



DB Fernverkehr AG

Geschäftsbericht 2021



INHALT

- 1 —> Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
- 4 —> Bericht des Aufsichtsrats
- 7 —> Qualitätsbericht
- 17 —> Lagebericht
- 37 —> Jahresabschluss

ENTWICKLUNGEN IM GESCHÄFTSJAHR 2021

VERKEHRSLAISTUNG / in Mrd. Pkm¹⁾



↗ 2021 zu 2020: +5,1%

ERGEBNIS NACH STEUERN²⁾ / in Mio. €



↗ 2021 zu 2020: +1.666 Mio. €

UMSATZERLÖSE / in Mio. €



↗ 2021 zu 2020: +1,8%

UMSATZSTRUKTUR / in %



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	2021	2020	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	3.075	3.020	+55	+1,8
Ergebnis nach Steuern ²⁾	-125	-1.791	+1.666	-93,0
Bilanzsumme per 31.12.	6.708	7.288	-580	-8,0
Anlagevermögen per 31.12.	6.163	5.165	+998	+19,3
Eigenkapital per 31.12.	2.082	2.082	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	3.445	4.125	-680	-16,5
Brutto-Investitionen	1.428	1.228	+200	+16,3
Netto-Investitionen ³⁾	1.428	1.188	+240	+20,2
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	18.660	18.650	+10	+0,1
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende Schiene in Mio.	81,3	80,9	+0,4	+0,5
Reisende Bus ⁴⁾ in Mio.	-	0,2	-0,2	-100
Verkehrsleistung Schiene in Mrd. Pkm ¹⁾	24,7	23,5	+1,2	+5,1
Verkehrsleistung Bus ⁴⁾ in Mrd. Pkm ¹⁾	-	0,0	-0,0	-100
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁵⁾	143,6	140,9	+2,7	+1,9

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

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

⁴⁾ Die Busaktivitäten wurden Ende 2020 eingestellt.

⁵⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN



DR. MICHAEL PETERSON Vorstandsvorsitzender der DB Fernverkehr AG

Sehr geehrte Leser:innen,

wir haben in 2020 den Beginn einer nie zuvor da gewesenen globalen Krise erlebt, die uns auch 2021 weiterhin begleitet hat. Mit unsere Dachstrategie Starke Schiene haben wir im Deutsche Bahn Konzern jedoch einen gemeinsamen Kompass, der alle verbindet, und eine nachhaltige Agenda, der wir auch in 2021 weiter gefolgt sind. Denn wir haben ein klares Ziel: mehr Verkehr von der Straße und aus der Luft auf die Schiene bringen! Deshalb haben wir auch 2021 alles darangesetzt, durch smartes Sparen und intelligentes Investieren für die Zukunft robuster, schlagkräftiger und moderner zu werden.

Der Beginn der Impfkampagne Ende 2020 weckte die Hoffnung auf ein baldiges Ende der Pandemie. Auch im dritten Lockdown, der sich noch bis zu Beginn des zweiten Quartals 2021 zog, war die Deutsche Bahn das Rückgrat der Mobilität in Deutschland. Ein stabiles Grundangebot wurde trotz stark reduzierter Nachfrage aufrechterhalten. Auch in schwierigen Zeiten verbinden wir Menschen und halten die Wirtschaft aktiv und lebendig. Während die Pandemie das ganze Land weiter fest im Griff hatte, waren wir als Gastgeber für unsere Gäste einfach da, sicherten Tausende Arbeitsplätze und investierten weiter in die Zukunft der Mobilität. Die Sicherheit unserer Fahrgäste und Mitarbeitenden hatte und hat für uns oberste Priorität.

Mit steigenden Temperaturen ab April 2021 und dem Fortschreiten der Impfkampagne, verbunden mit ersten Lockerungen, zog die Nachfrage merklich an. Der 30. Geburtstag des ICE, damals wie heute ein Symbol der Mobilitätswende, wurde 2021 mit der Taufe eines neuen XXL-ICE4 auf den Namen »Bundesrepublik Deutschland« durch Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier gefeiert und bildete den Auftakt für sehr nachfragestarke Sommermonate, in denen die täglichen Buchungseingänge das Vor-Corona-Niveau zum Teil bereits übertroffen haben. Innerdeutsche touristische Verkehre zu Urlaubszielen wie Rügen, den ost- und nordfriesischen Inseln, den Bodensee, aber auch das Ausland, zum Beispiel Tirol, wurden stark nachgefragt und auch Geschäftsreisende kehrten langsam in die Züge zurück. Durch die neu aufgetretene Virusvariante Ende des zweiten Quartals 2021 und die damit verbundenen steigenden Infektionszahlen bei sinkenden Temperaturen im dritten Quartal 2021 konnte aber insgesamt das Niveau von vor der Pandemie nicht erreicht werden. 2021 beförderte die DB Fernverkehr AG, bedingt durch behördliche Maßnahmen, Empfehlungen zur Minimierung sozialer Kontakte, Einschränkungen für Handel und Dienstleistungen sowie eine allgemeine Mobilitätzurückhaltung, 81,3 Millionen Reisende (+ 0,4 Millionen Reisende) und erzielte einen Umsatz von 3.075 Millionen Euro. Dieser lag damit um 55 Millionen Euro über dem Vorjahr (+ 1,8 Prozent). Das Ergebnis nach Steuern belief sich auf – 125 Millionen Euro und lag damit 1.666 Millionen Euro über dem Vorjahreswert (– 1.791 Millionen Euro). Hier wirkte sich vor allem die 2021 durch den Bund umgesetzte rückwirkende Trassenpreissenkung aus.

Doch wir haben auch das zweite Ausnahmejahr genutzt, um in Zukunft wieder auf den Wachstumspfad zurückkehren zu können. Denn wir haben auch in der Pandemie gesehen: Wenn die Menschen in Deutschland reisen, dann mit der Bahn. Die positive Dynamik aus 2020, das Bewusstsein und der Wunsch der Gesellschaft nach einer nachhaltigen Mobilitätswende, der sich nicht zuletzt in der neuen Bundesregierung widerspiegelt, hat uns auch 2021 Rückenwind gegeben. Wir haben Investitionen neu priorisiert und viele Innovationen für unsere Gäste vorangetrieben.

Mit dem Zulauf von 22 Zügen der ICE-4-Baureihe und acht Zügen des Intercity 2 haben wir die Sitzplatzkapazität weiter ausgebaut und unsere Flotte robuster und moderner gemacht. Die Fernverkehrsflotte wächst und ihr Durchschnittsalter sinkt. Insgesamt wurden in 2021 rund 1,5 Milliarden Euro in neue Züge und den Ausbau der Werke investiert und die Planungen für neue Werke in Dortmund und Nürnberg auf den Weg gebracht. Der Abruf von 43 weiteren Zügen der ICE-3neo-Baureihe ergänzt bis 2029 die Flotte und schafft damit in Summe 32.000 zusätzliche Sitzplätze, um unser Land noch besser zu vernetzen.

Gemeinsam mit dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft haben wir einen Aktionsplan zur stärkeren Vernetzung der Verkehrsträger und zur Absenkung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor gestartet. Wir werden mit einer Reihe von Maßnahmen die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern und das Mobilitätsangebot so verbessern, dass sich mehr Reisende für die Schiene entscheiden. Dabei wurde 2021 insbesondere aus der Kooperation mit Lufthansa eine echte Partnerschaft, ein neuer Standard zur Vernetzung von Verkehrsträgern. Das Lufthansa Express-Rail-Netz wurde um fünf Städte erweitert, und seit Dezember 2021 fahren erstmals extraschnelle Sprinterzüge auch zum Flughafen Frankfurt. Mittlerweile verbinden wir mit zahlreichen neuen Sprinterverbindungen Metropolen auf acht der zehn stärksten innerdeutschen Flugstrecken – als schnelle und umweltfreundliche Alternative.

Seit Mitte 2021 setzen wir auch neue Maßstäbe in der Kundenfreundlichkeit, indem Fahrgäste im Fall einer Verspätung mit einem online oder mobil gekauften Ticket ihre Entschädigung digital über ihr Kundenkonto geltend machen können. Einfach, schnell und transparent. Bei der Modernisierung unserer deutschlandweit 15 DB Lounges sind wir 2021 ebenfalls ein großes Stück vorangekommen: Berlin, Nürnberg, Stuttgart, Leipzig, Frankfurt Flughafen, Hamburg und München erstrahlen bereits in neuem Glanz und überzeugen mit bequemen Sitzlandschaften, praktischen Arbeitsbereichen, Telefonnischen und Ruhesesseln. In den sechs größten Knotenbahnhöfen in Berlin, Hamburg, Hannover, München, Frankfurt am Main und Köln gibt es in den Lounges für Reisende der ersten Klasse sogar gesonderte Premiumbereiche.

Bei allen Verbesserungen für unsere Gäste: Unser Pünktlichkeitsziel von 79 Prozent wurde mit 75,2 Prozent leider verfehlt. Wesentliche Treiber der Zielverfehlung waren eine hohe Auslastung des Netzes bei weiter steigender und dringend benötigter Bautätigkeit, Streiks im August und September 2021 sowie witterungsbedingte Fahrzeug- und Infrastrukturstörungen (Sturmtief Bernd mit Hochwasser im Juli 2021, Sturmtief Hendrik und Ignatz im Oktober 2021), was sich naturgemäß auf die Kundenzufriedenheit auswirkte. Diese lag mit einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 77,8 unter dem anspruchsvollen Ziel von 80 ZI. Auch die behördlich angeordneten Serviceeinschränkungen im gastronomischen Angebot während der Lockdowns wirkten sich negativ aus. Besonders positiv wertgeschätzt wurden hingegen weiterhin die Bordservice-Mitarbeitenden und die Sauberkeit an Bord unserer Züge.

Der Personalbestand in unseren betriebs- und servicekritischen Berufen konnte im vergangenen Jahr mit 18.660 Mitarbeitenden per 31. Dezember 2021 stabil gehalten werden. Damit wir eine erfolgreiche Verkehrswende mit einem möglichst nachhaltigen Verkehrsangebot gewährleisten können, planen wir in den nächsten Jahren jedoch wieder mit einem verstärkten Personalaufbau.

Die Pandemie hat schwerwiegende wirtschaftliche Folgen für viele Bahnunternehmen in ganz Europa. Dass die DB Fernverkehr AG die herben Einnahmenverluste teilweise kompensieren kann, ist Unterstützungsmaßnahmen des Bundes unter anderem in Form der bereits erwähnten rückwirkenden Trassenpreisreduktion für alle Bahnunternehmen im Fern- und Güterverkehr zu verdanken. Einen wesentlichen Teil zur Schließung der krisenbedingten Finanzlücke trägt die DB Fernverkehr AG, durch entschiedene Gegensteuerungsmaßnahmen, selbst.

Nach einem weiteren Pandemiejahr bleibt die Überzeugung, dass wir als Unternehmen mit einer klaren Vision, mit Mitarbeitenden, die täglich ihr Bestes geben, und einem Produkt, das wie kein anderes für eine nachhaltige Mobilitätswende steht, bereit sind, an unsere Wachstumsziele anzuknüpfen und einen elementaren Beitrag zur Erreichung der Klimaziele zu leisten.

Mit der Starken Schiene geht das!

Ihr


Dr. Michael Peterson
Vorstandsvorsitzender der
DB Fernverkehr AG

BERICHT DES AUFSICHTSRATS



BERTHOLD HUBER Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB Fernverkehr AG

Sitzungen des Aufsichtsrats

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

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu sieben Sitzungen zusammen. In den Sitzungen wurden in vertiefter Aussprache die Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Im Übrigen beriet der Präsidialausschuss über die personellen Angelegenheiten des Vorstands und setzte sich in der Sitzung am 4. Februar 2021 mit der Zielerreichung 2020 und in der Sitzung am 11. November 2021 mit den persönlichen Zielen der Vorstandsmitglieder für 2022 auseinander. Die Vorstandsangelegenheiten wurden abschließend im Aufsichtsrat beraten und beschlossen.

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

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 9. März 2021 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2020 befasst. Zudem wurde der Aufsichtsrat über die Struktur und Systematik des Vergütungssystems für Konzernführungskräfte, obere und leitende Führungskräfte im Deutsche Bahn Konzern 2021 unterrichtet. Ferner behandelte der Aufsichtsrat Angelegenheiten des Vorstands.

In der außerordentlichen Sitzung am 16. April 2021 befasste sich der Aufsichtsrat erneut mit Angelegenheiten des Vorstands.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 10. Juni 2021 wurde der Aufsichtsrat ausführlich über die aktuelle Lage der DB Fernverkehr AG informiert. Zudem hat der Aufsichtsrat Frau Evelyn Palla, Vorstandin Finanzen/Controlling, mit Wirkung zum 1. März 2022 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Fernverkehr AG bestellt.

Schwerpunkt der Sitzung am 8. September 2021 war wiederum die Berichterstattung zur aktuellen Lage der DB Fernverkehr AG.

In seiner Sitzung am 9. Dezember 2021 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2022, die Investitions- und Projektplanung sowie die Veränderungen gegenüber der vorhergehenden Planung, die Mittelfristplanung 2022 bis 2026 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Fernverkehr AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2021 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 das coronabedingte veränderte Mobilitätsverhalten, die Nachfrageschwankungen 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 coronabedingten Schäden und den ergriffenen Gegensteuerungsmaßnahmen zu deren Ausgleich.

Darüber hinaus ließ sich der Aufsichtsrat fortlaufend über die Entwicklung der Pünktlichkeit und der Kundenzufriedenheit und den Stand der Top-Projekte berichten. Weitere Arbeitsschwerpunkte waren die Marketingmaßnahmen im Pandemieverlauf, die Aktivitäten zur langfristigen Steigerung der Reisendenzahl und die Flottenstrategie der DB Fernverkehr AG. Die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung wurden zur Kenntnis genommen.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2021 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 gem. dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 23. März 2022 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2021 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 2021 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Frau Chris Newiger schied mit Ablauf des 31. Dezember 2021 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihr folgte mit Wirkung zum 1. Januar 2022 Frau Dr. Milena Brütting nach.

Der Aufsichtsrat spricht Frau Newiger seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeitenden sowie den Belegschaftsvertretenden der DB Fernverkehr AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2021 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2022

Für den Aufsichtsrat



Berthold Huber
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Fernverkehr AG

QUALITÄTSBERICHT

Im Berichtsjahr wurden bei der DB Fernverkehr AG die Aktivitäten zur Umsetzung der Dachstrategie Starke Schiene des Deutschen Bahn Konzerns (DB-Konzern) fortgeführt. Mit dieser Strategie wurde ein Rahmen geschaffen, der deutlich macht, wofür der DB-Konzern steht und welche Richtung er verfolgt. Die Erreichung zentraler verkehrs- und klimapolitischer Ziele der Bundesregierung wird dabei 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 u.a. erforderliche Angebotsausweitung wird durch die schrittweise Einführung des Deutschland-Takts mit der Neuanbindung von Regionen sowie einer Erhöhung des Takts des Zugangebots auf bestehenden Linien systematisch verfolgt. Nach dem massiven Einbruch der Reisendenzahlen infolge der Corona-Pandemie erwartet die DB Fernverkehr AG im Jahr 2022 wieder eine spürbare Nachfrageerholung sowie einen Anstieg infolge von Fahrplanausweitungen und -optimierungen.

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Reisendeninformation wurden im Berichtsjahr weiter vorangetrieben. Dazu gehörten u.a. die PlanKorridor-Disposition zur Optimierung der Betriebsabwicklung, die Verbesserung des Managements von Großstörungen im Verbund, der Einsatz von Bahnsteigteams zur Verbesserung der Reisendensteuerung und die Einführung eines digitalen Abfertigungsverfahrens zur Beschleunigung der Abfertigungsprozesse am Bahnsteig.

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 gehörten die Modernisierung von über 100 älteren ICE-1- und ICE-3-Fahrzeugen sowie die Ergänzung der Fahrzeugflotte durch die Inbetriebnahme weiterer neuer ICE-4-Triebzüge und Intercity-2-Zugverbände. Verschiedene Baureihen (u.a. ICE 1 und ICE 3) der Fahrzeugflotte wurden darüber hinaus mit der Hochrüstung auf das European Train Control System (ETCS) Baseline 3 für die Zukunft weiterentwickelt, um so den Betrieb auf ETCS-Strecken sicherstellen

zu können. Gleichzeitig wurden im Berichtsjahr mit dem Projektstart des Werkneubaus Dortmund-Hafen die Voraussetzungen für eine entsprechende Anpassung der Instandhaltungskapazitäten geschaffen.

