	1.582	1.670

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**(14) UMSATZERLÖSE**

in Mio. €	2019	2018
Erlöse aus dem Personenverkehr	4.746	4.448
Instandhaltung	1	-
Leasing, Vermietung und Verpachtung	45	45
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	121	113
Sonstige Umsatzerlöse	107	96
Insgesamt	5.020	4.702

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: 5 Mio. €).

(15) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Die unter diesem 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 9 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €).

(16) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2019	2018
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	9	9
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	0	0
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	0	0
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	20	5
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	-	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	17	21
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	1
Währungskursgewinne	0	0
Übrige Erträge	6	7
davon sonstige übrige Erträge	6	7
Insgesamt	52	43
davon periodenfremd	37	28

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen betreffen mit 19 Mio. € den Verkauf von Fahrzeugen. Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträge resultieren im Wesentlichen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen in Höhe von 20 Mio. € sowie der Auflösung von Rückstellungen mit 17 Mio. €.

(17) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2019	2018
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	432	410
davon Aufwendungen für Energie	351	347
davon Strom	306	301
davon Stromsteuer	28	29
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	13	13
davon sonstige Energien	4	4
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	75	70
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	6	-7
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.828	1.767
davon eingekaufte Leistungen Transport	132	136
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	89	79
davon Provisionen	353	322
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	1.155	1.114
davon Nutzung Trassen	1.021	984
davon Nutzung Stationen	134	130
davon sonstige bezogene Leistungen	99	116
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	542	478
Insgesamt	2.802	2.655

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. €	2019	2018
Löhne und Gehälter	844	786
davon für Arbeitnehmer	782	718
davon für zugewiesene Beamte	62	68
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	58	63
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	4	5
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	191	174
davon für Arbeitnehmer	177	159
davon für zugewiesene Beamte	14	15
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	14	15
davon für Altersversorgung	29	25
Insgesamt	1.035	960

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

(19) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2019	2018
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	52	48
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	20	29
Gebühren und Beiträge	12	12
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	43	44
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	5	6
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	23	22
Forschungs- und Entwicklungskosten	19	20
Sonstige bezogene Dienstleistungen	261	253
davon bezogene IT-Leistungen	83	78
davon sonstige Kommunikationsdienste	13	11
davon sonstige Serviceleistungen	165	164
Aufwendungen aus Schadenersatz und Kulanzleistungen	1	1
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0	1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	6	1
Sonstige betriebliche Steuern	1	1
Übrige Aufwendungen	66	65
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	31	26
davon Währungskursverluste	0	0
davon sonstige übrige Aufwendungen	35	39
Insgesamt	509	503
davon periodenfremd	7	1

(20) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2019	2018
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	-	3
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-1	-
Insgesamt	-1	3

(21) ZINSEERGEBNIS

in Mio. €	2019	2018
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	1	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	1	0
davon Aufwendungen aus Aufzinsung von Rückstellungen	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-8	-2
davon an verbundene Unternehmen	-7	0
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-1	-2
Insgesamt	-7	-2

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

(25) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf Seite 50 beigelegt.

(26) BESCHÄFTIGTE

	2019		2018	
	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende
<i>in Vollzeitpersonen</i>				
Arbeitnehmer	15.545	15.862	14.784	15.000
Zugewiesene Beamte	1.233	1.169	1.363	1.295
	16.778	17.031	16.147	16.295
Auszubildende	754	877	767	859
Insgesamt	17.532	17.908	16.914	17.154

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 2019 an:

Dr. Michael Peterson

Vorsitzender des Vorstands (seit 1. August 2019),
Ressort Marketing,
Heidelberg

Joachim Müller (bis 28. Februar 2019)

Ressort Finanzen/Controlling,
Heppenheim

Dr. Philipp Nagl

Ressort Produktion,
Frankfurt am Main

Evelyn Palla (seit 1. März 2019)

Ressort Finanzen/Controlling,
Wien

Heinz Siegmund

Ressort Personal,
Limburg

Als Aufsichtsrat waren bestellt:

Berthold Huber

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

Klaus-Dieter Hommel*

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

Claudia de Andrés-Gayón (seit 1. April 2019)

Leiterin Executive Management Competence Platform
der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Gudrun Brüker-Gaspers

Leiterin des Referats VIII A 6 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 Gratza

