



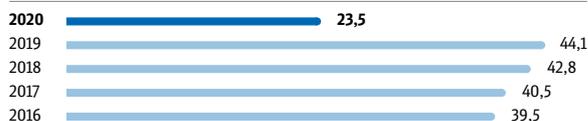
DB Fernverkehr AG

Geschäftsbericht 2020



Entwicklungen im Geschäftsjahr 2020

Verkehrsleistung (in Mrd. Pkm¹⁾)



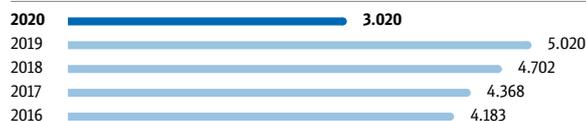
↳ 2020 zu 2019: -46,5%

Ergebnis nach Steuern²⁾ (in Mio. €)



↳ 2020 zu 2019: -2.217

Umsatzerlöse (in Mio. €)



↳ 2020 zu 2019: -39,8%

Umsatzstruktur (in %)



Ausgewählte Kennzahlen

FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €

| | 2020 | 2019 | Veränderung | |
|---|--------|--------|-------------|-------|
| | | | absolut | % |
| Umsatz | 3.020 | 5.020 | -2.000 | -39,8 |
| Ergebnis nach Steuern ²⁾ | -1.791 | 426 | -2.217 | - |
| Bilanzsumme per 31.12. | 7.288 | 4.739 | +2.549 | +53,8 |
| Anlagevermögen per 31.12. | 5.165 | 4.374 | +791 | +18,1 |
| Eigenkapital per 31.12. | 2.082 | 2.086 | -4 | -0,2 |
| Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12. | 4.125 | 964 | +3.161 | - |
| Brutto-Investitionen | 1.228 | 1.192 | +36 | +3,0 |
| Netto-Investitionen ³⁾ | 1.188 | 1.192 | -4 | -0,3 |
| Mitarbeitende per 31.12. in VZP | 18.650 | 17.031 | +1.619 | +9,5 |

LEISTUNGSKENNZAHLEN

| | 2020 | 2019 | absolut | % |
|--|-------|-------|---------|-------|
| Reisende Schiene in Mio. | 80,9 | 149,4 | -68,5 | -45,9 |
| Reisende Bus in Mio. | 0,2 | 0,7 | -0,5 | -71,4 |
| Verkehrsleistung Schiene in Mrd. Pkm ¹⁾ | 23,5 | 43,9 | -20,4 | -46,5 |
| Verkehrsleistung Bus in Mrd. Pkm ¹⁾ | 0,0 | 0,2 | -0,2 | -100 |
| Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾ | 140,9 | 144,5 | -3,6 | -2,4 |

¹⁾ Personenkilometer = Produkte 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.



Immer da für unsere Kund*innen

Unsere Mitarbeitenden halten Deutschland mobil. Trotz Pandemie fahren wir, damit alle sicher an ihr Ziel kommen. Verlässlich halten wir die Mobilität und die Versorgung in Deutschland aufrecht. Wo andere Verkehrs- und Transportmittel im Lockdown ihren Verkehr eingestellt hatten, waren wir stabil unterwegs. Damit haben wir uns als Partner präsentiert, der auch und gerade in Krisenzeiten niemanden zurücklässt.

Inhalt

- 2 > Vorwort des Vorstandsvorsitzenden**
- 7 > Qualitätsbericht**
- 19 > Lagebericht**
- 41 > Jahresabschluss**
- 63 > Bericht des Aufsichtsrats**

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Dr. Michael Peterson

Vorstandsvorsitzender der
DB Fernverkehr AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2020 begann sehr vielversprechend. Der Fahrgastboom des Vorjahres hielt auch zu Jahresbeginn 2020 weiter an. Allein in den ersten vier Wochen reisten eine Million mehr Menschen mit unseren Zügen als im Januar 2019. Dem klaren Ziel aus unserer DB-Strategie Starke Schiene – mehr Verkehr von der Straße und aus der Luft auf die Schiene zu bringen – kamen wir damit ein weiteres Stück näher.

*Natürlich hat sich auch die Mehrwertsteuersenkung von 19 auf 7 Prozent seit dem 1. Januar 2020 positiv auf die Nachfrage ausgewirkt. Denn indem wir sie an unsere Kund*innen weitergegeben haben, sanken die Ticketpreise um rund 10 Prozent. Die Fahrgastrekorde sind aber auch eine Folge unserer massiven Investitionen in mehr Züge, mehr Personal, mehr Verbindungen sowie attraktive Angebote für ein klimafreundliches und komfortables Reisen. Eine bessere Bestätigung für unsere DB-Strategie Starke Schiene hätte man sich kaum vorstellen können.*

Und dann kam Corona: Seit Ausbruch der Pandemie sehen wir uns mit der größten Krise konfrontiert, die DB Fernverkehr je erlebt hat.

Im DB-Konzern haben wir uns frühzeitig auf die Bewältigung der Corona-Pandemie eingestellt und den DB-konzernweiten Arbeitsstab Pandemie gegründet. Wir haben uns professionell darauf vorbereitet, wie wir mit der Ausbreitung des Coronavirus als Unternehmen umgehen, und haben entsprechende Vorkehrungen getroffen: Es wurden Merkblätter mit Handlungsempfehlungen für alle relevanten Berufsgruppen und unsere Fahrgäste erstellt, Hygienemaßnahmen verschärft und ausreichend Hygieneartikel und Desinfektionsmittel bereitgestellt. Unsere Maßnahmen haben wir stetig an die neuen Anforderungen und Entwicklungen angepasst. So haben wir Anfang Dezember 2020 unser Reservierungssystem angepasst, um noch mehr Abstand in unseren Zügen zu ermöglichen. Der DB-Konzern war und ist dabei immer im engen Austausch mit den Bundesländern, den Aufgabenträgern und den europäischen Partnern. Die Sicherheit unserer Fahrgäste und Mitarbeitenden hatte und hat für uns oberste Priorität.

Von Beginn an haben wir alles dafür getan, ein sicheres, stabiles und verlässliches Fahrplanangebot für alle Reisenden auf die Schiene zu bringen. Während das öffentliche Leben so gut wie stillstand, waren wir als Gastgeber für unsere Gäste einfach da. Dieses Versprechen haben wir über das gesamte Jahr 2020 gehalten. Die DB Fernverkehr AG leistet – auch im zweiten Lockdown – unter Berücksichtigung der Ausgewogenheit zwischen Wirtschaftlichkeit, betrieblichen Anforderungen, Daseinsvorsorge und Gesundheitsschutz mit einem stabilen Grundangebot einen wesentlichen Beitrag, um die öffentliche Mobilität aufrechtzuerhalten. Die Bahn fährt weiter. Auch in schwierigen Zeiten. Starke Schiene bedeutet eben auch: ein sicheres und umweltfreundliches Verkehrsangebot – und das mit hoher Verlässlichkeit.

Mit 2020 ist ein schwieriges Jahr zu Ende gegangen. Vor allem in finanzieller Hinsicht haben wir als DB Fernverkehr AG sehr stark gelitten und wir werden die Folgen davon noch lange nach der Erholung der Nachfrage spüren. In 2020 beförderte die DB Fernverkehr AG, bedingt durch einen starken Rückgang der Nachfrage durch Kontakt- und Reisebeschränkungen und den damit verbundenen schmerzlichen Verlust zahlreicher Geschäfts- und Privatreisender, 81 Millionen Fahrgäste (– 69 Millionen im Vergleich zum Vorjahr) und erzielte einen Umsatz von rund 3,0 Milliarden Euro. Dieser lag damit um 2 Milliarden Euro unter dem Vorjahreswert. Das entspricht einem Rückgang um fast 40 Prozent. Das Ergebnis nach Steuern belief sich auf rund –1,8 Milliarden Euro und lag damit um rund 2,2 Milliarden Euro unter dem Vorjahreswert von 426 Millionen Euro.

Aber 2020 war auch ein Jahr, das für uns eine positive und neue Dynamik mit sich gebracht hat, getragen von einem gesellschaftlichen Konsens, der die Bedeutung der Bahn klar in den Mittelpunkt einer nachhaltigen Mobilität und mobilen Daseinsvorsorge gerückt hat. Wir haben eine außerordentlich hohe und bisher nie gemessene Kundenzufriedenheit erreicht, die deutlich über dem Vorjahreswert lag. Besonders die Aufrechterhaltung der Verkehre, die Möglichkeiten, Abstand zu halten, sowie die Zufriedenheit mit den Mitarbeitenden an Bord und die gestiegene Pünktlichkeit überzeugten die Fahrgäste.

*Während des ersten Lockdowns zeigte sich die DB Fernverkehr AG äußerst kulant gegenüber ihren Gästen. So hat der Fernverkehr an etwa zwei Millionen Kund*innen Kulanzauszahlungen und Gutscheine herausgegeben sowie eine flexible zeitliche Nutzung der Tickets angeboten. Mehr als 90 Prozent der Kulanzanfragen wurden bereits bis Juni 2020 ausgezahlt. Positiv ist auch, dass unsere Stammkund*innen trotz der Corona-Situation ganz überwiegend an ihren BahnCards festhalten. So ist der Gesamtbestand im Vergleich zum Vorjahr lediglich um knapp 9 Prozent zurückgegangen.*

Unser Pünktlichkeitsziel für 2020 von 78 Prozent konnten wir mit 81,8 Prozent deutlich übertreffen. Nach anfänglichen witterungsbedingten Störungen hatten wir im Februar 2020 eine geringere Pünktlichkeit als im Vorjahr. Von März 2020 an wirkte sich der stabile Grundfahrplan positiv auf die Pünktlichkeitsentwicklung aus. Die zunehmenden Bautätigkeiten von Mai bis Juli 2020 hatten keine negativen Auswirkungen auf die Pünktlichkeit. Der Zulauf von weiteren ICE4 wirkte sich ebenfalls positiv aus. Die Fernverkehrsflotte wächst und ihr Durchschnittsalter sinkt. Die DB Fernverkehr AG hat 2020 zudem ein noch größeres Augenmerk auf die Instandhaltung der Züge gelegt.

Um auch in der Zeit nach der Corona-Pandemie wieder an das Fahrgastwachstum bis zum Jahr 2020 anzuknüpfen und unseren Fahrgästen weiter ein sicheres, pünktliches und komfortables Reiseerlebnis bieten zu können, hat die DB Fernverkehr AG im August 2020 den Auftrag für 30 neue Hochgeschwindigkeitszüge an Siemens Mobility vergeben, die die Flotte ab 2022 schrittweise verstärken und die Kapazitäten um 13.000 Sitzplätze pro Tag ausweiten werden.

*Natürlich haben wir auch 2020 unsere digitalen und persönlichen Services kontinuierlich weiterentwickelt, um als Gastgeber der Zukunft weiterhin Maßstäbe zu setzen und das Reiseerlebnis noch weiter zu verbessern. Mit WIFI@DB haben wir zusammen mit dem DB-Konzern das größte rollende WLAN-Netz in Europa auf die Schiene gebracht. Unsere Kund*innen surfen jetzt, einmal eingeloggt, bequem in allen ICEs, an zahlreichen Bahnhöfen, Regionalzügen und in Bussen der Deutschen Bahn. Die automatische Umreservierung sorgt seit Anfang Oktober 2020 dafür, dass bei verkürzten oder ausgefallenen ICE-Zügen die Reservierungen automatisch in den neuen ICE beziehungsweise den anderen Zugteil umgebucht werden. Die schrittweise Einführung der mobilen Kasse seit Jahresbeginn 2020 brachte sowohl für unsere Kund*innen als auch für unsere Mitarbeitenden an Bord diverse Vorteile: So kann die Bestellung direkt am Platz vorgenommen und mit allen gängigen Zahlungsarten auch direkt am Platz des Gastes gezahlt werden.*

Bei allen positiven Nachrichten: Die Folgen der Corona-Krise sind für uns schwerwiegend. Um sie so zu bewältigen, dass die DB-Strategie Starke Schiene, das damit verbundene Ausbau- und Modernisierungsprogramm und die dafür notwendige Rekrutierungs- und Qualifizierungsoffensive fortgeführt werden können, hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), dem Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeberverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (AGV MOVE) im Mai 2020 das »Bündnis für unsere Bahn« unterzeichnet.

Um den Personalbedarf in betriebs- und servicekritischen Berufen zu decken und damit eine nachhaltige Mobilität und erfolgreiche Verkehrswende zu gewährleisten, gab es im Berichtsjahr einen Personalanstieg von 1.619 Mitarbeitenden. Damit lag die Anzahl der Beschäftigten der DB Fernverkehr AG Ende 2020 insgesamt bei 18.650 Mitarbeitenden.

Bei der im Herbst 2020 durchgeführten Mitarbeitendenbefragung zeigten die Mitarbeitenden der DB Fernverkehr AG mit einer Beteiligungsquote von 64 Prozent (+ 13 Prozentpunkte) und einem Mitarbeitendenzufriedenheitsindex von 3,9 (+ 0,4 Indexpunkte), dass die Starke Schiene und der klare Kurs, den wir in der Corona-Krise vorgeben, eine sehr gute Orientierung gibt und das Zusammengehörigkeitsgefühl sowie den Zukunftsoptimismus unserer Mitarbeitenden deutlich stärkt.

Mitten in der Corona-Krise unternehmen wir im DB-Konzern alles, um den Wirtschaftsstandort Deutschland zu stärken und Menschen für die umweltfreundliche Schiene zu gewinnen. Würde die Bahn nicht auch in der Corona-Pandemie ihre Verlässlichkeit und Sicherheit unter Beweis stellen, würden wir die Zukunft dieses Verkehrsträgers infrage stellen. Nur wer sich sicher auf die Bahn verlassen kann, wird auf ein eigenes Auto verzichten. Das muss unser gemeinsames Ziel sein für eine starke Schiene in Deutschland. Dabei haben wir die Zukunft fest im Blick und investieren weiter in den Aufbau von Kapazitäten in der Infrastruktur – in den Werken – sowie in Fahrzeuge und Mitarbeitende.

Vor uns liegt mit 2021 ein Jahr der Hoffnung. Hoffnung, dass sich die Infektionslage durch die Impfungen in Verbindung mit dem bevorstehenden Frühlingsbeginn wieder deutlich entspannt. Wir sind daher zuversichtlich, dass wir schrittweise an unser Wachstum anknüpfen können. Wir haben ein klares Selbstverständnis, das von den Mitarbeitenden auf breiter Ebene geteilt wird. Das hat uns schon gut durch das vergangene Jahr gebracht und es setzt die Leitplanken für unsere Wachstumsstrategie, an der wir auch weiterhin festhalten.

Denn nur mit einer starken Schiene bleiben Menschen und Güter mobil. Und nur mit einer starken Schiene werden die Klimaziele für Deutschland erreicht werden können.

Ihr


Dr. Michael Peterson
Vorstandsvorsitzender der
DB Fernverkehr AG

Qualitäts- bericht

- 8 > Kundenorientierung
- 9 > Informationen und Fahrkartenvertrieb
- 10 > Umfragen zur Kundenzufriedenheit
- 11 > Sauberkeit der Züge und
der Bahnhofseinrichtungen
- 12 > Zuverlässigkeit der Verkehre
- 13 > Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen
und eingeschränkter Mobilität
- 17 > Beschwerdemanagement

Im Berichtsjahr wurden bei der DB Fernverkehr AG die Aktivitäten zur Umsetzung der Dachstrategie Starke Schiene des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) fortgeführt. Mit dieser Strategie wurde ein größerer Rahmen geschaffen, der deutlich macht, wofür der DB-Konzern steht und welche Richtung verfolgt wird. Zudem wird die Erreichung zentraler verkehrs- und klimapolitischer Ziele der Bundesregierung maßgeblich unterstützt. Neben der Leistung eines wesentlichen Beitrags zur Erreichung von Deutschlands Klimazielen ist ein weiteres zentrales Ziel der Starke Schiene die Erzielung einer deutlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene. So 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.

Die für das Wachstum der Reisendenzahl unter anderem erforderliche Angebotsausweitung soll durch die schrittweise Einführung des Deutschland-Takts mit der Neuansbindung von Regionen sowie einer Erhöhung des Takts des Zugangebots auf bestehenden Linien erreicht werden. Nach dem massiven Einbruch der Reisendenzahlen infolge der Coronapandemie erwartet die DB Fernverkehr AG im Jahr 2022 eine Rückkehr auf den Wachstumspfad.

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Reisendeninformation wurden im Berichtsjahr weiter vorangetrieben. Dazu gehörten unter anderem die PlanKorridor-Disposition zur Optimierung der Betriebsabwicklung und die Verbesserung des Managements von Großstörungen im Verbund.

Mit dem Ziel, das Serviceversprechen von mehr Komfort und technischer Exzellenz während der Reise einzulösen, arbeitete die DB Fernverkehr AG auch im Berichtsjahr an der Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit sowie an der Fahrzeugqualität. Dazu gehörte die Modernisierung von über 100 Zügen der ICE-1- und ICE-3-Flotte sowie die Ergänzung der Fahrzeugflotte durch die Inbetriebnahme weiterer neuer ICE-4- und Intercity-2-Züge. Gleichzeitig wurden die Instandhaltungs-

kapazitäten in den Werken weiter ausgebaut sowie die Digitalisierung und Automatisierung in der Instandhaltung vorangetrieben.

Die Verlässlichkeit und Zuverlässigkeit der DB Fernverkehr AG zeigte sich insbesondere während der coronabedingten Einschränkungen des öffentlichen Lebens im Berichtsjahr. Trotz massiver Einbrüche der Reisendenzahlen wurde bei gleichzeitig deutlich gesteigener Pünktlichkeit ein verlässliches Grundangebot aufrechterhalten. Positiv auf die Entwicklung der Pünktlichkeit wirkten coronabedingte Kapazitätsentlastungen, das erfolgreiche Baustellen- und Langsamfahrstellen-Management sowie eine bessere Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität. Zudem gingen die durch Witterung (zum Beispiel Stürme, Hitze) verursachten Verspätungen zurück.

Für die DB Fernverkehr AG steht die Erfüllung der Erwartungen ihrer Kund*innen im Vordergrund. Als Dienstleistungsunternehmen liegt das Augenmerk auf 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 der Leistungen und Prozesse wird mittels Kennzahlen über regelmäßige Performance-Dialoge gesteuert und die Erreichung der jährlich vereinbarten Ziele mithilfe des Qualitätsmanagementsystems überwacht. 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 in den Zügen unterliegt den strengen Anforderungen eines zertifizierten Lebensmittelsicherheitsmanagementsystems.

Die DB Fernverkehr AG erfüllt 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

Im Mittelpunkt der Leistungserbringung der DB Fernverkehr AG stehen die Kund*innen mit ihren Erwartungen und ihrer Zufriedenheit. Rückmeldungen erhält das Unternehmen im unmittelbaren Kontakt während der Fahrt oder am Bahnhof, aber auch über die Social-Media-Kanäle, durch persönliche Schreiben, das Beschwerdemanagement und die Gremienarbeit mit dem Kundenbeirat sowie den Vertretungen mobi-

litätseingeschränkter Reisender der programmbegleitenden Arbeitsgruppe des DB-Konzerns. Darüber hinaus beauftragen wir regelmäßige Befragungen von Kund*innen bei unabhängigen Instituten. Bei der Entwicklung neuer Produkt- und Serviceideen werden konsequent repräsentative Kund*innengruppen einbezogen.

Informationen und Fahrkartenvertrieb

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

- > Unser Online-Portal [bahn.de](https://www.bahn.de)  gehört zu den meistbesuchten Mobilitätsportalen in Deutschland. Im Berichtsjahr gab es insgesamt rund 224 Millionen Besuche in der Reiseauskunft (im Vorjahr: 378 Millionen Besuche) und es wurden monatlich rund 2,0 Millionen Online-Tickets (im Vorjahr: 3,4 Millionen Online-Tickets) verkauft. Treiber der Entwicklung war insbesondere der coronabedingte Nachfragerückgang.
- > Auch die Nutzung der mobilen Services ist infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie gesunken. Im Berichtsjahr wurden 40,8 Millionen Handy-Tickets (im Vorjahr: 46,6 Millionen Handy-Tickets) verkauft. Teilweise kompensierend wirkte die im Berichtsjahr weiter ausgebauten Möglichkeit der Buchung von Verbundtickets für S-Bahn, U-Bahn, Bus und Straßenbahn in der App DB Navigator. Per Dezember 2020 stieg die Anzahl der integrierten Verbünde auf 43 (per Januar 2020: 36 Verbünde). Weitere Verbünde werden folgen.
- > Der Komfort Check-in, mit dem eine sichere und kontaktlose Reise ohne Ticketkontrolle für Fahrgäste bereits in allen ICE- und seit dem Vorjahr in ausgewählten Intercity-Zügen verfügbar ist, wurde im Berichtsjahr auf weitere Intercity-Linien ausgeweitet. Zusätzlich zu der Nutzung im DB Navigator für Reisende mit einem Handy-Ticket oder einem in den DB Navigator geladenen Online-Ticket ist der Komfort Check-in seit dem Berichtsjahr auch über einen Webbrowser unter [bahn.de/jetzt-einchecken](https://www.bahn.de/jetzt-einchecken)  direkt mit einem Online-Ticket möglich. Nach Einnehmen des Sitzplatzes und erfolgtem Check-in in der App oder im Webbrowser entfällt die Ticketkontrolle durch die Zugbegleiter*innen, die über ihre mobilen Terminals die Information über den Check-in erhalten. Wählt der Fahrgast doch noch einen anderen Sitzplatz aus, kann seit Januar 2020 in der App DB Navigator der Check-in auf den neuen Sitzplatz geändert und so weiterhin vom Entfall der Ticketkontrolle profitiert werden. Dem Bedeutungsgewinn kontaktloser Methoden insbesondere in Zeiten von Corona wird damit Rechnung getragen.
- > Im Berichtsjahr wurde mit DB Action für den Google Assistant die zweite DB-Anwendung für Sprachassistenten auf den Markt gebracht. Mit DB Skill für Amazon Alexa bieten wir bereits seit 2016 eine entsprechende Anwendung auf dieser Plattform an. Der Sprachassistent kann auf intelligenten Lautsprechern (Smart Speaker) und Displays (Smart Displays) sowie über die Google-Assistent-App auf dem Smartphone genutzt werden. DB Action unterstützt dabei alle genannten Endgeräte und fokussiert sich, wie DB Skill, auf die Reiseauskunft per Sprache. Ergänzend zur sprachbasierten Reiseauskunft können Nutzer*innen auf dem Smartphone wahlweise auch mit DB Action schreiben und bekommen die Antwort grafisch auf dem Display des Smartphones angezeigt. DB Skill wurde im Berichtsjahr weiter optimiert. Sowohl die Spracherkennung als auch die Eingabemöglichkeiten für die Nutzer*innen wurden verbessert.
- > Das digitale Angebot der Voice- und Chat-Lösungen wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut. Unter anderem wurde das Angebotsspektrum der digitalen Assistenten auf den Google-Home-Dienst erweitert und es wurden weitere Funktionen rund um die Reiseauskunft bei DB Skill und DB Action ergänzt. Die Anzahl der geführten Chats mit Kund*innen durch den virtuellen Chatbot KAI auf den Plattformen [bahn.de](https://www.bahn.de)  und DB Navigator stieg im Berichtsjahr auf insgesamt 480.000 Chats (im Vorjahr: 154.265 Chats). Chatbot KAI beantwortet Fragen zu Angeboten, Produkten und Services des DB-Konzerns und wurde auch im Berichtsjahr mit aktuellen Informationen für die Kund*innen erweitert. Chatbot KAI entlastet bei einer hohen Verfügbarkeit die Servicemitarbeitenden.
- > Das Angebotsportfolio in der App DB Navigator und im Online-Portal [bahn.de](https://www.bahn.de)  wurde erweitert. So bekommen Kund*innen mit der neuen Bestpreissuche beispielsweise den günstigsten Preis in der Reiseauskunft angezeigt. Bei den Echtzeitinformationen wurden im Berichtsjahr Funktionalitäten der Reisebegleitung optimiert. Kund*innen erhalten nun Informationen über geänderte Sitzplatzreservierungen bei Fahrzeugtausch, über Gleiswechselangaben und auch über potenzielle Risiken in der weiteren Reisekette. Im Berichtsjahr wurde in der App DB Navigator mit einem umfassenden Redesign begonnen. Es wurden unter anderem Buchungstrecken vereinfacht und grafische Darstellungen den Wünschen der Nutzer*innen angepasst.