Die Verlässlichkeit und Zuverlässigkeit der DB Fernverkehr AG zeigte sich insbesondere während der coronabedingten Einschränkungen des öffentlichen Lebens insbesondere zu Beginn des Berichtsjahres. Trotz im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau weiterhin deutlich reduzierter Reisendenzahlen wurde auch im Berichtsjahr das Grundangebot aufrechterhalten und das Angebot an nachfragestarken Tagen erhöht. Die Pünktlichkeit der DB Fernverkehr AG hat sich 2021 wieder schwächer entwickelt. Neben höheren Kapazitätsengpässen auf dem Netz infolge einer gestiegenen Bautätigkeit sowie einer höheren Auslastung wirkten extreme Witterungsereignisse (v.a. starker Winter, Sturmtiefs und Hochwasser) sowie die Tarifauseinandersetzung mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) belastend. Gegenläufig kompensierende Effekte resultierten aus der weiteren Reduktion von Primärstörungen durch eine Verbesserung der Verfügbarkeit von Fahrzeugen.

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 festgelegter Qualitätskriterien. Neben der Kundenzufriedenheit umfassen diese v.a. 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 neu 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 mobilitätseingeschränkter Reisender der programmbegleitenden Arbeitsgruppe des DB-Konzerns. Darüber hinaus werden regelmäßige Befragungen von Kund:innen bei unabhängigen Instituten beauftragt. 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  gehört zu den meistbesuchten Mobilitätsportalen in Deutschland. Im Berichtsjahr gab es insgesamt rund 394 Millionen Besuche in der Reiseauskunft (im Vorjahr: 224 Millionen Besuche) und es wurden monatlich rund 2,3 Millionen Online-Tickets (im Vorjahr: 2,0 Millionen Online-Tickets) verkauft.
- Im Berichtsjahr wurden 58,4 Millionen Handy-Tickets (im Vorjahr: 40,8 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 2021 stieg die Anzahl der integrierten Verbünde auf 48 (per Januar 2021: 43 Verbünde). Weitere Verbünde werden folgen.
- Der Komfort Check-in ermöglicht Fahrgästen des Fernverkehrs seit 2018 in allen ICE- sowie seit 2019 in ausgewählten Intercity- und Eurocity-Zügen eine kontaktlose Reise ohne zusätzliche Ticketkontrolle. Auch im Berichtsjahr wurde der Service weiterentwickelt. Neben der Ausweitung des Angebots auf weitere Intercity- und Eurocity-Züge wurde der Service auf von Statuskund:innen genutzte Comfort-Plätze ausgeweitet. Die Integration des Komfort Check-in in das ICE-Portal erhöht zudem ergänzend zum DB Navigator sowie zum Webbrowser (bahn.de/jetzt-einchecken)  die Anzahl der verfügbaren Einstiegskanäle. Die Weiterentwicklung des Service im Berichtsjahr umfasst zudem die Möglichkeit des Check-ins durch die

Zugbegleiter:innen bei Nichtnutzung des Service durch den Fahrgast. Eine Folgekontrolle bei Personalwechsel entfällt dadurch. Der Check-in durch das Bordpersonal ist seit dem Berichtsjahr außerdem auch für Fahrgäste ohne Reservierung möglich. Dem Bedeutungsgewinn kontaktloser Methoden insbesondere in Zeiten von Corona wird mit dem Komfort Check-in Rechnung getragen.

- Im Berichtsjahr wurden auch die beiden DB-Anwendungen für Sprachassistenten (DB Skill für Amazon Alexa und DB Action für Google Assistant) weiterentwickelt. Ein Fokus lag bei DB Skill auf grundlegenden Optimierungen bei der Spracherkennung und verbesserten Eingabemöglichkeiten für die Nutzer:innen. So wurden im Rahmen einer exklusiven Partnerschaft mit Amazon Funktionen eingeführt, die flexiblere Nutzereingaben und natürlichere Dialoge ermöglichen. Ebenso wurden eine vollständig überarbeitete grafische Oberfläche für intelligente Displays (Smart Displays) sowie die neue Funktion »Ist mein Zug pünktlich?« eingeführt. Damit können Nutzer:innen die Pünktlichkeit eines Verkehrsmittels abfragen. Die Weiterentwicklung bei DB Action fokussierte sich auf die Verbesserung des Nutzererlebnisses, indem verschiedene Fehler in der Dialogführung beseitigt und die Sprachausgabe vereinfacht wurde. Aktualisiert wurden grafische Elemente, die auf einem intelligenten Display oder in der Google Assistant App auf dem Smartphone angezeigt werden. An einzelnen Stellen wurden Funktionssounds eingeführt, die an das DB-Soundlogo angelehnt sind.
- Das digitale Angebot der Chat-Lösungen wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut. So wurde die Plattform DB KAI im Sommer 2021 durch die DB-konzernweite Plattform DB Smile ersetzt. Diese bietet den Kund:innen nun eine verbesserte grafische Oberfläche und Bedienbarkeit (Look and Feel) sowie die Möglichkeit, die inhaltliche Dialogfunktion deutlicher zu skalieren als auf der Plattform KAI. DB Smile ist nun der virtuelle Assistent auf bahn.de  und im DB Navigator. Die Anzahl der geführten Chats mit Kund:innen durch den virtuellen Chatbot KAI und DB Smile auf den Plattformen bahn.de  und DB Navigator stieg im Berichtsjahr auf rund 575.000 Chats (im Vorjahr: rund 480.000 Chats). Der Chatbot DB Smile beantwortet Fragen zu Angeboten, Produkten und Services des DB-Konzerns und wurde auch im Berichtsjahr mit aktuellen Informationen für die Kund:innen tagesaktuell erweitert und ausgebaut. DB Smile lernt automatisiert und wird redaktionell

mit allen kund:innenrelevanten Informationen wie z.B. neuen Angeboten der DB Fernverkehr AG sowie den Erweiterungen der Selfservice-Möglichkeiten gepflegt und nach Auswertung des Nutzungsverhaltens optimiert. DB Smile entlastet bei einer hohen Verfügbarkeit die Servicemitarbeitenden. In etwa 15% aller Fälle hat ein:e Live-Agent:in unsere Kund:innen bei der Falllösung unterstützt.

- Im Berichtsjahr wurde das umfassende Redesign der App DB Navigator abgeschlossen. Das reduzierte und moderne Design sorgt für eine leichtere Orientierung und Bedienbarkeit der App.
- Ende 2021 wurde zudem mit einem umfangreichen Redesign der Webseite [bahn.de](https://www.bahn.de)  begonnen, das 2022 abgeschlossen sein wird. Die Ticket- und BahnCard-Buchung wurde bereits zum Ende des Berichtsjahres neu gestaltet und u.a. für die Nutzung auf mobilen Endgeräten optimiert.
- 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 5.300 stationäre Ticketautomaten an rund 3.200 Standorten für Fahrplanauskünfte und Fahrkartenverkäufe zur Verfügung.
- In unseren bundesweit rund 350 Reisezentren stehen unsere Mitarbeitenden in direktem Kontakt mit unseren Kund:innen für Reiseinformationen und den Fahrkartenverkauf am Schalter. Zudem stehen unseren Kund:innen rund 1.630 Agenturen für persönliche Beratung und den Verkauf von Fahrkarten zur Verfügung.
- Mit dem Video-Reisezentrum betreiben wir erfolgreich ein videobasiertes Vertriebsprodukt. Das Video-Reisezentrum ermöglicht personenbediente Beratung und Verkauf insbesondere auch in ländlichen Regionen als Alternative zu Reisezentren oder Agenturen und ist derzeit an rund 100 Standorten verfügbar.
- 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.

Für den Erwerb von Fahrkarten standen Kund:innen im Berichtsjahr 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 in 34 Studien rund 240.000 Fahrgäste und etwa 2.700 Geschäftspartner zu ihrer Wahrnehmung unserer Leistungen im Schienenpersonenverkehr befragt. Dabei differenzieren wir zwischen den einzelnen Prozessschritten der Reisekette von der Information und Fahrkartenbuchung über den Eindruck der Kund:innen als Käufer:in, Abholer:in oder Fahrgast am Bahnhof sowie die Wahrnehmung im Zug bis hin zu einer ggf. 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 77,8 (im Vorjahr: ZI von 80,2) gefallen. Dies resultierte insbesondere aus einer deutlich schwächeren Pünktlichkeit bei gestiegener Auslastung. Die Gesamtzufriedenheit mit der DB Fernverkehr AG (ZI von 63,1) ist im Berichtsjahr hingegen leicht gestiegen (im Vorjahr: ZI von 62,4). 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 Hygieneregeln 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 Zufriedenheitserhebungen unserer Kund:innen messen wir zeitnah die Produkt- und Servicequalität im Schienenpersonenverkehr.

Sauberkeit der Züge und der Bahnhöfeinrichtungen

2021 wurden die Maßnahmen zur Verbesserung der Sauberkeit infolge der Corona-Pandemie in den Fernverkehrszügen fortgeführt. Der Schutz der Kund:innen und Mitarbeitenden stand weiterhin an erster Stelle. Das Reinigungssystem wurde wie auch das Zuggrundangebot trotz coronabedingter Einschränkungen aufrechterhalten, insbesondere im ersten Halbjahr 2021. So wurden die Fahrgasträume weiterhin mehrmals täglich gereinigt (Qualitätsreinigung). Fokus der täglichen

Reinigung bilden neben den WCs insbesondere Kontaktflächen, wie bspw. Griffe und Stangen, die desinfizierend gereinigt werden. In regelmäßigen Abständen wurden zudem Intensivreinigungen (Wochen-, Grund- und Jahresreinigungen) durchgeführt. Um auch während der Zugfahrt die gestiegenen Anforderungen der Kund:innen im Hinblick auf die Sauberkeit zu erfüllen, wurde die Intervallverkürzung der Unterwegsreinigung wie im Vorjahr auch 2021 weitergeführt. Durch die mobile Reinigung etwa alle zwei Stunden (vorher: alle vier Stunden) erhalten rund 80% der Züge regelmäßig eine Unterwegsreinigung. Im zweiten Quartal 2021 wurde zudem ein »Frühjahrsputz« – eine zusätzliche Intensivreinigung – bei allen Zügen der Fernverkehrsflotte durchgeführt. Die Züge wurden damit auf ein erwartetes steigendes Fahrgastaufkommen im zweiten Halbjahr 2021 vorbereitet.

Durch das zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 eingeführte neue Reinigungs- und Qualitätssicherungssystem konnten weitere Verbesserungen im Berichtsjahr erreicht werden. Eine Standardisierung der Reinigungsleistung vor jeder Zugfahrt und eine Fokussierung des Reinigungssystems und der Qualitätssicherung auf kund:innenrelevante Bereiche hatte positive Effekte auf die Entwicklung der Kundenzufriedenheit: Unsere Kund:innen bewerteten die Sauberkeit am Platz mit einer Schulnote von 2,0 (im Vorjahr: Schulnote von 2,1) und die Sauberkeit im WC (nur Nutzer:innen) mit der Schulnote 2,6 (im Vorjahr: Schulnote von 2,9).

Neben der Innenraumreinigung wurden in 2021 monatlich rund 1.500 Waschfahrten (im Vorjahr: rund 1.400 Waschfahrten) für die Außenreinigung der Züge durchgeführt.

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

Im Bereich der Bahnhofsreinigung wurde das Produktionskonzept Infrastrukturelles Facility-Management (IFM) im Berichtsjahr fortgeführt. Ziel des Konzepts ist es, anhand identifizierter Kernbedürfnisse der Kund:innen die Reinigung auf die Bedürfnisse der Reisenden auszurichten. Auch im Berichtsjahr bestand die Möglichkeit, Verschmutzungen per Whats-App zu melden und beseitigen zu lassen. Dieser Service wird an 489 Stationen der S-Bahnen und im Nahverkehr angeboten. Die S-Bahnen Berlin und München bieten zusätzlich auch die Meldung von Verschmutzungen in Zügen an. Des Weiteren wurden auch 2021 infolge der anhaltenden Corona-Pandemie die zusätzlichen Hygienemaßnahmen aus dem Vorjahr wie zusätzliche Desinfektionen von Kontaktflächen und das Angebot von Säulen zur Handdesinfektion an hoch frequentierten Stationen fortgeführt.

Zuverlässigkeit der Verkehre

PÜNKTLICHKEIT UND ZUGAUSFÄLLE

Die Fünf-Minuten-Pünktlichkeit der Fernverkehrszüge lag im Berichtsjahr bei 75,2% (im Vorjahr: 81,8%). Infolge des Wegfalls des kapazitätsentlastenden und damit pünktlichkeitssteigernden Corona-Sondereffekts nahmen kapazitätsbedingte Verspätungen (Zugfolgekonflikte) im Gesamtnetz zu. Das anhaltend hohe Bauaufkommen im deutschen Schienennetz verschärfte Kapazitätsengpässe und betraf gleichermaßen wichtige Fernverkehrsknoten (z.B. Berlin, Hamburg, Hannover, Köln) sowie wichtige Fernverkehrsstrecken (z.B. Berlin–Hamburg, Frankfurt–Würzburg). In der Spitze waren über 70% der Fernverkehrszüge von mindestens einer Baumaßnahme im Schienennetz betroffen. Die hohe Kapazitätsauslastung auf den betroffenen Strecken und Umleitungsstrecken hatte Zugfolgekonflikte zur Folge, aus denen hohe Folgeverspätungen auch für Fernverkehrszüge resultierten. Im Juni 2021 wurde zudem die Trassenpreisförderung im Güterverkehr zum Ausgleich der coronabedingten Belastung auf 98% angehoben. Die Bestellung von Expresstrassen im Schienengüterverkehr nahm in der Folge stark zu, woraus negative Effekte auf die Pünktlichkeit von Fernverkehrszügen resultierten. Langsamere Güterzüge mit Expresstrasse wurden in der betrieblichen Durchführung vorrangig gegenüber planmäßig verkehrenden, schnelleren Fernverkehrszügen behandelt. Witterungsbedingte Einflüsse wie ein starker Winter einbruch im Februar 2021, eine Hitzeperiode im Juni 2021 sowie die Auswirkungen von Sturmtief Bernd im Juli 2021 (mit extremen Hochwasserereignissen in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz) und Sturmtief Ignatz im Oktober 2021 hatten ebenfalls deutlich dämpfende Effekte.

In der Folge ging im Berichtsjahr auch die Reisendenpünktlichkeit auf 76,8% zurück (im Vorjahr: 84,3%). 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.

Der personengewichtete Anchlusserrreichungsgrad im Fernverkehr ging im Berichtsjahr mit 85,8% leicht zurück (im Vorjahr: 87,6%). Dabei wurden alle gebuchten Umstiege mit einer Übergangszeit bis zu 30 Minuten berücksichtigt, die nicht von ersatzlosen Ausfällen betroffen waren.

Der Anteil von ausgefallenen Zugleistungen, für die wir keinen Ersatz stellen konnten, lag bei 3 % (im Vorjahr: 1 %). Wesentliche Treiber waren mehrere Sonderereignisse: der Winter einbruch im Februar 2021 mit zeitweiser Einstellung des Betriebs, das Sturmtief Bernd mit dem daraus resultierenden Hochwasser im Juli 2021 sowie die Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im August und September 2021. In den Monaten ohne Sonderereignisse lag der Anteil ausgefallener Züge auf dem niedrigen Niveau des Vorjahres.

BEWÄLTIGUNG VON STÖRUNGEN

Unser Ziel ist v. a. die Minimierung von Störungen und deren Auswirkungen mit einer frühzeitigen und verlässlichen Information unserer Kund:innen.

Die Qualität unserer Leistung, insbesondere die Pünktlichkeit, verschlechterte sich im Berichtsjahr, jedoch trugen zahlreiche Maßnahmen zur Stabilisierung bei. Dazu gehört die Fortführung der DB-konzernweiten Aktivitäten wie die Optimierung der Disposition in den Plankorridoren, das Lagezentrum Pünktlichkeit und das Lagezentrum Bau. Die Optimierung der Reisendensteuerung und -information steht weiter im Fokus.

Die Information der Reisenden bei Störungen wird stetig verbessert. Neben den klassischen Auskunft- und Informationskanälen (Automaten, Reisezentren und DB Informationen in Bahnhöfen, Servicemitarbeitende und Anzeigesysteme am Bahnsteig sowie in den Zügen, Telefonservicenummern) dienen digitale Lösungen der individualisierten Information über das mobile Internet. Reisende erhalten über Twitter, die App DB Navigator, den aktivierten Verspätungsalarm oder auf bahn.de  Informationen bei Störungen sowie alternative Reisemöglichkeiten.

Rund um die Uhr besetzte Leitstellen sichern die Interessen unserer Kund:innen. Zusätzliches Notdienstpersonal, Bereitschaftspersonal im Fahrdienst und Reservezüge in großen Knotenbahnhöfen ermöglichen die Betreuung und Weiterbeförderung von Reisenden im Störfall. Das Management von betrieblichen Großstörungen wird weiter vorangetrieben. Die Leitstellen der DB Fernverkehr AG werden durch das Großlagenmanagement unter Führung der Zentralen Leitstelle bei größeren Störfällen unterstützt. Speziell aufgestellte Betriebskonzepte können sofort angewendet werden, damit bei Störungseintritt Ersatzmaßnahmen sofort wirken können.