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

Sigrid Heudorf (bis 31. Januar 2019)

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

Ludwig Koller* (bis 31. März 2019)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
DB Fernverkehr AG,
Karlsruhe

Chris Newiger

Leiterin Datenschutz der Deutschen Bahn AG,
Fürth

Jan Proschmann*

Mitglied des Betriebsrats Berlin F.1.7,
Hohen Neuendorf

Frank Riegler*

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

Manfred Scholze*

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* (bis 31. Dezember 2019)

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

Kerstin Wagner

Leiterin Personalgewinnung der Deutschen Bahn AG,
München

Elisabeth Wlaschitz* (seit 11. April 2019)

Mitglied des Gesamtbetriebsrat der DB Fernverkehr AG,
Tiefenbach (bei Passau)

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

in T €	2019	2018
Gesamtbezüge des Vorstands	2.052	2.056
davon fixer Anteil	1.281	1.249
davon erfolgsabhängiger Anteil	622	807
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	403	424
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	218	259
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	85	45

Die Gesamtbezüge von fünf Vorstandsmitgliedern, die im Laufe des Geschäftsjahres bei der DB Fernverkehr AG beschäftigt waren, bestehen aus einer fixen Grundvergütung und einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme. 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.

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 19. Februar 2020

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	2.833	100,00
Bayern Express & P. Kühn GmbH, Berlin	EUR	8.123	100,00
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	10.409	100,00
DB Reise & Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz	CHF	- 4.403	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH i. L., Saarbrücken ^{2),3)}	EUR	447	50,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{2),4)}	EUR	116	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main ^{2),3)}	EUR	191	50,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2018.

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 (GuV) in den Anhang ihres Jahresabschlusses aufzunehmen.

Definition der Bereiche

Die DB Fernverkehr AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

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

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

Methodik und Zuordnungsregeln im Rahmen der Trennungsrechnung

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die den Bilanzen und GuV der Tätigkeitsbereiche zugrunde liegen, wurden gegenüber dem handelsrechtlichen Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG grundsätzlich nicht verändert. Änderungen von Postenausweisen gegenüber dem Jahresabschluss wurden vorgenommen, wenn einem Ausweisposten aus Sicht des jeweiligen Tätigkeitsbereichs ein anderer Charakter zukommt.

Hinsichtlich der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wird auf die Angaben im Anhang des Jahresabschlusses der DB Fernverkehr AG verwiesen.

Die einzelnen Tätigkeiten der Bereiche Verkehr sowie Service werden über getrennte Konten geführt und buchhalterisch so dargestellt, als ob sie von rechtlich selbstständigen Unternehmen ausgeführt worden wären. Die dadurch zu den originären Geschäftsvorfällen hinzukommenden fiktiven Leistungsbeziehungen werden so abgebildet, wie dies zwischen rechtlich selbstständigen Unternehmen üblich ist.

Die Zuordnung der Aktiva und Passiva sowie der Aufwendungen und Erträge auf die Bilanz- und GuV-Posten der Tätigkeitsbereiche erfolgt, soweit möglich, direkt. Sofern dies nicht möglich oder mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden gewesen wäre, wird eine Zuordnung anhand von sachgerechten 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**  56 F.). Im Geschäftsjahr wurde im Bereich Verkehr und im Bereich Service keine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen.

VORRÄTE

Die Vorräte werden im Wesentlichen dem Bereich Service zugeordnet. Die Waren sowie unfertige Erzeugnisse und Leistungen werden im Bereich Verkehr 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 16 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 17 Mio. €); diese sind dem Verkehrsbereich zugeordnet. Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr in Höhe von 6 T € (per 31. Dezember 2018: 3 T €); davon sind dem Verkehrsbereich 6 T € (per 31. Dezember 2018: 3 T €) und dem Servicebereich 0 T € zugeordnet (per 31. Dezember 2018: 0 T €).