- > Das Angebot zur unentgeltlichen Beförderung von Soldat*innen der Bundeswehr in Dienstkleidung (Uniform) ist sehr gut angenommen worden. Bisher war das Angebot vornehmlich auf den DB-Fernverkehr beschränkt. Seit 1. Oktober 2020 können nun auch viele Verbindungen im Regional- und Nahverkehr genutzt werden.
 - > 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 5.400 stationäre Ticketautomaten an rund 3.200 Standorten für Fahrplanauskünfte und Fahrkartenverkäufe zur Verfügung.
 - > In unseren bundesweit rund 340 Reisezentren stehen unsere Mitarbeitenden im direkten Kontakt mit unseren Kund*innen für Reiseinformationen und den Fahrkartenverkauf am Schalter. Zudem stehen unseren Kund*innen rund 1.850 Agenturen für persönliche Beratung und den Verkauf von Fahrkarten zur Verfügung.
 - > Mit dem Video-Reisezentrum und dem Video-Automaten betreiben wir erfolgreich ein videobasiertes Vertriebsformat. Das Video-Reisezentrum ermöglicht personenbediente Beratung und Verkauf insbesondere auch in ländlichen Regionen als Alternative zu Reisezentren oder Agenturen und ist derzeit an 76 Standorten verfügbar. Der Video-Automat kommt an 29 Standorten im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe zum Einsatz. Der Video-Automat ist ein Fahrkartenautomat, bei dem sich innerhalb festgelegter Öffnungszeiten per Knopfdruck ein*e Mitarbeitende*r aus der Zentrale aufschaltet und Kund*innen beim Ticketkauf unterstützt.
 - > Das Faltblatt »Ihr Reiseplan« wurde aus coronabedingten Hygienegründen zunächst ab März 2020 nicht mehr in den Zügen von DB Fernverkehr ausgelegt. Im Oktober 2020 erfolgte mit Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) die endgültige Einstellung dieses Formats.
 - > An großen und mittleren Bahnhöfen unterstützen rund 1.800 Servicemitarbeitende der DB Station&Service AG die Reisenden. Sie geben Orientierungshilfe und aktuelle Auskünfte zu Fahrplänen, Zügen und etwaigen Unregelmäßigkeiten. DB Informationen der neuen Generation wurden bisher an den Hauptbahnhöfen in Nürnberg, Chemnitz, Würzburg, Leipzig, Bielefeld, Frankfurt am Main und Mannheim in Betrieb genommen. Auf einem großen Monitor werden schon von Weitem Informationen zu örtlichen Besonderheiten sichtbar. Servicemonitore unterstützen die persönliche Beratung. Ein leuchtendes Dach erleichtert die Auffindbarkeit. Die Unterfahrbarkeit des Tresens für Rollstuhlfahrer*innen hilft bei der persönlichen Beratung mobilitätseingeschränkter Reisender. Bei der Neuentwicklung der neuen DB Information wurden neben Kund*innen auch Mitarbeitende, Behindertenverbände, Bestellerorganisationen für den Nahverkehr, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie mehrere Start-ups beteiligt.
- Für den Erwerb der Fahrkarte stehen Kund*innen 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.

Umfragen zur Kundenzufriedenheit

Voraussetzung für die Sicherstellung einer adäquaten Produkt- und Dienstleistungsqualität ist ein regelmäßiges und systematisches Feedback unserer Kund*innen. Im Berichtsjahr haben wir wie im Vorjahr in 35 Studien rund 230.000 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 Fahrkarten-

buchung über den Eindruck der Kund*innen als Käufer*in, Abholer*in oder Fahrgast am Bahnhof sowie die Wahrnehmung im Zug bis hin zu einer gegebenenfalls erforderlichen Betreuung am Zielbahnhof oder der Abwicklung von Beschwerdeverfahren und Fahrgastrechten. Die Ergebnisse der Studien werden strukturiert ausgewertet, um bei Schwachstellen zielgerichtet gegenzusteuern.

Im Berichtsjahr ist die Kundenzufriedenheit für die aktuelle Fernverkehrsfahrt auf einen Zufriedenheitsindex (ZI) von 80,2 (im Vorjahr: ZI von 76,5) deutlich gestiegen. Die Gesamtzufriedenheit mit der DB Fernverkehr AG (ZI von 62,4) ist im Berichtsjahr ebenfalls leicht gestiegen (im Vorjahr: ZI von 58,5). Dies resultierte maßgeblich aus guten Pünktlichkeitswerten sowie einer geringeren coronabedingten Auslastung. Die Studien sowie die Auswertung werden von unabhängigen Marktforschungsinstituten durchgeführt.

Zentrale Themenbereiche im Berichtsjahr waren für uns erneut die Verbesserung der Kommunikation, insbesondere zu coronabedingten Abstands- und Hygieneregungen während der Fahrt und am Bahnhof, sowie einzelne Komfortaspekte im Zug wie Komfort Check-in, Sitzplatzverfügbarkeit sowie die Inbetriebnahme weiterer neuer Triebfahrzeuge der ICE-Flotte. Mit den regelmäßig durchgeführten Zufriedenheits-erhebungen unserer Kund*innen messen wir zeitnah die Produkt- und Servicequalität im Schienenpersonenverkehr.

Sauberkeit der Züge und der Bahnhofseinrichtungen

2020 wurden infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie besondere Anstrengungen zur Verbesserung der Sauberkeit in den Zügen von DB Fernverkehr unternommen. Dabei stand der Schutz der Fahrgäste und Mitarbeitenden an oberster Stelle. Das mehrstufige Reinigungssystem wurde wie auch das Zuggrundangebot trotz coronabedingten Shutdowns aufrechterhalten. So wurden die Fahrgasträume weiterhin mehrmals täglich gereinigt (Bedarfs- und Tagesreinigungen) und in regelmäßigen Abständen Intensivreinigungen (Zwischen- und Grundreinigungen) durchgeführt. Fokus der täglichen Reinigung bilden neben den WCs insbesondere Kontaktflächen, wie beispielsweise Griffe und Stangen, die desinfizierend gereinigt werden. Im Bedarfsfall (zum Beispiel begründeter Verdacht eines mit Corona infizierten Fahrgasts im Zug) erfolgte die Desinfektion des betroffenen Fahrzeugs. Um auch während der Zugfahrt die gestiegenen Anforderungen der Kund*innen im Hinblick auf die Sauberkeit zu erfüllen, wurden die Prämissen für die Intervalle der Unterwegsreinigung um zwei Stunden verkürzt, sodass seit März 2020 planmäßig alle zwei Stunden (vorher: alle vier Stunden) eine Reinigung erfolgt. Insgesamt erhalten rund 80% der Züge regelmäßig eine Unterwegsreinigung. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wurden mit Einführung eines neuen Reinigungs- und Qualitätssicherungssystems weitere Verbesserungen angestoßen. Die Änderungen beinhalten eine Standardisierung der Reinigungsleistung vor jeder Zugfahrt und eine Fokussierung der Qualitätssicherung auf kund*innenrelevante Bereiche. Im Berichtsjahr wurden monatlich rund 1.400 Wascharbeiten für die Außenreinigung der Züge durchgeführt.

Unsere Kund*innen bewerteten die Sauberkeit am Platz mit einer Schulnote von 2,1 besser als im Vorjahr (im Vorjahr: 2,3) und die Sauberkeit im WC (nur Nutzer*innen) mit der Schulnote 2,9 (im Vorjahr: 3,1). Mit verschiedenen für 2021 vorgesehenen Maßnahmen wollen wir eine weitere Verbesserung dieser Werte 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 ist es, anhand identifizierter Kernbedürfnisse der Kund*innen die Reinigung auf die Bedürfnisse der Reisenden auszurichten. Nach Abschluss der flächendeckenden Implementierung im Jahr 2018 wurden im Berichtsjahr der Einsatz weiterer Konzeptbestandteile wie Intensivreinigungen und der Einsatz mobiler Reinigungsteams verstärkt. Auch die Möglichkeit, Verschmutzungen per WhatsApp zu melden und beseitigen zu lassen, wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut. Im Berichtsjahr kam sie auf 489 Stationen der S-Bahnen und im Nahverkehr zur Anwendung (im Vorjahr: 487 Stationen). Die S-Bahnen Berlin und München bieten zusätzlich auch die Meldung von Verschmutzungen in Zügen an. Des Weiteren wurden 2020 infolge der Corona-Pandemie zusätzliche Hygienemaßnahmen (zum Beispiel Hochdruckreinigungen sowie zusätzliche Desinfektionen von Kontaktflächen) an 180 hochfrequentierten Stationen umgesetzt.

Zuverlässigkeit der Verkehre

PÜNKTLICHKEIT UND ZUGAUSFÄLLE

Die Fünf-Minuten-Pünktlichkeit der Fernverkehrszüge stieg im Berichtsjahr deutlich auf 81,8% (im Vorjahr: 75,9%). Unser Ziel von 78% wurde übertroffen. Positiv wirkten ein gutes Bau- und Inbetriebnahme neuer ICE-4- und Intercity-2-Züge. Unterstützend wirkten zudem die coronabedingt geringere Kapazitätsauslastung auf dem Schienennetz sowie die coronabedingt rückläufige Auslastung der Züge. Das witterungsbedingte externe Störgeschehen lag ebenfalls unter dem Niveau des Vorjahres. Die Auswirkungen der in den Störungsphasen entstandenen Beeinträchtigungen im Zeitraum nach den Ereignissen konnten nahezu vollständig kompensiert werden. Auch Beeinträchtigungen aufgrund lang anhaltender Großstörungen wirkten im Berichtsjahr weniger auf die Betriebsqualität als in den Vorjahren. Gegenläufig dämpfend wirkten eine über dreimonatige Streckensperrung infolge eines durch einen Lkw-Brand verursachten Brückenschadens in Mülheim an der Ruhr sowie Langsamfahrstellen in Hamburg.

Die Reisendenpünktlichkeit im Fernverkehr bildet das vollständige Reiseerlebnis der Kund*innen unter Berücksichtigung aller Verspätungen, Zugausfälle, Ersatzzüge und alternativen Reisemöglichkeiten ab. Ebenso wird das Erreichen aller Anschlüsse berücksichtigt. Kund*innen gelten dabei als pünktlich, wenn die geplante Ankunftszeit am Ziel um weniger als 15 Minuten überschritten wird. Im Berichtsjahr konnte auch die Reisendenpünktlichkeit auf 84,3% gesteigert werden (im Vorjahr: 80,8%).

Der personengewichtete Anschlusserrreichungsgrad im Fernverkehr betrug im Berichtsjahr 87,6% (im Vorjahr: 85,7%). 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 insgesamt verbessern. Die Fortführung der DB-konzernweiten Aktivitäten wie PlanStart und PlanKorridor, Lagezentrum Pünktlichkeit und Lagezentrum Bau wirkten positiv. Die Robustheit des Fahrplans, die Weiterentwicklung pünktlichkeitsfördernder Prozesse und die Optimierung der Reisendensteuerung und -information stehen weiter im Fokus.

Dazu gehört vor allem die Minimierung von Störungen und deren Auswirkungen mit einer frühzeitigen und verlässlichen Kundeninformation.

Zur Information der Reisenden nutzen wir neben den klassischen Auskunfts- und Informationskanälen (Automaten, Reisezentren und DB Informationen in Bahnhöfen, Servicemitarbeitende 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 [bahn.de](https://www.bahn.de) Informationen bei Störungen erhalten.

Das Management von betrieblichen Großstörungen wurde weiter vorangetrieben. Zur Sicherstellung der Interessen unserer Kund*innen 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 erarbeitete Betriebskonzepte angewendet, um bei Störungseintritt sofort Ersatzmaßnahmen einleiten und kommunizieren zu können.

Im Berichtsjahr wurden pünktlichkeitsfördernde Maßnahmen geplant und umgesetzt. Die optimierte Steuerung der Werkeaufenthalte unserer Züge bewirkte eine höhere Fahrzeugqualität, die sich positiv auf die Zugfahrten auswirkte. Projekte wie der Einsatz von Bahnsteigaufsichten in großen Knotenbahnhöfen, die Betriebsstabilisierung im Knoten Stuttgart, die Weiterentwicklung eines Fahrassistenzsystems zur Unterstützung der Triebfahrzeugführer*innen sowie die Einführung der digitalisierten Abfertigung unserer Züge in den Bahnhöfen haben bereits positive Effekte.

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 Bundesbürger*innen mit Behinderungen, die für uns eine wichtige Kund*innen- 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.

Seit 2005 wurden bereits drei Programme zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG mit einem Zeithorizont von jeweils fünf Jahren umgesetzt. Das vierte Programm zur Barrierefreiheit, das einen Zeithorizont bis Ende 2025 haben wird, wird derzeit erarbeitet. Unter dem nachstehenden Link stehen die Programme zum Download zur Verfügung: bahn.de/programm-barrierefrei → 

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.

Im Sinne eines selbstbestimmten Reisens von mobilitätseingeschränkten Reisenden liegt ein besonderer Fokus auf dem barrierefreien Ausbau der Infrastruktur und der Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge.

Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge im Fernverkehr werden mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ausgestattet. Beispielsweise verfügt jeder ICE-4-Zug über einen fahrzeuggebundenen Hublift. Die Inbetriebnahme weiterer

ICE-4-Züge 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 unter anderem die Berücksichtigung eines zweiten Rollstuhlplatzes inklusive eines elektrisch höhenverstellbaren Tisches an beiden Plätzen sowie die Ergänzung taktiver Orientierungshinweise vom Einstieg bis zur Sitzplatznummer.

Im Juli 2020 wurde der erste modernisierte ICE1 in Betrieb genommen. Die ICE-1-Flotte wird für bis zu zehn weitere Einsatzjahre modernisiert. Jeder Zug erhält neben technischen Bestandteilen unter anderem auch drei Rollstuhlplätze, zusätzliche Festhaltungsmöglichkeiten, ein modernes Fahrgastinformationssystem sowie ebenso taktile Orientierungshinweise.

Im März 2020 hat die DB Fernverkehr AG neun Intercity-2-Züge (Typ Stadler-KISS) in Betrieb genommen, die von der Westbahn (Österreich) beschafft wurden. Weitere acht Züge sollen ab Ende 2022 in den Fahrplanbetrieb gehen. Darüber hinaus wurden Ende 2020 die ersten zehn von insgesamt 25 bestellten Intercity-2-Zügen (Typ Bombardier-Twindexx) übernommen. Alle doppelstöckigen Intercity-2-Züge verfügen über je einen rollstuhlgerechten Wagen. Aufgrund der Bodenhöhe im Einstiegsbereich von etwa 55 cm ist der Ein- und Ausstieg für Reisende, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, an Bahnsteigen mit 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 Ein- und Ausstieg. Auch kleinere Städte und touristische Zielgebiete in ländlichen Regionen sind damit für Reisende mit Rollstuhl erreichbar, ohne beim Ein- und Ausstiegeauf stationäres Personal angewiesen zu sein. Im Rahmen der Angebotsoffensive des Fernverkehrs werden künftig mit der Intercity-2-Flotte viele neue Direktverbindungen abseits der Kernrelationen angeboten und weitere Städte in das Fernverkehrsnetz aufgenommen.

Die aktuell noch im Einsatz befindlichen Intercity-1-Züge sollen bis Ende 2024 sukzessive durch neue oder an anderer Stelle freigesetzte ICE-Züge, durch Intercity-2-Züge sowie voraussichtlich ab 2024 durch die 23 bestellten ECx-Züge von Talgo ersetzt werden. Die neuen ECx-Züge werden erstmals

im DB-Fernverkehr über einen niveaugleichen Einstieg für Bahnsteige mit einer Höhe von 76 cm verfügen.

Eine Übersicht zum Anteil der im Einsatz befindlichen barrierefreien Flotte bei der DB Fernverkehr AG (per 31. Dezember 2020) bieten die folgenden Tabellen:

| ICE-Züge (Triebzugbasis) (per 31.12.) | Barrierefrei, Neubeschaffung gemäß TSI PRM | Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gemäß TSI PRM | Teilweise barrierefrei (zum Beispiel geeignet für Rollstuhlfahrer*innen) | Nicht barrierefrei | 2020 |
|---------------------------------------|--|---|--|--------------------|------------|
| ICE 1 | - | 3 | 55 | - | 58 |
| ICE 2 | - | 44 | - | - | 44 |
| ICE 3 (BR 403/406) | - | 27 | 35 | - | 62 |
| ICE 3 (BR 407) | 17 | - | - | - | 17 |
| ICE 4 (BR 412) Zwölfteiler | 50 | - | - | - | 50 |
| ICE 4 (BR 412) Siebenteiler | 17 | - | - | - | 17 |
| ICE T (BR 411/415) | - | - | 70 | - | 70 |
| ICE MET ¹⁾ | - | - | 2 | - | 2 |
| Insgesamt | 84 | 74 | 162 | - | 320 |
| Anteil in % | 26 | 23 | 51 | - | 100 |

¹⁾ Siebenteiliger Zug mit Lok.

| IC-Reisezugwagen (Einzelwagenbasis) (per 31.12.) | Barrierefrei, Neubeschaffung gemäß TSI PRM | Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gemäß TSI PRM | Teilweise barrierefrei (zum Beispiel geeignet für Rollstuhlfahrer*innen) | Nicht barrierefrei | 2020 |
|--|--|---|--|--------------------|--------------|
| ICmod mit Rollstuhlplätzen | - | 223 | - | - | 223 |
| ICmod ohne Rollstuhlplätze | - | - | 544 | - | 544 |
| Sonstige IC-Wagen mit Rollstuhlplätzen | - | - | 44 | - | 44 |
| Sonstige IC-Wagen ohne Rollstuhlplätze ¹⁾ | - | - | - | 192 | 192 |
| Intercity 2 (Stadler-KISS) | 36 | - | - | - | 36 |
| Intercity 2 (Bombardier-Twindexx) | 270 | - | - | - | 270 |
| Insgesamt | 306 | 223 | 588 | 192 | 1.309 |
| Anteil in % | 23 | 17 | 45 | 15 | 100 |

¹⁾ Ohne Dienst-/Kuppelwagen.

Die Anforderungen an Barrierefreiheit fließen auch in die Konzeption von Zügen für den Regionalverkehr ein. Rund drei Viertel der Fahrzeugflotte im Regionalverkehr 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 (per 31.12.) | Barrierefrei, Neubeschaffung gemäß TSI PRM | Weitgehend barrierefrei, Neubeschaffung vor TSI PRM | Weitgehend barrierefrei durch Modernisierung | Teilweise barrierefrei (zum Beispiel geeignet für Rollstuhlfahrer*innen) | Nicht barrierefrei | 2020 |
|---|--|---|--|--|--------------------|--------------|
| Elektrische Triebzüge | 658 | 532 | 790 | 830 | 19 | 2.829 |
| Verbrennungstriebwagen ^{1),2)} | 211 | 460 | 239 | - | 318 | 1.228 |
| Einstöckige Wagen ²⁾ | - | 90 | - | 80 | 90 | 260 |
| Doppelstockwagen | 215 | - | 913 | - | 720 | 1.848 |
| Insgesamt | 1.084 | 1.082 | 1.942 | 910 | 1.147 | 6.165 |
| Anteil in % | 18 | 17 | 31 | 15 | 19 | 100 |

¹⁾ Inklusive Fahrzeugen der Usedomer Bäderbahn.

²⁾ Ausschließlich Wagen des Regelverkehrs.

Als größter Anbieter im Busverkehr in Deutschland betreibt der DB-Konzern rund 4.900 eigene Busse, davon rund 90 % Niederflurbusse. Dank dieser Technik sowie durch Schulungen der Fahrer*innen 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 den Fahrer*innen deutlich vereinfacht. Farbige Markierungen erleichtern Nutzer*innen 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. 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 zu verlassen. Die Busgesellschaft Regionalverkehr Allgäu GmbH des DB-Konzerns setzt im Landkreis Ostallgäu neun Fahrzeuge im regulären Linienbusverkehr ein.

Auch bei der Ausstattung der bundesweit rund 340 Reisezentren des DB-Konzerns wird die Barrierefreiheit stetig vorangetrieben und auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisender ausgerichtet. Insbesondere ein barrierefreier Schalter mit höhenverstellbarer Kundentischplatte, Rollstuhlfahrbarkeit, induktiver Hörschleife, Kennzeichnung durch Piktogramme, Unterarmstützenhalter und Anbindung an das taktile Leitsystem ermöglicht einen barrierefreien Zugang zur Beratung am Schalter. An mittlerweile über 100 Standorten steht den Kund*innen ein solcher Schalter zur Verfügung.

In 29 großen und stark frequentierten Reisezentren ist ein Aufrufsystem installiert, das ebenso barrierefrei ausgestattet und für mobilitätseingeschränkte Reisende benutzungsfreundlich gestaltet ist. Die Betätigung eines Rollstuhlsymbols führt

die Kund*innen an einen höhenverstellbaren Schalter. Bei Auswahl des Symbols für hörgeschädigte Personen werden die Kund*innen an den Schalter mit der induktiven Hörschleife geleitet. Das Symbol für sehbehinderte und blinde Menschen finden Kund*innen 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 Türföhlungen, 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 sollen die Einzelmodule der Barrierefreiheit weiter umgesetzt werden.

Mit dem Video-Reisezentrum und dem Video-Automaten betreiben wir seit 2013 erfolgreich ein videobasiertes Vertriebsformat. Das Video-Reisezentrum ermöglicht personenbediente Beratung und personenbedienten Verkauf insbesondere auch in ländlichen Regionen als Alternative zu Reisezentren oder Agenturen und ist Ende 2020 an 76 Standorten (per Dezember 2019: 66 Standorte) verfügbar. Zusätzlich kommen Video-Automaten an 29 Standorten im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe zum Einsatz. Der Video-Automat ist ein Fahrkartenautomat, bei dem sich innerhalb festgelegter Öffnungszeiten per Knopfdruck ein Mitarbeitender aus der Zentrale aufschaltet und Kund*innen beim Ticketkauf unterstützt.

Auch die DB Automaten werden im Hinblick auf ihre Barrierefreiheit und Benutzungsfreundlichkeit 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 Führung der Benutzer*innen im Interaktionsdesign berücksichtigt die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisender in hohem Maße, unter anderem durch die Verwendung größerer Schaltflächen und Schriften sowie eine kontrastreiche Menüsteuerung.

Mittels regelmäßiger Marktforschungen und Befragungen von Kunden*innen sowie Marktbeobachtungen werden Optimierungsmöglichkeiten analysiert und die Bedienungsfläche sowie die Bedienabläufe entsprechend laufend angepasst.

Wir bieten an den wichtigsten Bahnhöfen bundesweit einen Ein-, Um- und Ausstiegsservice für mobilitätseingeschränkte Reisende an. In den Bahnhöfen gibt es zur Unterstützung dieser Kund*innengruppe rund 1.800 Servicemitarbeitende, die

im Rahmen jährlicher Qualifizierungsmaßnahmen speziell geschult werden. 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 rund 40 kleineren und mittleren, nicht mit Mitarbeitenden besetzten Bahnhöfen dafür, dass Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität sicher und bequem in den und aus dem Zug kommen. Der Vorteil ist, dass dieser Mobilitätsservice bedarfsgerechter organisiert werden kann.

Im Berichtsjahr wurden rund 400.000 Hilfeleistungen (im Vorjahr: rund 875.000 Hilfeleistungen) beim Ein-, Um- und Ausstieg realisiert, also rund 1.100 pro Tag (im Vorjahr: rund 2.400 Hilfeleistungen pro Tag). Der entgegen dem langjährigen Trend verzeichnete Rückgang im Berichtsjahr ist auf den coronabedingten Nachfragerückgang im Schienenverkehr zurückzuführen.

Auch bei der Ausstattung der bundesweit über 80 DB Informationen, die den Kund*innen 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 Tischplatte für Rollstuhlfahrer*innen und kleinwüchsige Menschen als auch mit Induktionsschleifen zur Unterstützung von hörgeschädigten Menschen ausgestattet. Die Ergebnisse aus den Anforderungsworkshops DB Information 4.0 mit allen Kund*innengruppen sind in die Entwicklung einer neuen DB Information eingeflossen. Im Rahmen der Rolloutstufe 1 wurde die DB Information der neuen Generation bisher an den Hauptbahnhöfen in Nürnberg, Chemnitz, Würzburg, Leipzig, Bielefeld, Frankfurt am Main und Mannheim in Betrieb genommen. Die Erfahrungen aus dem Betrieb an den genannten Bahnhöfen fließt aktuell in die Vorbereitung der Rolloutstufe 2 ein. Ziel ist die Realisierung von bautechnischen Optimierungen für die zweite Rolloutstufe, in deren Rahmen alle verbleibenden Standorte mit der neuen DB Information ausgerüstet werden sollen.

Bereits seit 1999 organisiert die Mobilitätsservice-Zentrale des DB-Konzerns Hilfe beim Ein-, Um- und Ausstieg in rund 300 Bahnhöfen, die mit Mitarbeitenden besetzt sind.