Pünktlichkeitsfördernde Maßnahmen werden weiter vorangetrieben, bspw. der Einsatz von Bahnsteigteams und die Einführung eines digitalen Abfertigungsverfahrens unserer Züge zur besseren Reisendensteuerung sowie zur Beschleunigung der Abfertigungsprozesse am Bahnsteig.

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.

Die Programme zur Barrierefreiheit bilden die Basis der Zukunftsarbeit zur gleichberechtigten Teilhabe behinderter Menschen am Leistungsangebot des DB-Konzerns und betrachten jeweils einen Zeithorizont von fünf Jahren. Die darin beschriebenen Maßnahmenplanungen sind eine Selbstverpflichtung des DB-Konzerns und zeigen wichtige Meilensteine auf dem Weg zur Zukunftsvision des barrierefreien Reisens. Die Programme sind Teil eines Veränderungsprozesses, der im Rahmen gesetzlicher Anforderungen und in Zusammenarbeit mit Interessenverbänden den spezifischen Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen in besonderem Maße Rechnung trägt.

Das vierte Programm, das einen Zeithorizont von 2020 bis 2025 hat, wurde im Mai 2021 veröffentlicht (weitere Informationen unter bahn.de/programm-barrierefrei .

Im partnerschaftlichen und konstruktiven Dialog können Vertreter:innen der Zielgruppe bereits zu Beginn ihre Expertise einbringen und der DB-Konzern die spezifischen Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Kund:innen berücksichtigen.

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. Bspw. verfügt jeder ICE-4-Triebzug über einen fahrzeuggebundenen Hublift. Die Inbetriebnahme weiterer ICE-4-Triebzüge 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.

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

2021 wurden weitere sechs modernisierte ICE-1-Fahrzeuge in Betrieb genommen. Damit sind nun insgesamt neun ICE-1-Triebzüge umgerüstet und enthalten u.a. zusätzliche Festhaltungsmöglichkeiten, ein modernes Fahrgastinformationssystem sowie ebenso taktile Orientierungshinweise.

Die Flotte unserer Intercity-2-Züge (Typ Alstom-Twindexx) wuchs im Vorjahr auf 54 Züge an. 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.

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 ab 2024 durch die 23 bestellten ICE-L-Züge von Talgo ersetzt werden. Die neuen ICE-L-Züge werden erstmals im 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 2021) bieten die folgenden Tabellen:

ICE-ZÜGE (TRIEBZUGBASIS) / per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gem. TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gem. TSI PRM	Teilweise barrierefrei (z.B. geeignet für Roll- stuhlfahrer:innen)	Nicht barrierefrei	2021
ICE 1	-	9	49	-	58
ICE 2	-	44	-	-	44
ICE 3 (Baureihe 403/406)	-	35	27	-	62
ICE 3 (Baureihe 407)	17	-	-	-	17
ICE 4 (Baureihe 412) 12-Teiler	50	-	-	-	50
ICE 4 (Baureihe 412) 7-Teiler	19	-	-	-	19
ICE 4 (Baureihe 412) 13-Teiler	21	-	-	-	21
ICE T (Baureihe 411/415)	-	-	70	-	70
ICE MET ¹⁾	-	-	-	-	-
Insgesamt	107	88	146	-	341
Anteil in %	31	26	43	-	100

¹⁾ 7-teiliger Zug mit Lokomotive.

IC-REISEZUGWAGEN ¹⁾ (EINZELWAGENBASIS) / per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gem. TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gem. TSI PRM	Teilweise barrierefrei (z.B. geeignet für Roll- stuhlfahrer:innen)	Nicht barrierefrei	2021
ICmod mit Rollstuhlplätzen	-	216	-	-	216
ICmod ohne Rollstuhlplätze	-	-	539	-	539
Sonstige IC-Wagen mit Rollstuhlplätzen	-	-	22	-	22
Sonstige IC-Wagen ohne Rollstuhlplätze	-	-	-	125	125
Intercity 2 (Stadler-KISS)	84	-	-	-	84
Intercity 2 (Alstom-Twindexx)	270	-	-	-	270
Insgesamt	354	216	561	125	1.256
Anteil in %	28	17	45	10	100

¹⁾ Ohne Dienst-/Kuppelwagen, ohne ICE-MET, ohne München-Nürnberg-Express (DB Regio).

Aufgrund unterschiedlicher Bahnsteighöhen in den meisten Netzen des Schienenpersonennahverkehrs werden die Einstiegshöhen der Fahrzeuge von den Aufgabenträgern so festgelegt, dass allen Reisenden an allen Bahnsteigen des jeweiligen Netzes ein sicherer Ein- und Ausstieg gewährt wird. Rund drei Viertel der Fahrzeugflotte im Regionalverkehr sind bereits heute für die am meisten angefahrene Bahnsteighöhe barrierefrei. Andere Bahnsteighöhen werden mit einer

fahrzeuggebundenen Ein- und Ausstiegshilfe gem. Technischer Spezifikation für Interoperabilität für mobilitätseingeschränkte Reisende (TSI PRM) erreicht. Diese Fahrzeuge sind mit rollstuhlgerechten Toiletten und digitalen Informationssystemen ausgestattet. Der Anteil an Niederflurfahrzeugen (Niveauausgleich zu 55-cm-Bahnsteigen) ist im letzten Jahr gestiegen, da nicht barrierefreie Fahrzeuge abgelöst wurden.

Bei der nachfolgenden Tabelle ist zu berücksichtigen, dass Triebzüge unabhängig von der Anzahl der Wagen als Einheit zählen, während bei lokbespannten Wagenzügen jeder Wagen

einzelnen 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 gem. TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Neubeschaffung vor TSI PRM	Weitgehend barrierefrei durch Modernisierung	Teilweise barrierefrei (z.B. geeignet für Roll- stuhlfahrer:innen)	Nicht barrierefrei	2021
Elektrische Triebzüge	697	532	790	828	6	2.853
Verbrennungstriebwagen ^{1),2)}	211	453	237	-	300	1.201
Einstöckige Wagen ²⁾	-	90	-	16	47	153
Doppelstockwagen	233	-	897	-	675	1.805
Insgesamt	1.141	1.075	1.924	844	1.028	6.012
Anteil in %	19	18	32	14	17	100

¹⁾ Inkl. Fahrzeugen der Usedomer Bäderbahn.

²⁾ Ausschließlich Wagen des Regelverkehrs.

Als größter Anbieter im Busverkehr in Deutschland betreibt der DB-Konzern rund 5.400 eigene Busse, davon rund 90 % Niederflerbusse. Infolge des demografischen Wandels hat DB Regio Bus gemeinsam mit der Hochschule Fresenius und dem Busersteller Iveco ein Konzept für alters- und mobilitätseingeschränktes Fahren erarbeitet – den Easy Bus. Dafür wurde ein Fahrzeug des Modells Crossway LE umgestaltet. Anpassungen des Busses finden z.B. an der Vordertür statt, die mit einer für Rollatoren geeigneten Einstiegsrampe ausgestattet wurde. Zudem erleichtern farbige Markierungen Nutzern mit Mobilitätseinschränkungen die Orientierung und weisen im verbreiterten Gang den Weg zu einer der modifizierten Sitzplatzgruppen. Die Busgesellschaft Regionalverkehr Allgäu GmbH des DB-Konzerns ist derzeit mit neun dieser Fahrzeuge im Landkreis Ostallgäu im regulären Linienbusverkehr im Einsatz.

Auch bei der Ausstattung der bundesweit rund 350 Reisezentren des DB-Konzerns wird die Barrierefreiheit stetig vorangetrieben und auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisender ausgerichtet. Insbesondere ein barrierefreier Schalter mit höhenverstellbarer Kundentischplatte, Rollstuhlunterfahrbarkeit, induktiver Hörschleife, Kennzeichnung durch Piktogramme, Unterarmstützenhalter und Anbindung an das taktile Leitsystem ermöglicht einen barrierefreien Zugang zur Beratung am Schalter. An mittlerweile 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 zur Beschreibung des kürzesten Weges zum barrierefreien Schalter. Aufgrund der im Rahmen der Corona-Pandemie ergriffenen Hygienekonzepte haben einige Reisezentren die Aufrufsysteme vorübergehend außer Betrieb genommen und steuern das Kund:innenaufkommen individuell. Andere wichtige Komponenten eines barrierefreien Reisezentrums sind bspw. Türfolierungen, Sitzmodule und ein taktiles Leitsystem, das an das Leitsystem im Bahnhof angeschlossen ist. Jedes Jahr werden weitere Reisezentren modernisiert, darunter auch kleinere und mittlere Standorte. Die Umrüstung aller Reisezentren wird noch einige Jahre in Anspruch nehmen. Je nach technischen und konstruktiven Möglichkeiten 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 2021 an rund 100 Standorten (per Dezember 2020: an rund 80 Standorten) verfügbar. Zusätzlich kommen Video-Automaten an 30 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 (z.B. keine scharfen Ecken und Kanten) und der Anordnung

der Bedienelemente wider (bspw. sind PIN-Pad und Kartenleser für sitzende oder kleine Personen niedriger angeordnet). Die Führung der Benutzer:innen im Interaktionsdesign berücksichtigt die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisender in hohem Maße, u.a. durch die Verwendung größerer Schaltflächen und Schriften sowie einer kontrastreichen Menüsteuerung.

Mittels regelmäßiger Marktforschungen und Befragungen von Kund:innen sowie Marktbeobachtungen werden Optimierungsmöglichkeiten analysiert und die Bedienoberfläche 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 sog. 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 460.000 Hilfeleistungen (im Vorjahr: rund 400.000 Hilfeleistungen) beim Ein-, Um- und Ausstieg realisiert, also rund 1.300 pro Tag (im Vorjahr: rund 1.100 Hilfeleistungen pro Tag). Der Anstieg im Berichtsjahr ist auf die Nachfrageerholung zurückzuführen, das Vor-Corona-Niveau wurde weiterhin deutlich verfehlt.

Auch bei der Ausstattung der bundesweit über 80 DB Informationen, die den Kund:innen für eine persönliche Beratung zu 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 abgeenkten und ausfahrbaren Tischplatte für Rollstuhlfahrer:innen und kleinwüchsige Menschen als auch mit Induktionsschleifen zur Unterstützung von hörgeschädigten Menschen ausgestattet.

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 Ausstiegshilfen ausgestattet. Damit wird der Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Reisende einfacher bzw. grundsätzlich ermöglicht. Für die Bedienung der Ein- und Ausstiegshilfen 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. 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 (bspw. 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 und verzeichnet eine hohe Nachfrage nach diesem für die Reisenden kostenfreien Angebot. Im Berichtsjahr wurden rund 177.000 Hilfeleistungen verzeichnet (im Vorjahr: rund 150.000 Hilfeleistungen). Der Anstieg im Berichtsjahr ist auf die Nachfrageerholung zurückzuführen, das Vor-Corona-Niveau wurde weiterhin deutlich verfehlt. Durch den Einsatz von Neufahrzeugen und modernisierten Zügen wird der Service der fahrzeuggebundenen Ein- und Ausstiegshilfe auch in Zukunft ausgebaut. Schwerbehinderte Menschen können alle Nahverkehrszüge (RE, RB, IRE, S-Bahn) des DB-Konzerns bundesweit ohne zusätzliche Fahrkarte mit dem grün-orangen Schwerbehindertenausweis und dem Beiblatt mit gültiger Wertmarke nutzen.

Auf der Internetseite 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  eine Erhebung über barrierefreie Angebote in Museen durchgeführt. Das umfangreiche Nachschlagewerk bietet eine stets aktuelle Übersicht über entsprechend eingerichtete Kultureinrichtungen wie z.B. barrierefreie Audioguides, Führungen in Gebärdensprache oder taktil und akustisch zugängliche Ausstellungsobjekte (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 App DB Bahnhof live bietet Reiseinformationen für rund 5.400 Bahnhöfe. Besonders hilfreich für Reisende mit Mobilitätseinschränkungen sind ausführliche Informationen zur Bahnhofsausstattung (z.B. zur Nutzbarkeit von Aufzügen sowie die Ausrüstung des Bahnhofs mit einem stufenlosen Zugang), Kontaktinformationen und Servicezeiten von zentralen Anlaufstellen am Bahnhof, Informationen zur Wagenreihung der ICE-, Intercity- und Eurocity-Züge sowie die grafische Darstellung des aktuellen Besucheraufkommens für rund 100 Bahnhöfe. Detaillierte Informationen zur App DB Bahnhof live unter: bahnhof.de/bahnhof-de/ueberuns/db_bahnhof_live-519228 

Beschwerdemanagement

Mit dem Kundendialog 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 oder Zugausfällen wird vom Servicecenter Fahrgastrechte durchgeführt.

Die Volumenentwicklung im Kundendialog und beim Servicecenter Fahrgastrechte wurde im Berichtsjahr insbesondere durch folgende Ereignisse beeinflusst:

- Einen deutlichen Nachfragerückgang im Schienenpersonenverkehr des DB-Konzerns. Zu Beginn des Berichtsjahres ging die Nachfrage aufgrund anhaltender coronabedingter Einschränkungen deutlich zurück, wobei der entsprechende Vorjahreszeitraum noch nicht durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst war. Seit März 2021 ist eine deutliche Erholung der Nachfrage zu verzeichnen.
- Verspätungen und Zugausfälle u.a. durch Extremwetterereignisse, insbesondere das Hochwasser im Juli 2021, die Tarifaueinandersetzungen mit der GDL im August und September 2021 sowie Stürme u.a. im Oktober 2021.
- Einschränkungen auf dem Schienennetz infolge einer anhaltend hohen Bautätigkeit.

Die Anzahl der Beschwerden im Kundendialog des Fernverkehrs ging im Berichtsjahr auf rund 136.000 Beschwerden zurück (im Vorjahr: rund 212.000 Beschwerden).

Infolge von Verspätungen und Zugausfällen gem. der Fahrgastrechteverordnung erfolgte im Berichtsjahr die Bearbeitung von rund 1,6 Millionen Entschädigungsanträgen (im Vorjahr: rund 1,2 Millionen Entschädigungsanträge) durch rund 40 am Verfahren teilnehmende Bahnen im Servicecenter Fahrgastrechte sowie in Reisezentren, Agenturen und in Verkaufsstellen nicht bundeseigener Eisenbahnen. Ergänzend zum etablierten analogen Fahrgastrechteformular gibt es seit Juni 2021 auch die Möglichkeit der digitalen Einreichung. Kund:innen können ihre Ansprüche online auf bahn.de  oder in der DB Navigator App über das Kund:innenkonto geltend machen. Im digitalen Antrag sind viele Daten bereits automatisch vorausgefüllt, sodass nur noch wenige Klicks und Angaben vonseiten der Kund:innen notwendig sind. Das Stellen des Online-Antrags dauert so insgesamt nur wenige Minuten. Rund die Hälfte der digital eingereichten Anträge werden innerhalb von zwei Tagen nach Eingang vollautomatisiert abschließend bearbeitet. Die Entschädigungsquote lag im Berichtsjahr bei rund 90 % (im Vorjahr: rund 92 %).

Die Kundenzufriedenheit mit der Gesamtabwicklung der Entschädigungsanträge durch das Servicecenter Fahrgastrechte ist im Berichtsjahr gesunken und lag bei einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 74 (im Vorjahr: ZI von 79). Die Ursache für den Rückgang liegt in den zum Teil deutlich längeren Bearbeitungszeiten im zweiten Halbjahr 2021, bedingt durch ein erheblich erhöhtes Antragsaufkommen innerhalb kürzester Zeit aufgrund der oben geschilderten Sondersituationen.

Die Menge der in Reisezentren abschließend vor Ort bearbeiteten Beschwerden ging v.a. nachfragebedingt auf rund 12.000 zurück (im Vorjahr: rund 14.000 Beschwerden).