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 (54 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 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 per 31. Dezember 2019 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 Ver-

bindlichkeiten aus dem Bezug von Instandhaltungsleistungen vom Servicebereich pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (54 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 48 Mio. €).

in Mio. €	Bereich Verkehr			Bereich Service		
	31.12. 2019	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	31.12. 2018	31.12. 2019	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	31.12. 2018
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	0	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	313	282	246	20	20	16
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.617	1.077	804	74	71	12
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	13	13	11	3	3	3
davon aus Steuern	9	9	7	2	2	2
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	1.944	1.373	1.061	97	94	31
davon zinspflichtig	920	380	103	44	41	2

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr in Höhe von 31 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 23 Mio. €); diese sind dem Verkehrsbereich zugeordnet.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr in Höhe von 543 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 3 Mio. €); davon sind dem Verkehrsbereich 540 Mio. € (per 31. Dezember 2018: keine) und dem Servicebereich 3 Mio. € zugeordnet (per 31. Dezember 2018: 3 Mio. €).

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten in Höhe von 11 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 11 Mio. €) betreffen ausschließlich den Bereich Verkehr.

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DBAG in Höhe von 222 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 193 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betrifft den Bereich Verkehr in Höhe von 173 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 153 Mio. €) und den Bereich Service in Höhe von 49 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 40 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 (28 Mio. €; im Vorjahr: 23 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Verkehrsbereich (7 Mio. €; im Vorjahr: 4 Mio. €), aus Instandhaltungsleistungen für den Verkehrsbereich (640 Mio. €; im Vorjahr: 561 Mio. €), übrigen Dienstleistungen für den Verkehrsbereich (9 Mio. €; im Vorjahr: 14 Mio. €) sowie zusätzlich aus Materialverkäufen (20 Mio. €; im Vorjahr: 17 Mio. €).

SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 56 T € (im Vorjahr: 57 T €) enthalten, die in voller Höhe dem Verkehrsbereich zugeordnet sind.

MATERIALAUFWAND

Die vom Servicebereich bezogenen Instandhaltungsleistungen (640 Mio. €; im Vorjahr: 561 Mio. €) werden in der GuV des Verkehrsbereichs als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Servicebereichs werden Aufwendungen (172 Mio. €; im Vorjahr: 176 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 22 Mio. € (im Vorjahr: 19 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Servicebereich beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 7 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €).

SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Verkehrsbereichs sind Aufwendungen für übrige Dienstleistungen des Servicebereichs (9 Mio. €; im Vorjahr: 14 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 871 T € (im Vorjahr: 1.162 T €) und im Servicebereich in Höhe von 198 T € (im Vorjahr: 254 T €) angefallen. Darüber hinaus sind 72 T € (im Vorjahr: 82 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	
	2019	2018
Erträge aus Beteiligungen	-	3
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-1	-
Insgesamt	-1	3

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	
	2019	2018	2019	2018
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	0	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	1	0	0	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	1	0	0	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-7	-1	-1	-1
davon an verbundene Unternehmen	-6	0	-1	0
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-1	-1	0	-1
Insgesamt	-6	-1	-1	-1

BEHERRSCHUNGS- UND GEWINN-ABFÜHRUNGSVERTRAG

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. €	2019	2018
A. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	22	7
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	61	58
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	49	45
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	1
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	41	40
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	3.002	2.264
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	4	5
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	18	17
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	565	492
	3.691	2.876
III. Finanzanlagen	36	36
	3.749	2.919
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Vorräte		
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	-	-
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	9	11
3. Waren	1	1
	10	12
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	60	55
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	161	140
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0
4. Sonstige Vermögensgegenstände	4	5
	225	200
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	0	0
	235	212
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	1	1
	3.985	3.132

Passiva

Per 31.12. – in Mio. €	2019	2018
A. EIGENKAPITAL		
Zugeordnetes Eigenkapital	1.467	1.467
Ausgleichsposten	- 61	- 45
	1.406	1.422
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5	5
Steuerrückstellungen	7	7
Sonstige Rückstellungen	208	224
	220	236
C. VERBINDLICHKEITEN		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	313	246
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.617	804
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	13	11
	1.944	1.061
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	415	413
	3.985	3.132

BEREICH SERVICE**Aktiva**

Per 31.12. – in Mio. €	2019	2018
A. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	1	1
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	390	383
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	340	335
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	9	8
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	33	27
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	82	75
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	35	35
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	84	54
	624	574
III. Finanzanlagen	-	-
	625	575
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Vorräte		
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	127	97
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	0	0
3. Waren	-	-
	127	97
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	1
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	54	48
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-
4. Sonstige Vermögensgegenstände	1	0
	56	49
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	-	-
	183	146
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	0	0
	808	721