Die Fahrzeuge im Regionalverkehr wurden in den letzten Jahren kontinuierlich mit zuggebundenen Ein- und Ausstieghilfen ausgestattet. Damit wird der Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Reisende einfacher beziehungsweise grundsätzlich ermöglicht. Für die Bedienung der Ein- und Ausstieghilfen sind in erster Linie die Kundenbetreuer*innen zuständig. Wenn kein Servicepersonal an Bord ist und

es die Betriebslage zulässt, stehen die Triebfahrzeugführer*innen ebenfalls helfend zur Verfügung. Die Kund*innen 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, Senior*innen 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 nach diesem für die Reisenden kostenfreien Angebot. Im Berichtsjahr wurden rund 150.000 Hilfeleistungen verzeichnet (im Vorjahr: rund 340.000 Hilfeleistungen). Der entgegen dem langjährigen Trend verzeichnete Rückgang im Berichtsjahr ist auf den coronabedingten Nachfragerückgang im Schienenverkehr zurückzuführen. Durch den Einsatz von Neufahrzeugen und modernisierten Zügen wird der Service der fahrzeuggebundenen Ein- und Ausstieghilfe 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, schwerhörigen und ertaubten Menschen das Reisen mit der Bahn zu erleichtern, stellen wir auf [bahn.de](https://www.bahn.de)  Gebärdensprache-Videos zur Verfügung. Diese erklären in Gebärdensprache mit Untertiteln die wichtigsten Funktionen und Services von [bahn.de](https://www.bahn.de)  und der Deutschen Bahn. Die Videos sind auf [bahn.de/geoerlos](https://www.bahn.de/geoerlos)  und [bahn.de/hoerbehindert](https://www.bahn.de/hoerbehindert)  abrufbar.

Auf der Internetseite [bahn.de/reiseziele-barrierefrei](https://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.

In Kooperation mit dem DB-Konzern hat [museum.de](https://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 Audioguides, Führungen in Gebärdensprache oder taktil und akustisch zugängliche Ausstellungsobjekte ([bahn.de/reiseziele-barrierefrei](https://www.bahn.de/reiseziele-barrierefrei) ).

Der DB-Konzern bietet verschiedene Apps für die digitale Reisebegleitung an, die in unterschiedlichen Phasen bei der Reiseplanung oder während der Reise unterstützen. Die Funktionen der App DB Barrierefrei, die seit Dezember 2020 nicht mehr zum Download zur Verfügung steht und die seit Januar 2021 nicht mehr mit aktuellen Informationen gepflegt wird, wurden im Wesentlichen durch die bereits bestehende App DB Bahnhof live übernommen. Die Fokussierung auf diese App macht die gezieltere Weiterentwicklung im Sinne mobilitätseingeschränkter Reisender möglich. Im Mittelpunkt steht dabei die digitale Barrierefreiheit, um den Bedürfnissen von Reisenden mit körperlichen Beeinträchtigungen und Sinneseinschränkungen noch besser zu entsprechen.

Die App DB Bahnhof live bietet schon heute Reiseinformationen an 5.400 Bahnhöfen, wie beispielsweise die Bahnhofstafel mit einer Übersicht aller an- und abfahrenden Züge, nächstgelegene Anschlüsse im Nahverkehr sowie Informationen über den Bahnhof, Einkaufsmöglichkeiten und Aufzüge. Langfristig wollen wir weiterhin eine vollumfänglich barrierefreie Nutzung des DB Navigators ermöglichen. Bei der Weiterentwicklung der Apps werden Kund*innen mit körperlichen Behinderungen und Sinnesbehinderungen mit einbezogen.

Beschwerdemanagement

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

Im Berichtsjahr wirkten vor allem die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs und damit auch auf die Volumenentwicklung im Kundendialog und beim Servicecenter Fahrgastrechte. Dazu gehören insbesondere:

- > ein deutlicher Nachfragerückgang,
- > zusätzliche Kulanzregelungen sowie
- > Zugausfälle und Einschränkungen, vor allem auf internationalen Relationen des Fernverkehrs, infolge von Ein-/Ausreisebeschränkungen und Reisewarnungen.

Die Anzahl der Beschwerden im Kundendialog des Fernverkehrs ging im Berichtsjahr auf rund 212.000 Beschwerden zurück (im Vorjahr: rund 296.000 Beschwerden).

Infolge von Verspätungen und Zugausfällen gemäß der Fahrgastrechteverordnung erfolgte im Berichtsjahr die Bearbeitung von rund 1,2 Millionen Entschädigungsanträgen (im Vorjahr: rund 2,2 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 rund 92%. Die Nutzungsquote des Fahrgastrechteformulars ging im Berichtsjahr leicht auf rund 75% zurück (im Vorjahr: rund 76%).

Die Kundenzufriedenheit mit der Gesamtabwicklung der Entschädigungsanträge durch das Servicecenter Fahrgastrechte ist im Berichtsjahr gestiegen und lag bei einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 79 (im Vorjahr: ZI von 74). Sie befindet sich damit weiterhin in einem zufriedenstellenden Bereich.

Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie (unter anderem Schließung der Reisezentren im Frühjahr 2020 und Kontaktbeschränkungen) konnten Beschwerden in den Reisezentren im Berichtsjahr nicht auf dem Niveau des Vorjahres bearbeitet werden. In der Folge ging die Menge der in Reisezentren abschließend vor Ort bearbeiteten Beschwerden auf rund 14.000 zurück (im Vorjahr: rund 30.000 Beschwerden).

| Beschwerdemanagement | 2020 | 2019 |
|---|-------|-------|
| Beschwerden Fernverkehr in Tausend | 212,4 | 296,1 |
| VERTEILUNG DER BESCHWERDEN AUF DIE KONTAKTKANÄLE IN % | | |
| E-Mail | 68 | 65 |
| Brief/Fax | 23 | 23 |
| Telefon | 9 | 12 |
| SERVICELEVEL | | |
| Telefon: durchschnittliche Wartezeit bis zur Aufnahme des Gesprächs in Sekunden | 166 | 88 |
| E-Mail: Bearbeitung innerhalb von 72 Stunden in % | 77 | 78 |
| Brief/Fax: Bearbeitung innerhalb von 10 Werktagen in % | 84 | 90 |
| Anträge gemäß Fahrgastrechteverordnung (in Tausend) | | |
| Bearbeitete Anträge | 1.188 | 2.228 |
| Als unbegründet abgelehnte Fälle | 101 | 173 |
| Entschädigte Fälle | 1.087 | 2.055 |

Der Fels in der Mobilitätsbrandung

»Wir fahren weiter!« Durchgängig seit Beginn der Corona-Pandemie leisten wir einen substanziellen Beitrag, um Menschen und Güter sicher und verlässlich an ihr Ziel zu bringen. Sowohl unser Markenimage als auch die Kundenzufriedenheiten haben 2020 neue Höchstwerte erreicht. Dabei zeigt sich insbesondere, dass unsere Kund*innen unseren Einsatz und unsere Verlässlichkeit während der Pandemie sehr schätzen.

Lagebericht

- 20 > Überblick
- 22 > Rahmenbedingungen
- 27 > Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 30 > Nichtfinanzielle Kennzahlen
- 32 > Nachhaltigkeit
- 33 > Strategie
- 36 > Weitere Informationen
- 36 > Nachtragsbericht
- 37 > Chancen- und Risikobericht
- 39 > Prognosebericht

Überblick

UMGANG MIT DER CORONA-PANDEMIE

Das Jahr 2020 war auch für die DB Fernverkehr AG wesentlich geprägt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie. Vor allem die Zahl der im Schienenverkehr beförderten Personen, aber auch die Menge der beförderten Güter, fiel durch die behördlichen Maßnahmen, Empfehlungen zur Minimierung sozialer Kontakte, ein temporäres Herunterfahren von Industrieproduktion und von Handel und Dienstleistungen sowie eine allgemeine Mobilitätszurückhaltung deutlich hinter die der Vorjahre zurück. Die Auswirkungen der Pandemie werden sich auch im Geschäftsjahr 2021 noch spürbar auf die DB Fernverkehr AG auswirken. Der Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) hält allerdings grundsätzlich an den mittel- und langfristigen Wachstumserwartungen für den Schienenverkehr und seinen eigenen, in der Strategie Starke Schiene hinterlegten, Wachstumszielen fest.

Vereinbarung der DBAG mit ihrer Eigentümerin zum Umgang mit Corona-Schäden

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat mit ihrer Eigentümerin, der Bundesrepublik Deutschland (Bund), vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Krise auf den DB-Konzern gemeinsam zu tragen. Der DB-Konzern plant, die Hälfte der Auswirkungen auf den Systemverbund Bahn durch Gegensteuerungsmaßnahmen (vor allem Einsparungen im Personal- und Materialaufwand) zu kompensieren. Der Bund plant, zum Ausgleich von coronabedingten Schäden, das Eigenkapital der DB AG zu stärken. Die Maßnahmen stehen noch unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Freigabe durch die Europäische Kommission. Aus dem Konjunkturpaket der Bundesregierung erhält die DB Regio AG Mittel aus der Branchenlösung für den ÖPNV.

Corona-Krisenmanagement

Das Corona-Krisenmanagement des DB-Konzerns begann im Januar 2020 in einem Arbeitsstab unter Leitung des Gesundheitsmanagements. Im Februar 2020 wurde die Arbeit in einem DB-konzernweiten Krisenstab Pandemie fortgesetzt. In den folgenden Monaten war der DB-Konzern dadurch in der Lage, die Vorgaben der Behörden schnell und strukturiert für Kund*innen und Mitarbeitende umzusetzen, effiziente Hygiene- und Sicherheitskonzepte zu entwickeln, zu kommunizieren und gleichzeitig einen stabilen Bahnbetrieb in Deutschland sicherzustellen.

Insbesondere die Aufforderung seitens der Regierung und Behörden, in bestimmten Zeiträumen auf nicht notwendige Reisen zu verzichten, hatte Auswirkungen auf die DB Fernverkehr AG. Gleichzeitig war sich die DB Fernverkehr AG ihrer systemrelevanten Rolle als Rückgrat der öffentlichen Mobilität bewusst und hat sich dieser Verantwortung gestellt. Daher hat die DB Fernverkehr AG ihr vertaktetes Angebot aus betriebswirtschaftlichen, betrieblichen und strategischen Gründen weitestgehend aufrechterhalten. Auch dem Gesundheitsschutz, insbesondere der Einhaltung der Abstandsregelungen, konnte so Genüge getan werden. Darüber hinaus wurden weitere umfangreiche Maßnahmen getroffen und Services angeboten, um die Mitarbeitenden und Reisenden bestmöglich zu schützen. Beispielhaft aus einer Vielzahl an Maßnahmen sind die Kontrollen zur Einhaltung der Maskenpflicht während der Fahrt sowie die zusätzlichen, intensivierten Reinigungs- und Hygienemaßnahmen an Bord der Züge zu nennen. Des Weiteren fand die Ticketkontrolle kontaktlos statt und das Reservierungssystem wurde angepasst mit dem Ziel, die Reisenden besser über die Züge zu verteilen, um die Auslastung niedrig zu halten und somit zur Kontaktreduzierung beizutragen. Ergänzend dazu untersuchte die DB Fernverkehr AG unter anderem in einer wissenschaftlichen Studie in Zusammenarbeit mit der Charité Research Organisation, ob die DB-Mitarbeitenden in den Zügen einem erhöhten Corona-Infektionsrisiko ausgesetzt sind. Demnach bestehen keine Anzeichen, dass sich Mitarbeitende in den Zügen einer erhöhten Gefahr, an Corona zu erkranken, aussetzen. Auch war der Anteil der Zugbegleiter*innen mit nachgewiesenen Corona-Antikörpern in der untersuchten Stichprobe der Mitarbeitenden im Vergleich zu den anderen untersuchten Berufsgruppen nicht erhöht. Dies ist ein Ergebnis, das durch die ergriffenen Hygieneregeln und -maßnahmen weiterhin unterstützt wird.

Vereinbarung »Gemeinsam gegen Corona«

Im März 2020 hat der DB-Konzern mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) die Vereinbarung »Gemeinsam gegen Corona« für den Systemverbund Bahn in Deutschland abgeschlossen. Darin verständigten sich die Tarifpartner auf weitreichende Unterstützung für Eltern im Zusammenhang mit Kita- und Schulschließungen und das Bekenntnis zu sicheren Arbeitsplätzen.

Bündnis für unsere Bahn

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der EVG, dem Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (AGV MOVE) das »Bündnis für unsere Bahn« unterzeichnet. Das Ziel ist es, die wirtschaftlichen und sozialen Folgen der Corona-Krise im DB-Konzern so zu bewältigen, dass an der Strategie Starke Schiene weiterhin festgehalten werden kann. Hierbei verpflichten sich alle Beteiligten, Teil einer gemeinsamen und solidarischen Lösung zu sein. Dieses Bündnis steht unter der Bedingung, dass die Tarifpartner (DB-Konzern, AGV MOVE und EVG) eine gemeinsame, tragfähige Lösung im Sinne der Gegensteuerung vereinbaren. Die Tarifverhandlungen mit der EVG wurden im Berichtsjahr abgeschlossen.

ANGABEN ZUR GESELLSCHAFT

Einordnung in den DB-Konzern

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

Der Aufsichtsrat der DBAG hat in 2019 eine neue Vorstandsstruktur beschlossen, die seit dem 1. Januar 2020 gültig ist. Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio werden durch das Vorstandsressort Personenverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo, das vormals zusammen mit DB Schenker im Vorstandsressort Finanzen, Güterverkehr&Logistik geführt wurde, ist dem neu geschaffenen Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva (seit dem 1. Januar 2020) sind dem Vorstandsressort Finanzen&Logistik zugeordnet.

Als Dienstleistungsunternehmen, insbesondere für die Eisenbahnverkehrsleistungen des Personenfernverkehrs, hat die DB Fernverkehr AG die Erfüllung der Kund*innenerwartungen 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. Des Weiteren hält die DB Fernverkehr AG eine 100-prozentige Beteiligung an der DB Reise&Touristik Suisse SA sowie 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. Die Beteiligung an dem Touristikveranstalter AMEROPA-Reisen GmbH wurde mit Vertrag vom 19. Dezember 2019 und mit Closing am 3. Februar 2020 veräußert. Bayern Express&P. Kühn Berlin GmbH (BEX) war eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB Fernverkehr AG, BEX wurde auf die DB Regio Bus Ost GmbH mit wirtschaftlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2020 verschmolzen.

Das Berichtsjahr war für die DB Fernverkehr AG sehr herausfordernd. Nach einem sehr guten Start im Januar und Februar 2020 wurde die wirtschaftliche Lage seit Mitte März 2020 maßgeblich durch die Corona-Pandemie beeinflusst. Die deutlich eingebrochene Nachfrage und die damit zusammenhängenden massiven Umsatzverluste führten seit März zu einem negativen operativen Ergebnis von –1.791 Mio. €, das um 2.217 Mio. € unter dem Vorjahreswert lag. Die Umsatzerlöse sanken um 39,8% auf 3.020 Mio. €. Der Gesamtaufwand (ohne Zinsaufwand) stieg gegenüber dem Vorjahr um 4,4% auf 4.853 Mio. €. Der Anstieg resultierte aus höheren Abschreibungen, Instandhaltungs- und Personalkosten sowie IT-Leistungen. Kompensierend wirkten geringere Kosten für Energie, die auf die coronabedingt reduzierte Betriebsleistung vor allem in den Monaten April bis Juni 2020 zurückzuführen sind, sowie geringere Vertriebsprovision.

Angaben zur Unternehmensführung

Die DB Fernverkehr AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Fernverkehr AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehörten per 31. Dezember 2020 zwei Frauen an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter*innen und zehn Arbeitnehmendenvertreter*innen sind. Die Anteilseignervertreter*innen werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmendenvertreter*innen werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2020 neun Frauen an.

| Frauenanteil (in %) | 31.12.2019 | 31.12.2020 | | 31.12.2024 |
|------------------------------------|------------|------------|--------------------|--------------------|
| | Ist | Ist | Ziel ¹⁾ | Ziel ²⁾ |
| Vorstand | 25,0 | 40,0 | 20,0 | 40,0 |
| Aufsichtsrat | 37,5 | 45,0 | 30,0 | 33,3 |
| Erste Führungsebene ³⁾ | 27,5 | 26,0 | 21,7 | 32,4 |
| Zweite Führungsebene ⁴⁾ | 25,2 | 26,9 | 28,9 | 37,4 |

¹⁾ Ziel gemäß Vorstandsbeschluss 18/2017.

²⁾ Ziel gemäß Vorstandsbeschluss 09/2020.

³⁾ Erste Führungsebene entspricht leitenden Angestellten mit der Vertragsstufe »Obere Führungskraft« (OFK 1 bis 3).

⁴⁾ Zweite Führungsebene entspricht leitenden Angestellten mit der Vertragsstufe »Leitende Führungskraft« (LFK).

Die Zielwerte zur Erreichung der Frauenanteile im Vorstand, im Aufsichtsrat sowie auf der ersten Führungsebene per 31. Dezember 2020 wurden übertriften und auf der zweiten Führungsebene noch nicht erreicht. 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 zweiten Führungsebene um 1,7 Prozentpunkte auf 26,9%. In der ersten Führungsebene sank der Frauenanteil um 1,5 Prozentpunkte auf 26,0% aufgrund der Bewerberlage bei der Besetzung der vakanten Stellen.

Rahmenbedingungen

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird insbesondere durch das konjunkturelle Umfeld in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie war das Umfeld auch für den öffentlichen Personenverkehr 2020 sehr herausfordernd. Die verordneten Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie trafen insbesondere viele Dienstleistungsbranchen wie Hotellerie und Restaurants, aber auch den öffentlichen Personenverkehr.

Verbunden mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie war für viele Menschen in Deutschland eine zunehmende Unsicherheit über die eigene Beschäftigungssituation.

Die Entwicklung der deutschen Wirtschaft wurde 2020 vor allem durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. Nach der ersten Pandemie-Welle im ersten Halbjahr 2020, die mit weitreichenden Kontakteinschränkungen und einem erheblichen Herunterfahren der wirtschaftlichen Tätigkeit und des öffentlichen Lebens verbunden war, erholte sich die Wirtschaft bis in den September 2020 hinein wieder spürbar. Die zweite Pandemie-Welle ab Herbst 2020 verzögerte eine Rückkehr auf vorherige Wachstumspfade aber deutlich. Da die Gegenmaßnahmen gezielter waren als während der ersten Welle, wurde die Wirtschaft insgesamt weniger stark beeinträchtigt. Einzelne Branchen waren jedoch weiterhin massiv betroffen.

Im Vergleich zu anderen europäischen Staaten verzeichnete Deutschland einen weniger starken, aber dennoch substanziellen coronabedingten Rückgang der Wirtschaftsleistung. Zwar wirkte sich in Deutschland die starke Abhängigkeit von

der Auslandsnachfrage insbesondere im Bereich der Investitionsgüter negativ aus; Deutschland war aber aufgrund solider Staatsfinanzen besser als andere Länder gerüstet, um die negativen Folgen der Pandemie anteilig abzufedern. Unter anderem wurde die Wirtschaft mit Krediten, steuerlichen Entlastungen sowie dem Kurzarbeitsprogramm unterstützt.

Das Bruttoinlandsprodukt lag coronabedingt mehr als 5% unter dem Vorjahreswert. Die Industrieproduktion (ohne Bauwirtschaft) ging um fast 12%, der deutsche Außenhandel um über 9% zurück.

Auch die wirtschaftliche Entwicklung in Europa wurde 2020 von den Auswirkungen der Corona-Pandemie stark getroffen. Vor allem in den großen westeuropäischen Volkswirtschaften Vereinigtes Königreich, Italien, Spanien und Frankreich brach die Wirtschaftsleistung stark ein; gegenüber dem Vorjahr teilweise im zweistelligen Prozentbereich. Die Wirtschaft in den Ländern Skandinaviens und Osteuropas litt hingegen weniger. Stützend wirkten sich auch der niedrigere Ölpreis sowie die weiter sehr expansive Geldpolitik der Europäischen Zentralbank auf die europäische Wirtschaft aus.

Neben den Auswirkungen der Corona-Pandemie wirkten zudem die Unsicherheiten im Zusammenhang mit der künftigen Ausgestaltung der Beziehungen zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich nach dem vollzogenen Brexit, die erst Ende 2020 weitgehend ausgeräumt wurden, belastend.

Das Bruttoinlandsprodukt im Euro-Raum lag coronabedingt mehr als 7% unter dem Vorjahreswert. Die Industrieproduktion (ohne Bauwirtschaft) in der Europäischen Union ging um über 8% zurück, der Außenhandel im Euro-Raum um rund 10%.

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Schienenpersonenverkehr in Deutschland mit massiven Einbußen

Die Corona-Pandemie hatte 2020 gravierende Auswirkungen auf den zuletzt wachsenden deutschen Personenverkehrsmarkt: Kontakt- und Reisebeschränkungen führten zu einer drastischen Drosselung der Verkehrsnachfrage. Menschen bevorzugten, soweit sie überhaupt reisten, tendenziell Individualverkehre zulasten öffentlicher Verkehrsmittel. Mobilitätsanbieter verringerten daher ihr Angebot oder unterbrachen es zeitweise vollständig.

Ausmaß und Dynamik der Entwicklung fielen in den einzelnen Marktsegmenten allerdings unterschiedlich aus.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ging zeitweise um bis zu 40 % in Großstädten und 60 % auf Bundesautobahnen zurück. Er profitierte im Jahresverlauf 2020 jedoch von infektionsschutzbedingten Präferenzen für Individualverkehre, einem starken Trend zu Urlaub in Deutschland und niedrigen Kraftstoffpreisen. Im Sommer 2020 wurde teilweise schon wieder das Vorjahresniveau erreicht. Der Marktanteil stieg deutlich.

Der Schienenpersonenverkehr (SPV) ging infolge eines coronabedingten Nachfragerückgangs nach Pendler-, Privat- und Geschäftsreisen 2020 in einzelnen Wochen um bis zu 90 % zurück. Die Nachfrage erholte sich bis in den Sommer 2020 hinein, nahm im Herbst 2020 aber mit einem Anstieg der Infektionszahlen und weiteren Kontaktbeschränkungen wieder ab.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verzeichnete spürbare Verluste durch fehlende Privat- und Pendlerfahrten. Die Entwicklung fiel dabei regional stark unterschiedlich aus. Der Einbruch betraf DB Regio und DB-konzernexterne EVU gleichermaßen.

Der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) startete 2020 unter anderem getrieben durch eine Mehrwertsteuerabsenkung für Fernverkehrstickets zu Jahresbeginn 2020 sowie Angebotserweiterungen mit substanziellen Zuwächsen. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie führten zu erheblichen Einbrüchen ab März 2020. Der zwischenzeitliche positive Nachfrageanstieg im Sommer 2020 wurde durch die Reisebeschränkungen der zweiten Corona-Welle wieder gestoppt. 2020 war damit insgesamt von stark rückläufiger Nachfrage nach Privat- und Geschäftsreisen geprägt. FlixTrain setzte coronabedingt sein Angebot mehrere Monate zwischen März und Juli 2020 sowie ab November 2020 aus.

Der Marktanteil des SPV war insgesamt deutlich rückläufig.

Infolge des coronabedingten Nachfragerückgangs im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sank auch die Nutzung von Nahverkehrs-Apps deutlich. Informationen vor und während der Fahrt, Buchung und Bezahlung hängen unmittelbar von der Nutzung der Verkehrsmittel ab. Auch die Nachfrage nach digitalen Mobilitätsangeboten, wie Clever-Shuttle, ioki und Call a Bike wurden erheblich durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinträchtigt. Angebote für Mitarbeitende des Gesundheitswesens zu Sonderkonditionen konnten die Nachfrageeinbrüche bei Weitem nicht ausgleichen.

Auch der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) litt massiv unter entfallenden Privat- und Pendlerfahrten. Die Nachfrage entwickelte sich entsprechend den verordneten Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie. Nach drastischen Rückgängen im Frühjahr 2020 erholte sich die Nachfrage bis in den Sommer 2020 hinein, nahm im Herbst 2020 aber wieder ab.

Im Nahverkehr sank die Nachfrage in vielen Städten und Gemeinden zeitweise um bis zu 90 %. Unterstützt durch die Aufgabenträger wurde jedoch jederzeit ein stabiles Grundangebot gewährleistet. Der Einbruch betraf die Gesellschaften von DB Regio Bus wie auch DB-konzernexterne Verkehrsunternehmen gleichermaßen.

Der Buslinienfernverkehr kam mehrere Monate vollständig zum Erliegen. FlixBus, BlaBlaBus und Pinkbus nahmen zeitweise ein eingeschränktes Angebot wieder auf, Roadjet startete als neuer Anbieter mit Luxusbussen.

Der Marktanteil des ÖSPV sank insgesamt substanziell.

Im innerdeutschen Luftverkehr (LV) gab es bereits zu Jahresbeginn 2020 ein deutlich ausgedünntes Angebot. Infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie brach die Verkehrsleistung um bis zu 99 % ein. Die Lufthansa-Gruppe verringerte ihr Flugprogramm massiv, Easyjet stellte innerdeutsche Flugverbindungen dauerhaft ein. Aufgrund einer äußerst langsamen Erholung von Angebot und Nachfrage schrumpfte der Marktanteil drastisch.

Der Marktanteil des innerdeutschen Luftverkehrs brach auf nur noch 0,3 % ein.