BESCHWERDEMANAGEMENT	2021	2020
Beschwerden Fernverkehr in Tausend	135,7	212,4
VERTEILUNG DER BESCHWERDEN AUF DIE KONTAKTKANÄLE IN %		
E-Mail	77	68
Brief/Fax	11	23
Telefon	12	9
SERVICELEVEL		
Telefon: durchschnittliche Wartezeit bis zur Aufnahme des Gesprächs in Sekunden	182	166
E-Mail: Bearbeitung innerhalb von 72 Stunden in %	77	77
Brief/Fax: Bearbeitung innerhalb von zehn Werktagen in %	78	84
ANTRÄGE GEM. FAHRGASTRECHTEVERORDNUNG / in Tausend		
2021		
Bearbeitete Anträge	1.578	1.188
Als unbegründet abgelehnte Fälle	152	101
Entschädigte Fälle	1.426	1.087



XXL-ICE erweitern die ICE-Flotte

Seit 2021 sind die ersten neuen XXL-ICE im Einsatz. Dabei handelt es sich um 13-teilige ICE 4, die Platz für bis zu 918 Reisende bieten. Neben dem Reisekomfort, der hohen Energieeffizienz und der innovativen Technik ermöglicht der XXL-ICE wie alle anderen ICE-4-Triebzüge auch die Mitnahme von acht Fahrrädern. Die 13-teiligen ICE 4 werden vor allem auf den stark nachgefragten Linien Hamburg – Frankfurt – Schweiz und Hamburg – Köln – München eingesetzt. Bei den XXL-ICE 4 wird seit 2021 zudem die Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h auf 265 km/h erhöht, um die Pünktlichkeit weiter zu verbessern.

LAGEBERICHT

ÜBERBLICK

Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr

ANHALTENDE AUSWIRKUNGEN DER CORONA-PANDEMIE

Auch das Geschäftsjahr 2021 war für die DB Fernverkehr AG wesentlich geprägt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie. Die Zahl der im Schienenverkehr beförderten Personen lag zu Jahresbeginn durch die behördlichen Maßnahmen, Empfehlungen zur Minimierung sozialer Kontakte, Einschränkungen für Handel und Dienstleistungen sowie eine allgemeine Mobilitätszurückhaltung unterhalb der jeweiligen Vorjahresmonate, die noch nicht durch Corona-Effekte beeinflusst waren. Im Zuge des Fortschreitens der Impfkampagne zeigte sich ab März 2021 eine merkliche Erholung der Nachfrage im Personenverkehr. Die Erholung wurde durch neu auftretende Virusvarianten im Herbst 2021 wieder ausgebremst, sodass das Niveau von vor der Corona-Pandemie insgesamt nicht erreicht wurde.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie werden den Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) auch 2022 noch begleiten. Der DB-Konzern hält aber an den Wachstumszielen für die Schiene und seinen eigenen Wachstumszielen im Sinne der Strategie Starke Schiene fest. Der Ausbau der Kapazitäten, v.a. in der Infrastruktur, wurde daher auch 2021 konsequent fortgesetzt.

UMSETZUNG DER STAATLICHEN CORONA-UNTERSTÜTZUNGSMASSNAHMEN

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat mit der Bundesrepublik Deutschland (Bund) vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den DB-Konzern gemeinsam zu tragen. Der DB-Konzern plant die Hälfte der Auswirkungen auf den Systemverbund Bahn durch eigene Gegensteuerungsmaßnahmen zu kompensieren. Der Bund hat zum partiellen Ausgleich von coronabedingten Schäden 2021 verschiedene Maßnahmen umgesetzt:

- Eine weitgehende Förderung der Trassenpreise (rückwirkend ab März 2020) im Schienenfern- und -güterverkehr (DB-Anteil: rund 2,1 Mrd. €).

- Den Entfall der geplanten Dividendenzahlung der DB AG für das Geschäftsjahr 2020 (650 Mio. €). Da die Dividendenzahlung entsprechend der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen in die Infrastruktur vorgesehen ist, wurde sie 2021 vollständig durch Bundesmittel (zusätzliche Investitionszuschüsse) ersetzt.

- Eine Schadenskompensation bei der DB Fernverkehr AG im Zuge des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 (550 Mio. €). Weitere Unterstützungsmaßnahmen befinden sich noch in der Abstimmung mit der Europäischen Kommission (EU-Kommission) bzw. der Bundesregierung.

Das Geschäftsfeld DB Regio hat zudem auch 2021 Mittel aus der Branchenlösung für den Regionalverkehr in Deutschland erhalten (rund 0,5 Mrd. €).

STURMTIEF BERND FÜHRTE ZU SCHWEREN HOCHWASSERSCHÄDEN

Das Sturmtief Bernd hat Mitte Juli 2021 insbesondere in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz durch mehrtägigen, extrem ergiebigen Dauerregen zu schweren Hochwassern geführt, die katastrophale Schäden in den betroffenen Regionen verursacht haben. Dazu gehören auch gravierende Schäden an der Schieneninfrastruktur des DB-Konzerns. Gleise, Weichen, Signaltechnik, Brücken, Bahnhöfe, Stellwerke und Fahrzeuge wurden stark beschädigt. Insgesamt waren rund 600 km Gleise sowie über 50 Brücken und Dutzende Stationen und Haltepunkte betroffen. Mit dem Bund wurde eine Samelfinanzierungsvereinbarung zur Schadensbeseitigung abgeschlossen. Von den erheblichen Flutschäden konnten 2021 bereits rund 80% beseitigt werden. Der weitere Wiederaufbau der beschädigten Strecken und Anlagen läuft weiter.

TARIFRUNDE ABGESCHLOSSEN

Mit der Einigung mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) Anfang Oktober 2021 ist die Tarifrunde 2020/2021 im DB-Konzern abgeschlossen worden, in deren Verlauf es auch zu Streiks durch die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) gekommen ist. Die Laufzeit bis Februar 2023 gibt Unternehmen und Kund:innen Planungssicherheit.

Wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr

Das Berichtsjahr war für die DB Fernverkehr AG weiterhin durch die anhaltende Corona-Pandemie geprägt. Im ersten Quartal führten die temporären Corona-Maßnahmen und die damit zusammenhängenden fehlenden Reiseanlässe zu einem Umsatzrückgang. Auch im zweiten Quartal prägten die Corona-Maßnahmen das Nachfrageverhalten, jedoch zeigte sich mit zunehmender Impfquote eine sukzessive Erholung gegenüber dem Vorjahr. Im Sommer und Herbst 2021 stieg die Nachfrage nach innerdeutschen touristischen Reisen, sodass der Gesamtumsatz der DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr mit 3.075 Mio. € leicht über dem Vorjahreswert von 3.020 Mio. € lag (+1,8%). Der Gesamtaufwand (ohne Zinsen) stieg gegenüber dem Vorjahr um 5,0% auf 5.095 Mio. € (im Vorjahr: 4.853 Mio. €). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für die Nutzung der Trasseninfrastruktur, gestiegenen Personal- und Instandhaltungskosten sowie verstärkten Reinigungs- und pandemiebedingten Hygienemaßnahmen. Kompensierend wirkten geringere Aufwendungen für Unternehmensbekleidung sowie gesunkene Vertriebsprovisionen und niedrigere Kosten für DB-konzerninterne Dienstleistungen. Positiv auf das Ergebnis wirkte sich die staatliche Trassenpreisförderung i.H.v. 1.827 Mio. € aus, wodurch das Ergebnis mit –125 Mio. € um +1.666 Mio. € über dem Vorjahreswert von –1.791 Mio. € lag.

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 DB AG geführt werden. Die Anteile der DB AG befinden sich vollständig im Besitz der Bundesrepublik Deutschland.

Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio werden durch das Vorstandsressort Personenverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo ist dem 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 sind dem Vorstandsressort Finanzen&Logistik zugeordnet.

STRUKTUR/ORGANISATION UND AKTIVITÄTEN/ GESCHÄFTSZWECK DER GESELLSCHAFT

Als Dienstleistungsunternehmen, insbesondere für die Eisenbahnverkehrsleistungen des Personenfernverkehrs, hat die DB Fernverkehr AG die Erfüllung der Erwartungen ihrer Kund:innen im Fokus. Dabei liegt das Augenmerk auf dem Angebot einer guten Beförderungsleistung und der Erreichung gesetzter Qualitätskriterien. Diese umfassen neben der Kundenzufriedenheit v.a. 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.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Die Entsprechenserklärung i.S.d. Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) für das Jahr 2021 für die DB Fernverkehr AG ist im Corporate Governance Bericht der DB AG enthalten, der als Teil des Integrierten Berichts 2021 des DB-Konzerns veröffentlicht wird.

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 2021 zwei Frauen an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gem. 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 Arbeitnehmendenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2021 neun Frauen an.

	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2024
FRAUENANTEIL ¹⁾ / in %	Ist	Ist	Ziel
Vorstand	40,0	40,0	40,0
Aufsichtsrat	45,0	45,0	33,3
Erste Führungsebene	23,7	18,9	30,8
Zweite Führungsebene	35,3	36,6	42,1

¹⁾ Methodenänderung nach Organisationsstruktur mit rückwirkender Anpassung.

Die Zielwerte zur Erreichung der Frauenanteile im Vorstand und im Aufsichtsrat per 31. Dezember 2021 wurden erreicht bzw. übertroffen. Stichtagsbezogen ist der Frauenanteil der ersten Führungsebene um 4,8 Prozentpunkte auf 18,9% gesunken. Durch Änderungen der Organisationsstruktur gab es Verschiebungen zwischen der ersten und zweiten Führungsebene. Unterstützt von der Bewerberlage bei der Nachbesetzung offener Vakanzen stieg der Frauenanteil gegenüber dem Vorjahresende in der zweiten Führungsebene um 1,3 Prozentpunkte auf 36,6%.

RAHMENBEDINGUNGEN

Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird insbesondere durch das konjunkturelle Umfeld in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Infolge der anhaltenden Auswirkungen der Corona-Pandemie war das Umfeld für den öffentlichen Personenverkehr auch 2021 sehr herausfordernd. Die Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie trafen insbesondere viele Dienstleistungsbranchen wie Hotellerie und Restaurants, aber auch den öffentlichen Personenverkehr.

Mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie waren für viele Menschen in Deutschland Unsicherheiten über die eigene Beschäftigungs- und Einkommenssituation verbunden.

Die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland war 2021 weiter von den Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. Sinkende Infektionszahlen und damit einhergehend umgesetzte Lockerungen von Maßnahmen zur Eindämmung der Auswirkungen der Corona-Pandemie führten zu einer deutlichen Erholung der Wirtschaftsleistung ab Juni 2021. Insbesondere der Dienstleistungssektor konnte sich im Sommer 2021 kräftig erholen. Der Wiederanstieg der Infektionszahlen im Laufe des vierten Quartals 2021 führte zu erneuten Beschränkungen bei konsumnahen Dienstleistungen sowie freiwilligen Kontaktreduzierungen, sodass die wirtschaftliche Erholung gebremst wurde. Das Bruttoinlandsprodukt stieg in 2021 zwar, lag aber weiter unterhalb des Vor-Corona-Niveaus.

Im Jahresverlauf 2021 stabilisierte sich auch die Beschäftigungssituation. Viele Kurzarbeitende kehrten an die Arbeitsplätze zurück und auch die Arbeitslosenquote sank leicht. Trotz der positiven Impulse stieg der private Konsum gegenüber dem Vorjahr nur sehr geringfügig. Neben den Auswirkungen der Corona-Pandemie ist hierfür auch der Anstieg der Verbraucherpreise verantwortlich, der höher ausfiel als die Zuwächse bei Löhnen und Gehältern. Besonders stark stiegen dabei die Preise für Energie und damit auch für Kraftstoffe.

Die Industrieproduktion in Deutschland verzeichnete 2021 zwar infolge von Basiseffekten insgesamt ein deutliches Wachstum, befand sich aber weiterhin unter dem Vor-Corona-Niveau und blieb auch hinter dem Wachstum in den meisten Staaten Europas zurück. Dämpfend wirkten insbesondere Lieferengpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen, die trotz guter Auftragslage die produzierende Industrie, v.a. in der zweiten Jahreshälfte 2021, belasteten. Insbesondere die deutsche Automobilindustrie wurde vom Mangel an Halbleitern und elektronischen Bauteilen stark getroffen, wodurch die Produktion 2021 nach sehr starken Rückgängen im Vorjahr weiter sank.

Dagegen legten die Elektronikbranche und die Herstellung von Metallprodukten infolge einer hohen globalen Nachfrage stark zu. Dies führte zu ebenfalls kräftigen Produktionszuwächsen in der vorgelagerten Stahlindustrie, die den Rückgang des Vorjahres ausglich.

Trotz gestiegener Strom- und Gaspreise übertraf die chemische Industrie 2021 bei der Produktion das Vor-Corona-Niveau wieder, da sie von globalen Lieferkettenengpässen weniger stark betroffen war. Die Bauwirtschaft hingegen schrumpfte 2021 leicht, nachdem sie im Vorjahr noch geringfügig gewachsen war.

Die Entspannung des Infektionsgeschehens und damit einhergehende Lockerungen von Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie ab dem zweiten Quartal 2021 in vielen Staaten Europas trieb das kräftige Wachstum der europäischen Wirtschaft. Insbesondere der von den Einschränkungen stark betroffene Dienstleistungssektor profitierte von der Konsumfreude der privaten Haushalte.

Die Industrieproduktion wuchs zu Jahresbeginn 2021 zunächst deutlich und erreichte im April 2021 das Vor-Corona-Niveau. Gegenläufig bremsen Lieferkettenengpässe die Erholung, sodass die Industrie nur unterdurchschnittlich zum Wachstum beigetragen hat. Die Wertschöpfung der von den Lieferengpässen besonders betroffenen Automobilindustrie ging weiter zurück, wenn auch deutlich weniger stark als im Vorjahr. Andere Branchen entwickelten sich positiv. So profitierte bspw. die Pharmaindustrie u.a. vom Ausbau der Produktion der Corona-Impfstoffe.

Die Verbraucherpreise in Europa stiegen ab dem Frühjahr 2021 u.a. getrieben durch höhere Energiepreise sowie infolge von Lieferengpässen in einzelnen Industrien stark an. Der Zuwachs erreichte im Euro-Raum im Dezember 2021 den höchsten Wert seit 1997. Für 2021 belief sich der Preisauftrieb auf knapp 3%. Die wirtschaftliche Erholung wurde im vierten Quartal 2021 infolge des verschärften Infektionsgeschehens in Europa erneut unterbrochen. Durch den Impffortschritt waren die zum Infektionsschutz getroffenen Einschränkungen jedoch im Vergleich zu vorherigen Infektionswellen weniger schwerwiegend. Insgesamt verzeichnete die Europäische Union (EU) ein Wirtschaftswachstum von rund 5%.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND MIT SINKENDEM MARKANTEIL

Die Corona-Pandemie hatte auch 2021 noch gravierende Auswirkungen auf den deutschen Personenverkehrsmarkt. Der Einbruch der Verkehrsnachfrage setzte sich infolge weiter bestehender Kontakt- und Reisebeschränkungen im ersten Quartal 2021 fort. Im Vergleich zum ersten Quartal 2020 ist dabei zu beachten, dass es erst ab März 2020 zu coronabedingten Einschränkungen kam. Im weiteren Jahresverlauf 2021 zeichnete sich eine schrittweise Erholung ab, die zwischenzeitlich bis zum Auftreten neuer Virusvarianten im Herbst 2021 zu einem deutlichen Wachstum des Personenverkehrsmarktes führte. Die Verkehrsleistung blieb jedoch deutlich hinter dem Vor-Corona-Niveau zurück.

Seit Ausbruch der Corona-Pandemie bevorzugen Menschen tendenziell Individualverkehre zulasten öffentlicher Verkehrsmittel. Mobilitätsanbieter verringerten ihr Angebot oder unterbrachen es zeitweise vollständig. Ausmaß und Dynamik der Entwicklung fielen daher in den einzelnen Marktsegmenten unterschiedlich aus:

- Der motorisierte Individualverkehr konnte 2021 nach einem deutlichen Vorjahresrückgang wieder merklich zulegen. Auf Langstrecken überstieg die Verkehrsleistung teilweise das Vor-Corona-Niveau deutlich. Der motorisierte Individualverkehr profitierte im Jahresverlauf 2021 anhaltend von infektionsschutzbedingten Präferenzen für Individualverkehre, auch wenn sich dieser Effekt abschwächte. Zudem wirkte der Trend zu Urlaub in Deutschland positiv.
- Der Schienenpersonenverkehr ging 2021 infolge der coronabedingt ausbleibenden Nachfrage nach Pendler-, Privat- und Geschäftsreisen weiter zurück. Zudem belasteten die Hochwasser, insbesondere in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz, im Juli 2021 sowie Unsicherheiten durch die Tarifaueinansetzung mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im August und September 2021 die Entwicklung.

- Die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr verzeichnete spürbare Verluste durch coronabedingt ausgebliebene Pendler- und Privatfahrten. Die Entwicklung traf DB-konzerninterne und -externe Bahnen gleichermaßen, fiel aber regional stark unterschiedlich aus.
- Die Entwicklung im Schienenpersonenfernverkehr wurde geprägt durch eine coronabedingt deutlich schwächere Nachfrage nach Privat- und Geschäftsreisen im ersten Quartal 2021. Der entsprechende Vorjahreszeitraum war noch nicht vollständig durch die Corona-Pandemie beeinflusst und wies noch sehr starke Zuwächse auf. Zudem setzte FlixTrain sein Angebot bis in den Mai 2021 für mehrere Monate aus. Im Jahresverlauf 2021 erholte sich die Nachfrage infolge eines rückläufigen Infektionsgeschehens schrittweise, sodass insgesamt das schwache Vorjahresniveau erreicht wurde. Unterstützend wirkten Zugewinne aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr sowie Angebotsausweitungen.