Passiva

Per 31.12. – in Mio. €	2019	2018
A. EIGENKAPITAL		
Zugeordnetes Eigenkapital	619	619
Ausgleichsposten	61	45
	680	664
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1	1
Steuerrückstellungen	2	2
Sonstige Rückstellungen	28	23
	31	26
C. VERBINDLICHKEITEN		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	20	16
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	74	12
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	3	3
	97	31
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	-	-
	808	721

Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2019	Zu- gänge ¹⁾	Umb- chun- gen ²⁾	Ab- gänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2019	Vortrag per 01.01. 2019	Ab- schrei- bun- gen	Umb- chun- gen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2019	Stand per 31.12. 2019	Stand per 31.12. 2018
<i>in Mio. €</i>												
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	7	12	-	-1	18	-1	-1	-	-	-2	16	6
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	3	11	0	-1	13	-	-	-	-	-	13	3
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1	5	0	0	6	0	0	-	0	0	6	1
	8	17	0	-1	24	-1	-1	-	0	-2	22	7
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	12	0	-	0	12	0	-	-	-	0	12	12
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	60	5	1	0	66	-15	-2	0	0	-17	49	45
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1	0	-1	0	0	0	0	-	-	0	0	1
	73	5	0	0	78	-15	-2	0	0	-17	61	58
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	43	2	0	0	45	-3	-2	0	1	-4	41	40
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	7.285	910	82	-128	8.149	-5.021	-252	-	126	-5.147	3.002	2.264
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	10	1	0	0	11	-5	-2	-	0	-7	4	5
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	49	5	1	-2	53	-32	-4	0	1	-35	18	17
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	492	157	-84	0	565	-	-	-	-	-	565	492
	7.952	1.080	-1	-130	8.901	-5.076	-262	0	128	-5.210	3.691	2.876
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	43	0	-	-	43	-7	-	-	-	-7	36	36
2. Beteiligungen	0	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
	43	0	-	-	43	-7	-	-	-	-7	36	36
Anlagevermögen insgesamt	8.003	1.097	-1	-131	8.968	-5.084	-263	0	128	-5.219	3.749	2.919

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

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

BEREICH SERVICE

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert		
	Vortrag per 01.01. 2019	Zu- gänge ¹⁾	Umb- chun- gen ²⁾	Ab- gänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2019	Vortrag per 01.01. 2019	Ab- schrei- bun- gen	Umb- chun- gen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2019	Stand per 31.12. 2018
<i>in Mio. €</i>											
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE											
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2	-	-	-	2	-1	0	-	-	-1	1
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	0	-	-	0	0	0	-	-	0	0
	2	0	-	-	2	-1	0	-	-	-1	1
SACHANLAGEN											
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken											
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	40	2	-	-1	41	0	-	-	-	0	41
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	552	16	8	-1	575	-217	-19	0	1	-235	340
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	12	0	1	-	13	-4	0	-	-	-4	9
	604	18	9	-2	629	-221	-19	0	1	-239	390
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen	56	8	2	-2	64	-29	-3	-	1	-31	33
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	-	-	0	0	0	-	-	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	199	12	6	-8	209	-124	-11	0	8	-127	82
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	84	6	2	-2	90	-49	-8	0	2	-55	35
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	54	51	-18	-3	84	-	-	-	-	-	84
	997	95	1	-17	1.076	-423	-41	0	12	-452	624
FINANZANLAGEN											
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anlagevermögen insgesamt	999	95	1	-17	1.078	-424	-41	0	12	-453	575

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

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

Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	2019	2018
Umsatzerlöse	4.971	4.662
Bestandsveränderungen	-1	7
Andere aktivierte Eigenleistungen	2	0
Gesamtleistung	4.972	4.669
Sonstige betriebliche Erträge	51	41
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-378	-372
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.798	-1.730
Instandhaltungsaufwand	-946	-816
	-3.122	-2.918
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-646	-608
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-149	-138
	-795	-746
Abschreibungen	-263	-211
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-441	-450
	402	385
Beteiligungsergebnis	-1	3
Zinsergebnis	-6	-1
Ergebnis nach Steuern	395	387
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-395	-387
Jahresergebnis	-	-