In diesem Marktumfeld verringerte sich die Verkehrsleistung im Schienen- und Busverkehr der DB Fernverkehr AG um 47 % auf 23.503 Mio. Personenkilometer (Pkm) (im Vorjahr: 44.083 Mio. Pkm). Die Zahl der beförderten Personen (Schiene und Bus) verringerte sich um 46 % auf 81 Mio. Personen (im Vorjahr: 150 Mio. Personen). Die DB Fernverkehr AG hat die Betriebsleistung im Schienenverkehr um 2,1 % auf 141 Mio. Trassenkilometer (Trkm) verringert (im Vorjahr: 144 Mio. Trkm).

Die negative Entwicklung der Verkehrsleistung im Berichtsjahr weicht aufgrund der Corona-Pandemie von der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2019 abgegebenen Prognose ab. Der deutliche Rückgang der Verkehrsleistung war bedingt durch die zum Teil deutlichen Einschränkungen im öffentlichen Leben sowie die temporären einschränkenden Maßnahmen in Bezug auf Reisen infolge der Corona-Pandemie. Positiv wirkte sich im Sommerferienzeitraum eine gute Entwicklung bei innerdeutschen touristischen Reisen aus.

Corona-Krise verursacht Nachfrageeinbrüche im Energiesektor

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.

Am Ölmarkt sorgten zu Jahresbeginn Spannungen mit dem Iran für den Jahreshöchststand. Eine starke Ausweitung der Ölförderung infolge eines Preiskampfes zwischen Russland und Saudi-Arabien sowie der durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie verursachte massive Rückgang der Ölnachfrage führte zu einem hohen Überangebot und sorgte für rekordhohe Lagerbestände im ersten Halbjahr 2020. Erst auf Druck der USA beschlossen die Organisation Erdöl exportierender Länder (Organization of the Petroleum Exporting Countries; OPEC) und ihre verbündeten Produzenten, wie beispielsweise Russland (zusammen OPEC+), erneute Produktionskürzungen ab Mai 2020. In den USA ging die Ölförderung 2020 preisbedingt um rund 15% zurück. Das Erreichen der Lagerkapazitäten in den USA führte kurzzeitig zu einem historischen Preiskollaps mit negativen Ölpreisen am dortigen Markt. Die hohe Förderdisziplin der OPEC+ sowie eine ungewöhnlich starke Hurrikansaison förderten die Reduzierung der hohen Lagerbestände im zweiten Halbjahr 2020. Massive coronabedingte fiskalische und geldpolitische Unterstützungsmaßnahmen der Regierungen sowie positive Impulse durch den Beginn der Corona-Impfprogramme sorgten für eine Preiserholung zum Jahresende bis auf 52 USD/bbl Brent.

Der coronabedingte Lockdown führte zu einem Rückgang der Stromnachfrage. Am deutschen Spotmarkt sorgte die steigende Grünstrom einspeisung auch an Werktagen gelegentlich für deutlich negative Stundenpreise. Längerfristige Ausfälle bei französischen Kraftwerken im Sommer 2020 führten bei einem knapperen Angebot zu rekordhohen Stundenpreisen am Stromspotmarkt. Die zu erwartende tiefe Rezession ließ auch den Preis für Grundlast zur Lieferung in 2021 kurzzeitig bis unter 34 €/MWh fallen. Stark steigende Aufschläge

bei den CO₂-Notierungen bis Ende Dezember 2020 führten zu Höchstständen um 50 €/MWh. Ein hoher Lagerbestand von Erdgas sowie erhebliche Flüssiggasimporte sorgten 2020 in Europa monatelang für sehr niedrige Gaspreise. Lieferausfälle und Exporte nach Asien führten anschließend zu einem deutlichen Preisauftrieb. Die hohen CO₂-Notierungen verschlechterten die Wirtschaftlichkeit der Kohleverstromung in Deutschland. Nach dem Tiefststand des Frontjahreskontrakts für europäische Kohle im April 2020 unterstützten Produktionsstopps und eine starke Nachfragebelebung aus China die Entwicklung des Kohlemarktes. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie führten im März 2020 am CO₂-Markt zunächst zu einem Zweijahrestief. Infolge des deutlich niedrigeren Bedarfs setzte eine sehr schnelle und robuste Erholung ein, die zum Jahresende 2020 ihren Höchststand erreichte. Die Geschwindigkeit der Erholung wird getrieben durch die ambitionierte europäische Klimapolitik (Green Deal), die eine Anhebung des CO₂-Reduktionsziels für 2030 auf mindestens 55% anstrebt. Deutschland verabschiedete 2019 ein eigenes Klimapakett und plant, die infolge des Kohleausstiegs frei werdenden Emissionsrechte zu löschen.

POLITISCHES UMFELD

Konjunkturpaket der Bundesregierung

Der Koalitionsausschuss hat sich am 3. Juni 2020 auf umfassende Maßnahmen zum Thema »Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken« verständigt. Diese enthalten zahlreiche generelle Entlastungen für die deutsche Wirtschaft und setzen zugleich branchenspezifische Impulse. Die Maßnahmen sind gegliedert in ein Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket, ein weiter reichendes Zukunftspaket sowie Maßnahmen aufgrund europäischer und internationaler Verantwortung. Besondere Relevanz für die Schiene haben insbesondere folgende Maßnahmen:

- > Für den Ausgleich von Schäden infolge der Corona-Pandemie ist vorgesehen, das Eigenkapital bei der DB AG zu stärken. Im Nachtragshaushalt 2020 wurden hierfür 5 Mrd. € vorgesehen, die im Rahmen des neuen Bundeshaushalts auf das Jahr 2021 übertragen wurden.
- > Mit dem Gesetz über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets erfolgten die zusätzliche, einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2020 um 2,5 Mrd. € und die Möglichkeit, die EEG-Umlage auf 6,5 ct/kWh in 2021 beziehungsweise 6 ct/kWh in 2022 durch Ausgleichsleistungen zu senken.
- > Zur Verbesserung des Mobilfunkempfangs entlang der Schienenwege werden für die Jahre 2020 und 2021 zusätzliche Fördermittel für störteste GSM-R-Endgeräte in Höhe von 150 Mio. € bereitgestellt.

- > Die Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen wird für Sofortmaßnahmen in den Jahren 2020 und 2021 um insgesamt 160 Mio. € aufgestockt.
- > Auch die Digitalisierung der Infrastruktur erhält zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 500 Mio. € bis Ende 2021. Am 7. August 2020 ist die Bundesrahmenregelung ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) von der Europäischen Kommission genehmigt worden. Damit kann sich der Bund am ÖPNV-Rettungsschirm mit 2,5 Mrd. € beteiligen. Die Länder wollen einen gleich hohen Finanzierungsbeitrag leisten. Vereinbart ist, dass der anteilige Betrag, der DB Regio zufließt, von der Berechnung zur Bemessung der Eigenkapitalstärkung abgezogen wird.

Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimaschutzprogramm 2030

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 haben sich Bundesministerium der Finanzen (BMF) und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie DB AG, DB Netz AG, DB Station&Service AG und 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, digitale Schiene, attraktive Bahnhöfe und eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden. Die auszureichenden Mittel wurden anteilig im Bundeshaushalt 2021 berücksichtigt. Auch weitere wesentliche Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 für die Schiene und den öffentlichen Verkehr wurden konkretisiert beziehungsweise umgesetzt:

- > Am 1. Januar 2020 trat die Senkung der Mehrwertsteuer von 19% auf 7% auf Fernverkehrstickets (für SPV über 50 km) in Kraft. Die damit verbundene Preisreduktion wurde von DB Fernverkehr vollständig an die Kund*innen weitergegeben.
- > Bundestag und Bundesrat haben Anfang 2020 eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel der Länder für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) beschlossen. Die für 2020 vorgesehenen 8,8 Mrd. €, die bis 2031 jährlich um 1,8% dynamisiert werden, werden demnach weiter erhöht: So gibt es in den Jahren 2020, 2021 und 2023 jeweils bestands-

wirksam 150 Mio. € zusätzlich. Da auf diese Erhöhung ebenfalls die Dynamisierung von 1,8% angewendet wird, ergibt sich daraus im Zeitraum 2020 bis 2031 insgesamt eine Aufstockung um 5,2 Mrd. €.

- > Parallel wurden von Bundestag und Bundesrat auch die Mittel zur Förderung des Baus und Ausbaus des schienengebundenen ÖPNV (vor allem U-Bahnen, S-Bahnen und Straßenbahnen) erhöht. Die jährlichen Bundesmittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) steigen von bisher 332 Mio. € auf 665 Mio. € im Jahr 2020 und auf 1 Mrd. € ab 2021. Eine weitere Erhöhung ist 2025 auf dann 2 Mrd. € vorgesehen. Ab 2026 wird dieser Betrag analog zum RegG um 1,8% dynamisiert. Zudem sind mehr Projektarten als bisher förderfähig und der Bund wird bei den geförderten GVFG-Projekten jeweils einen höheren Finanzierungsanteil übernehmen.

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität

In der vom Bund eingerichteten Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) ist der DB-Konzern im Lenkungs-kreis und in den Arbeitsgruppen Klimaschutz im Verkehr sowie Digitalisierung für den Mobilitätssektor vertreten. Vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) und vom Umweltbundesamt sowie vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) beauftragte und im März 2020 veröffentlichte Gutachten zeigen, dass die bisherigen Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele für 2030 insbesondere im Sektor Verkehr zwar wichtige Beiträge leisten, jedoch noch nicht ausreichen. Zum Umsetzungsmonitoring und zur Weiterentwicklung der Maßnahmen wird die NPM daher weiter eng eingebunden. Vor diesem Hintergrund prüft die Arbeitsgruppe Klimaschutz im Verkehr, wie sich die bereits getroffenen Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 weiter beschleunigen und ausbauen lassen.

Masterplan Schienenverkehr und Schienenpakt des Zukunftsbündnisses Schiene

Am 30. Juni 2020 fand im BMVI der zweite Schienengipfel statt. Bundesminister Andreas Scheuer, der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Enak Ferlemann, sowie Vertreter der Bahnwirtschaft unterzeichneten einen Pakt zur Stärkung des Bahnsektors und stellten den Masterplan Schienenverkehr sowie den Zielfahrplan des Deutschland-Takts vor. Der Masterplan ist das Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene, in dem in den vergangenen zwei Jahren Vertreter*innen des Ministeriums und der Branche in sechs Arbeitsgruppen die zentralen Herausforderungen für die Schiene untersucht und konkrete Handlungsfelder für die Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland entwickelt haben. Ziele des Masterplans sind, bis 2030 doppelt so viele Fahrgäste im

Schienenpersonenverkehr (SPV) zu gewinnen sowie mehr Güter auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern und deren Anteil am Modal Split bis 2030 auf mindestens 25 % zu steigern. Wesentliche Voraussetzungen für Wachstum und Verlagerung auf die Schiene sind die Steigerung der Kapazitäten bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal, der Einsatz innovativer Technologien und Produkte sowie die Steigerung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene aus Sicht der Nutzer. Um diese Voraussetzungen zu schaffen, wurden im Masterplan Schienenverkehr 32 Handlungsfelder und 96 Maßnahmen vereinbart, unter anderem die etappenweise Realisierung eines Deutschland-Takts für alle Verkehrsarten. Die Umsetzung wird durch eine Arbeitsgruppe aus Sektorvertreter*innen gemeinsam mit dem BMVI kontinuierlich begleitet und an den Lenkungskreis berichtet. Der DB-Konzern ist im Lenkungskreis beteiligt und bringt sich in die Umsetzung der Maßnahmen ein. Für den Sommer 2021 ist erneut ein Schienengipfel angekündigt.

Änderungen im Eisenbahnregulierungsgesetz zu Trassen- und Stationspreisen im Schienenpersonennahverkehr

Der Bund hat rückwirkend zum 1. Januar 2020 die Regelung in § 37 Abs. 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) angepasst. Damit wird die Steigerung der Trassen- und Stationspreise im SPNV unabhängig von der tatsächlichen Entwicklung der Regionalisierungsmittel auf 1,8 % pro Jahr fixiert.

Mobilfunkversorgung entlang der Schienenwege

Aktuell steht die Umsetzung der Versorgungsaufgaben aus der 5G-Auktion 2019 im Fokus. Bis Ende 2024 sollen alle Schienenwege mit Mobilfunk ausgeleuchtet werden. Die Eisenbahnen sind nach den Auktionsbedingungen zur Mitwirkung bei der Ausleuchtung entlang der Schienenwege aufgefordert. Der DB-Konzern hat zur Erfüllung dieser Mitwirkungsobligationen das Projekt Masterplan Konnektivität Schiene initiiert, mit dem Ziel, die Mitwirkungsbedarfe der Mobilfunkunternehmen zu erfassen und hierfür gezielte Angebote zu erstellen. Auch die DB broadband GmbH zahlt mit ihrem weitreichenden Angebot von Glasfaserkapazitäten entlang der Schienenwege auf die Mitwirkung ein. Bis zum 20. Dezember 2020 musste der Europäische Kodex für die elektronische Kommunikation im nationalen Telekommunikationsgesetz umgesetzt werden. Ein Gesetzentwurf der Bundesregierung liegt inzwischen vor und befindet sich im parlamentarischen Abstimmungsprozess. Die TKG-Novelle könnte Auswirkungen auf den Umfang und die Bedingungen der Mitwirkung des DB-Konzerns haben.

Einigung zur Revision der europäischen Fahrgastrechteverordnung

Rat und Parlament haben am 1. Oktober 2020 eine Einigung zur Revision der europäischen Fahrgastrechteverordnung erzielt. Die Einigung sieht vor, dass die aktuell geltenden Verspätungsentschädigungshöhen unverändert bleiben (25 % des Fahrpreises nach einer Stunde Verspätung, 50 % nach zwei Stunden). Bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände kann sich ein EVU künftig von der Pflicht zur Verspätungsentschädigung befreien. Die strenge Verpflichtung zu Hilfeleistungen für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität bleibt grundsätzlich auf die personalbesetzten Bahnhöfe beschränkt. Vier Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung müssen EVU zudem bei der Beschaffung neuer Züge und der wesentlichen Modernisierung von Zügen eine verpflichtende Anzahl von Fahrradstellplätzen vorhalten. Die Zahl der Plätze kann von den Unternehmen in Plänen zur Fahrradbeförderung definiert werden, die eine angemessene Zahl vorsehen und öffentlich konsultiert werden müssen. Legt das EVU keine Zahl fest, so sollen mindestens vier Fahrradstellplätze verpflichtend sein. Die Einigung wurde vom Rat am 13. Januar 2021 final bestätigt und muss nun noch vom Parlament formell angenommen werden. Die Regelungen müssen zwei Jahre nach Veröffentlichung im Amtsblatt angewandt werden.

Bundesnetzagentur (BNetzA) genehmigt Trassenpreise für 2021

Aufgrund von Änderungen des Regionalisierungs- und des Eisenbahnregulierungsgesetzes waren für das Trassenpreissystem (TPS) 2021 zwei Entgeltgenehmigungsverfahren nötig. Initial hatte die BNetzA für das TPS 2021 eine Anhebung der Trassenentgelte im SPNV um 5,2 % bei gleichzeitiger Absenkung der Entgelte des SPFV um 5,6 % und der des SGV um 2,4 % gegenüber dem TPS 2020 genehmigt. Hintergrund für die deutliche Erhöhung der SPNV-Entgelte einerseits und die Absenkung im SGV und SPFV andererseits war die Änderung des RegG, die rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Die Gesetzesänderung führt zu einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel, die der Bund den Bundesländern zur Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung stellt. Da die Entwicklung der Trassenentgelte im SPNV gemäß § 37 Abs. 2 ERegG an die Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel gekoppelt war, hatte die Anhebung der Mittel unmittelbare Auswirkungen auf die SPNV-Entgelte. Im Juni 2020 wurde diese Kopplung mit der Änderung des ERegG aufgehoben und die Preissteigerung im SPNV auf 1,8 % begrenzt. Die BNetzA hat daher ein Teilaufhebungsverfahren des Beschei-

des für das TPS 2021 eröffnet und die TPS Entgelte 2021 am 21. September 2020 neu beschieden. Durch das Teilaufhebungsverfahren wurde der Preispfad von +2,4% im SPFV und SGV sowie +1,8% im SPNV genehmigt.

Unabhängig davon hat die BNetzA, wie schon in ihren letztjährigen Beschlüssen, die ursprünglich beantragten Trassenpreise in den meisten Segmenten des SPFV im Zuge der Genehmigung angehoben und für Standardzüge des SGV abgesenkt. Die DB Netz AG hatte in den Vorjahren jeweils gegen diese Entscheidung geklagt. Ein abschließendes rechtskräftiges Urteil aufgrund einer möglichen mehrinstanzlichen Entscheidung der genannten Streitsache wäre jedoch kurzfristig nicht zu erwarten. Die daher für eine nicht absehbare

Zeit fortbestehende rechtliche Unsicherheit birgt das Risiko, dass Investitionen im SGV zurückgestellt oder Wachstumchancen nicht realisiert werden. Vor diesem Hintergrund hat sich die DB Netz AG dazu entschieden, die bestehenden Klageanträge zurückzuziehen und gegen die Änderung im Rahmen des TPS 2021 nicht erneut zu klagen.

BNetzA genehmigt Stationsentgelte 2021

Die BNetzA hat am 30. September 2020 die Stationsentgelte der DB Station&Service AG mit geringen Änderungen genehmigt. Bei der Prüfung der Kostenbasis erfolgte eine Kürzung, die aber keine unmittelbare Auswirkung auf die Stationsentgelte hat.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

UMSATZENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr erzielte die DB Fernverkehr AG einen Umsatz von 3.020 Mio. € und lag damit um 2.000 Mio. € beziehungsweise 39,8% unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.020 Mio. €).

Negativ auf die Umsatzentwicklung wirkten sich die Corona-Pandemie und die damit einhergehenden Einschränkungen im öffentlichen Leben aus. Bedingt durch temporäre Einschränkungen bei innerdeutschen und grenzüberschreitenden Reisen sowie fehlende Reiseanlässe ging der Umsatz deutlich zurück.

Die Anzahl der BahnCard-Kund*innen lag unterhalb des Vorjahresniveaus. Per 31. Dezember 2020 besaßen knapp 4,8 Millionen Kund*innen eine BahnCard (per 31. Dezember 2019: 5,3 Millionen Kund*innen). Die Bestandszahlen verringerten sich bei der BahnCard 25, BahnCard 50 und BahnCard 100.

Auch im Bereich Bordgastronomie blieben die Erlöse mit 38 Mio. € um 45 Mio. € beziehungsweise 54,2% weit unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 83 Mio. €).

Die DB-konzerninternen Umsatzerlöse betragen im Berichtsjahr 195 Mio. € und lagen somit um 21 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 216 Mio. €). Coronabedingt fanden weniger DB-interne Firmenreisen sowie Mitarbeitenden-Freifahrten statt.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Mit 3.036 Mio. € lag die Gesamtleistung um 1.996 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.032 Mio. €). Diese Absenkung wurde durch die oben beschriebene Umsatzentwicklung bestimmt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge unterschritten mit 45 Mio. € den Vorjahreswert um 7 Mio. € (im Vorjahr: 52 Mio. €). Dies ist im Wesentlichen auf die im Berichtsjahr geringeren Erträge aus Fahrzeugverkäufen sowie coronabedingt geringere Erträge im Zusammenhang mit internationalen Verkehren zurückzuführen.

Der Materialaufwand stieg um 41 Mio. € auf 2.843 Mio. € (im Vorjahr: 2.802 Mio. €). Diese Erhöhung wurde hauptsächlich durch die gestiegenen Aufwendungen für die Instandhaltung hervorgerufen. Gegenläufig wirkten im Wesentlichen coronabedingte Kosteneinsparungen bei Energie, Provisionen, Wareneinsatz in der Bordgastronomie sowie Auslandsverkehren. Die Infrastrukturaufwendungen für Trassen und Stationshalte lagen auf dem Vorjahresniveau – die preisbedingten Steigerungen wurden dabei durch die mengenbedingten Einsparungen aufgrund der geringeren Betriebsleistung nahezu vollständig kompensiert.

Der Personalaufwand stieg um 69 Mio. € auf 1.104 Mio. € (im Vorjahr: 1.035 Mio. €). Dieser Effekt ist auf den Aufbau des Personalbestands infolge der Wachstumsstrategie Starke Schiene und auf die Tarifeffekte zurückzuführen.

Die Abschreibungen erhöhten sich im Berichtsjahr um 68 Mio. € auf 372 Mio. € (im Vorjahr: 304 Mio. €). Dies resultierte überwiegend aus der unterjährigen Aktivierung von 25 weiteren ICE-4-Fahrzeugen sowie dem Kauf der Stadler-KISS-Doppelstockzüge Flotte 1 im Dezember 2019 (neun Triebzüge).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 534 Mio. € und lagen um 25 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 509 Mio. €). Dies resultierte im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für IT, unter anderem Softwareentwicklungen bei IT-Projekten oder Ausstattung der Mitarbeitenden mit Endgeräten. Kompensierend wirkten geringere Aufwendungen für Vermarktung, Unterwegsverpflegung von Reisenden und internationale Wagenmieten.

Das Beteiligungsergebnis lag infolge der Verschmelzung der Bayern Express&P. Kühn Berlin GmbH auf die DB Regio Bus Ost GmbH bei 0 Mio. € (im Vorjahr: –1 Mio. €). DB Fernverkehr AG besitzt keine Beteiligungen mit Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mehr.

Das Zinsergebnis sank gegenüber dem Vorjahreswert um 12 Mio. € auf –19 Mio. € (im Vorjahr: –7 Mio. €). Der Anstieg der Zinsaufwendungen ist auf die Aufnahme von weiteren langfristigen Darlehen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung zur Finanzierung der Investitionen in ICE-4- sowie Intercity-2-Fahrzeuge zurückzuführen.

Insgesamt erzielte die DB Fernverkehr AG ein Ergebnis nach Steuern von –1.791 Mio. €, dies lag um 2.217 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 426 Mio. €). Das Ergebnis nach Steuern wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der Muttergesellschaft DB AG übernommen.

Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage

Die Entwicklung der DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr weicht stark von der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2019 abgegebenen Prognose für die Entwicklung von Umsatz und Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit im Geschäftsjahr 2020 ab. Der Grund dafür ist die seit Mitte März 2020 herrschende Corona-Pandemie.

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-konzern-externen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB Fernverkehr AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. S&P hat im Berichtsjahr ein Update zu den Einschätzungen der DBAG veröffentlicht und die Langfrustrating-Einstufung der DBAG von »AA« auf »AA-« wegen aus Sicht von S&P coronabedingt veränderter Erwartungen für die kurz- und mittelfristige Entwicklung des DB-Konzerns angepasst. Damit liegt die Einschätzung wieder auf dem Niveau von vor der letzten Anpassung im Herbst 2019. Gleichzeitig hat S&P eine Anpassung des Rating-Ausblicks von »stabil« auf »negativ« vorgenommen, die unter anderem aus aktuellen coronabedingten Unsicherheiten im Hinblick auf die Geschwindigkeit der Nachfrageerholung im Schienenverkehr sowie die Auswirkungen auf die Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds resultierte. Das Kurzfrustrating ist unverändert geblieben. Moody's hat im Berichtsjahr die Rating-Einstufungen und den Ausblick bestätigt. Details zu den Rating-Einstufungen der DBAG sind online verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2020 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 1.500 Mio. €. Diese wurden mit 1.025 Mio. € zum 31. Dezember 2020 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 2.370 Mio. € auf 2.944 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 574 Mio. €). Dies wurde insbesondere durch die Aufnahme von weiteren langfristigen Darlehen für die Finanzierung der ICE-4- sowie Intercity-2-Fahrzeuge und des laufenden Geschäfts hervor-

gerufen. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten stiegen um 281 Mio. € auf 1.694 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1.413 Mio. €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen höhere Verbindlichkeiten gegenüber Konzernunternehmen.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr –1.506 Mio. € und lag somit um 2.152 Mio. € weit unter dem Mittelzufluss im Vorjahr (im Vorjahr Mittelzufluss: 646 Mio. €).

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit im Berichtsjahr lag mit –1.250 Mio. € um 147 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: –1.103 Mio. €).

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit stieg um 2.299 Mio. € auf 2.756 Mio. € gegenüber dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 457 Mio. €). Dies resultierte im Wesentlichen aus den im Berichtsjahr DB-konzernintern aufgenommenen langfristigen Darlehen.

Durch das DB-konzerninterne Cashpooling verfügte die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2020 über keinen nennenswerten Bestand an liquiden Mitteln.

INVESTITIONEN

Im Berichtsjahr überschritten die Brutto-Investitionen mit 1.228 Mio. € das hohe Niveau des Vorjahres um 36 Mio. € (im Vorjahr: 1.192 Mio. €). Die Netto-Investitionen betrugen 1.228 Mio. € (im Vorjahr: 1.192 Mio. €)

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag im Bereich der Fahrzeuginvestitionen (vor allem ICE 4 der Baureihe [BR] 412). Nach 18 Zügen (Zwölfteiler) im Vorjahr sind im Berichtsjahr 25 weitere Triebzüge (acht Zwölfteiler und 17 Siebenteiler) zugegangen, davon verblieb ein Siebenteiler bei Siemens zwecks Schweißnahtsanierung sowie für Validierungsaktivitäten. Zusätzlich erfolgte die Rückgabe eines im Vorjahr an Siemens überlassenen Zwölfteilers.