Aufgrund der vorgenannten Entwicklungen war der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs insgesamt weiter rückläufig.

Der innerdeutsche Luftverkehr bewegte sich coronabedingt weiterhin nur auf einem verhaltenen Erholungskurs. Selbst in den reisestarken Sommermonaten wurde 2021 lediglich rund ein Drittel des Vor-Corona-Niveaus erreicht. Aufgrund einer äußerst langsamen Erholung von Angebot und Nachfrage blieb der Marktanteil des innerdeutschen Luftverkehrs weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau.

In diesem Marktumfeld stieg die Verkehrsleistung der DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr um 5% auf 24.651 Mio. Personenkilometer (Pkm) (im Vorjahr: 23.503 Mio. Pkm). Die Zahl der beförderten Personen erhöhte sich leicht um 0,3% und betrug 81,3 Millionen Personen (im Vorjahr: 81,1 Millionen Personen). Die DB Fernverkehr AG hat die Betriebsleistung im Schienenverkehr um 1,9% auf 144 Mio. Trassenkilometer (Trkm) erhöht (im Vorjahr: 141 Mio. Trkm).

Die Entwicklung der Verkehrsleistung im Berichtsjahr weicht aufgrund der weiter bestehenden Dynamik der Corona-Pandemie von der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2020 abgegebenen Prognose ab. Der Anstieg der Verkehrsleistung im Berichtsjahr war aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie im Gegensatz zur Prognose geringer. In der ersten Jahreshälfte war die Entwicklung durch deutliche coronabedingte Einschränkungen im öffentlichen Leben beeinflusst. Positiv wirkte sich im Sommer und Herbst eine gute Entwicklung bei innerdeutschen touristischen Reisen aus. Die Tarifaueinansetzungen mit der GDL führten zu temporären Rückgängen bei der Verkehrsleistung. Grundsätzlich ist positiv zu bewerten, dass in Zeiten geringerer Infektionszahlen und Kontaktbeschränkungen starke Zuwächse der Reisenden zu beobachten sind, die eine grundsätzlich vorhandene Nachfrage nach Fernverkehrsreisen unterstreichen.

DEUTLICHE PREISSTEIGERUNGEN AN DEN ENERGIEMÄRKTEN

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

Der Ölpreis hat 2021 auf Dollarbasis durch die Wiederbelebung der Weltwirtschaft und die hierdurch steigende Nachfrage bei gleichzeitig begrenzten Fördermengen um deutlich über 60% angezogen. Diese Entwicklung wurde für den Euro-Raum durch Währungskurseffekte teilweise kompensiert.

Die Kraftstoffpreise in Deutschland stiegen 2021 um rund 22%. Neben einem höheren Ölpreis wurde der Anstieg darüber hinaus durch die Einführung der CO₂-Steuer sowie die Rücknahme der im zweiten Halbjahr 2020 umgesetzten temporären Mehrwertsteuerabsenkung zu Jahresbeginn 2021 getrieben.

Steigende Kraftstoffpreise stärken i.d.R. die Wettbewerbssituation der Eisenbahnen im Vergleich zum Pkw. Angesichts der Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie durch behördlich angeordnete Kontaktbeschränkungen sowie der Bevorzugung individueller Verkehrsmittel während der Pandemie war die Kraftstoffpreisentwicklung für die Verkehrsmittelwahl der Reisenden im Personenverkehr 2021 allerdings von untergeordneter Bedeutung.

Die Notierungen am Terminmarkt für Strom legten 2021 außerordentlich stark zu. Wesentliche Treiber waren höhere Preise für Emissionsberechtigungen (Zertifikate im Rahmen des europäischen Emissionshandelssystems) sowie für Erdgas. Im operativen Geschäft des DB-Konzerns wirkten unsere Sicherungsaktivitäten dämpfend.

Politisches Umfeld

KOALITIONSVERTRAG DER NEUEN BUNDESREGIERUNG STÄRKT DEN SCHIENENVERKEHR

Mit dem Koalitionsvertrag vom 24. November 2021 bekennen sich die Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD), Bündnis 90/Die Grünen (Grüne) und die Freie Demokratische Partei (FDP) zu einer leistungsstarken Schiene und zum integrierten DB-Konzern:

- Die neue Bundesregierung will bis 2030 den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf 25% erhöhen und die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr verdoppeln.
- Es soll erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investiert werden.
- Die Infrastruktureinheiten (DB Netz AG und DB Station & Service AG) sollen innerhalb des DB-Konzerns »zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt« werden.
- Die Finanzierungsmöglichkeiten des Infrastrukturbereichs des DB-Konzerns sollen gestärkt und verbessert werden.

- Zu weiteren wesentlichen Vorhaben für die Branche gehören die zügige Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr und des Deutschland-Takts, ein Programm »Schnelle Kapazitätserweiterung«, die Bündelung und Stärkung der Bahnhofsprogramme, die Digitalisierung von Fahrzeugen und Strecken, die beschleunigte Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung, die Stärkung des Einzelwagenverkehrs und des kombinierten Verkehrs, eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel sowie ein Ausbau- und Modernisierungspakt für den öffentlichen Personennahverkehr.
- Zur schnelleren Umsetzung will die Koalition eine Beschleunigungskommission Schiene einsetzen.

KONJUNKTURPAKET DER BUNDESREGIERUNG

Im Juni 2020 verständigte sich die Bundesregierung auf umfassende Maßnahmen zum Thema »Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken«. Diese enthalten zahlreiche generelle Entlastungen für die deutsche Wirtschaft und setzten zugleich branchenspezifische Impulse in 2020 und 2021. In diesem Zusammenhang gab es 2021 insbesondere bei den coronabedingten Kompensationsmaßnahmen für den DB-Konzern folgende Entwicklungen:

- Für den partiellen Schadensausgleich wurde im Nachtragshaushalt 2020 eine Stärkung des Eigenkapitals der DB AG i.H.v. 5 Mrd.€ vorgesehen.
- Diese Summe wurde im Rahmen des Bundeshaushalts 2021 auf 2021 übertragen, weil die beihilferechtliche Abstimmung mit der Europäischen (EU-) Kommission 2020 noch nicht abgeschlossen werden konnte.
- Auf Grundlage des fortgeschrittenen Verhandlungsstands mit der EU-Kommission wurden im Rahmen des im April 2021 vom Bundestag verabschiedeten Nachtragshaushalts 2021 die bisher als Eigenkapitalerhöhung vorgesehenen Mittel um knapp 3,1 Mrd.€ abgesenkt und in gleicher Höhe umgeschichtet:
 - Die Bundesmittel zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes wurden als Ausgleich für den Entfall der geplanten Dividendenzahlung der DB AG für das Geschäftsjahr 2020 um 650 Mio.€ erhöht.
 - Die Ausgaben zur Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr wurden um 600 Mio.€ erhöht und weitere 27 Mio.€ im Rahmen einer Verpflichtungsermächtigung für 2022 zur Abrechnung der Leistungen aus dem Dezember 2021 verankert. Für eine Förderung der Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr wurden ferner rund 1,8 Mrd.€ im Bundeshaushalt eingestellt zuzüglich einer Verpflichtungsermächtigung für 2022 i.H.v. 279 Mio.€ zur Abrechnung der Leistungen aus dem Dezember 2021 und Fortsetzung der Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr bis Mai 2022.

Die beihilferechtliche Abstimmung mit der EU-Kommission zur Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr und im Schienengüterverkehr rückwirkend zum März 2020 wurde 2021 abgeschlossen, ebenso die Schadenskompensation für den Schienenpersonenfernverkehr für den ersten Lockdown im Frühjahr 2020. Die entsprechenden Maßnahmen wurden 2021 umgesetzt. Die beihilferechtliche Abstimmung bezüglich der Schadenskompensation für den Schienengüterverkehr wurde auch abgeschlossen. Die Abstimmung mit der EU-Kommission zu weiteren Schadenskompensationen dauert an.

Mit dem Gesetz über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets erfolgte die zusätzliche, einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel 2020 um 2,5 Mrd.€, womit sich der Bund hälftig an der Branchenlösung beteiligte. Auch für 2021 hat der Bund eine hälftige Beteiligung an der Fortsetzung der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr i.H.v. 1 Mrd.€ zugesagt, soweit die Länder wie für 2020 einen gleich hohen Finanzierungsbeitrag beisteuern. Die Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr soll auch 2022 fortgeführt werden.

NATIONALE PLATTFORM ZUKUNFT DER MOBILITÄT LEGT ERGEBNISBERICHT FÜR DIE JAHRE 2018 BIS 2021 VOR

In der vom Bund eingerichteten Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) ist der DB-Konzern im Lenkungsreis und in den Arbeitsgruppen Klimaschutz im Verkehr sowie Digitalisierung für den Mobilitätssektor vertreten. Die Arbeitsgruppe Klimaschutz im Verkehr hat im Juni 2021 einen Bericht dazu vorgelegt, wie sich die bereits getroffenen Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 im Verkehr weiter beschleunigen und ausbauen lassen. Den Maßnahmen zur Stärkung und weiteren Elektrifizierung der Schiene sowie des öffentlichen Verkehrs wird dabei eine tragende Rolle beigemessen. Im Rahmen anderer Arbeitsgruppen wurden vertiefende Ausarbeitungen u.a. zur Elektromobilität und Digitalisierung im Verkehr erstellt. Der DB-Konzern ist in diesem Kontext Projektbeteiligter des RealLab Hamburg, in dessen Rahmen die Gewinnung von Erkenntnissen zu den Voraussetzungen und Bedarfen intermodaler und autonomer Mobilität Gegenstand sind. Im Oktober 2021 hat die NPM einen Ergebnisbericht für die Jahre 2018 bis 2021 vorgelegt. Die Arbeit der NPM ist damit zunächst beendet.

MASTERPLAN SCHIENENVERKEHR UND DEUTSCHLAND-TAKT

Als Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI; jetzt: Bundesministerium für Digitales und Verkehr [BMDV]) im Juni 2020 den Masterplan Schienenverkehr veröffentlicht, der von der Branche breit getragen wird. Die Umsetzung insgesamt sowie von wesentlichen Elementen wie dem Deutschland-Takt ist Gegenstand fortbestehender Gremien unter Leitung des Bundes und Beteiligung des DB-Konzerns.

Auf den jährlichen Schienengipfeln des Bundes werden der erreichte Stand und die anstehenden Herausforderungen öffentlich erörtert. Am 17. Mai 2021 fand der dritte Schienengipfel mit Fokus auf europäischen Verkehr statt. Zahlreiche EU-Staaten unterzeichneten einen Letter of Intent zum Trans-EuropExpress 2.0 für grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehre auf der Schiene. Dieser soll Teil eines vernetzten Europa-Takts werden.

Am 18. August 2021 hat das BMDV das positive Ergebnis der volkswirtschaftlichen Bewertung eines Maßnahmenbündels für den Deutschland-Takt verkündet. Danach sind rund 180 Maßnahmen in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgerückt. Damit verbunden ist die grundsätzliche Finanzierungsfähigkeit aus dem Bedarfsplanteil. Grundlage der Bewertung ist der durch unabhängige Gutachter des Bundes erstellte Zielfahrplan 2030+, zu dem im September 2021 der Abschlussbericht vorgelegt wurde.

NOVELLE DES EISENBAHNREGULIERUNGSGESETZES IN KRAFT GETRETEN

Mit der am 18. Juni 2021 in Kraft getretenen Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) erfolgte eine Anpassung des nationalen Rechtsrahmens an Entwicklungen des Unionsrechts und wurden Grundlagen für neue Modelle der Kapazitätsvergabe und Fahrplanerstellung, u.a. für den Deutschland-Takt, geschaffen. Letztere werden im Rahmen einer nationalen Rechtsverordnung zur Durchführung von Pilotprojekten weiter ausgestaltet.

GESETZE ZUR ÄNDERUNG VON VORSCHRIFTEN IM EISENBAHNBEREICH VERABSCHIEDET

Am 1. Juli 2021 trat das Gesetz zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich, das sog. Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz (EbRbG), in Kraft. Neben eher redaktionellen Anpassungen in verschiedenen Gesetzen wurden mit dem EbRbG u.a. im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) das Gleisanschlussrecht grundlegend umgestaltet und Neuregelungen zur Vegetationskontrolle insbesondere im Hinblick auf von Drittgrundstücken ausgehende Gefahren für den sicheren Eisenbahnbetrieb geschaffen.

MOBILFUNKVERSORGUNG ENTLANG DER SCHIENENWEGE

2021 stand die Umsetzung der Versorgungsaufgaben aus der 5G-Auktion 2019 im Fokus. Diese sehen u.a. eine bessere Versorgung entlang der Schienenwege vor. Die Eisenbahnen sind nach den Auktionsbedingungen zur Mitwirkung aufgefordert. Der DB-Konzern hat zur Erfüllung dieser Mitwirkungsobligationen das Projekt Masterplan Konnektivität Schiene initiiert. Im Austausch mit den Mobilfunkunternehmen werden im Projekt zentrale Mitwirkungsbedarfe offengelegt und Einigungen zum Abruf von Mitwirkungsleistungen getroffen. Auch die DB broadband GmbH zahlt mit ihrem weitreichenden Angebot von Glasfaserkapazitäten entlang der Schienenwege auf die Mitwirkung ein. Die mit Zustimmung des Bundesrates am 7. Mai 2021 verabschiedete Novelle des Telekommunikationsgesetzes trifft – im weitgehenden Gleichklang zu den Vorgängervorschriften – Regelungen zur Mitnutzung von Eisenbahninfrastruktur. Neu aufgenommen wurde das Ziel der Frequenzregulierung, entlang von Verkehrswegen eine unterbrechungsfreie Konnektivität bis möglichst 2026 zu gewährleisten. Ebenfalls wurden die Kompetenzen der Bundesnetzagentur zur Durchsetzung der Versorgungsaufgaben erweitert.

DEUTSCHER AUFBAU- UND RESILIENZPLAN GENEHMIGT

Zur Bewältigung der Corona-Pandemie einigten sich die europäischen Institutionen neben dem mehrjährigen Finanzrahmen auch auf ein befristetes Instrument zur Krisenbewältigung i.H.v. 750 Mrd.€ (Next Generation EU). Im Rahmen von Next Generation EU wurde eine Aufbau- und Resilienzfazilität eingerichtet, die Finanzhilfen i.H.v. insgesamt 312,5 Mrd.€ an die Mitgliedsstaaten für Reformen und Investitionen zwischen 2021 und 2026 ermöglicht. Dafür müssen die Mitgliedsstaaten Aufbaupläne mit Projekten zur Bewertung an die EU-Kommission einreichen. Für den deutschen Aufbau- und Resilienzplan (DARP) erfolgte die Auswahl der Projekte unter der Maßgabe, dass die Deutschland zustehenden Mittel i.H.v. rund 25,6 Mrd.€ für Vorhaben des Konjunktur- und Zukunftspakets eingesetzt werden. Für die Schiene sind Zuschüsse für Investitionen in digitale Stellwerkstechnik i.H.v. 500 Mio.€ und zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr i.H.v. 227 Mio.€ vorgesehen. Der Rat der EU hat den DARP am 13. Juli 2021 final gebilligt. Am 26. August 2021 wurden 2,3 Mrd.€ als Vorfinanzierung an Deutschland ausgezahlt.

REVISION DER VERORDNUNG ÜBER DIE LEITLINIEN DER EUROPÄISCHEN UNION ZUM AUFBAU EINES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES

Die EU-Kommission hat am 14. Dezember 2021 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Leitlinien der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) vorgelegt. Ziel i.S.d. Europäischen Grünen Deals ist es, jetzt die Weichen für eine schnellere Vollendung insbesondere des multimodalen TEN-V-Kernnetzes bis 2030 sowie des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050 zu stellen. Dazu sieht die Initiative die Schaffung eines multimodalen, unionsweiten TEN-V-Netzes mit hohen Qualitätsstandards vor. Im Fokus steht die Einrichtung von neun europäischen Transportkorridoren, die auch TEN-V-Kernnetzkorridore, Schienengüterverkehrskorridore und Personenverkehrsverbindungen umfassen sollen. Parallel wird die Implementierung einer dritten TEN-V-Ebene vorgeschlagen: Mit dem »erweiterten TEN-V-Kernnetz« sollen bis 2040 zwei neue technische Infrastrukturparameter implementiert werden. Im Hinblick auf die angekündigte effizientere Verzahnung mit den europäischen Schienengüterverkehrskorridoren sieht der Entwurf u.a. Anpassungen für eine effizientere Steuerung (Governance) vor. Nach einer Befassung von Parlament und Rat ist ein Abschluss des Dossiers für das erste Halbjahr 2023 vorgesehen. Die Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien ist auch für Deutschland von Relevanz: Knapp ein Drittel des DB-Netzes ist Teil des TEN-V-Kernnetzes.