BEREICH SERVICE

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	2019	2018
Umsatzerlöse	705	619
Bestandsveränderungen	-	-
Andere aktivierte Eigenleistungen	4	4
Gesamtleistung	709	623
Sonstige betriebliche Erträge	1	1
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	- 226	- 214
Aufwendungen für bezogene Leistungen	- 30	- 37
Instandhaltungsaufwand	- 64	- 46
	- 320	- 297
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	- 195	- 175
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	- 45	- 39
	- 240	- 214
Abschreibungen auf Sachanlagen	- 41	- 39
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 77	- 67
	32	7
Beteiligungsergebnis	-	-
Zinsergebnis	- 1	- 1
Ergebnis nach Steuern	31	6
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	- 31	- 6
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 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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 bzw. 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 19. Februar 2020

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

Cirsten Schönmeier
Wirtschaftsprüfer



Bericht des Aufsichtsrats

64 Sitzungen des Aufsichtsrats

64 Arbeitsschwerpunkte

64 Jahresabschluss

**65 Veränderungen in der Besetzung
von Aufsichtsrat und Vorstand**

Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier ordentlichen und zwei außerordentlichen Sitzungen 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 sieben 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 25. Februar 2019 und am 24. Oktober 2019 intensiv mit der Zielerreichung 2018 und den persönlichen Zielen der Vorstände für 2020 auseinander. Die Vorstandsangelegenheiten wurden abschließend im Aufsichtsrat beraten und beschlossen.

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

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 20. März 2019 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2018 befasst.

In der Sitzung am 3. Juni 2019 wurde ein Mitglied des Präsidialausschusses und des Vermittlungsausschusses gewählt. Der Aufsichtsrat ließ sich zudem ausführlich über die Lage der Gesellschaft unterrichten.

In der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 19. Juli 2019 wurde der Vorsitzende des Vorstands neu ernannt.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich in der Sitzung am 5. September 2019 eingehend mit der Strategieumsetzung Starke Schiene und wurde erneut über die aktuelle Lage der DB Fernverkehr AG informiert.

In seiner Sitzung am 4. Dezember 2019 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung 2020 einschließlich der Investitions- und Projektplanung zur Kenntnis genommen. Er wurde über den aktuellen Stand der Mittelfristplanung 2020 bis 2024, die Veränderungen gegenüber der vorhergehenden Planung sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Fernverkehr AG informiert.

In der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 13. Dezember 2019 befasste sich der Aufsichtsrat eingehend mit dem Ergebnis der Untersuchung von Beraterleistungen für die DB Fernverkehr AG.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2019 insbesondere mit der wirtschaftlichen Situation des Unternehmens und verfolgte intensiv die Umsatz- und Ergebnisentwicklung.

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

Der Aufsichtsrat nahm die Fortschritte im Rahmen der Top-Projekte 2019, 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 Fahrzeuge, unterrichten.

Er wurde über die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung informiert.

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

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2019 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 12. März 2020 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 2019 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 2019 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Herr Joachim Müller schied mit Ablauf des 28. Februar 2019 aus dem Vorstand der DB Fernverkehr AG aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. März 2019 Frau Evelyn Palla nach.

Frau Sigrid Heudorf schied mit Ablauf des 31. Januar 2019 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihr folgte mit Wirkung zum 1. April 2019 Frau Claudia de Andrés-Gayón nach.

Herr Ludwig Koller schied mit Ablauf des 31. März 2019 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 11. April 2019 Frau Elisabeth Wlaschitz nach.

Der Aufsichtsrat spricht Herrn Müller sowie Frau Heudorf und Herrn Koller 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 2019 geleisteten Einsatz.