Zudem sind im vierten Quartal 2020 zehn Doppelstock-Zugverbände Intercity 2 aus dem dritten Abruf zugegangen.

Die Investitionen im Bereich Infrastruktur erhöhten sich hauptsächlich durch den Ausbau der Werkekapazitäten in Hamburg-Langenhäuser und Berlin-Rummelsburg für den ICE 4 sowie durch den Neubau einer Abstell- und Behandlungsanlage in Stralsund.

Das Bestellobligo für Investitionen ist per 31. Dezember 2020 mit 5.327 Mio. € gegenüber dem Vorjahr angestiegen (per 31. Dezember 2019: 5.147 Mio. €). Die Neubeschaffung von 30 weiteren HGV-Zügen ICE 3neo (1.065 Mio. €) überkompensierte den Abbau aus der Auslieferung der ICE-4-Züge.

Finanzierung des Investitionsprogramms

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit wurde durch die Aufnahme von weiteren DB-konzerninternen langfristigen Darlehen in Höhe von 2,6 Mrd. € finanziert. Zudem erfolgte die Inanspruchnahme der Kreditlinie aus der DB-Konzernfinanzierung.

Das Investitionsvolumen 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 2.549 Mio. € auf 7.288 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 4.739 Mio. €).

Das Anlagevermögen stieg um 791 Mio. € auf 5.165 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 4.374 Mio. €). Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf die Fahrzeuginvestitionen in ICE-4- und Intercity-2-Züge zurückzuführen.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen nahm infolge einer gestiegenen Bilanzsumme um 21,4 Prozentpunkte auf 70,9% (per 31. Dezember 2019: 92,3%) ab.

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 1.758 Mio. € auf 2.122 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 364 Mio. €). Ursächlich für diese Entwicklung ist die Forderung aus dem Verlustausgleich gegenüber der DB AG in Höhe von 1.791 Mio. € (im Vorjahr: keine). Geringere Forderungen gegen die DB Vertrieb GmbH infolge von gesunkenen Umsatzerlösen wirkten leicht gegenläufig.

Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen stieg um 21,4 Prozentpunkte auf 29,1% (per 31. Dezember 2019: 7,7%).

Das Eigenkapital blieb mit 2.082 Mio. € annähernd konstant (per 31. Dezember 2019: 2.086 Mio. €). Durch den Anstieg der Bilanzsumme ging die Eigenkapitalquote auf 28,6% zurück (per 31. Dezember 2019: 44,0%).

Die Rückstellungen sanken um 9 Mio. € auf 242 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 251 Mio. €) infolge von geringeren Zuführungen (unter anderem geringere Rückstellung für Urlaubsrückstände) und hatten somit per 31. Dezember 2020 einen Anteil von 3,3% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2019: 5,3%).

Die Verbindlichkeiten stiegen um 2.651 Mio. € und lagen per 31. Dezember 2020 bei 4.638 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1.987 Mio. €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen höhere Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG, unter anderem aufgrund der Aufnahme von DB-konzerninternen langfristigen Darlehen für die Finanzierung von Investitionen in ICE-4- und Intercity-2-Züge. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme stieg infolgedessen um 21,7 Prozentpunkte auf 63,6% (per 31. Dezember 2019: 41,9%).

Die passiven Rechnungsabgrenzungen verringerten sich um 89 Mio. € auf 326 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 415 Mio. €). Dies resultierte aus coronabedingt geringeren Ticketverkäufen. Der Anteil an der Bilanzsumme sank somit um 4,3 Prozentpunkte auf 4,5% (per 31. Dezember 2019: 8,8%).

| Bilanzstruktur (in % der Bilanzsumme) | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---------------------------------------|--------------|--------------|
| AKTIVA | | |
| Anlagevermögen | 70,9 | 92,3 |
| Umlaufvermögen | 29,1 | 7,7 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 0,0 | 0,0 |
| | 100,0 | 100,0 |
| PASSIVA | | |
| Eigenkapital | 28,6 | 44,0 |
| Rückstellungen | 3,3 | 5,3 |
| Verbindlichkeiten | 63,6 | 41,9 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 4,5 | 8,8 |
| | 100,0 | 100,0 |
| Bilanzsumme in Mio. € | 7.288 | 4.739 |

Nichtfinanzielle Kennzahlen

QUALITÄT

Pünktlichkeit deutlich verbessert

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland konnte trotz großer Herausforderungen (unter anderem umfangreiche Bauvolumen sowie hohe Temperaturen während der Sommermonate) deutlich verbessert werden.

Die positive Entwicklung wurde durch eine Vielzahl von Maßnahmen und veränderte Rahmenbedingungen getrieben. Dazu gehört unter anderem das gut funktionierende Corona-Krisenmanagement in Verbindung mit einer Kapazitätsentspannung insbesondere auf hochbelasteten Infrastrukturabschnitten.

Die Pünktlichkeit der DB Fernverkehr AG lag im Berichtsjahr deutlich über dem Zielwert. Sie stieg auf 81,8% (im Vorjahr: 75,9%). Der Zielwert von 78% wurde damit deutlich übertroffen.

Aufgrund von witterungsbedingtem Störgeschehen (Orkantief Sabine) hatten wir Anfang des Berichtsjahres, im Februar, eine geringere Pünktlichkeit. Als Ende Februar erstmals Infektionen in Deutschland bestätigt wurden und im März der coronabedingte Lockdown begann, konnte im Fernverkehr rasch ein stabiler Grundfahrplan umgesetzt werden. Ziel war es, den Kund*innen weiterhin ein sicheres Grundangebot anzubieten und die Mobilität in Deutschland aufrechtzuerhalten. Die Pünktlichkeit war auf einem sehr guten Niveau und konnte auch in den weiteren Monaten aufrechterhalten werden. Trotz der deutlich gestiegenen Netzauslas-

tung und zunehmend hoher Bautätigkeiten in den Monaten Mai bis Juli blieb die Pünktlichkeit stabil über 80%. Einen leichten negativen Effekt auf die Pünktlichkeit zeigte im August und September die Hitzewelle in Deutschland. Die Fernverkehrszüge waren zum Ende des Berichtsjahres trotz mehrerer Sonderereignisse wie dem Brückenschaden in Mülheim oder dem Oberleitungsschaden in Schlüchtern zuverlässig unterwegs. Insbesondere über die Weihnachtstage verzeichnete die DB Fernverkehr AG eine hohe Pünktlichkeit.

Positiv auf die Pünktlichkeit wirkten im Berichtsjahr die schnelle Umsetzung eines stabilen Fahrplans auch in der zweiten Welle der Corona-Pandemie und der Zulauf neuer Fahrzeuge, wie beispielsweise die Vervollständigung der Teilflotte ICE-4-Zwölfteiler und der erste Zulauf der ICE-4-Sieben-teiler, sowie die gute Performance der Fahrzeuge im Sommer und Winter.

Lagezentren zur Steuerung von Pünktlichkeit und Baumaßnahmen

Das seit 2018 im Vorstandsressort Infrastruktur des DB-Konzerns angesiedelte Lagezentrum Pünktlichkeit agiert als geschäftsfeldübergreifende Steuerungseinheit zur Sicherstellung der Pünktlichkeitsziele. Zu den Kernaufgaben gehören die Analyse unterjähriger Pünktlichkeits-Zielabweichungen, die Maßnahmenidentifizierung und -steuerung sowie das Monitoring der Maßnahmenumsetzung. Das Lagezentrum greift dabei auf ein etabliertes Frühwarnsystem für pünktlichkeitsrelevante (Bau-)Planungen und (Bau-)Betriebsabläufe zurück: PlanRadar und RisikoRadar Bau. Schwerpunktmäßig wurde 2020 die Entwicklung der Betriebsqualität während

der ersten Welle der Corona-Pandemie untersucht. Konkrete Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Pünktlichkeit wurden abgeleitet und initiiert. Zudem wurde ein Monitoring von pünktlichkeitsrelevanten Infrastruktureinschränkungen auf vier zentralen Linienbündeln aufgesetzt: Durch aktive Steuerung konnten Fahrzeitpuffer entlang der wichtigsten Magistralen sichergestellt und Fahrzeitverluste signifikant reduziert werden. Das Jahr 2020 erforderte vor dem Hintergrund des steigenden Bauvolumens und coronabedingter Baudurchführungsrisiken zusätzliche Anstrengungen. Dank einer umsichtigen und verlässlichen Baustellenplanung sowie einer engen Begleitung durch das 2017 etablierte Lagezentrum Bau ist es gelungen, die baubedingten Einschränkungen der Infrastruktur und somit die betrieblichen Restriktionen auf dem Niveau des Vorjahres zu stabilisieren. Vorausschauendes und proaktives Handeln sowie eine gute fahrplanerische Ausregelung der Baumaßnahmen haben hierzu beigetragen.

DB-Konzern startet Projekt zur Entwicklung von Verbundprozessen

Im Rahmen der DB-Konzernstrategie Starke Schiene werden Verbundprozesse entwickelt, um eine übergreifende Prozesssteuerung unter Verantwortung eines Verbundprozesseigners (VPE) zu ermöglichen. Im Oktober 2020 startete der Verbundprozess »Züge bereitstellen«, über den die Planmäßigkeit, Funktionalität und Vollständigkeit im gesamten SPV und hinsichtlich der Infrastrukturanlagen zukünftig gesteuert wird. Zum besseren Managen von Großstörungen, ausgelöst zum Beispiel durch schwere Stürme, wurde der Verbundprozess »Großstörungen managen« etabliert, der die Kund*innen- und Mitarbeitendeninformation sowie die Bewältigung der verkehrlich-betrieblichen Situation sicherstellt und nach jeder Großstörung Lessons Learned für die kontinuierliche Prozessverbesserung erarbeitet. Daraus resultiert zum Beispiel die Einführung der RIS-Großstörungsplattform, die die Texterstellung für die Kund*innen- und Mitarbeitendenkommunikation in verschiedensten Kanälen unterstützt und die Veröffentlichung der Texte automatisiert. Am Beispiel des Orkantiefs Sabine im ersten Quartal 2020 zeigte sich bereits, dass trotz erheblicher betrieblicher Auswirkungen die Störungsbewältigung von den Kund*innen und der Öffentlichkeit überwiegend positiv bewertet wurde. Das lag vor allem an der relativ kurzen betrieblichen Erholungszeit sowie an der frühzeitigen und umfassenden Kommunikation mit unseren Kund*innen. Beides wird durch den Verbundprozess koordiniert.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Im Berichtsjahr erreichte die Kundenzufriedenheit mit einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 80,2 ZI das höchste Niveau, das bisher in den Kundenzufriedenheitsbefragungen erreicht wurde, und liegt mit 3,7 ZI-Punkten deutlich über dem Vorjahr (76,5 ZI).

Die Gründe sind die Aufrechterhaltung der Verkehre während der Corona-Krise, die niedrige Auslastung insbesondere mit ausreichendem Abstand zu anderen Fahrgästen, die hohe Zufriedenheit mit dem Bordpersonal sowie eine deutlich verbesserte Pünktlichkeit.

MITARBEITENDE

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

Die Anzahl der Beschäftigten einschließlich Praktikant*innen der DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2020 betrug 18.650 VZP (per 31. Dezember 2019: 17.031 VZP). Der Personalanstieg um 1.619 VZP beruhte im Wesentlichen auf einem Zuwachs in betriebs- und servicekritischen Berufen.

Die Zahl der Mitarbeitenden inklusive Praktikant*innen im Jahresdurchschnitt lag im Berichtsjahr bei 18.171 VZP (im Vorjahr: 16.778 VZP). Das bedeutet einen Anstieg um 1.393 VZP.

Überblick über die Tarifentwicklung / -verhandlungen

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der EVG, dem Konzernbetriebsrat und dem AGV MOVE das Bündnis für unsere Bahn unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund haben wir uns im September 2020 mit der EVG auf ein umfassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen und eine Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu Zukunftsthemen. Mit dem Paket leisten die Tarifpartner einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Corona-Krise im DB-Konzern. Mit dem erzielten Tarifabschluss ist es in schwierigen Zeiten gelungen, auch weiterhin in Personal, Qualifizierung und Einstellungen zu investieren.

Um im Sinne der wirtschaftlichen Stabilität des Unternehmens und der sozialen Sicherheit für alle Mitarbeitenden eine zeitnahe Einigung auch mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) zu erreichen, hat der DB-Konzern im Oktober 2020 ein Schlichtungsverfahren mit der GDL eingeleitet. Dieses ist im November 2020 mit einer Einigungsempfehlung beendet worden, die auch einen Beitrag zur Bewäl-

tigung der Corona-Schäden beinhaltet hätte. Während der DB-Konzern dem Einigungsvorschlag zustimmte, lehnte die GDL diesen ab. Entsprechende Tarifverhandlungen zwischen dem DB-Konzern und der GDL werden mit Auslaufen der Tarifverträge Ende Februar 2021 im Frühjahr 2021 erforderlich.

WEITERE TARIFENTWICKLUNGEN

Seit Juli 2019 können tarifliche Arbeitnehmende zudem 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. Diese Umwandlungsmöglichkeit wurde 2020 um tariflichen Urlaub erweitert, der über den gesetzlichen Urlaub hinausgeht. Beide Modelle (Einbringung in ein Langzeitkonto und Umwandlung in die bAV) werden vom DB-Konzern zusätzlich gefördert.

Maßnahmen im Bereich Soziales

MITARBEITENDENZUFRIEDENHEIT

Im Herbst 2020 wurde die fünfte DB-konzernweite Mitarbeitendenbefragung durchgeführt. Rund 345.000 Mitarbeitende weltweit erhielten erneut die Gelegenheit zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit dem DB-Konzern, ihrem Geschäftsfeld oder ihrer Tätigkeit sind. Die Beteiligungsquote lag DB-konzernweit bei 58,5% (2018: 60,0%). Im Geschäftsfeld Fernverkehr, zu dem die DB Fernverkehr AG gehört, lag die Beteiligungsquote bei 64,0% (2018: 51,0%).

Auf einer Skala von 1 (»stimme überhaupt nicht zu«) bis 5 (»stimme voll zu«) stieg die Mitarbeitendenzufriedenheit im DB-Konzern um 0,2 Indexpunkte auf einen Zufriedenheitsindex (ZI) von 3,9. Im Geschäftsfeld Fernverkehr verbesserte sich die Bewertung von 3,5 ZI bei der Befragung im Jahr 2018 auf 3,9 ZI.

ÖKOLOGIE

Spezifischer Energieverbrauch

Im Berichtsjahr ist der spezifische Endenergieverbrauch auf der Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Personenkilometer) auf 18,9% angestiegen (im Vorjahr: Rückgang von –31,5%). Treiber dieser Verschlechterung war die Corona-Pandemie, die die Reisenachfrage stark negativ beeinflusste und somit zu einer Erhöhung des auf die Personenkilometer bezogenen Energieverbrauchs geführt hat. Trotzdem konnte die Energieeffizienz der Zugfahrt durch den vermehrten Einsatz der BR ICE 4 (BR 412), E-Lokomotiven der BR 146 und BR 147 sowie mit der Einführung der neuen energieeffizienten BR 110 (Stadler-KISS-Züge) verbessert werden. Gleichzeitig kam im Berichtsjahr bundesweit ein Fahrassistenzsystem zum Einsatz (Rollout bereits im Herbst 2018). Basierend auf Fahrplandaten, Ist- und Prognosedaten erhalten die Triebfahrzeugführer*innen Fahrempfehlungen, die die aktuelle Betriebslage berücksichtigen. So kann beispielsweise durch eine geringere Geschwindigkeit, durch Ausrollen oder das Vermeiden unnötiger Halte, unter anderem vor Signalen, der Energieverbrauch gesenkt werden.

Nachhaltigkeit

Der DB-Konzern hat sich in der Dachstrategie Starke Schiene zum Ziel gesetzt, die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie unternehmerisch in Einklang zu bringen. Nachhaltigkeit ist handlungsleitend verankert und fester Bestandteil der DNA des DB-Konzerns.

Als Reaktion auf die sich rasant ändernden ökologischen, gesellschaftlichen und politischen Rahmbedingungen sowie die internen Herausforderungen hat der DB-Konzern seinen Gestaltungsanspruch – sein inneres Anliegen – formuliert, dessen Kern die seit Juni 2019 gültige Strategie Starke Schiene ist. Der DB-Konzern hat sich für Kennzahlen aus allen drei Dimensionen langfristige Ziele gesetzt, deren Erreichung einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Starke Schiene leisten wird.

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Fernverkehr AG zur Erreichung der DB-Nachhaltigkeitsziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Kund*innenbedürfnissen, der ökologischen Verträglichkeit und der gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet. Durch eine Angebotserweiterung soll eine Verdopplung der Fahrgastzahlen gegenüber dem Jahr 2015 auf 260 Millionen Reisende pro Jahr erreicht werden. Die DB Fernverkehr AG trägt damit wesentlich zur angestrebten Verkehrsverlagerung auf die Schiene und zur Bewältigung des Klimawandels bei. Bereits seit Januar 2018 fahren alle Kund*innen in den elektrisch angetriebenen ICE- und Intercity/EC-Zügen der DB Fernverkehr AG mit 100% Ökostrom. Zusätzliches Engagement zeigt die DB Fernverkehr AG über zahlreiche Umweltmaßnahmen, wie zum Beispiel mikroplastikfreie Seife und Fair-Trade-Produkte.

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

Im Jahr 2019 wurde die neue Dachstrategie des DB-Konzerns Starke Schiene vorgestellt. Mit der 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 Starken 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 Starken Schiene konzentriert sich der DB-Konzern auf dieses Unterfangen: Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa.

Ziel der 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 Starken 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 Starken 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 SPFV soll die Zahl der Reisenden im Vergleich zu 2015 auf mehr als 260 Millionen jährlich verdoppelt werden.

- > Im ÖPNV will der DB-Konzern im Vergleich zu 2015 mehr als eine Milliarde Reisende jährlich zusätzlich befördern.
- > Im deutschen SGV soll die Verkehrsleistung von DB Cargo um 70% im Vergleich zu 2015 zunehmen. Der Marktanteil des SGV 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 Starken 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.

STARKE SCHIENE IM FERNVERKEHR

Als integraler Bestandteil der DB-Konzernstrategie Starke Schiene leistet die DB Fernverkehr AG einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag. Zentrales langfristiges Unternehmensziel bleibt die Verdoppelung der Reisendenzahl im Schienenpersonenfernverkehr gegenüber dem Jahr 2015 auf 260 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Der Fernverkehr trägt damit wesentlich zur angestrebten Verkehrsverlagerung auf die Schiene und folglich zur Bewältigung des Klimawandels bei. Dafür sind einerseits der Ausbau der Sitzplatzkapazitäten und die Stabilisierung der Produktion notwendig, andererseits ist die Weiterentwicklung eines attraktiven Reiseangebots erforderlich, um Menschen für die Bahn zu begeistern.

Das Berichtsjahr war geprägt von einem starken temporären Nachfragerückgang aufgrund der Corona-Pandemie. Die DB Fernverkehr AG sieht sich als systemrelevanter Grundversorger für Mobilitätsdienstleistungen auch in Krisenzeiten und hält auch in Zeiten von Corona an der Wachstumsstrategie fest. Aus unserer Sicht ist marktseitig von keinen grundlegenden Änderungen des langfristigen Wachstumspfad auszugehen. Wir gehen davon aus, dass sich vielmehr aus den coronabedingten Verwerfungen auch Opportunitäten, wie zum Beispiel ein verstärkter Zuwachs von Reisenden infolge eines verringerten Angebots im Flug- und Fernbusmarkt sowie positive Effekte durch vermehrten Urlaub in Deutschland, ergeben werden. In der Umsetzung der Strategie wurden der aktuellen Lage entsprechend leichte Anpassungen vorgenommen. Die Realisierung der strategischen Ziele wurde jedoch insgesamt trotz Corona-Einschränkungen entlang der drei Ausbaufelder der Starken Schiene konsequent vorangetrieben.

Den drei Ausbaufeldern »Robuster«, »Schlagkräftiger« und »Moderner« sind der DB Fernverkehr AG insgesamt sechs Ausbausteine zugeordnet, worüber die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden und die Ambition unterstrichen wird, die Eisenbahn zu einem der wichtigsten Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts zu machen.

Der Ausbaustein Ausbau von Flotte und Werken (Robuster) unterstützt maßgeblich das Unternehmensziel, 260 Millionen Reisende pro Jahr befördern zu können. Um zukünftigen Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken, vergrößert die DB Fernverkehr AG ihre Fahrzeugflotte zur Steigerung der Sitzplatzkapazität. Bis 2024 planen wir, jährlich durchschnittlich 1 Mrd. € in über 200 neue Züge zu investieren und zudem 120 ältere Fahrzeuge generalzüberholen. Neben neuen ICE-4-, Intercity-2- und ECx-Fahrzeugen soll die Hochgeschwindigkeitsflotte sukzessive erweitert werden. Bis zum Ende des Berichtsjahres wurden insgesamt 68 neue ICE-4-Triebzüge sowie 54 Intercity-2-Zugverbände abgenommen. Ab Ende 2022 wird der ICE 3neo mit Tempo 300 km/h auf Schnellfahrstrecken die Sitzplatzkapazität erweitern. Dafür wurde im Jahr 2020 der Vertrag zur Beschaffung von 30 ICE-3neo-Zügen abgeschlossen. Zudem wurde im Berichtsjahr ein Vorprojekt zur Beschaffung von Hochgeschwindigkeitszügen gestartet, die ab 2030 in Betrieb gehen sollen, teils auslaufende Hochgeschwindigkeitsflotten ersetzen und die DB Fernverkehr AG bei der Erreichung von Fahrgastzielen und der Umsetzung von Angebotskonzepten unterstützen. Außerdem haben im Berichtsjahr planmäßig neun von 17 Zügen der gebrauchten Stadler-KISS-Doppelstockzüge den Betrieb aufgenommen. Die aktuelle Generalüberholung von über 120 älteren ICE-1- und ICE-3-Fahrzeugen bis voraussichtlich 2024 trägt zur Ver-

besserung der technischen Zuverlässigkeit bei und sorgt für mehr Komfort an Bord der Züge. Um für eine insgesamt größere Flotte entsprechende Instandhaltungskapazitäten bereitzustellen, wurden im Berichtsjahr die Vorbereitungen für einen Werkneubau in Nürnberg gestartet. Im Kontext des Werkeausbaus wurden im Berichtsjahr die sukzessive Erweiterung und Ertüchtigungen der Gleiskapazitäten in den Werken Hamburg, Berlin und Frankfurt am Main erfolgreich fortgeführt.

Im Ausbaustein 100.000 Mitarbeitende (Robuster) soll eine Vielzahl von Schlüsselberufen, deren Besetzung aufgrund des demografischen Wandels und durch den Ausbau des Produktionssystems noch relevanter wird, besetzt werden. Eine nachhaltige Personalbedarfsplanung unterstützt die langfristige Wachstumsstrategie dabei. Es ist geplant, bis 2025 rund 2.500 neue Vollzeitstellen im Vergleich zu 2019 zu schaffen. Der Fokus der Recruiting-Aktivitäten liegt in der schnellen und qualifizierten Besetzung betriebs- und servicekritischer Stellen, vor allem Triebfahrzeugführer*innen, Zugbegleiter*innen und Gastronom*innen sowie Mitarbeitende in der Instandhaltung und Bereitstellung. Darüber hinaus wird kontinuierlich an der Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeitendenzufriedenheit gearbeitet. Zukünftig sollen Mitarbeitende ihre Schichten gemäß dem eigenen Lebensstil beispielsweise durch Tauschen und Präferenzangaben digital mitgestalten können. Für eine nachhaltige Verbesserung der Gesundheit und des Wohlbefindens der Belegschaft wurden 2020 zum Beispiel Fitnessarmbänder, Selbstverpflegungsautomaten sowie neue Funktionsshirts getestet. So erreichte das Geschäftsfeld Fernverkehr in der Mitarbeitendenbefragung 2020 eine erhebliche Steigerung von 0,4 Indexpunkten auf einen Zufriedenheitsindex von 3,9. Diese außergewöhnlich positive Entwicklung ist neben den Einzelmaßnahmen vor allem auf die hohe Identifikation mit dem Unternehmen und seiner Wachstumsstrategie Starke Schiene sowie auf das als erfolgreich empfundene Management der Corona-Krise zurückzuführen.