BUNDESNETZAGENTUR GENEHMIGT TRASSENPREISE FÜR 2022

Mit Beschluss vom 5. März 2021 hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Entgelte für die Trassenpreise 2022 genehmigt. Die Trassenentgelte werden für den Fernverkehr um 3,8%, für den Güterverkehr um 0,5% und für den Nahverkehr um 1,8% steigen. Gem. dem Entgeltantrag war für den Fernverkehr im Vergleich zum Fahrplanjahr 2021 eine Entgelterhöhung von 4,6% und für den Güterverkehr eine Absenkung der Entgelte um 0,6% vorgesehen. Abweichend von der Beantragung ging die BNetzA von einer höheren Tragfähigkeit des Güterverkehrs aus und hat einen wesentlichen Eingangsparameter entsprechend angepasst. Im Ergebnis erfolgt eine Entgeltverschiebung zulasten des Güterverkehrs und zugunsten des Fernverkehrs. Der Entgeltgenehmigungsantrag für die Trassenentgelte der Netzfahrplanperiode 2022/2023 wurde Anfang Oktober 2021 durch die DB Netz AG gestellt. Der Bescheid der BNetzA hierzu steht noch aus.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr erzielte die DB Fernverkehr AG einen Umsatz von 3.075 Mio. € und lag damit um 55 Mio. € (+1,8%) über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 3.020 Mio. €).

Negativ auf die Umsatzentwicklung wirkten sich die Corona-Pandemie und die damit einhergehenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens aus. Die Corona-Maßnahmen sowie fehlende Reiseanlässe führten insbesondere im ersten Halbjahr 2021 zu hohen Umsatzeinbußen. Zudem war der Umsatz aufgrund der Tarifaueinminderung mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im August und September 2021 negativ beeinflusst. Positiv wirkte sich v.a. im Sommer und Herbst 2021 eine gute Entwicklung bei innerdeutschen touristischen Reisen aus, sodass der Umsatz im Gesamtjahr leicht über dem Vorjahreswert lag.

Die Anzahl der BahnCard-Kund:innen lag unterhalb des Vorjahresniveaus. Per 31. Dezember 2021 besaßen rund 4,6 Millionen Kund:innen eine BahnCard (per 31. Dezember 2020: 4,8 Millionen). Die Bestandszahlen verringerten sich coronabedingt bei der BahnCard 25, BahnCard 50 und BahnCard 100.

Im Bereich Bordgastronomie lagen die Erlöse mit 43 Mio. € um 5 Mio. € (+13,9%) über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 38 Mio. €).

Die DB-konzerninternen Umsatzerlöse betragen im Berichtsjahr 189 Mio. € und lagen somit um 6 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 195 Mio. €). Coronabedingt fanden auch im Jahr 2021 weniger DB-interne Firmenreisen sowie Mitarbeitenden-Freifahrten statt.

Ergebnisentwicklung

Mit 3.083 Mio. € lag die Gesamtleistung um 47 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 3.036 Mio. €). Die leichte Erhöhung wurde durch die oben beschriebene Umsatzentwicklung bestimmt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge überschritten mit 1.918 Mio. € deutlich den Vorjahreswert um 1.873 Mio. € (im Vorjahr: 45 Mio. €). Dies ist im Wesentlichen auf die pandemiebedingte staatliche Trassenpreisförderung i.H.v. 1.827 Mio. € zurückzuführen. Weiterhin sind im Berichtsjahr die Entschädigungsleistungen um 34 Mio. € auf 42 Mio. € gestiegen (im Vorjahr: 8 Mio. €).

Der Materialaufwand stieg um 111 Mio. € auf 2.954 Mio. € (im Vorjahr: 2.843 Mio. €). Diese Erhöhung wurde hauptsächlich durch höhere Infrastrukturaufwendungen für Trassen und Stationshalte (vor Trassenpreisförderung), gestiegene Aufwendungen für Instandhaltung sowie einen Anstieg der Energiekosten hervorgerufen. Weiterhin sind im Berichtsjahr mehr Aufwendungen für Reinigungsleistungen an Fahrzeugen sowie pandemiebedingte Hygieneleistungen angefallen. Gegenläufig wirkten diverse Kosteneinsparungen bei Provisionen, Unternehmensbekleidung, Mieten für Schienenfahrzeuge, Wareneinsatz in der Bordgastronomie sowie Auslandsverkehren.

Der Personalaufwand stieg um 81 Mio. € auf 1.185 Mio. € (im Vorjahr: 1.104 Mio. €). Dieser Effekt ist auf den Aufbau des Personalbestands im Jahresdurchschnitt infolge der Wachstumsstrategie Starke Schiene und auf Tarifeffekte, zu dem auch die Corona-Prämie für Mitarbeitende gehört, zurückzuführen.

Die Abschreibungen erhöhten sich im Berichtsjahr um 41 Mio. € auf 413 Mio. € (im Vorjahr: 372 Mio. €). Dies resultierte überwiegend aus der unterjährigen Aktivierung von 24 weiteren ICE-4-Fahrzeugen (davon zwei Zugrückgaben aus Überlassungen in Vorjahren zwecks Validierungsaktivitäten und Schweißnahtsanierung) sowie dem Zulauf der Intercity-2-Doppelstockzüge (Stadler) der Flotte 2 im September 2021 (acht Triebzüge).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 543 Mio. € und lagen um 9 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 534 Mio. €). Dies resultierte im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für Vermarktung, Mieten und Gebühren sowie einem Anstieg aus Buchwertverlusten für Verschrottung von Sachanlagevermögen und immateriellen Vermögensgegenständen. Kompensierend wirkten geringere Aufwendungen für Dienstleistungen von Verbundunternehmen, gesunkene Reise- und Bewirtungskosten sowie nur geringfügige Aufwendungen aus Forderungsausfällen im Vergleich zum Vorjahr.

Das negative Zinsergebnis stieg gegenüber dem Vorjahreswert um 12 Mio. € auf –31 Mio. € (im Vorjahr: –19 Mio. €). Der Anstieg der Zinsaufwendungen ist auf die unterjährige Aufnahme von weiteren langfristigen Darlehen im Vorjahr zurückzuführen, wodurch die Zinsbelastung im Berichtsjahr erstmals ganzjährig zum Tragen kam.

Insgesamt erzielte die DB Fernverkehr AG ein Ergebnis nach Steuern von –125 Mio. €; dies lag um 1.666 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: –1.791 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 von der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2020 abgegebenen Prognose für die Entwicklung von Umsatz im Geschäftsjahr 2021 ab. Den Annahmen der positiven Auswirkungen des Impfschutzes stand das Auftreten neuer Virusmutationen (Delta, Omikron) entgegen, das zu einem geringeren Nachfrageanstieg im Jahresverlauf führte als prognostiziert. Das Ergebnis nach Steuern im Geschäftsjahr 2021 stimmt mit der Prognose weitestgehend überein. Dies resultierte aus dem Erhalt der Trassenpreisförderung von 1.827 Mio. €.

Finanzlage

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

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu bestmöglichen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie 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 und Moody's haben im Berichtsjahr keine Veränderungen der Rating-Einschätzungen und der Ausblicke der DB AG vorgenommen. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind online verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2021 eine zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinie i.H.v. 2.600 Mio. €. Diese wurde mit 560 Mio. € per 31. Dezember 2021 in Anspruch genommen. Die Kreditlinie von 2.600 Mio. € ist befristet bis zum 31. März 2022 und reduziert sich ab dem 1. April 2022 wieder auf 700 Mio. €. Zur Sicherung der Finanzierung in 2022 hat die DB Fernverkehr AG die Aufnahme eines langfristigen Darlehens i.H.v. 1.200 Mio. € ab dem 21. März 2022 mit einer Laufzeit von 15 Jahren sowie

die Erhöhung der Kreditlinie auf 1.500 Mio. € zum 1. April 2022 mit Laufzeit bis 31. März 2023 beantragt. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Die langfristigen Verbindlichkeiten reduzierten sich um 219 Mio. € auf 2.725 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 2.944 Mio. €). Dies ist insbesondere auf die regelmäßige Tilgung der im Vorjahr aufgenommenen langfristigen Darlehen zurückzuführen. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten sanken um 395 Mio. € auf 1.299 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 1.694 Mio. €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen geringere Verbindlichkeiten gegenüber DB-Konzernunternehmen.

Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 274 Mio. € und lag somit deutlich um 1.780 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: Mittelabfluss i.H.v. –1.506 Mio. €). Haupttreiber für die positive Entwicklung ist die pandemiebedingte staatliche Trassenpreisförderung.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit im Berichtsjahr lag mit –1.357 Mio. € um –107 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: –1.250 Mio. €).

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit sank um 1.673 Mio. € auf 1.083 Mio. € (im Vorjahr: 2.756 Mio. €). Im Berichtsjahr kam es zu einer Einzahlung aus der Verlustübernahme des Vorjahres durch die DB AG. Weitere langfristige Darlehen wurden nicht aufgenommen.

Durch das DB-konzerninterne Cashpooling verfügte die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2021 über keinen nennenswerten Bestand an liquiden Mitteln.

Investitionen

Im Berichtsjahr überschritten die Brutto-Investitionen mit 1.428 Mio. € das hohe Niveau des Vorjahres deutlich um 200 Mio. € (im Vorjahr: 1.228 Mio. €). Die Netto-Investitionen betragen 1.428 Mio. € (im Vorjahr: 1.228 Mio. €).

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag im Bereich der Fahrzeuginvestitionen, v.a. im weiteren Zulauf des ICE 4 (Baureihe 412). Nach 25 Zügen im Vorjahr (acht Zwölfteiler und 17 Siebenteiler) sind im Berichtsjahr 22 weitere Triebzüge zugegangen (20 13-Teiler und zwei Siebenteiler). Außerdem erfolgten zwei Zugrückgaben aus Überlassungen in Vorjahren nach abgeschlossenen Validierungsaktivitäten und der Schweißnahtsanierung.

Zudem sind im September 2021 acht Intercity-2-Doppelstockzüge (Stadler) der Flotte 2 zugegangen.

Die Investitionen im Bereich Infrastruktur entfallen im Wesentlichen auf den Ausbau der Werkekapazitäten in Hamburg-Langenhorn und Berlin-Rummelsburg für den ICE 4 sowie die Erweiterung der Werkekapazität in Hannover für den ICE T und den in den nächsten Jahren zulaufenden ICE L als Nachfolger für die EC-Flotte.

Das Bestellobligo für Investitionen mit 5.789 Mio. € ist per 31. Dezember 2021 angestiegen (per 31. Dezember 2020: 5.327 Mio. €). Die Neubeschaffung von 43 weiteren ICE-3neo-Hochgeschwindigkeitszügen (1.617 Mio. €) in einem zweiten Abruf überkompensierte den Rückgang aus der Auslieferung von ICE-4-Zügen.

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit wurde durch die Aufnahme von weiteren DB-konzerninternen langfristigen Darlehen i.H.v. 2,6 Mrd. € im Vorjahr 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 und die Inanspruchnahme der Kreditlinie aus der DB-Konzernfinanzierung gedeckt.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme reduzierte sich im Berichtsjahr um 580 Mio. € auf 6.708 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 7.288 Mio. €).

Das Anlagevermögen stieg um 998 Mio. € auf 6.163 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 5.165 Mio. €). Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf die Fahrzeuginvestitionen in ICE-4-Züge und in Intercity-2-Doppelstockzüge (Stadler) der Flotte 2 zurückzuführen.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen nahm infolge der gesunkenen Bilanzsumme deutlich auf 91,9% (per 31. Dezember 2020: 70,9%) zu.

Das Umlaufvermögen verringerte sich um 1.578 Mio. € auf 544 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 2.122 Mio. €). Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um den Abbau der Forderungen gegen die DB AG aus dem Verlustausgleich für das negative Vorjahresergebnis um 1.666 Mio. € (im Berichtsjahr: 125 Mio. €; im Vorjahr: 1.791 Mio. €).

Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen sank daher deutlich auf 8,1% (per 31. Dezember 2020: 29,1%).

Das Eigenkapital blieb mit 2.082 Mio. € unverändert (per 31. Dezember 2020: 2.082 Mio. €). Durch die Verringerung der Bilanzsumme stieg die Eigenkapitalquote auf 31,0% (per 31. Dezember 2020: 28,6%).

Die Rückstellungen stiegen um 7 Mio. € auf 249 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 242 Mio. €) infolge von höheren Rückstellungen für noch nicht berechnete Leistungen (u.a. aus der Weitergabe von Teilen der Trassenpreisförderung an Partnerbahnen), für Urlaubsrückstände und für unterlassene Instandhaltungen. Die höheren Zuführungen werden teilweise durch Inanspruchnahmen und Auflösungen von Steuerrückstellungen sowie von Rückstellungen aus Fahrgastrechten kompensiert. Die Rückstellungen hatten somit per 31. Dezember 2021 einen Anteil von 3,7% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2020: 3,3%).

Die Verbindlichkeiten sanken um 614 Mio. € und lagen per 31. Dezember 2021 bei 4.024 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 4.638 Mio. €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen geringere Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG, u.a. durch die anteilige Tilgung der Darlehen und die Reduzierung der Cashpooling-Verbindlichkeit. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme sank infolgedessen um 3,6 Prozentpunkte auf 60,0% (per 31. Dezember 2020: 63,6%).

Die passiven Rechnungsabgrenzungen erhöhten sich um 27 Mio. € auf 353 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 326 Mio. €) infolge von gestiegenen Ticket-Vorverkäufen. Der Anteil an der Bilanzsumme stieg somit um 0,8 Prozentpunkte auf 5,3% (per 31. Dezember 2020: 4,5%).

BILANZSTRUKTUR / in % der Bilanzsumme	31.12.2021	31.12.2020
AKTIVA		
Anlagevermögen	91,9	70,9
Umlaufvermögen	8,1	29,1
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	31,0	28,6
Rückstellungen	3,7	3,3
Verbindlichkeiten	60,0	63,6
Rechnungsabgrenzungsposten	5,3	4,5
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	6.708	7.288

NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

Qualität

PÜNKTLICHKEITSENTWICKLUNG UNTER DRUCK

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland lag 2021 unter dem hohen Niveau des Vorjahres. Hauptgrund ist der Wegfall des kapazitätsentlastenden und damit pünktlichkeitssteigernden Corona-Sondereffekts.

- Positive Effekte resultierten aus einer weiteren Reduktion der primären Störungen durch Verbesserung der Anlagenverfügbarkeit.
- Große strukturelle und extern bedingte Herausforderungen haben die Pünktlichkeit gegenläufig stark belastet. Strukturell führte das starke Verkehrswachstum v.a. in den bereits vorhandenen Engpässen (Top-Verkehrsknoten und Strecken) in Verbindung mit einer Ausweitung des Bauvolumens in diesen Bereichen zu angespannten Kapazitätssituationen. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, wurden Maßnahmen beschlossen, die zu einer Qualitätssteigerung in den kommenden Jahren beitragen sollen.
- Eine Vielzahl externer Sonderereignisse hat zudem zu vorübergehenden Pünktlichkeitseinbrüchen im Jahresverlauf 2021 geführt: der massive Wintereinbruch im Februar, hohe Temperaturen im Juni, die schweren Hochwasser im Juli sowie das Sturmtief Hendrik/Ignatz im Oktober.
- Ebenfalls negativ wirkten die Streikmaßnahmen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL).

Die Pünktlichkeit der DB Fernverkehr AG lag im Berichtsjahr mit 75,2% unter dem Zielwert von 79,0% und unter dem Vorjahreswert von 81,8%.

Nach dem Wintereinbruch im Februar 2021 mit bundesweiten Auswirkungen im Fernverkehr lag die Pünktlichkeit von März bis Mai 2021 weitgehend stabil bei über 80%. Die hohen Pünktlichkeitswerte während des ersten coronabedingten Lockdowns im Vorjahr konnten aufgrund einer wieder deutlich gestiegenen Auslastung des Schienennetzes und einem in der Folge höheren Niveau an belastungsbedingten Verspätungen nicht erreicht werden. Die belastungsbedingten Verspätungen sind insbesondere auf das weiter angestiegene Bauaufkommen mit Baumaßnahmen in wichtigen Fernverkehrsknoten, u.a. in Berlin, Hamburg, Hannover oder Köln, und in wichtigen Fernverkehrsstrecken wie Berlin–Hamburg, Frankfurt–Würzburg oder Köln–Düsseldorf zurückzuführen.