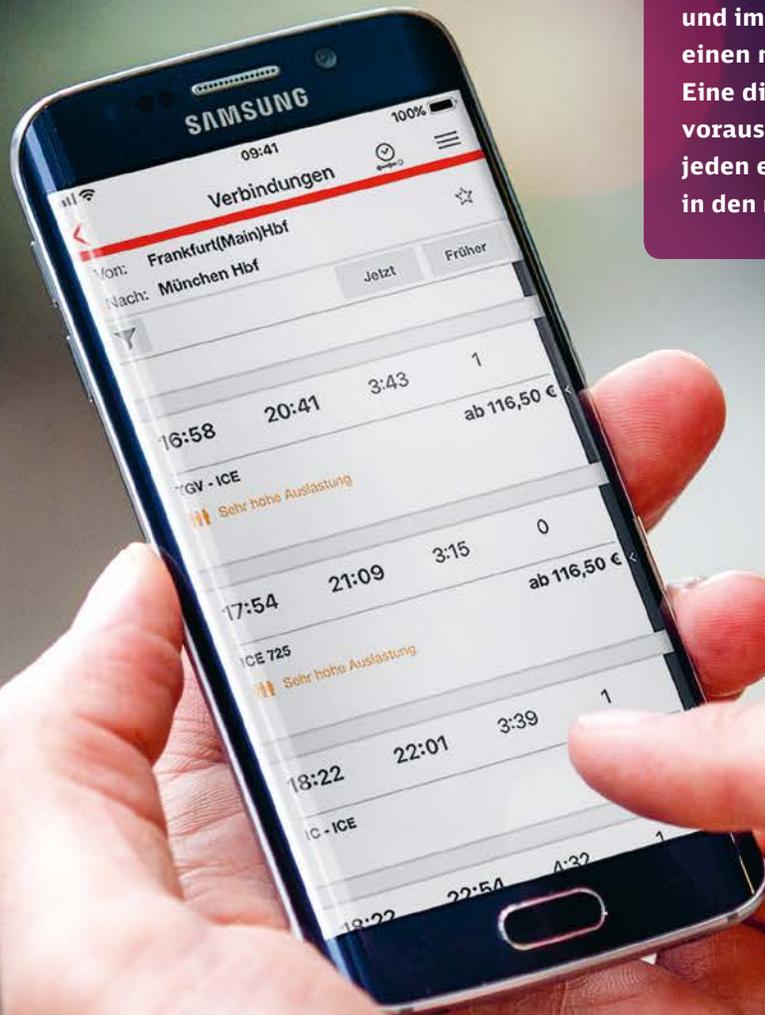
Frankfurt am Main, im März 2020

Für den Aufsichtsrat

Berthold Huber
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Fernverkehr AG

Moderner werden

In der Reiseauskunft auf bahn.de und im DB Navigator haben wir einen neuen Service eingeführt: Eine digitale Anzeige gibt die voraussichtliche Auslastung für jeden einzelnen Fernverkehrszug in den nächsten 28 Tage wieder.



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 – 030.297-640 31
E-Mail – ir@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/ir



Dieser Geschäftsbericht, der Integrierte Bericht des DB-Konzerns und der Lagebericht und Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet unter  [WWW.DB.DE/BERICHTE](http://www.db.de/BERICHTE) abrufbar.



KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefon – 030.297-610 30
E-Mail – presse@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

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



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

Online finden Sie als Privat- und Geschäftsreisender  **ANTWORTEN AUF HÄUFIGE FRAGEN** sowie  **WEITERE KONTAKTMÖGLICHKEITEN**.

DB-PERSONENVERKEHR IM SOCIAL WEB

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



NACHHALTIGE PRODUKTION

Papier aus zertifizierter nachhaltiger Produktion. Die Druckerei ist nach den Standards von FSC und PEFC zertifiziert. Die Einhaltung der strengen Regeln für den Umgang mit dem zertifizierten Papier wird jedes Jahr in entsprechenden Audits überprüft.



Mineralölfreie Druckfarben. Dieser Bericht wurde mit mineralölfreien Farben auf Basis nachwachsender Rohstoffe gedruckt.



Ressourcenschonung. Mit dem Einsatz prozessfreier Druckplatten werden Entwicklungs-, Reinigungs- und Gummierarbeiten nach der Belichtung gespart. Der Einsatz von Chemikalien sowie die Nutzung von Frischwasser zur Spülung der Druckplatten entfallen und der Stromverbrauch wird reduziert.



Energieeffizienter Druck. In der Druckerei wurde ein Energiemanagement implementiert und ein Energieaudit nach DIN EN 16247_1 durchgeführt.



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:  Titel Umschlag,
U2 DB AG / Max Lautenschläger
 2 DB AG / Bettina Volke,
lingqi xie via Getty Images
 6 DB AG / Max Lautenschläger
 36 DB AG / Dominic Dupont
 65 DB AG / Max Lautenschläger,
lingqi xie via Getty Images
 66 DB AG / Pablo Castagnola

DB Fernverkehr AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.bahn.de