Im Ausbaustein Stabile Prozesse (Schlagkräftiger) sollen verbesserte Prozesse dafür sorgen, alle Fernverkehrszüge mit höchster Qualität und zu wettbewerbsfähigen Kosten bereitzustellen. Zur Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität soll die Materialbedarfsplanung und -disposition weiter digitalisiert und optimiert werden. Durch moderne IT und eine End-to-End Betrachtung sollen Prozesse stabilisiert und die DB Fernverkehr AG schlagkräftiger gemacht werden. Die Erreichung des langfristigen Pünktlichkeitsziels von mindestens 85% steht dabei im Fokus. Im Berichtsjahr wurden so bei der Materialverfügbarkeit bereits in einigen Werken Fortschritte erzielt und effizienteres Arbeiten im Werk ermöglicht. Aufgrund der besonderen Rolle einer termin-

gerechten und sicheren Verfügbarkeit von Ersatzteilen und Komponenten in der Instandhaltung wurde eigens eine Linienorganisation dafür eingerichtet. Auch die Implementierung des DB-Exzellenzsystems in der Instandhaltung kommt voran, wie zum Beispiel durch ein neues Taktmodell zur Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit, um die Nutzung vorhandener Gleiskapazitäten zu optimieren. Durch die Beschaffung und Einführung eines übergreifenden, integrierten und leistungsfähigen IT-Systems wird die Leistungsfähigkeit von Planung und Steuerung im Fernverkehr zusätzlich verbessert. Im Berichtsjahr wurde der erste produktive Schritt eingeführt. Demnach steht ein System inklusive aller zugehörigen Prozesse in denjenigen Fachbereichen bereit, deren Planungen Auswirkungen auf den tagesaktuellen Fahrplan haben.

Durch den Ausbaustein Deutschland im Takt (Moderner) erfolgt eine Angebotsausweitung, insbesondere über eine Takterhöhung zwischen Metropolen sowie die Anbindung neuer Städte und Regionen. Verfolgt wird das Ziel, 80 % der Bevölkerung in Deutschland einen direkten Anschluss an den Fernverkehr zu ermöglichen. Zwischen Metropolen sollen durch die Einführung des Deutschland-Takts mehr als 30 deutsche Städte mit zwei Zügen pro Stunde angebinden 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 profitieren Reisende mit Fahrplanwechsel 2020 von einem Halbstundentakt auf der Strecke Berlin–Hamburg. Zusätzlich wurden die Städte Bonn und Berlin umsteigefrei mit einem mehr als verdreifachten ICE-Angebot verbunden. Auch die Städte Neuss und Mönchengladbach werden täglich angebinden; Erkelenz ist als ICE-Halt im Berichtsjahr neu hinzugekommen. Auf der internationalen Verbindung zwischen München und Zürich profitieren Kund*innen von einem neuen Angebot aus häufigeren und schnelleren Verbindungen. Durch die Elektrifizierung der Strecke wurde die Fahrzeit im Berichtsjahr zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 um eine halbe Stunde verkürzt. Ende 2021 soll auf dieser Strecke die Fahrzeit um eine weitere halbe Stunde auf 3,5 Stunden verkürzt werden. Damit werden kontinuierlich attraktive und wettbewerbsfähige Angebote auch durch Reisezeitverkürzungen geschaffen. Angesichts eines gestiegenen Interesses an innerdeutschem Tourismus wurden im Berichtsjahr drei zusätzliche ICE-Verbindungen in die Urlaubsregionen Rügen, Ostfriesische Inseln und Tirol aufgenommen.

Ziel des Ausbausteins Digitale Plattformen – DB Navigator (Moderner) ist es, die digitale Vertriebsplattform kontinuierlich weiterzuentwickeln, um die Fahrgäste bei ihrer Reise bestmöglich zu unterstützen. Die digitalen Angebote sollen noch einfacher, konsistenter und ansprechender für ein verbessertes Kund*innenerlebnis sorgen. Im Fokus stehen dabei die Erweiterung des Angebots sowie die Weiterentwicklung der Reisebegleitung vor, während und nach der Reise. Ein umfassenderes Angebot soll über anbieterübergreifende Buchung von Mobilitätsangeboten im Verbund- und Regionalverkehr sowie im deutschland- und europaweiten Fernverkehr erreicht werden. Der DB Navigator soll zu einer der führenden Plattformen für ein durchgängiges Reiseerlebnis mit innovativer, ganzheitlicher Nutzererfahrung weiterentwickelt werden. Im Berichtsjahr wurde der DB Navigator um diverse neue Funktionalitäten erweitert. Dazu gehören unter anderem die Bestpreissuche, eine verbesserte digitale Reisebegleitung sowie die automatische Sitzplatzumreservierung bei Baureihentausch. Darüber hinaus startete Mitte 2020 eine neue digitale Plattform mit einer App, die zunächst nur einer ausgewählten Testgruppe zur Verfügung gestellt wurde, um das neue Design und neue Funktionen zu verproben. Parallel dazu erhielt der DB Navigator im Berichtsjahr ein neues, reduziertes und moderneres Design für eine leichtere Orientierung und Bedienbarkeit. Kund*innen profitieren von schnellen Buchungen, intuitiver Ticketverwaltung und einer zuverlässigen Reisebegleitung. Die prognostizierte Auslastungsanzeige wurde weiterentwickelt und Schwellenwerte als Reaktion auf die Corona-Pandemie kurzfristig so angepasst, dass Kund*innen die voraussichtliche Auslastung der Züge besser einschätzen und ihre Planung entsprechend selbstbestimmt anpassen können. Der Komfort Check-in, mit dem eine sichere und kontaktlose Reise ohne Ticketkontrolle für die Gäste bereits in allen ICEs und ausgewählten Intercitys verfügbar ist, wurde im Berichtsjahr auf weiteren Intercity-Linien ausgerollt. Dem Bedeutungsgewinn kontaktloser Methoden insbesondere in Zeiten von Corona wird damit Rechnung getragen.

Im Ausbaustein Smarte Services (Moderner) entwickelt sich die DB Fernverkehr AG mit dem Gastgeberkonzept über digitale und persönliche Services weiter und stellt sich nachhaltig wettbewerbsfähig auf. Aufgrund der coronabedingten temporär verordneten Kontaktbeschränkungen und dem folglich geringeren Reiseaufkommen wurden teilweise Änderungen in der Zeitplanung einzelner Maßnahmen vorgenommen. Wie im Berichtsjahr wird auch fortlaufend die Konnektivität in den Zügen weiterentwickelt, um Kund*innenansprüchen gerecht zu werden. Im Berichtsjahr wurden weitere Züge der Intercity-2-Flotte mit WLAN ausgestattet, damit den Fahrgästen im Jahr 2021 in allen Intercity-2-Zügen ein

kostenfreier Internetzugang zur Verfügung steht. Um den Zugang zum gastronomischen Angebot an Bord der Züge zu erleichtern, soll ein neuer digitaler Service »Bestellen am Platz« eingeführt werden. Fahrgäste erhalten somit zusätzlich die Option, Speisen oder Getränke direkt von ihrem Sitzplatz aus digital einzusehen und zu bestellen – zum Beispiel über ihr Smartphone oder Tablet. Die testweise Einführung einer Bestellung ist für 2021 geplant und soll anschließend sukzessive ausgerollt werden. Im Berichtsjahr wurde die Entwicklung der Anwendung dafür vorangetrieben. Um mit dem Zielbild »Gastgeber der Zukunft« neue Maßstäbe zu setzen,

werden auch alle DB Lounges modernisiert. Neben den bereits modernisierten Lounges in Nürnberg, Leipzig und Stuttgart sollen 2021 Frankfurt am Main Flughafen, Berlin Premium und Hamburg Hauptbahnhof dazukommen. Ziel ist es, bis 2024 alle insgesamt 16 DB Lounges modernisiert zu haben. Mit ITonICE wird bis 2025 eine eigene IT-Plattform geschaffen, die die schnelle und kosteneffiziente Entwicklung von digitalen Kund*innenangeboten, wie Echtzeit-Reisendeninformationen und Reservierungen, ermöglicht. Dadurch kann schneller auf digitale Kundenanforderungen reagiert und so die Kundenzufriedenheit gesteigert werden.

Weitere Informationen

STARTERPAKET DER DIGITALEN SCHIENE DEUTSCHLAND

Die Digitale Schiene Deutschland (DSD) hat 2020 mit der Umstellung auf das europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) und Digitale Stellwerke (DSTW) begonnen. Im Rahmen des sogenannten Starterpakets ist der Rollout von ETCS und DSTW im Kontext des Digitalen Knotens Stuttgart, der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main und der Durchfahrbarkeit des transeuropäischen Korridors Skandinavien–Mittelmeer gestartet. Als erste Region Deutschlands wird Stuttgart die digitale Zugsicherungs- und Stellwerkstechnologie bekommen. Zur Beschleunigung des Rollouts von DSTW stellt der Bund für ein sogenanntes Schnellläuferprogramm zusätzliche Mittel in Höhe von 500 Mio. € bis Ende 2021 zur Verfügung. Im Rahmen dieses Programms werden neue Prozesse und Technologien für die Flächenausrüstung des Netzes mit DSTW entwickelt und erprobt.

Auch bei der Digitalisierung des Bahnsystems wurden wichtige Meilensteine erreicht. Im Pilotprojekt Digitale S-Bahn Hamburg fahren die Züge teilautomatisch auf Basis von ETCS zusammen mit konventionellen Zügen auf der 23 km langen Strecke Berliner Tor – Bergedorf – Aumühle. Neben der hochautomatischen Fahrt, die für den Fahrgastbetrieb vom Eisenbahnbundesamt (EBA) erstmals 2021 in Deutschland zugelassen werden soll, wurde im Bahnhof Bergedorf die vollautomatische Rangierfahrt demonstriert. Mit dem Pilotprojekt Digitale S-Bahn Hamburg werden somit wichtige Grundlagen für alle folgenden Projekte des hochautomatischen Bahnbetriebs geschaffen. Im Projekt Sensors4Rail wurde begonnen, ein weiteres Fahrzeug der S-Bahn Hamburg mit modernster Sensortechnik und einer hochauflösenden digitalen Karte auszustatten. Dadurch kann das Fahrzeug seine Umgebung wahrnehmen und sich präzise und kontinuierlich in Echtzeit orten. Diese Funktionen stellen weitere wichtige Schritte zu höheren Automatisierungsgraden des Bahnbetriebs dar.

Nachtragsbericht

VERLÄNGERUNG DER CORONA-MASSNAHMEN IN DEUTSCHLAND

Am 10. Februar 2021 haben Bund und Länder beschlossen, die verschärften Corona-Regeln, die seit dem 16. Dezember 2020 in Deutschland gelten, bis zum 7. März 2021 zu verlän-

gern. Der weitere Verlauf der Corona-Pandemie und der staatlichen Corona-Maßnahmen ist unverändert nicht absehbar. Damit sind auch die Auswirkungen auf die DB Fernverkehr AG für das Jahr 2021 zum aktuellen Zeitpunkt unverändert nicht verlässlich einschätzbar.

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 Kund*innen. Wir sehen hierin Chancen für zusätzliche Verbesserungen des Zuspruchs der Kund*innen.

WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG

Risiken für die DB Fernverkehr AG resultieren aktuell vor allem aus dem weiteren Verlauf der Corona-Pandemie sowie dem Zeitpunkt der Fortsetzung, der Geschwindigkeit und der Nachhaltigkeit des Erholungsprozesses der Nachfrage. Eine Erholung der Nachfrage ist von fundamentaler Bedeutung für eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation.

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

- > **Produktion und Technik:** Betriebsstörungen und daraus resultierende Verspätungen oder Zugausfälle haben eine erhebliche Auswirkung auf die von den Kund*innen wahrgenommene Leistungsqualität. Diesem Risiko begegnen wir mit der systematischen Wartung unserer Fahrzeuge und technischen Einrichtungen und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeitender 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 BR oder Wagentypen dürfen möglicherweise gar nicht oder nur unter Auflagen eingesetzt werden. Um diesen Risiken zu begegnen, wird ein intensiver Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten, Geschäftspartnern und zuständigen Behörden geführt.
 - Es ist nicht auszuschließen, dass es zukünftig zu weiteren Verkürzungen der Wartungs-/Ultraschallintervalle kommt. Daraus würden bei unveränderter Dimensionierung der Fahrzeugflotte weitere Einschränkungen im Betrieb resultieren.
- > **Absatzmarkt:** Im Fernverkehr stehen wir in einem 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 Kund*innen versuchen wir durch Angebotsmaßnahmen spürbar zu verbessern. Zudem sprechen wir mit regelmäßigen Aktionen gezielt Neukund*innen an. Von Bedeutung bleibt auch die Entwicklung der Pünktlichkeit, die einem strengen Monitoring unterliegt.
- > **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung:** Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Eintrübungen unter anderem auch infolge von Konflikten oder Epidemien können sich negativ auf unser Geschäft auswirken. 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, Pandemien, 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. Laufende Tarifverhandlungen mit der GDL bergen Risiken im Zusammenhang mit Arbeitskämpfmaßnahmen und außerplanmäßigen Tarifsteigerungen, die zudem Auswirkungen auf den Abschluss mit der EVG haben könnten. Damit wäre die Erreichung der Ziele des »Bündnisses für unsere Bahn« infrage gestellt.
 - > Beschaffungs-/Energiamarktrisiken aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- 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. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht, Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Im Risikomanagementsystem des DB-Konzerns wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen.

BEWERTUNG DER DERZEITIGEN RISIKOPOSITION

Per 31. Dezember 2020 lagen die Risikoschwerpunkte der DB Fernverkehr AG für das Jahr 2021 in der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr deutlich erhöht.

Ein Schwerpunkt ist die kritische Infektionslage in Deutschland und den Nachbarländern seit Ende 2020. Die flächendeckenden Einschränkungen führten zu einem deutlichen Umsatzrückgang in den Wintermonaten 2020/2021. Aufgrund einer generellen Zurückhaltung beim Reisen wird mit anhaltenden Effekten auch im Jahr 2021 gerechnet. Wesentliche Ursachen sind fehlende Reiseanlässe insbesondere im Geschäftskundenbereich, aber auch ausgefallene Events bei den Privatreisenden. Zudem wirken beschleunigte gesellschaftliche Trends wie Homeoffice und Umstieg auf digitale Kommunikation auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Hieraus ergeben sich Risiken bezüglich der Anzahl der Reisenden sowie im Umsatz. Die Geschwindigkeit der Erholung ist von dem weiteren Verlauf der Corona-Pandemie abhängig.

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

Prognosebericht

Die Entwicklung der Märkte und des konjunkturellen Umfelds wurde 2020 erheblich negativ durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst. Auch im Geschäftsjahr 2021 erwarten wir noch spürbare coronabedingte Belastungen. Insgesamt gehen wir für die Entwicklung im Jahr 2021 allerdings von einem rückläufigen Infektionsgeschehen und einer wieder stärkeren Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln aus.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Für 2021 wird eine deutliche Erholung der deutschen Wirtschaft erwartet. Das Bruttoinlandsprodukt sollte deutlich wachsen. Die negativen Effekte aus dem Berichtsjahr werden 2021 aber voraussichtlich nicht vollständig kompensiert werden. Weitere Belastungen ergeben sich vor allem aus möglichen von den USA ausgehenden Handelskonflikten, geopolitischen Konflikten sowie weiterhin bestehenden Unsicherheiten im Zusammenhang mit den Folgen des Brexits. Zudem hat sich die deutsche Staatsverschuldung 2020 coronabedingt deutlich erhöht, sodass die finanzielle Handlungsfähigkeit des Staates künftig eingeschränkt sein könnte.

Wir erwarten, dass sich Unternehmen in der Folge bei Investitionen weiterhin zurückhalten, was die weiteren Aussichten auf das Wirtschaftswachstum belastet. Deutschland als wichtiger Produzent von Investitionsgütern dürfte von dieser Entwicklung betroffen sein.

In Europa wird für 2021 ebenfalls eine deutliche Erholung der Wirtschaft erwartet, das Bruttoinlandsprodukt im Euro-Raum wird deutlich wachsen. Die negativen Effekte aus dem Berichtsjahr werden aber voraussichtlich auch hier in vielen Regionen im Jahr 2021 nicht vollständig kompensiert werden.

Auch in Europa ergeben sich weitere Belastungen vor allem aus den von den USA ausgehenden Handelskonflikten, geopolitischen Konflikten sowie weiterhin bestehenden Unsicherheiten im Zusammenhang mit den Folgen des Brexit, zudem hat sich die Staatsverschuldung vieler Länder 2020 coronabedingt deutlich erhöht. Sollten die Finanzmärkte das Vertrauen in die Kreditwürdigkeit dieser Staaten verlieren, drohen weitreichende Folgen für das gesamte Finanzsystem.

Wir erwarten auch in Europa, dass sich Unternehmen in der Folge bei Investitionen weiterhin zurückhalten, was die weiteren Aussichten auf das Wirtschaftswachstum belastet.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Nach dem coronabedingten Leistungseinbruch 2020 dürfte sich der deutsche Personenverkehrsmarkt 2021 wieder spürbar erholen. Die Leistungsmenge wird aber noch deutlich hinter dem Vorkrisenniveau von 2019 zurückbleiben.

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage hängt vor allem stark vom weiteren Infektionsgeschehen, von regulatorischen Maßnahmen und vom damit einhergehenden Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ab.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) dürfte 2021 wieder ein Leistungsvolumen annähernd auf Vorkrisenniveau von 2019 erreichen. Steigende Kraftstoffpreise durch die 2021 in Kraft tretende CO₂-Bepreisung bleiben zunächst von untergeordneter Bedeutung.

Für den SPV rechnen wir 2021 mit einer spürbaren Erholung im Nah- und Fernverkehr, wenngleich coronabedingte Rückgänge aus dem Berichtsjahr noch nicht vollständig aufgeholt werden können. Der SPFV dürfte von Zugewinnen aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr profitieren.

Auch im europäischen Personenverkehr wird die Entwicklung 2021 verkehrsträgerspezifisch und regional differenziert ausfallen. Finanzielle Schwächen und strategische Neuausrichtungen einzelner Anbieter machen eine Konsolidierung des Mobilitätsmarktes wahrscheinlich. Eine progressive Klimapolitik der Europäischen Union und ihrer Mitgliedsstaaten bleibt Motor für die Entwicklung klimafreundlicher öffentlicher Mobilität, insbesondere des Schienenpersonenverkehrs.

Mit der Erholung der Nachfrage im ÖPNV ist auch von einer wieder stärkeren Mobilitäts-App-Nutzung im Jahr 2021 auszugehen. Wegen der hohen Defizite der Verkehrsunternehmen infolge coronabedingter Einnahmeausfälle besteht ein hoher Kostendruck, der für die digitalen Angebotsformen Chancen eröffnet, bei Ausschreibungen und betrieblichen Restrukturierungen eine wesentliche Rolle zu spielen.

Der öffentliche ÖSPV wird 2021 voraussichtlich wieder deutlich wachsen. Belastungen werden sich im Nahverkehr aber weiter durch Substitutionseffekte zugunsten von Pkw und Fahrrad ergeben.

Fernbusverkehre dürften sich aufgrund des zurückgefahrenen Angebots und des starken Wettbewerbs durch den Schienenpersonenfernverkehr vergleichsweise schwächer entwickeln.

Der innerdeutsche Luftverkehrsmarkt steht angesichts coronabedingt verhaltener Nachfrage und eines stark eingeschränkten Angebots vor einer schleppenden Erholung. 2021 wird voraussichtlich nur ein geringer Teil der Verluste aus dem Berichtsjahr wieder aufgeholt werden können.

DIFFERENZIERTE ENERGIE- UND ROHSTOFFPREISENTWICKLUNG ERWARTET

Als Basisszenario erwarten wir auch für 2021 keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Eine weiterhin andauernde weltweite Nachfrageschwäche dürfte einer Produktionsausweitung der Organisation Erdöl exportierender Länder (Organization of the Petroleum Exporting Countries; OPEC) und ihrer verbündeten Produzenten, wie beispielsweise Russland (zusammen OPEC+), entgegenstehen. Zudem wird erwartet, dass die Schieferölförderungen in den USA bei einer entsprechenden Preisentwicklung ausgeweitet werden. Auch coronabedingte Konjunkturrisiken sowie bestehende protektionistische Tendenzen lassen keinen starken Preisauftrieb erwarten.

Mit dem Green Deal will die EU-Kommission durch den klimafreundlichen Umbau der Wirtschaft Europa bis 2050 CO₂-neutral machen. Auch das Wiederaufbauprogramm zur Bekämpfung der Corona-Krise (»Next Generation EU«) betont Nachhaltigkeitsaspekte. Damit dürfte der Strukturwandel im Energiesektor nochmals beschleunigt werden. Der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien dürfte Preisausschläge am Stromspotmarkt aufgrund ihrer eingeschränkten Prognostizierbarkeit weiter verstärken. Der gleichzeitige Kernkraft- und Kohleausstieg in Deutschland könnte mittelfristig für steigende Preise am Strommarkt sorgen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Wir erwarten 2021 durch die vom Klimakabinett der Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 vorgestellten Maßnahmen zur Unterstützung des Schienenverkehrs in Deutschland weiterhin eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB FERNVERKEHR AG IM GESCHÄFTSJAHR 2021

Trotz der Corona-Pandemie werden DB-konzernweit zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotsqualität, insbesondere der Pünktlichkeit, umgesetzt. Diese Maßnahmen werden im Jahr 2021 fortgesetzt, zudem laufen weitere ICE-4-Fahrzeuge zu.

- > Pünktlichkeit: Im Jahr 2021 halten wir an unseren Zielen fest und haben uns daher ein Pünktlichkeitsziel von 79% gesetzt. Wir erwarten, dass wir ein stabiles Pünktlichkeitsniveau erreichen können – unter anderem durch Erhöhung der Fahrzeugqualität und -verfügbarkeit mit dem Ausbau von Instandhaltungskapazitäten und dem Zulauf weiterer Fahrzeuge. Im Jahr 2021 erwarten uns wieder viele größere Baumaßnahmen, wie beispielsweise im Knoten Köln, die eine große Herausforderung darstellen. Auf neue Entwicklungen im Rahmen der Corona-Pandemie sehen wir uns mit unseren Erfahrungen und Maßnahmen aus dem Jahr 2020 gut vorbereitet.
- > Leistung: Für die Betriebs- und Verkehrsleistung erwarten wir auf Basis unserer Annahmen über den weiteren Verlauf der Corona-Pandemie im Jahr 2021 eine Rückkehr auf ein deutlich höheres Niveau als im Berichtsjahr sowie einen Anstieg infolge von Fahrplanausweitungen und des Zulaufs weiterer ICE-4-Fahrzeuge.
- > Umsatz: Für 2021 streben wir basierend auf der unterstellten Leistungsentwicklung eine deutliche Umsatzsteigerung an.
- > Ergebnis: Für 2021 erwarten wir auf Basis der Umsatzzuwächse auch eine deutliche Ergebnisverbesserung. Infolge der anhaltenden Corona-Pandemie wird dieses aber voraussichtlich erneut negativ sein.

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.