Im Zuge der Anhebung der Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr haben Bestellung von Expresstrassen im Güterverkehr und daraus resultierende Zugfolgekonflikte langsamerer Güterzüge mit schnelleren Fernverkehrszügen im Sommer und Herbst 2021 erheblich zugenommen. Zudem haben gravierende Einzelstörungen im Netz sowie witterungsbedingte Fahrzeug- und Infrastrukturstörungen, insbesondere durch das Sturmtief Bernd mit Hochwasser im Juli 2021, als auch die Sturmtiefs Hendrik und Ignatz im Oktober 2021 weitere Pünktlichkeitsverluste nach sich gezogen.

Positiv auf die Pünktlichkeit wirkten im Berichtsjahr die schnelle Umsetzung eines stabilen Fahrplans und der Zulauf neuer Fahrzeuge, wie der neuen ICE 4.

Lagezentren zur Steuerung von Pünktlichkeit und Baumaßnahmen

- **Lagezentrum Bau im DB-Konzern:** 2021 wurden kaskadierende Performance-Dialoge eingeführt, die eine durchgängige Steuerung u.a. der baubetrieblichen Einschränkungen der Infrastruktur monitoren und hierüber eine bereichs- und ebenenübergreifende Steuerung ermöglichen. Das wieder gestiegene Verkehrsaufkommen in Verbindung mit drohenden Versorgungs- und fahrplanerischen Engpässen sowie teilweise massive Unwetterereignisse stellten hohe Anforderungen an die Baudurchführung 2021 dar. Über vorausschauende Optimierung etwa der erforderlichen Sperrzeitstunden oder frühzeitige Identifikation kritischer Konstellationen mittels Analyse der Gleiskilometersperrstunden greift das Lagezentrum Bau und Baubetriebstechnologie nunmehr frühzeitiger in eine gesamthafte Optimierung des Baugeschehens ein. Gemeinsame regionale und zentrale Anstrengungen haben dazu beigetragen, dass die Jahresziele der baubetrieblichen Einschränkungen im vertakteten Schienenpersonennahverkehr trotz zusätzlicher infrastruktureller Sonderprogramme wie des Schnellläuferprogramms digitale Schiene, des Glasfaserausbaus und des Oberbauprogramms 2021 eingehalten werden konnten.
- **Lagezentrum Pünktlichkeit im DB-Konzern:** Zu den Kernaufgaben gehören die Analyse unterjähriger Pünktlichkeitszielabweichungen, 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. Das Frühwarnsystem wurde 2021

um den Schienengüterverkehr erweitert. Konkrete Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Pünktlichkeit wurden abgeleitet und initiiert. Dazu gehört u.a. die Entwicklung einer Vier-Monats-Bauvorschau für den Rail Freight Corridor 1. Die wirksame Umsetzung der Maßnahmen wurde in mehreren unterjährigen Workshops überwacht und diskutiert.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Im Berichtsjahr sank die Kundenzufriedenheit mit einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 77,8 ZI im Vergleich zum sehr hohen Vorjahreswert (80,2 ZI).

Die Gründe sind im Wesentlichen die niedrigere Pünktlichkeit, die betrieblichen Unregelmäßigkeiten seit Juni 2021 und die Tarifaueinandersetzung mit der GDL ab August 2021 sowie Serviceeinschränkungen (Gastronomieangebot, Arbeitsplatz-Service) durch die Fortführung der Corona-Maßnahmen.

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 Mitarbeitenden einschließlich Praktikant:innen der DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2021 betrug 18.660 VZP (per 31. Dezember 2020: 18.650 VZP).

Die Zahl der Mitarbeitenden inkl. Praktikant:innen im Jahresdurchschnitt liegt bei 18.823 VZP (im Vorjahr: 18.171 VZP). Das bedeutet einen Anstieg um 652 VZP. Das Personalwachstum beruht im Wesentlichen auf einem Zuwachs in betriebs- und servicekritischen Berufen.

ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG / TARIFVERHANDLUNGEN

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), dem Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeberverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (AGV MOVE) das Bündnis für unsere Bahn unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund hat sich der DB-Konzern im September 2020 mit der EVG auf ein umfassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen in 2022 und einer Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu relevanten Zukunftsthemen. Nach weiteren Verhandlungen verständigten wir uns mit der EVG im Oktober 2021 auf zusätzliche tarifvertragliche Regelungen, die die Vereinbarungen zum Bündnis für unsere Bahn ergänzen:

- Die Mitarbeitenden erhalten 600 € in 2021 und weitere 500 € im März 2022 als Corona-Prämie. Für die Themen Zulagen, Ausbildung sowie Wohnen und Mobilität wurden Lösungen gefunden. So wurden z.B. zusätzliche Mittel für die Mobilität der Mitarbeitenden bereitgestellt.
- Die Regelungen kommen in den Betrieben des DB-Konzerns zur Anwendung, in denen die EVG entsprechend dem Tarifeinheitengesetz (TEG) die Mehrheit der Mitarbeitenden organisiert.
- Dort gelten auch weiterhin die Tarifverträge, die der DB-Konzern und die EVG im September 2020 geschlossen haben. Neben einer Entgelterhöhung von 1,5% zum 1. Januar 2022 beinhalten diese auch einen erweiterten Kündigungsschutz für die Mitarbeitenden. Die Verträge haben eine Gesamtlaufzeit von 24 Monaten bis Februar 2023.

Nach mehreren Verhandlungsrunden hat sich der DB-Konzern zudem mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im September 2021 auf einen Tarifabschluss verständigt:

- Die Entgelte steigen zum 1. Dezember 2021 um 1,5% und um weitere 1,8% zum 1. März 2023. Insgesamt wurde eine Laufzeit von 32 Monaten von März 2021 bis Oktober 2023 vereinbart.
- Die Mitarbeitenden erhalten zum 1. Dezember 2021 eine Corona-Prämie, die je nach Entgeltgruppe 600 €, 400 € bzw. 300 € beträgt. Für den 1. März 2022 wurde eine zweite Corona-Prämie i.H.v. 400 € vereinbart.
- DB-Konzern und GDL haben Tarifverträge für das Zugpersonal und erstmals auch für Mitarbeitende in den Werkstätten und der Verwaltung bei den sechs Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Fernverkehr AG, DB Cargo AG, DB Regio AG, DB RegioNetz Verkehrs GmbH, S-Bahn Berlin GmbH und S-Bahn Hamburg GmbH geschlossen.
- DB-Konzern und GDL stimmen darin überein, dass das TEG im DB-Konzern Grundlage für die Anwendung der Tarifverträge ist. Danach kommt in solchen Betrieben, in denen sich unterschiedliche Tarifverträge in ihrem Geltungsbereich überschneiden, der Tarifvertrag derjenigen Gewerkschaft zur Anwendung, die in dem jeweiligen Betrieb die meisten in einem Arbeitsverhältnis stehenden Mitglieder organisiert (Mehrheitstarifvertrag).

Die Abschlüsse berücksichtigen die Interessen der Reisenden, der Mitarbeitenden und des DB-Konzerns gleichermaßen: So enthalten sie u.a. einen Lohnabschluss, der die Corona-Schäden berücksichtigt und das Engagement der Mitarbeitenden des DB-Konzerns, insbesondere während der Corona-Pandemie, würdigt.

Ökologie

SPEZIFISCHER ENERGIEVERBRAUCH

Im Berichtsjahr ist die Änderung des spezifischen Endenergieverbrauchs auf der Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Personenkilometer) auf 16,8% gesunken (im Vorjahr: 18,9%). Treiber dieser Entwicklung war die anhaltende Corona-Pandemie, die die Reisenachfrage negativ beeinflusst und somit zu einer Erhöhung des auf die Personenkilometer bezogenen Energieverbrauchs geführt hat. Trotzdem konnte die Energieeffizienz der Zugfahrt durch die stetige Umstellung der Fernverkehrsflotte auf neue und energieeffizientere Baureihen verbessert werden. So wurde im Berichtsjahr vermehrt mit den siebenteiligen und 13-teiligen Fahrzeugen des ICE 4 gefahren, mit denen der durchschnittliche Energieverbrauch (in Summe) gesenkt werden konnte. Neben den bereits beschriebenen Umstellungen im Flottenmix wurden darüber hinaus weiterhin umfangreiche Schulungen für eine energiesparende Fahrweise durchgeführt.

NACHHALTIGKEIT

Der DB-Konzern hat sich in der Dachstrategie »Deutschland braucht eine 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 Rahmenbedingungen 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 Starken Schiene leisten wird.

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Fernverkehr AG zur Erreichung der DB-Nachhaltigkeitsziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Bedürfnissen der Kund:innen, der ökologischen Verträglichkeit und der gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet. Zentrales Ziel ist die Verkehrsverlagerung auf die Schiene durch eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen gegenüber dem Jahr 2015 auf 260 Millionen Reisende pro Jahr. Die DB Fernverkehr AG trägt damit wesentlich zur Erreichung der CO₂-Einsparziele der Bundesregierung für den Verkehrssektor 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 z.B. 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

Mit der Dachstrategie »Deutschland braucht eine starke Schiene« des DB-Konzerns wurde ein größerer Rahmen geschaffen, der deutlich macht, dass der DB-Konzern für nachhaltige Mobilität steht und die Verkehrsverlagerung auf die Schiene in den Mittelpunkt stellt. 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 umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Im Rahmen der Starken Schiene konzentriert sich der DB-Konzern auf seine gesellschaftliche Verantwortung: Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa.

Zum Erreichen der Ziele soll durch die Strategie der DB-Konzern in drei Ausbaufeldern robuster, schlagkräftiger und moderner aufgestellt werden. Für jedes dieser Ausbaufelder wurden fünf zentrale Themen definiert. Hinzu kommt das Thema Umwelt und 100% Grünstrom. Dies sind die sog. 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 Schienenpersonenfernverkehr soll die Zahl der Reisenden im Vergleich zu 2015 auf mehr als 260 Millionen jährlich verdoppelt werden.
 - Im öffentlichen Personennahverkehr will der DB-Konzern im Vergleich zu 2015 mehr als eine Milliarde Reisende jährlich zusätzlich befördern.
 - Im deutschen Schienengüterverkehr soll die Verkehrsleistung von DB Cargo um 70% im Vergleich zu 2015 zunehmen. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs in Deutschland soll sich auf 25% erhöhen.
 - Zusammen mit dem Bund will der DB-Konzern 30% mehr Kapazität in der Schieneninfrastruktur schaffen. Dies soll durch Ausbau, technologische Innovation und Digitalisierung sowie eine bessere Ausnutzung vorhandener Kapazitäten erreicht werden.

Starke Schiene im Fernverkehr

Die DB Fernverkehr AG leistet als integraler Bestandteil des DB-Konzerns einen wichtigen Beitrag zur Starken Schiene. Zentrales langfristiges Unternehmensziel bleibt die Verdoppelung der Zahl der Reisenden im Schienenpersonenfernverkehr gegenüber dem Jahr 2015 auf über 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.

Die DB Fernverkehr AG versteht sich als systemrelevanter Grundversorger für Mobilitätsdienstleistungen und hält auch in Zeiten von Corona an der langfristigen Wachstumsstrategie fest. Marktseitig ist derzeit von keinen grundlegenden Änderungen des langfristigen Wachstumspfad auszugehen. Vielmehr ergeben sich aus den coronabedingten Verwerfungen auch Opportunitäten, wie z.B. ein verstärkter Zuwachs von Reisenden durch eine Verlagerung von anderen Verkehrsträgern auf den Zug, neue Fernpendlerkonstellationen sowie positive Effekte durch vermehrten Urlaub in Deutschland. Zudem führt ein steigendes Umweltbewusstsein zu höherer Nachfrage nach klimaneutraler Mobilität und lenkt Reisende in den Fernverkehr. Die Realisierung der strategischen Ziele wurde daher trotz Corona-Einschränkungen entlang der drei Ausbaufelder der Starken Schiene konsequent vorangetrieben.

Den drei Ausbaufeldern »Robuster«, »Schlagkräftiger« und »Moderner« der DB-Konzernstrategie Starke Schiene sind bei der DB Fernverkehr AG insgesamt sieben Ausbausteine zugeordnet, worüber die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden, die Renaissance der Eisenbahn im 21. Jahrhundert voranzutreiben. Im Berichtsjahr wurde der siebte Ausbaustein Umwelt und 100% Grünstrom ergänzt, um die Aktivitäten zu Umwelt- und Klimaschutz noch mehr in den Fokus der Strategieumsetzung zu rücken.

Der Ausbaustein Ausbau von Flotte und Werken (Robuster) unterstützt maßgeblich das Unternehmensziel, über 260 Millionen Reisende pro Jahr befördern zu können. Um zukünftigen Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken, vergrößert die DB Fernverkehr AG ihre Fahrzeugflotte zur Steigerung der Sitzplatzkapazität. Bis 2025 plant die DB Fernverkehr AG, jährlich durchschnittlich 1 Mrd. € in insgesamt über 250 neue Züge zu investieren und über 100 ältere Fahrzeuge grundlegend zu überholen. Bis zum Ende des Berichtsjahres wurden insgesamt 90 ICE-4-Triebzüge sowie 54 Intercity-2-Zugverbände abgenommen. Ab Ende 2022 wird der ICE 3neo die Sitzplatzkapazität zusätzlich erweitern. Dafür wurde im Vorjahr der Vertrag zur Beschaffung von 30 ICE-3neo-Zügen abgeschlossen. Zudem wurde im Berichtsjahr das Vorprojekt zur Beschaffung von Hochgeschwindigkeitszügen der neuesten Generation weiter vorangetrieben, die zukünftig auslaufende Hochgeschwindigkeitsflotten ersetzen sollen und die DB Fernverkehr AG bei der Erreichung von Fahrgastzielen und Umsetzung von Angebotskonzepten unterstützen werden. Im Vorjahr wurde der Betrieb der ersten neun Intercity-2-Doppelstockzüge (Stadler) aufgenommen. Weitere acht Fahrzeuge wurden im Berichtsjahr bereits übernommen und werden aktuell umgebaut und für den Fahrgasteinsatz ab 2022 vorbereitet. Die aktuelle Generalüberholung von über 100 älteren ICE-1- und ICE-3-Fahrzeugen bis voraussichtlich 2025 trägt zur Verbesserung 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 vorangetrieben und der Bau eines neuen ICE-Werks in Dortmund entschieden. Darüber hinaus wurde im Berichtsjahr die sukzessive Erweiterung und Ertüchtigung der Gleiskapazitäten in den Werken Berlin und Hannover erfolgreich fortgeführt und in Hamburg bereits planmäßig und erfolgreich abgeschlossen.

Mithilfe des Ausbausteins 100.000 Mitarbeitende (Robuster) sollen Mitarbeitende für betriebs- und servicekritische Stellen gewonnen werden, deren Besetzung aufgrund des demografischen Wandels und durch den Ausbau des Produktionssystems noch relevanter wird. Eine nachhaltige Personalbedarfsplanung unterstützt die langfristige Wachstumsstra-

ategie dabei. Neben Nachbesetzungen durch altersbedingte Abgänge und Fluktuation von jährlich über 1.000 Mitarbeitenden, ist geplant, bis 2026 rund 2.000 neue Vollzeitstellen im Vergleich zu 2020 zu schaffen. Der Fokus der Recruiting-Aktivitäten liegt in der schnellen und qualifizierten Besetzung betriebs- und servicekritischer Stellen, v.a. in den Bereichen Triebfahrzeugführer:innen, Bordpersonale sowie Mitarbeitende in der Instandhaltung und Bereitstellung. Darüber hinaus wird kontinuierlich an der Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeitendenzufriedenheit gearbeitet. So können seit 2021 Mitarbeitende ihre Schichten gem. dem eigenen Lebensstil bspw. durch Tauschen und Präferenzangaben digital mitgestalten. Um die Zufriedenheit und Gesundheit der Mitarbeitenden weiter zu steigern, wurde zudem die Verpflegungssituation der operativ Beschäftigten verbessert: U.a. wurden zur Sicherstellung der Verpflegung in den Randzeiten und an Wochenenden Verkaufsautomaten mit gesunden Lebensmitteln aufgestellt und an operativen Standorten kostenloser Kaffee angeboten.