Jahres- abschluss

- 42 > Gewinn- und Verlustrechnung
- 42 > Bilanz
- 43 > Kapitalflussrechnung
- 44 > Entwicklung des Anlagevermögens
- 45 > Anhang
- 52 > Anteilsbesitzliste
- 53 > Erläuterungen zur getrennten Rechnungslegung der Bereiche
- 61 > Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Gewinn- und Verlustrechnung

| Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. (in Mio. €) | Anhang | 2020 | 2019 |
|--|--------|---------------|------------|
| Umsatzerlöse | (14) | 3.020 | 5.020 |
| Bestandsveränderungen | | 1 | -1 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | (15) | 15 | 13 |
| Sonstige betriebliche Erträge | (16) | 45 | 52 |
| Materialaufwand | (17) | -2.843 | -2.802 |
| Personalaufwand | (18) | -1.104 | -1.035 |
| Abschreibungen | | -372 | -304 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | (19) | -534 | -509 |
| Beteiligungsergebnis | (20) | - | -1 |
| Zinsergebnis | (21) | -19 | -7 |
| Ergebnis nach Steuern | | -1.791 | 426 |
| Erträge aus Verlustübernahme | (30) | 1.791 | - |
| Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn | | - | -426 |
| Jahresergebnis | | 0 | 0 |
| Entnahmen aus der Kapitalrücklage | | 4 | - |
| Vermögensminderung aus Umwandlung | | -4 | - |
| Bilanzgewinn | | 0 | 0 |

Bilanz

AKTIVA

| Per 31.12. (in Mio. €) | Anhang | 2020 | 2019 |
|---|--------|--------------|--------------|
| A. ANLAGEVERMÖGEN | (2) | | |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände | | 48 | 23 |
| II. Sachanlagen | | | |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | | 483 | 451 |
| a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten | | 413 | 389 |
| b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs | | 16 | 9 |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen | | 82 | 74 |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr | | 3.718 | 3.002 |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören | | 94 | 86 |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | | 57 | 53 |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | | 654 | 649 |
| | | 5.088 | 4.315 |
| III. Finanzanlagen | | 29 | 36 |
| | | 5.165 | 4.374 |
| B. UMLAUFVERMÖGEN | | | |
| Vorräte | (3) | 172 | 137 |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | (4) | 1.950 | 227 |
| Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten | | 0 | 0 |
| | | 2.122 | 364 |
| C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN | (5) | 1 | 1 |
| | | 7.288 | 4.739 |

PASSIVA

| Per 31.12. (in Mio. €) | Anhang | 2020 | 2019 |
|--------------------------------------|--------|--------------|--------------|
| A. EIGENKAPITAL | | | |
| Gezeichnetes Kapital | (6) | 512 | 512 |
| Kapitalrücklage | (7) | 1.566 | 1.570 |
| Gewinnrücklagen | (8) | 4 | 4 |
| | | 2.082 | 2.086 |
| B. RÜCKSTELLUNGEN | (9) | 242 | 251 |
| C. VERBINDLICHKEITEN | (10) | 4.638 | 1.987 |
| D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN | (11) | 326 | 415 |
| | | 7.288 | 4.739 |

Kapitalflussrechnung

| Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. (in Mio. €) | Anhang | 2020 | 2019 |
|---|-------------|----------------|----------------|
| Periodenergebnis (vor Verlustübernahme/Gewinnabführung und Ertragsteuern) | | - 1.791 | 426 |
| Abschreibungen / Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾ | | 372 | 304 |
| Zunahme / Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Schulbeitritt) | | 4 | 2 |
| Cashflow vor Steuern | | - 1.415 | 732 |
| Zunahme / Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung) | | - 10 | - 11 |
| Zunahme / Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind | | 32 | - 58 |
| Zunahme / Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind | | - 120 | - 11 |
| Gewinn / Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾ | | - 12 | - 14 |
| Zinsaufwendungen / Zinserträge | | 19 | 7 |
| Zahlungsunwirksame Aufwendungen / Erträge im Beteiligungsergebnis | | - | 1 |
| Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit | | - 1.506 | 646 |
| Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen | | - 29 | - 17 |
| Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens | | 29 | 22 |
| Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen | | - 1.252 | - 1.110 |
| Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens | | 3 | - |
| Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen | | 0 | 0 |
| Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen | | - 2 | - 1 |
| Erhaltene Zinsen | | 0 | 0 |
| Einzahlungen aus Gewinnabführungen / Erhaltene Dividenden | | - | 3 |
| Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen | | 1 | - |
| Mittelfluss aus Investitionstätigkeit | | - 1.250 | - 1.103 |
| Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten | | 2.600 | 600 |
| Auszahlung aus der Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten | | - 87 | - 20 |
| Veränderung der Verbindlichkeit aus Cashpooling | | 645 | 275 |
| Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen / Zuwendungen | | 40 | - |
| Gezahlte Zinsen | | - 16 | - 5 |
| Auszahlung für Gewinnabführung an das Mutterunternehmen | | - 426 | - 393 |
| Ein- / Auszahlungen für an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schulbeitritt) | | 0 | 0 |
| Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit | | 2.756 | 457 |
| 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 49 T €..

³⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 42 T €.

Entwicklung des Anlagevermögens

| in Mio. € | Anschaffungs- und Herstellungskosten | | | | | Abschreibungen | | | | | Buchwert | | |
|--|--------------------------------------|-----------------------|-------------|---------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|------------------|---------------|-----------|-----------------------|-----------------------|--------------|
| | Vortrag per 01.01. 2020 | Zugänge ¹⁾ | Zu- schüsse | Umbu- chungen | Abgänge ¹⁾ | Stand per 31.12. 2020 | Vortrag per 01.01. 2020 | Abschrei- bungen | Umbu- chungen | Abgänge | Stand per 31.12. 2020 | Stand per 31.12. 2019 | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte | 20 | 18 | - | -2 | - | 36 | -3 | -2 | - | - | -5 | 31 | 17 |
| davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände | 13 | 17 | - | -6 | - | 24 | - | - | - | - | - | 24 | 13 |
| 2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten | 6 | 11 | - | 2 | 0 | 19 | 0 | -2 | - | 0 | -2 | 17 | 6 |
| | 26 | 29 | - | - | 0 | 55 | -3 | -4 | - | 0 | -7 | 48 | 23 |
| SACHANLAGEN | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | | | | | | | | | | | | | |
| a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte | 53 | 1 | - | - | 0 | 54 | 0 | - | - | - | 0 | 54 | 53 |
| b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten | 641 | 25 | - | 21 | 0 | 687 | -252 | -22 | 0 | 0 | -274 | 413 | 389 |
| c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs | 13 | 7 | - | 1 | -1 | 20 | -4 | 0 | - | 0 | -4 | 16 | 9 |
| | 707 | 33 | - | 22 | -1 | 761 | -256 | -22 | 0 | 0 | -278 | 483 | 451 |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen | 109 | 7 | - | 6 | 0 | 122 | -35 | -5 | 0 | 0 | -40 | 82 | 74 |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr | 8.149 | 943 | -39 | 144 | -34 | 9.163 | -5.147 | -315 | 0 | 17 | -5.445 | 3.718 | 3.002 |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören | 220 | 12 | 0 | 9 | -4 | 237 | -134 | -13 | 0 | 4 | -143 | 94 | 86 |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 143 | 11 | - | 6 | -9 | 151 | -90 | -13 | 0 | 9 | -94 | 57 | 53 |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 649 | 193 | -1 | -187 | 0 | 654 | - | - | - | - | - | 654 | 649 |
| | 9.977 | 1.199 | -40 | - | -48 | 11.088 | -5.662 | -368 | - | 30 | -6.000 | 5.088 | 4.315 |
| FINANZANLAGEN | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | 43 | 0 | - | - | -14 | 29 | -7 | - | - | 7 | - | 29 | 36 |
| 2. Beteiligungen | 0 | - | - | - | - | 0 | - | - | - | - | - | 0 | 0 |
| | 43 | 0 | - | - | -14 | 29 | -7 | - | - | 7 | - | 29 | 36 |
| Anlagevermögen insgesamt | 10.046 | 1.228 | -40 | - | -62 | 11.172 | -5.672 | -372 | - | 37 | -6.007 | 5.165 | 4.374 |

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 (31 Mio. €; im Vorjahr: 17 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 | 7–40 |
| 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 | 3–10 |

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

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert ausgewiesen. 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 [Erläuterungen zum Anlagevermögen](#) → 47). 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 Prozentsätzen, 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 zum 31. Dezember 2020 für die zum Geschäftsfeld DB Fernverkehr gehörende DB Fernverkehr AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,51% für überfällige Forderungen und 0,21% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,21%.

Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

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

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen, sind gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen. Das Saldierungsgebot gilt auch für korrespondierende Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Schulden und aus der 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 2020 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 2020 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 (1,62%) ergibt sich zum 31. Dezember 2020 ein Unterschiedsbetrag von 518 T € (per 31. Dezember 2019: 519 T €).

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2020 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

| in % | 31.12.2020 |
|--|------------|
| Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt) | 2,31 |
| Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung | 3,10 |
| Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe) | 1,75 |
| Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation | 3,35 |

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen [BEV] aufgrund bestehender Beam*tinnen-versorgungszusagen) 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 0,50% (Altersteilzeit), 1,06% (Jubiläum), 1,04% (Sterbegeld) sowie 1,10% (mittelbare Altersversorgung) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung der Haftpflichtrenten beläuft sich auf 1,62%.

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 Aktiengesellschaft (DB AG), Berlin.

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beam*tinnen im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 § 12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beam*tinnen erstattet die DB Fernverkehr AG dem BEV die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beam*tinnen jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmende*r beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beam*tinnen 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 *Anlagegitter* → 44 zu entnehmen.

Der gemäß §285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 29 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 19 Mio. €), von denen 18 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 12 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Berichtsjahr wurden Zuschüsse im Wert von 40 Mio. € (im Vorjahr: keine) von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

(3) Vorräte

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|------------|------------|
| Hilfs- und Betriebsstoffe | 161 | 127 |
| Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen | 10 | 9 |
| Waren | 1 | 1 |
| Insgesamt | 172 | 137 |

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 50 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 43 Mio. €) gebildet.

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

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

| in Mio. € | 31.12.2020 | davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr | 31.12.2019 | davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr |
|---|--------------|------------------------------------|------------|------------------------------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 37 | 6 | 61 | 16 |
| Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 1.910 | - | 161 | - |
| Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 0 | - | 0 | - |
| Sonstige Vermögensgegenstände | 3 | 0 | 5 | 0 |
| Insgesamt | 1.950 | 6 | 227 | 16 |

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 1 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 0 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen mit 1.824 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1 Mio. €) die Gesellschafterin DB AG. Sie resultieren mit 1.791 Mio. € aus dem Verlustausgleich (per 31. Dezember 2019: kein) und aus Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft in Höhe von 33 Mio. € (per 31. Dezember 2019: keine). Forderungen aus Lieferungen und Leistungen mit verbundenen Unternehmen bestehen in Höhe von 86 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 161 Mio. €).

(5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Versicherungsleistungen sowie noch zu erbringende Dienstleistungen ausgewiesen.

(6) Gezeichnetes Kapital

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

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2020 einen Betrag in Höhe von 1.566 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1.570 Mio. €) aus.

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2020 wurde die Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH (Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH), Berlin, auf die DB Regio Bus Ost GmbH (DB Regio Bus Ost GmbH), Potsdam, unter Verzicht auf eine Gegenleistung gemäß §54 Abs. 1 S. 3 UmwG verschmolzen. Die Verminderung der Kapitalrücklage resultiert aus der Entnahme aus der Kapitalrücklage in Höhe des Beteiligungsbuchwerts von 4 Mio. €.

(8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2020 einen Betrag in Höhe von 4 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 4 Mio. €) aus.

(9) Rückstellungen

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|------------|------------|
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 7 | 6 |
| Steuerrückstellungen | 10 | 9 |
| Sonstige Rückstellungen | 225 | 236 |
| Insgesamt | 242 | 251 |

Bei den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 1 Mio. € zugeführt (per 31. Dezember 2019: 1 Mio. €).

Weitere 54 T € wurden im Rahmen von Personalübergängen an andere Konzerngesellschaften übertragen (per 31. Dezember 2019: 450 T €).

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuld-befreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Fernverkehr AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden 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 (11 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 9 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeitendenübergängen 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 (3 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 2 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 DBAG erstattet (2 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 2 Mio. €).

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

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 7 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 6 Mio. €).

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|------------|------------|
| Verpflichtungen im Personalbereich | 72 | 95 |
| Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen | 5 | 5 |
| Unterlassene Instandhaltung | 52 | 45 |
| Technikrisiken | 2 | 2 |
| Übrige Risiken | 94 | 89 |
| Insgesamt | 225 | 236 |

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 14 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 9 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (14 Mio. €) verrechnet.

Dem gemäß § 268 Abs. 8 HGB ansonsten zur Abführung gesperrten Betrag stehen ausreichend freie Rücklagen (1.570 Mio. €) gegenüber, sodass keine Abführungssperre entstanden ist.

| in Mio. € | 31.12.2020 |
|---|------------|
| a) Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens | 31 |
| b) Ertrag aus Bewertung Deckungsvermögen gemäß § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB | - |
| davon Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert | -14 |
| davon abzüglich Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten | -9 |
| davon abzüglich Aufstockung Pensionsrückstellungen auf Zeitwert des Deckungsvermögens | -5 |
| Potenziell abführungsgesperrter Betrag | 31 |

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (38 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (38 Mio. €) verrechnet.

(10) Verbindlichkeiten

| in Mio. € | davon mit Restlaufzeit | | | | davon mit Restlaufzeit | | | |
|---|------------------------|--------------|---------------|--------------|------------------------|--------------|---------------|--------------|
| | 31.12.2020 | bis 1 Jahr | größer 1 Jahr | über 5 Jahre | 31.12.2019 | bis 1 Jahr | größer 1 Jahr | über 5 Jahre |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen | 1 | 1 | - | - | 1 | 1 | - | - |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 288 | 225 | 63 | 1 | 333 | 302 | 31 | 1 |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 4.319 | 1.438 | 2.881 | 2.027 | 1.637 | 1.094 | 543 | 380 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 12 | 12 | - | - | 0 | 0 | - | - |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 18 | 18 | 0 | - | 16 | 16 | - | - |
| davon aus Steuern | 10 | 10 | - | - | 11 | 11 | - | - |
| davon im Rahmen der sozialen Sicherheit | 0 | 0 | - | - | 0 | 0 | - | - |
| Insgesamt | 4.638 | 1.694 | 2.944 | 2.028 | 1.987 | 1.413 | 574 | 381 |
| davon zinspflichtig | 4.125 | 1.244 | 2.881 | 2.027 | 964 | 421 | 543 | 380 |

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen mit 4.142 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1.490 Mio. €) die Gesellschafterin DB AG. Sie resultieren mit 1.025 Mio. € aus der Cashpool-Finanzierung (per 31. Dezember 2019: 380 Mio. €) sowie aus Darlehensverbindlichkeiten einschließlich der daraus resultierenden Zinsverbindlichkeiten in Höhe von 3.098 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 582 Mio. €). Per 31. Dezember 2019 bestanden gegenüber der DBAG als Organträgerin Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft von 88 Mio. € sowie aus der Gewinnabführung in Höhe von 426 Mio. €. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit verbundenen Unternehmen bestehen in Höhe von 194 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 156 Mio. €).

(11) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--------------------------------------|------------|------------|
| Erlösabgrenzungen | 325 | 414 |
| Sonstige passive Rechnungsabgrenzung | 1 | 1 |
| Insgesamt | 326 | 415 |

Die Erlösabgrenzungen betreffen bereits vereinnahmte Erlöse für die Beförderungsleistungen, die im Jahr 2021 zu erbringen sind.

(12) Haftungsverhältnisse

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|------------|------------|
| Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen | 243 | 222 |
| Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten | 12 | 11 |
| davon gegenüber verbundenen Unternehmen | 12 | 11 |
| Insgesamt | 255 | 233 |

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DBAG für in Höhe von 243 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 222 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DBAG voraussichtlich erfüllt werden können.

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

(13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|--------------|--------------|
| Bestellobligo für Investitionen | 5.327 | 5.147 |
| Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen | 1.959 | 1.582 |
| davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen | 1.474 | 1.320 |
| Insgesamt | 7.286 | 6.729 |

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

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldnerkenntnisse (160 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 243 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. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|----------------------|--------------|--------------|
| FÄLLIGKEITEN | | |
| fällig bis 1 Jahr | 1.336 | 1.303 |
| fällig 1 bis 5 Jahre | 390 | 245 |
| fällig über 5 Jahre | 233 | 34 |
| Insgesamt | 1.959 | 1.582 |

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(14) Umsatzerlöse

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|--|--------------|--------------|
| Erlöse aus dem Personenverkehr | 2.803 | 4.746 |
| Instandhaltung | 1 | 1 |
| Leasing, Vermietung und Verpachtung | 41 | 45 |
| Leistungen für Dritte und Materialverkäufe | 112 | 121 |
| Sonstige Umsatzerlöse | 63 | 107 |
| Insgesamt | 3.020 | 5.020 |

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Beförderungsleistungen in Höhe von 10 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 11 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €).

(16) Sonstige betriebliche Erträge

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|--|-----------|-----------|
| Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen | 8 | 9 |
| Erträge aus staatlichen Zuschüssen | 0 | 0 |
| davon Ausgleichszahlungen des Bundes | 0 | 0 |
| davon übrige staatliche Zuschüsse - öffentliche Hand | 0 | - |
| Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen | 12 | 20 |
| Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen | 1 | - |
| Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen | 11 | 17 |
| Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen | 0 | 0 |
| Währungskursgewinne | 0 | 0 |
| Übrige Erträge | 13 | 6 |
| davon sonstige übrige Erträge | 13 | 6 |
| Insgesamt | 45 | 52 |
| davon periodenfremd | 29 | 37 |

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen betreffen mit 12 Mio. € den Verkauf von Fahrzeugen. Die Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen resultieren aus dem Verkauf der AMEROPA-Reisen GmbH (AMEROPA-Reisen GmbH), Bad Homburg.

Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträge resultieren im Wesentlichen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen in Höhe von 12 Mio. € sowie der Auflösung von Rückstellungen mit 11 Mio. €.

(17) Materialaufwand

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|--|--------------|--------------|
| Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren | 419 | 432 |
| davon Aufwendungen für Energie | 341 | 351 |
| davon Strom | 299 | 306 |
| davon Stromsteuer | 27 | 28 |
| davon Diesel, sonstige Treibstoffe | 11 | 13 |
| davon sonstige Energien | 4 | 4 |
| davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren | 76 | 75 |
| davon Preis- und Wertberichtigungen Material | 2 | 6 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | 1.788 | 1.828 |
| davon eingekaufte Leistungen Transport | 118 | 132 |
| davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst | 86 | 89 |
| davon Provisionen | 315 | 353 |
| davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur | 1.155 | 1.155 |
| davon Nutzung Trassen | 1.019 | 1.021 |
| davon Nutzung Stationen | 136 | 134 |
| davon sonstige bezogene Leistungen | 114 | 99 |
| Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung | 636 | 542 |
| Insgesamt | 2.843 | 2.802 |

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. € | 2020 | 2019 |
|---|--------------|--------------|
| Löhne und Gehälter | 892 | 844 |
| davon für Arbeitnehmende | 836 | 782 |
| davon für zugewiesene Beamt*innen | 56 | 62 |
| Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG | 52 | 58 |
| direkt ausgezahlte Nebenbezüge | 4 | 4 |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾ | 212 | 191 |
| davon für Arbeitnehmende | 199 | 177 |
| davon für zugewiesene Beamt*innen | 13 | 14 |
| Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG | 13 | 14 |
| davon für Altersversorgung | 41 | 29 |
| Insgesamt | 1.104 | 1.035 |

¹⁾ Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener.

(19) Sonstige betriebliche Aufwendungen

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|---|------------|------------|
| Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten | 56 | 52 |
| Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten | 26 | 20 |
| Gebühren und Beiträge | 12 | 12 |
| Aufwendungen für Versicherungen | 3 | 0 |
| Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung | 37 | 43 |
| Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial | 5 | 5 |
| Reise- und Repräsentationsaufwendungen | 23 | 23 |
| Forschungs- und Entwicklungskosten | 16 | 19 |
| Sonstige bezogene Dienstleistungen | 289 | 261 |
| davon bezogene IT-Leistungen | 116 | 83 |
| davon sonstige Kommunikationsdienste | 11 | 13 |
| davon sonstige Serviceleistungen | 162 | 165 |
| Aufwendungen aus Schadenersatz und Kulanzleistungen | 2 | 1 |
| Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | 5 | 0 |
| Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen | 1 | 6 |
| Sonstige betriebliche Steuern | 1 | 1 |
| Übrige Aufwendungen | 58 | 66 |
| davon sonstiger personalbezogener Aufwand | 30 | 31 |
| davon Währungskursverluste | 0 | 0 |
| davon sonstige übrige Aufwendungen | 28 | 35 |
| Insgesamt | 534 | 509 |
| davon periodenfremd | 2 | 7 |

(20) Beteiligungsergebnis

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|-----------------------------------|----------|-----------|
| Aufwendungen aus Verlustübernahme | - | -1 |
| Insgesamt | - | -1 |

(21) Zinsergebnis

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|--|------------|-----------|
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 1 | 1 |
| davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung | 1 | 1 |
| davon Erträge aus dem Deckungsvermögen | 1 | 1 |
| davon Aufwendungen aus Aufzinsung von Rückstellungen | 0 | 0 |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen | -20 | -8 |
| davon an verbundene Unternehmen | -19 | -7 |
| davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen | -1 | -1 |
| Insgesamt | -19 | -7 |

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Aufbau der *Kapitalflussrechnung*  43 folgt den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e. V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard (DRS) 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 DBAG und wird in den für den größten und kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzernabschluss der DBAG als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt wird.

Der Konzernabschluss der DBAG wird im Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter bundesanzeiger.de  erhältlich.

Entsprechend den Befreiungsregelungen des § 291 HGB hat die DB Fernverkehr AG keinen Teilkonzernabschluss erstellt.

(25) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den *Anteilsbesitz*  52 ist beigefügt.

(26) Beschäftigte

| | 2020 | | 2019 | |
|-------------------------|---------------------------------|-----------------------|---------------------------------|-----------------------|
| | im Jahres- durch- schnitt | am Jahres- ende | im Jahres- durch- schnitt | am Jahres- ende |
| in Vollzeitpersonen | | | | |
| Arbeitnehmende | 17.046 | 17.585 | 15.545 | 15.862 |
| Zugewiesene Beamt*innen | 1.125 | 1.065 | 1.233 | 1.169 |
| | 18.171 | 18.650 | 16.778 | 17.031 |
| Auszubildende | 811 | 961 | 754 | 877 |
| Insgesamt | 18.982 | 19.611 | 17.532 | 17.908 |

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

Beamt*innen 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 Beamt*innen). 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 2020 AN:****Dr. Michael Peterson**

Vorsitzender des Vorstands,
Heidelberg

Evelyn Palla

Ressort Finanzen/Controlling,
Wien

Heinz Siegmund

Ressort Personal,
Limburg

Dr. Philipp Nagl

Ressort Produktion,
Frankfurt am Main

Stefanie Berk (seit 1. März 2020)

Ressort Marketing,
Oberursel

ALS AUFSICHTSRAT WAREN BESTELLT:**Berthold Huber**

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

Klaus-Dieter Hommel*

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

Gudrun Brüker-Gaspers

Leiterin des Referats VIII A 6 im Bundesministerium der Finanzen,
Sankt Augustin

Marion Carstens* (seit 19. Juni 2020)

Abteilungsleiterin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Berlin

Michael Fischer*

Leiter Bilanzen der DB Fernverkehr AG,
Langen (Hessen)

Andreas Gehlhaar

Leiter Nachhaltigkeit und Umwelt der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Hugo Gratz

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

Chris Newiger

Leiterin Datenschutz der Deutschen Bahn AG,
Fürth

Manuela Norbeck* (seit 19. Juni 2020)

Mitglied des Betriebsrats Wahlbetrieb Hamburg der DB Fernverkehr AG,
Glückstadt

Jan Proschmann*

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

Frank Riegler*

Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Höchstadt a. d. Aisch

Heiko Sann* (seit 1. Januar 2020)

Mitglied des Betriebsrats München (F 1.11) der DB Fernverkehr AG,
Mering

Manfred Scholze*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Ebersbach-Neugersdorf

Lutz Schreiber*

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft
Deutscher Lokomotivführer,
Haste

Dr. Hella Schmidt-Naschke (seit 19. Juni 2020)

Leiterin Steuern der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Dr. Ursula Schütze-Kreilkamp

Leiterin Konzernführungskräfte KFK/OFK 1 der Deutschen Bahn AG,
Köln

Stefan Stroh (seit 19. Juni 2020)

Chief Digital Officer (CDO) der Deutschen Bahn AG,
Dreieich

Claudia Gräfin von der Schulenburg

Leiterin Executive Management Competence Platform der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Kerstin Wagner

Leiterin Personalgewinnung der Deutschen Bahn AG,
München

Elisabeth Wlaschitz*

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

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

| in T € | 2020 | 2019 |
|--|-------|-------|
| Gesamtbezüge des Vorstands | 2.119 | 2.052 |
| davon fixer Anteil | 1.643 | 1.281 |
| davon erfolgsabhängiger Anteil | 374 | 622 |
| Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder | 101 | 403 |
| Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder | 296 | 218 |
| Gesamtbezüge des Aufsichtsrats | 87 | 85 |

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 Konzern-Abschluss der DBAG enthalten sind.

(29) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

(30) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

Das Ergebnis nach Steuern wird aufgrund eines mit der DBAG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser ausgeglichen.

Frankfurt am Main, den 16. Februar 2021

DB Fernverkehr AG

Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

| Tochterunternehmen (Name und Sitz) | Währung | Eigenkapital in T ¹⁾ | Beteiligung in % |
|---|---------|------------------------------------|---------------------|
| VOLLKONSOLIDIERT | | | |
| DB Bahn Italia S.r.l., Verona / Italien | EUR | 7.536 | 100,00 |
| DB Reise&Touristik Suisse SA, Basel / Schweiz | CHF | - 8.074 | 100,00 |
| AT EQUITY | | | |
| Alleo GmbH i. L., Saarbrücken ^{2),3)} | EUR | 449 | 50,00 |
| Railteam B.V., Amsterdam / Niederlande ^{2),4)} | EUR | 150 | 20,00 |
| Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main ^{2),3)} | EUR | 259 | 50,00 |

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

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

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2019.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2018.

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

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

DEFINITION DER BEREICHE

Die DB Fernverkehr AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

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

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

Die Zuordnung der Aktiva und Passiva sowie der Aufwendungen und Erträge auf die Bilanz- und GuV-Posten der Tätigkeitsbereiche erfolgt, soweit möglich, direkt. Sofern dies nicht möglich ist oder mit einem unvermeidbar 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* → 58 f.). Im Berichtsjahr wurde im Bereich Verkehr und im Bereich Service keine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen.

Im Berichtsjahr wurden Zuschüsse im Wert von 40 Mio. € (im Vorjahr: keine) von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt. Diese sind dem Bereich Verkehr zugeordnet.

Im Bereich Verkehr erfolgte durch konzerninterne Verschmelzung der Abgang der von der DB Fernverkehr AG gehaltenen Anteile am verbundenen Unternehmen Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH. Die Verschmelzung erfolgte rückwirkend zum 1. Januar 2020 (4 Mio. €). Darüber hinaus wurden die Anteile der AMEROPA-Reisen GmbH (3 Mio. €) veräußert.

Vorräte

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen und den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind keine Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr in Höhe von 6 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 16 Mio. €); diese sind dem Verkehrsbereich zugeordnet. Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr in Höhe von 2 T € (per 31. Dezember 2019: 6 T €); davon sind dem Verkehrsbereich 2 T € (per 31. Dezember 2019: 6 T €) und dem Servicebereich 0 T € zugeordnet (per 31. Dezember 2019: 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 (59 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 54 Mio. €).

Im Bereich Verkehr werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrags der Ergebnisabführung für den Bereich Service erhöht (26 Mio. €; per 31. Dezember 2019: keine).

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.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden Anteile an einem verbundenen Unternehmen auf eine andere Konzerngesellschaft verschmolzen. Die Verschmelzung erfolgte rückwirkend zum 1. Januar 2020 unter Verzicht auf eine Gegenleistung. Infolge des Anlagenabgangs wurde die Position Zugeordnetes Eigenkapital im Bereich Verkehr um 4 Mio. € gemindert.

Aufgrund unterschiedlicher Zuordnungen beziehungsweise Schlüssellösungen 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 Mitarbeitenden zugeordnet. Alle Steuer- und übrigen sonstigen Rückstellungen werden sachverhaltsbezogen analysiert und direkt zugeteilt.

Verbindlichkeiten

Die zum 31. Dezember 2020 bestehenden Verbindlichkeiten sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

Im Bereich Verkehr werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Instandhaltungsleistungen vom Servicebereich pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (59 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 54 Mio. €).

Im Bereich Service werden die Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrags der Ergebnisabführung für den Bereich Service erhöht (26 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 31 Mio. €).

| in Mio. € | Bereich Verkehr | | | Bereich Service | | |
|---|-----------------|-----------------------------------|--------------|-----------------|-----------------------------------|-------------|
| | 31.12. 2020 | davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr | 31.12. 2019 | 31.12. 2020 | davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr | 31.12. 2019 |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 264 | 201 | 313 | 24 | 24 | 20 |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 4.267 | 1.386 | 1.617 | 137 | 136 | 74 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 12 | 12 | 0 | - | - | - |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 15 | 14 | 13 | 3 | 3 | 3 |
| davon aus Steuern | 8 | 8 | 9 | 2 | 2 | 2 |
| davon im Rahmen der sozialen Sicherheit | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 4.559 | 1.614 | 1.944 | 164 | 163 | 97 |
| davon zinspflichtig | 4.014 | 1.134 | 920 | 110 | 109 | 44 |

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr in Höhe von 63 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 31 Mio. €); diese sind dem Verkehrsbereich zugeordnet. Von diesen Verbindlichkeiten haben 1 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1 Mio. €) eine Restlaufzeit größer fünf Jahre.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr in Höhe von 2.881 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 543 Mio. €); davon sind dem Verkehrsbereich 2.880 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 540 Mio. €) und dem Servicebereich 1 Mio. € zugeordnet (per 31. Dezember 2019: 3 Mio. €). Von diesen Verbindlichkeiten haben 2.027 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 380 Mio. €) eine Restlaufzeit größer fünf Jahre; diese sind dem Verkehrsbereich zugeordnet.

Haftungsverhältnisse

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten in Höhe von 12 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 11 Mio. €) betreffen ausschließlich den Bereich Verkehr.

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB AG in Höhe von 243 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 222 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betrifft den Bereich Verkehr in Höhe von 190 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 173 Mio. €) und den Bereich Service in Höhe von 53 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 49 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 (35 Mio. €; im Vorjahr: 28 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Verkehrsbereich (6 Mio. €; im Vorjahr: 7 Mio. €), aus Instandhaltungsleistungen für den Verkehrsbereich (692 Mio. €; im Vorjahr: 640 Mio. €), aus übrigen Dienstleistungen für den Verkehrsbereich (6 Mio. €; im Vorjahr: 9 Mio. €) sowie zusätzlich aus Materialverkäufen (29 Mio. €, im Vorjahr: 20 Mio. €).

Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 49 T € (im Vorjahr: 56 T €) enthalten, die in voller Höhe dem Verkehrsbereich zugeordnet sind.

Materialaufwand

Die vom Servicebereich bezogenen Instandhaltungsleistungen (692 Mio. €; im Vorjahr: 640 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Verkehrsbereichs als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Servicebereichs werden Aufwendungen (198 Mio. €, im Vorjahr: 172 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 31 Mio. € (im Vorjahr: 22 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Servicebereich beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 9 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €).

Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Verkehrsbereichs sind Aufwendungen für übrige Dienstleistungen des Servicebereichs (6 Mio. €; im Vorjahr: 9 Mio. €) enthalten.

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

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern für den Verkehrsbereich in Höhe von 788 T € (im Vorjahr: 871 T €) und im Servicebereich in Höhe von 200 T € (im Vorjahr: 198 T €) angefallen. Darüber hinaus sind 59 T € (im Vorjahr: 72 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 | |
|-----------------------------------|-----------------|-----------|
| | 2020 | 2019 |
| Aufwendungen aus Verlustübernahme | - | -1 |
| Insgesamt | - | -1 |

Zinsergebnis

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge sowie die sonstigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen werden unter Verwendung des Sachanlagen-schlüssels 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 Mitarbeitenden verwendet.

| in Mio. € | Bereich Verkehr | | Bereich Service | |
|--|-----------------|-----------|-----------------|-----------|
| | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 1 | 1 | 0 | 0 |
| davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung | 1 | 1 | 0 | 0 |
| davon Erträge aus dem Deckungsvermögen | 1 | 1 | 0 | 0 |
| davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen | -18 | -7 | -2 | -1 |
| davon an verbundene Unternehmen | -17 | -6 | -2 | -1 |
| davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen | -1 | -1 | 0 | 0 |
| Insgesamt | -17 | -6 | -2 | -1 |

Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

Hinsichtlich der Ergebnisverwendung wird unterstellt, dass die Tätigkeitsbereiche jeweils einen eigenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der DB AG abgeschlossen haben und die ansonsten auszuweisenden Jahresüberschüsse/-verluste der Tätigkeitsbereiche an diese abgeführt (Bereich Service) beziehungsweise von dieser ausgeglichen (Bereich Verkehr) werden.

BILANZ NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN**Bereich Verkehr****AKTIVA**

| Per 31.12. (in Mio. €) | 2020 | 2019 |
|---|--------------|--------------|
| A. ANLAGEVERMÖGEN | | |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände | 48 | 22 |
| II. Sachanlagen | | |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 64 | 61 |
| a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten | 51 | 49 |
| b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs | 0 | 0 |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen | 41 | 41 |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr | 3.718 | 3.002 |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören | 5 | 4 |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 19 | 18 |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 558 | 565 |
| | 4.405 | 3.691 |
| III. Finanzanlagen | 29 | 36 |
| | 4.482 | 3.749 |
| B. UMLAUFVERMÖGEN | | |
| I. Vorräte | | |
| 1. Hilfs- und Betriebsstoffe | - | - |
| 2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen | 10 | 9 |
| 3. Waren | 1 | 1 |
| | 11 | 10 |
| II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | | |
| 1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 37 | 60 |
| 2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 1.935 | 161 |
| 3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 0 | 0 |
| 4. Sonstige Vermögensgegenstände | 3 | 4 |
| | 1.975 | 225 |
| III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten | 0 | 0 |
| | 1.986 | 235 |
| C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN | 1 | 1 |
| | 6.469 | 3.985 |

PASSIVA

| Per 31.12. (in Mio. €) | 2020 | 2019 |
|---|--------------|--------------|
| A. EIGENKAPITAL | | |
| Zugeordnetes Eigenkapital | 1.463 | 1.467 |
| Ausgleichsposten | -101 | -61 |
| | 1.362 | 1.406 |
| B. RÜCKSTELLUNGEN | | |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 5 | 5 |
| Steuerrückstellungen | 8 | 7 |
| Sonstige Rückstellungen | 209 | 208 |
| | 222 | 220 |
| C. VERBINDLICHKEITEN | | |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen | 1 | 1 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 264 | 313 |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 4.267 | 1.617 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 12 | 0 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 15 | 13 |
| | 4.559 | 1.944 |
| D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN | 326 | 415 |
| | 6.469 | 3.985 |

Bereich Service**AKTIVA**

| Per 31.12. (in Mio. €) | 2020 | 2019 |
|---|-------------|------------|
| A. ANLAGEVERMÖGEN | | |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände | 0 | 1 |
| II. Sachanlagen | | |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 419 | 390 |
| a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten | 362 | 340 |
| b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs | 16 | 9 |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen | 41 | 33 |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr | 0 | 0 |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören | 89 | 82 |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 38 | 35 |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 96 | 84 |
| | 683 | 624 |
| III. Finanzanlagen | - | - |
| | 683 | 625 |
| B. UMLAUFVERMÖGEN | | |
| I. Vorräte | | |
| 1. Hilfs- und Betriebsstoffe | 161 | 127 |
| 2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen | 0 | 0 |
| 3. Waren | - | - |
| | 161 | 127 |
| II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | | |
| 1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | - | 1 |
| 2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 59 | 54 |
| 3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | - | - |
| 4. Sonstige Vermögensgegenstände | 1 | 1 |
| | 60 | 56 |
| III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten | - | - |
| | 221 | 183 |
| C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN | 0 | 0 |
| | 904 | 808 |

PASSIVA

| Per 31.12. (in Mio. €) | 2020 | 2019 |
|---|-------------|------------|
| A. EIGENKAPITAL | | |
| Zugeordnetes Eigenkapital | 619 | 619 |
| Ausgleichsposten | 101 | 61 |
| | 720 | 680 |
| B. RÜCKSTELLUNGEN | | |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 2 | 1 |
| Steuerrückstellungen | 2 | 2 |
| Sonstige Rückstellungen | 16 | 28 |
| | 20 | 31 |
| C. VERBINDLICHKEITEN | | |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen | 0 | 0 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 24 | 20 |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 137 | 74 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | - | - |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 3 | 3 |
| | 164 | 97 |
| D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN | - | - |
| | 904 | 808 |

Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen**BEREICH VERKEHR**

| in Mio. € | Anschaffungs- und Herstellungskosten | | | | | Abschreibungen | | | | | Buchwert | | |
|--|--|-----------------------|----------------|------------------------------------|-----------------------|--------------------------------|----------------------------------|---------------------|----------------------|-----------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| | Vortrag per 01.01. 2020 | Zugänge ¹⁾ | Zu- schüsse | Umb- chun- gen ²⁾ | Abgänge ¹⁾ | Stand per 31.12. 2020 | Vortrag per 01.01. 2020 | Abschrei- bungen | Umb- chun- gen | Abgänge | Stand per 31.12. 2020 | Stand per 31.12. 2020 | Stand per 31.12. 2019 |
| | IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE | | | | | | | | | | | | |
| 1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte | 18 | 18 | - | -2 | - | 34 | -2 | -1 | - | - | -3 | 31 | 16 |
| davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände | 13 | 17 | - | -6 | - | 24 | - | - | - | - | - | 24 | 13 |
| 2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten | 6 | 11 | - | 2 | 0 | 19 | 0 | -2 | - | 0 | -2 | 17 | 6 |
| | 24 | 29 | - | 0 | 0 | 77 | -2 | -3 | - | 0 | -5 | 72 | 22 |
| SACHANLAGEN | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | | | | | | | | | | | | | |
| a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte | 12 | 1 | - | - | 0 | 13 | 0 | - | - | - | 0 | 13 | 12 |
| b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten | 66 | 3 | - | 2 | 0 | 71 | -17 | -3 | 0 | 0 | -20 | 51 | 49 |
| c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs | 0 | 1 | - | 0 | -1 | 0 | 0 | 0 | - | - | 0 | 0 | 0 |
| | 78 | 5 | - | 2 | -1 | 84 | -17 | -3 | 0 | 0 | -20 | 64 | 61 |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen | 45 | 1 | - | 1 | 0 | 47 | -4 | -2 | - | 0 | -6 | 41 | 41 |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr | 8.149 | 943 | -39 | 144 | -34 | 9.163 | -5.147 | -315 | - | 17 | -5.445 | 3.718 | 3.002 |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | -7 | 0 | 0 | 1 | -6 | 5 | 4 |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 53 | 3 | - | 3 | -5 | 54 | -35 | -5 | 0 | 5 | -35 | 19 | 18 |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 565 | 141 | -1 | -147 | 0 | 558 | - | - | - | - | - | 558 | 565 |
| | 8.901 | 1.093 | -40 | 3 | -40 | 9.917 | -5.210 | -325 | - | 23 | -5.512 | 4.405 | 3.691 |
| FINANZANLAGEN | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | 43 | 0 | - | - | -14 | 29 | -7 | - | - | 7 | - | 29 | 36 |
| 2. Beteiligungen | 0 | - | - | - | - | 0 | - | - | - | - | - | 0 | 0 |
| | 43 | 0 | - | - | -14 | 29 | -7 | - | - | 7 | - | 29 | 36 |
| Anlagevermögen insgesamt | 8.968 | 1.122 | -40 | 3 | -54 | 10.023 | -5.219 | -328 | - | 30 | -5.517 | 4.506 | 3.749 |

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

²⁾ Inklusive Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Höhe von 3 Mio. €.

BEREICH SERVICE

| in Mio. € | Anschaffungs- und Herstellungskosten | | | | | Abschreibungen | | | | | Buchwert | | |
|--|--|-----------------------|-------------|------------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|------------------|----------------|----------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | Vortrag per 01.01. 2020 | Zugänge ¹⁾ | Zu- schüsse | Umb- chun- gen ²⁾ | Abgänge ¹⁾ | Stand per 31.12. 2020 | Vortrag per 01.01. 2020 | Abschrei- bungen | Umb- chun- gen | Abgänge | Stand per 31.12. 2020 | Stand per 31.12. 2020 | Stand per 31.12. 2019 |
| | IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE | | | | | | | | | | | | |
| 1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte | 2 | - | - | - | - | 2 | -1 | -1 | - | - | -2 | 0 | 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 | - | - | - | - | 2 | -1 | -1 | - | - | -2 | 0 | 1 |
| SACHANLAGEN | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | | | | | | | | | | | | | |
| a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte | 41 | 0 | - | - | 0 | 41 | 0 | - | - | - | 0 | 41 | 41 |
| b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten | 575 | 22 | - | 19 | 0 | 616 | -235 | -19 | 0 | 0 | -254 | 362 | 340 |
| c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs | 13 | 6 | - | 1 | 0 | 20 | -4 | 0 | - | 0 | -4 | 16 | 9 |
| | 629 | 28 | - | 20 | 0 | 677 | -239 | -19 | 0 | 0 | -258 | 419 | 390 |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen | 64 | 6 | - | 6 | -1 | 75 | -31 | -3 | 0 | 0 | -34 | 41 | 33 |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr | 0 | - | - | 0 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören | 209 | 12 | - | 8 | -3 | 226 | -127 | -13 | - | 3 | -137 | 89 | 82 |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 90 | 8 | - | 3 | -4 | 97 | -55 | -8 | 0 | 4 | -59 | 38 | 35 |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 84 | 52 | - | -40 | 0 | 96 | - | - | - | - | - | 96 | 84 |
| | 1.076 | 106 | - | -3 | -8 | 1.171 | -452 | -43 | - | 7 | -488 | 683 | 624 |
| FINANZANLAGEN | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2. Beteiligungen | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Anlagevermögen insgesamt | 1.078 | 106 | - | -3 | -8 | 1.173 | -453 | -44 | - | 7 | -490 | 683 | 625 |

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

²⁾ Inklusive Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Höhe von -3 Mio. €.

Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen**BEREICH VERKEHR**

| Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. (in Mio. €) | 2020 | 2019 |
|--|---------------|---------------|
| Umsatzerlöse | 2.957 | 4.971 |
| Bestandsveränderungen | 1 | -1 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 5 | 2 |
| Gesamtleistung | 2.963 | 4.972 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 44 | 51 |
| Materialaufwand | | |
| Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren | -358 | -378 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | -1.750 | -1.798 |
| Instandhaltungsaufwand | -1.070 | -946 |
| | -3.178 | -3.122 |
| Personalaufwand | | |
| Löhne und Gehälter | -677 | -646 |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung | -164 | -149 |
| | -841 | -795 |
| Abschreibungen | -328 | -263 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | -460 | -441 |
| | -1.800 | 402 |
| Beteiligungsergebnis | - | -1 |
| Zinsergebnis | -17 | -6 |
| Ergebnis nach Steuern | -1.817 | 395 |
| Erträge aus Verlustübernahme | 1.817 | - |
| Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn | - | -395 |
| Jahresergebnis | 0 | 0 |
| Entnahmen aus der Kapitalrücklage | 4 | - |
| Vermögensminderung aus Umwandlung | -4 | - |
| Bilanzgewinn | 0 | 0 |

BEREICH SERVICE

| Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. (in Mio. €) | 2020 | 2019 |
|--|-------------|-------------|
| Umsatzerlöse | 768 | 705 |
| Bestandsveränderungen | - | - |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 4 | 4 |
| Gesamtleistung | 772 | 709 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 1 | 1 |
| Materialaufwand | | |
| Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren | -259 | -226 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | -38 | -30 |
| Instandhaltungsaufwand | -60 | -64 |
| | -357 | -320 |
| Personalaufwand | | |
| Löhne und Gehälter | -212 | -195 |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung | -51 | -45 |
| | -263 | -240 |
| Abschreibungen | -44 | -41 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | -81 | -77 |
| | 28 | 32 |
| Beteiligungsergebnis | - | - |
| Zinsergebnis | -2 | -1 |
| Ergebnis nach Steuern | 26 | 31 |
| Erträge aus Verlustübernahme | - | - |
| Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn | -26 | -31 |
| Jahresergebnis | 0 | 0 |
| Entnahmen aus der Kapitalrücklage | - | - |
| Vermögensminderung aus Umwandlung | - | - |
| Bilanzgewinn | 0 | 0 |

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 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 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 2020 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 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 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 16. Februar 2021

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

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu sechs Sitzungen zusammen. Im Vorfeld zur Neukonstituierung fand ein informelles Gespräch der designierten Präsidialausschussmitglieder statt. In den Sitzungen wurden in vertiefter Aussprache die Schwerpunktthemen der Aufsichtsratsitzungen vorbereitet. Im Übrigen beriet der Präsidialausschuss über die personellen Angelegenheiten des Vorstands und setzte sich in der Sitzung am 6. Februar 2020 mit der Zielerreichung 2019 und in der Sitzung am 23. Oktober 2020 mit den persönlichen Zielen der Vorstände für 2021 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 der außerordentlichen Aufsichtsratsitzung am 30. Januar 2020 wurde die Vorständin für das Ressort Marketing bestellt.

In seiner Sitzung am 12. März 2020 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2019 befasst. Zudem wurde der Aufsichtsrat über die Struktur und Systematik des Vergütungssystems für Konzernführungskräfte, obere und leitende Führungskräfte im Deutsche Bahn Konzern 2020 unterrichtet. Ferner behandelte der Aufsichtsrat personelle Angelegenheiten des Vorstands.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 19. Juni 2020 wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter sowie die Mitglieder des Präsidialausschusses

und des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 MitbestG gewählt. Des Weiteren wurde der Aufsichtsrat ausführlich über die aktuelle Lage der DB Fernverkehr AG informiert.

Schwerpunkt der Sitzung am 10. September 2020 war erneut die Berichterstattung zur aktuellen Lage der DB Fernverkehr AG.

In seiner Sitzung am 27. November 2020 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2021, die Investitions- und Projektplanung sowie die Veränderungen gegenüber der vorhergehenden Planung, die Mittelfristplanung 2021 bis 2025 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Fernverkehr AG zur Kenntnis genommen. Er befasste sich mit der Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und im Aufsichtsrat der DB Fernverkehr AG und bestellte erneut den Vorstand Produktion.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2020 insbesondere mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Unternehmen. Er befasste sich intensiv mit der wirtschaftlichen Lage und verfolgte die Umsatz- und Ergebnisentwicklung. Er nahm den coronabedingten Nachfragerückgang und die Angebotsveränderungen im Fernverkehr zur Kenntnis. Zudem ließ er sich ausführlich über die Aktivitäten zum Schutz von Mitarbeitenden und Fahrgästen unterrichten. Der Aufsichtsrat befasste sich eingehend mit den Gegensteuerungsmaßnahmen zum Ausgleich coronabedingter Schäden und den Finanzierungsbedarfen.

Darüber hinaus ließ sich der Aufsichtsrat fortlaufend unter anderem über die Entwicklung der Pünktlichkeit, der Fahrzeugverfügbarkeit und der Kundenzufriedenheit berichten. Er nahm die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung zur Kenntnis.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2020 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.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 9. März 2021 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend

Berthold Huber

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Fernverkehr AG



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 2020 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch die Deutsche Bahn AG ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2020 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Frau Stefanie Berk wurde mit Wirkung zum 1. März 2020 zum Mitglied des Vorstands der DB Fernverkehr AG bestellt.

Herr Harald Vorhauer schied mit Ablauf des 31. Dezember 2019 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 22. Januar 2020 Herr Heiko Sann nach.

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 19. Juni 2020 endete die Amtszeit der bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrats. Da die DB Fernverkehr AG künftig in der Regel über mehr als 20.000 Arbeitnehmer verfügen wird, wurde der Aufsichtsrat für die neue Amtszeit auf 20 Mitglieder vergrößert.

Als Anteilseignervertreter wählte die Hauptversammlung am 19. Juni 2020 erneut Frau Gudrun Brüker-Gaspers, Frau Chris Newiger, Frau Dr. Ursula Schütze-Kreilkamp, Frau Claudia Gräfin von der Schulenburg, Frau Kerstin Wagner sowie die Herren Hugo Gratza, Andreas Gehlhaar und Berthold Huber. Als neue Mitglieder sind Frau Dr. Hella Schmidt-Naschke und Herr Stefan Stroh hinzugekommen.

Bedingt durch die Corona-Pandemie wurde die Wahl der Arbeitnehmervertreter durch die Delegiertenversammlung abgesagt. Die Bestellung der Arbeitnehmervertreter erfolgte mit Gerichtsbeschluss vom 16. und 17. Juni 2020. Frau Elisabeth Wlaschitz sowie die Herren Michael Fischer, Jan Proschmann, Frank Riegler, Heiko Sann, Manfred Scholze und Lutz Schreiber wurden erneut bestellt. Zusätzlich bestellt wurden Frau Marion Carstens und Frau Manuela Norbeck.

In seiner konstituierenden Sitzung am 19. Juni 2020 wählte der Aufsichtsrat Herrn Berthold Huber zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Herrn Klaus-Dieter Hommel zum Stellvertreter. Neben den Herren Huber und Hommel wurden die Herren Gratza und Scholze in den Präsidialausschuss des Aufsichtsrats gewählt. In gleicher Zusammensetzung wurde der Ausschuss nach §27 Abs.3 Mitbestimmungsgesetz gebildet.

Der Aufsichtsrat spricht Herrn Vorhauer seinen Dank für seine 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 2020 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2021

Für den Aufsichtsrat

Berthold Huber
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Fernverkehr AG



Milliardeninvestitionen in unsere Flotten

Der Ausbau der Fahrzeugkapazitäten ist neben der Infrastruktur und den Mitarbeitenden eine zentrale Voraussetzung für die Erreichung unserer Wachstumsziele und einer nachhaltigen Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Im Zielzustand werden wir bei DB Fernverkehr bis zu 600 Züge im Einsatz haben. Die ICE-4-Flotte wird dann das Herzstück unserer Hochgeschwindigkeitsflotte sein.

Kontaktinformationen

DB Fernverkehr AG

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
www.bahn.de

Investor Relations and Sustainable Finance

Deutsche Bahn AG
Investor Relations und
Sustainable Finance
Europaplatz 1
10557 Berlin

Telefon – 030.297-64031
E-Mail – ir@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/ir



Dieser Geschäftsbericht, der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, der Lagebericht und Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet unter db.de/berichte abrufbar.



Konzernkommunikation

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefon – 030.297-61030
E-Mail – presse@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/presse

DB-Service Nummer

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



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

Auch online finden Privat- und Geschäftsreisende [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: auf Facebook, Instagram, 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 und Sustainable Finance, 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
→ **18** DB AG/Max Lautenschläger
→ **65** DB AG/Max Lautenschläger
→ **66** DB AG/Max Lautenschläger

Wir weisen darauf hin, dass die Verhaltensweisen der abgebildeten Personen den zum Zeitpunkt der Aufnahme gültigen Corona-Regeln entsprechen.

DB Fernverkehr AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.bahn.de