Im Ausbaustein Stabile Prozesse (Schlagkräftiger) sollen verbesserte Prozesse dafür sorgen, dass alle Fernverkehrszüge mit höchster Qualität und gleichzeitig zu wettbewerbsfähigen Kosten betrieben werden können. Zur Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität wird die Materialbedarfsplanung und -disposition weiter digitalisiert und optimiert. 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 steht dabei im Fokus. So wurde im Berichtsjahr erfolgreich die Bearbeitungszeit für Planarbeiten der ICE-4-Flotte reduziert, u.a. durch Entschlackung des Instandhaltungshandbuchs. Auch die Implementierung des DB Exzellenzsystems in der Instandhaltung kommt voran, z.B. durch ein neues Taktmodell zur Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit, um die Nutzung vorhandener Gleiskapazitäten zu optimieren. Durch die Entwicklung und Einführung eines übergreifenden, integrierten und leistungsfähigen IT-Systems – der Produktionsplattform – wird die Leistungsfähigkeit der Planung und Steuerung im Fernverkehr zusätzlich verbessert. Im Berichtsjahr wurde die zentrale Jahres- und Bauplanung als fundamentaler Grundstein einer neuen Produktions-IT und Basis für den integrierten Planungsprozess zwischen Umlaufplanung und Bauplanung im Bordservice eingeführt, damit Planungsprozesse stärker automatisiert werden können. Zusätzlich haben wir durch die Produktivsetzung des tagesaktuellen Fahrplans die Voraussetzung geschaffen, um unsere Reisenden noch aktueller über den Stand des Fahrplans der kommenden Woche zu informieren.

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. Bereits seit dem Berichtsjahr profitieren Reisende von deutlichen Angebotsausweitungen: So wurden eine neue Fernverkehrslinie zwischen Hessen und Nordrhein-Westfalen sowie zusätzliche Direktverbindungen zu beliebten touristischen Zielen in Deutschland und Österreich in den Sommermonaten eingeführt. Zudem bietet die DB Fernverkehr AG mit vielen neuen Sprinterverbindungen auf acht der zehn stärksten innerdeutschen Flugstrecken eine schnelle und umweltfreundliche Alternative. Auch neue Sprinterverbindungen am Tagesrand ermöglichen Geschäftsreisenden, morgens frühere Termine wahrzunehmen und abends wieder zu Hause zu sein. Gleichzeitig werden mit europäischen Partnerbahnen attraktivere Reisemöglichkeiten ins Ausland geschaffen. Zwischen München und Zürich kommen dank des modernen europäischen Zugsicherungssystems ETCS die Reisenden teilweise weitere 30 Minuten schneller an ihr Ziel. In Zusammenarbeit mit europäischen Partnerbahnen verbinden zwei neue Nachtzugverbindungen in Summe 15 deutsche Städte mit dem europäischen Nachtzugnetz. Die neuen Nightjets verkehren von Wien über München nach Paris sowie von Zürich über Basel und Köln nach Amsterdam.

Ziel des Ausbausteins Digitale Plattformen – DB Navigator (Moderner) ist es, die digitale Vertriebsplattform weiterzuentwickeln, um die Fahrgäste bei ihrer Reise bestmöglich zu unterstützen. Die digitalen Angebote sollen noch einfacher, konsistenter und ansprechender für ein verbessertes Erlebnis der Kund:innen sorgen. So soll der DB Navigator als eine der führenden Plattformen für ein durchgängiges Reiseerlebnis mit innovativer, ganzheitlicher Nutzererfahrung weiterentwickelt und ausgebaut werden. Im Berichtsjahr wurde er daher um neue Funktionen erweitert. So wurden für eine leichtere Bedienbarkeit die Schnellbuchung sowie die Tarifauswahl neu gestaltet. Mit der Integration der Fahrgastrechte im DB Navigator und auf Bahn.de können Kund:innen Entschädigungen digital über App oder Website beantragen. Auch die neue Funktion der zeitlichen Buchbarkeit ermöglicht den Ticketkauf über digitale Kanäle bis zehn Minuten nach der Ist-Abfahrt. Neben der Modernisierung aktueller Kanäle wurden die Vorbereitungen für bessere technologische Systeme in der Zukunft vorangetrieben. So wurde die Mitte 2020 gestartete neue digitale Plattform Next DB Navigator mit einer schrittweise erweiterten Testcommunity weiter verprobt.

Zudem wurde rund 12.000 Testkund:innen eine Betaversion des Website-Frontends Next DB bahn.de zur Verfügung gestellt. Der Komfort Check-in, mit dem eine kontaktlose Reise ohne Ticketkontrolle bereits in allen ICEs und ausgewählten Intercitys verfügbar ist, wurde auf weiteren Intercity/Eurocity-Zügen freigeschaltet und in das ICE Portal integriert. Auch die Check-in-Fähigkeit von Statuskunden auf Comfort-Plätzen wurde ermöglicht. War der Check-in durch das Bordpersonal bisher nur bei Gästen mit Reservierung möglich, wurde der Funktionsumfang auch auf Gäste ohne Reservierung ausgeweitet. Damit wird auch dem Bedeutungsgewinn kontaktloser Prozesse in Zeiten von Corona 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 wettbewerbsfähig auf. Im Berichtsjahr wurde die Konnektivität in den Zügen weiterentwickelt. So sind alle ICE und der überwiegende Teil der Intercity-2-Flotte mit WLAN ausgestattet. Zudem steht Kund:innen seit Anfang des Berichtsjahres das Connectivity Radar in allen ICE zur Verfügung, das über die aktuelle Internet-Verbindungsqualität des Zuges informiert und eine Prognose zur Qualität auf dem nächsten Streckenabschnitt liefert. Mit ITonICE wurde eine IT-Plattform für eine modernere Kommunikationsumgebung geschaffen. Sie schafft die betrieblichen Voraussetzungen, um noch schneller und kosteneffizienter digitale Angebote, wie Echtzeit-Reisendeninformationen und Reservierungen, zu entwickeln. Die neue Plattform wird seit Mitte 2020 auf die ICE-1- und ICE-4-Züge ausgerollt. Bis Ende 2025 werden alle Züge dieser Baureihen sowie alle Neubeschaffungen von Beginn an damit ausgestattet sein. Zudem konnte eine Zusammenarbeit bis 2026 mit der Deutschen Telekom für ein lückenloses Handynetzt entlang der Schiene vereinbart werden. Um den Zugang zum gastronomischen Bordangebot zu erleichtern, wurde ein digitaler Service »Bestellen am Platz« in ausgewählten Zügen angeboten. Reisende erhalten die Option, Speisen und Getränke über ihr Smartphone oder Tablet vom Sitzplatz aus zu bestellen. Der Service wird sukzessive auf die ICE-Flotte ausgerollt. Um auch das Aufenthaltserlebnis an Bahnhöfen zu verbessern, werden bis 2024 alle 17 DB Lounges modernisiert. Im Berichtsjahr wurden die Lounges Frankfurt am Main Flughafen, Hamburg Hauptbahnhof sowie die Premium-Lounge in Berlin erneuert. Auch das Kund:innenerlebnis in Reisezentren wird verbessert, um digitalen Kundenbedürfnissen und höheren Ansprüchen an die Servicequalität noch besser gerecht zu werden. So wurde zum 1. Oktober 2021 das »Digitale Ticket« deutschlandweit ausgerollt und papierloses Reisen ermöglicht. Weiterhin starteten die Vorbereitungen zum Angebot eines Mobilitätsbudgets zur flexiblen und nachhaltigen Nutzung öffentlicher und geteilter Verkehrsmittel als Firmenwagenalternative für Geschäftskunden. Ziel ist es, durch ein

attraktives Angebot und einen einfacheren Zugang zu Mobilitätslösungen mehr Fahrten vom Firmenwagen auf die Bahn zu verlagern. Die Pilotierung des Angebots ist für das erste Halbjahr 2022 geplant. Im Berichtsjahr wurde der externe Vertrieb mit der Ansprache erster Unternehmen gestartet.

Durch den Ausbaustein Umwelt und 100% Grünstrom soll zusätzlich der Umwelt- und Klimaschutz vorangetrieben und dadurch die Positionierung des DB Fernverkehrs als nachhaltiger Verkehrsträger weiter gestärkt werden. Daher setzt die DB Fernverkehr AG u.a. bereits seit 2018 zu 100% auf Ökostrom und baut neue Instandhaltungswerke wie das Werk Köln-Nippes oder das neue Werk in Nürnberg klimaneutral. Weitere Maßnahmen für mehr Nachhaltigkeit flankieren die Aktivitäten der DB Fernverkehr AG und verdeutlichen den Anspruch als Klimavorreiter. Z.B. wird die Unternehmensbekleidung nachhaltig und fair produziert. Die Bordgastronomie der DB Fernverkehr AG nutzt seit Juni 2021 FSC-zertifiziertes Holzbesteck, ersetzt damit das bisherige Plastikbesteck für To-go-Produkte und ergänzt so das bereits bestehende Mehrwegangebot in den Zügen.

NACHTRAGSBERICHT

Weiterer Ausbau der ICE-Flotte

Mit dem ICE 3neo wächst die ICE-Flotte von DB Fernverkehr bis Ende des Jahrzehnts auf insgesamt rund 450 Züge. Ab 2022 werden sukzessive die ersten der 30 neuen Hochgeschwindigkeitszüge (ICE 3neo) ausgeliefert, sodass Ende 2022 die ersten ICE 3neo in Betrieb gehen können. Bis 2029 werden insgesamt 73 ICE 3neo ausgeliefert.

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 bei Umsetzung der zuvor beschriebenen Strategie Chancen für zusätzliche Verbesserungen des Zuspruchs der Kund:innen.

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

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Risiken für die DB Fernverkehr AG resultieren aktuell v.a. 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 v.a. 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 Baureihen oder Wagentypen dürfen möglicherweise gar nicht oder nur unter Auflagen eingesetzt werden. Um diesen Risiken zu begegnen, wird ein intensiver Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten, Geschäftspartnern und zuständigen Behörden geführt.

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

- **Absatzmarkt:** Im Fernverkehr stehen wir in einem intensiven intermodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Dies wird v.a. 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 sog. 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 u.a. 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 u.a. 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 u.a. durch höhere Tarifabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten.
 - Beschaffungs-/Energiamarktrisiken aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen.
 - IT-/Telekommunikations-/Cyberisiken z.B. 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, z.B. rechtliche Risiken (u.a. Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitigkeiten).

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze des Risikomanagements 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 und dem Aufsichtsrat der DB Fernverkehr AG dreimal im Jahr berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnus 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 2021 lagen die Risikoschwerpunkte der DB Fernverkehr AG für das Jahr 2022 in der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie.

Im Vergleich zum Vorjahresende lag die Gesamtrisikoposition per 31. Dezember 2021 auf einem nahezu unveränderten Niveau.

Aufgrund der Corona-Entwicklung in 2021 durch wieder ansteigende Infektionszahlen seit August 2021 (vierte Welle) und daraus resultierend anhaltende Einschränkungen, wie Maskenpflicht sowie 3G-Regelungen in Zügen, lag die Nachfrage weiterhin deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau. Aufgrund der unverändert hohen Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Pandemie bestehen diese Risiken für den Fernverkehr auch für das Jahr 2022 fort. Dabei wurde berücksichtigt, dass steigende Infektionszahlen in den Wintermonaten zu einer weiter angespannten Corona-Situation und damit zu einer stärkeren Reisezurückhaltung führen.

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 2021 weiter negativ durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst. Auch im Geschäftsjahr 2022 erwartet die DB Fernverkehr AG noch weitere coronabedingte Belastungen. Insgesamt wird für die Entwicklung des Jahres 2022 von rückläufigen coronabedingten Belastungen sowie von einer weiteren Erholung der Wirtschaftsleistung ausgegangen. Damit einhergehend wird auch eine wieder stärkere Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln erwartet.

In Abhängigkeit vom weiteren Verlauf der Corona-Pandemie, deren Länge und Intensität zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht absehbar sind, wird die Geschäftsentwicklung der DB Fernverkehr AG voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2022 noch spürbar durch die Corona-Pandemie beeinflusst werden. Deshalb unterliegen die nachfolgenden Prognosen einer anhaltend hohen Unsicherheit. Zudem basieren sie auf der Annahme einer stabilen geopolitischen Lage.

Konjunkturelle Aussichten

Für 2022 wird erwartet, dass die deutsche Wirtschaft weiter kräftig zulegen wird. Die Erholung der Wirtschaftsleistung dürfte jedoch erst ab dem zweiten Quartal 2022 erfolgen. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sollten insgesamt weiter nachlassen. Globale Lieferkettenengpässe dürften im Jahresverlauf 2022 nachlassen, was zu Nachholeffekten und einer raschen Steigerung der Industrieproduktion führen sollte.

Weiterer wesentlicher Treiber dürfte der private Konsum werden. Hier wirken eine sich weiter erholende Beschäftigungslage sowie ein schrittweiser Abbau von während der Corona-Pandemie zusätzlich aufgebauten Ersparnissen. Die Verbraucherpreise werden voraussichtlich auch 2022 weiter steigen, die Dynamik sollte im Jahresverlauf aber nachlassen.

In Europa wird für 2022 eine Fortsetzung der wirtschaftlichen Erholung erwartet. Getrieben durch nachlassende Lieferkettenengpässe sowie insgesamt weiter rückläufige Auswirkungen der Corona-Pandemie dürften u.a. Aufholeffekte die wirtschaftliche Entwicklung stützen. Erwartet wird ein spürbares Wirtschaftswachstum. Hiervon dürfte auch die Industrieproduktion mit einem erneut robusten Wachstum profitieren.

Länder mit einer schwächeren Entwicklung der Industrieproduktion im Jahr 2021, wie Deutschland, dürften überdurchschnittlich wachsen. Zudem sollten auch die einsetzenden Zahlungen im Zusammenhang mit dem europäischen Aufbauplan (Next Generation EU) zur Überwindung der Auswirkungen der Corona-Pandemie die wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere in Süd- und Osteuropa, stützen. Die nationalen Ausgabenprogramme hingegen werden voraussichtlich schrittweise reduziert und das Augenmerk wieder stärker auf eine Stabilisierung der Verschuldungssituation gelegt werden.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Nach dem coronabedingten Leistungseinbruch in den beiden Vorjahren im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau dürfte sich der deutsche Personenverkehrsmarkt 2022 spürbar erholen. Die Verkehrsleistung wird in allen Marktsegmenten mit Ausnahme des motorisierten Individualverkehrs allerdings voraussichtlich weiter hinter dem Vor-Corona-Niveau zurückbleiben.

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage wird auch 2022 stark von dem Infektionsgeschehen, ergriffenen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie und dem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung abhängen. Individuelle Fortbewegungsformen mit geringer empfundenem Infektionsrisiko dürften bei einem Andauern der Pandemie weiter den Vorzug gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln erhalten.

Unter diesen Umständen dürfte allen voran der motorisierte Individualverkehr wieder das Vor-Corona-Niveau erreichen. Steigende Kraftstoffpreise durch die 2021 in Kraft getretene CO₂-Bepreisung bleiben zunächst von untergeordneter Bedeutung. Zusätzliche merkliche Preisanstiege sollten das Wachstum aber dämpfen.

Für den Schienenpersonenverkehr ist mit einer spürbaren Erholung im Nah- und Fernverkehr zu rechnen. Der Fernverkehr dürfte dabei von Zugewinnen aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr sowie einem ausgebauten Angebot profitieren. Wesentliche Voraussetzungen dafür sind ein rückläufiges coronabedingtes Infektionsgeschehen, eine teilweise oder vollständige Rücknahme von Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie, ein wieder steigendes Vertrauen in die Infektionsschutzsicherheit öffentlicher Räume, insbesondere Verkehrsmittel, sowie eine wieder stärker fortschreitende Verkehrsverlagerung auf die Schiene als Beitrag zur Erreichung von Deutschlands Klimazielen.

Im europäischen Personenverkehr wird die Entwicklung 2022 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 wird jedoch langfristig Motor für die Entwicklung klimafreundlicher öffentlicher Mobilität, insbesondere des Schienenpersonenverkehrs bleiben.

Der innerdeutsche Luftverkehr steht angesichts einer coronabedingt anhaltend verhaltenen Nachfrage, klimapolitischer Maßnahmen sowie eines im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau stark ausgedünnten Angebots vor einer langwierigen Erholung. 2022 wird voraussichtlich nur ein Teil der Verluste der beiden Vorjahre wieder aufgeholt.

Beschaffungsmärkte bleiben 2022 voraussichtlich unter Druck

Als Basisszenario erwarten wir für das erste Halbjahr 2022 nur wenige physische Engpässe auf der Beschaffungsseite. Die immensen geldpolitischen und fiskalischen Hilfsprogramme dürften zusammen mit dem Impffortschritt in der westlichen Welt den gewünschten Stimuluseffekt für die Weltwirtschaft erzeugen. Daraus ergibt sich in vielen Märkten allerdings weiterhin eine Schieflage, die aus einer starken Nachfrage und einem durch die Corona-Pandemie zusätzlich verknappten Angebot resultiert. Neben den stark volatilen Rohstoffmärkten beobachten wir weiterhin eine noch nie da gewesene Preisdynamik auch im Bau- und Logistikbereich. Aktuelle Prognosen der Erzeugerpreise gehen von einer Stabilisierung dieser Märkte Ende 2022 auf einem deutlich höheren Niveau als vor dem starken Anstieg 2021 aus.

Die Klimaschutzbestrebungen beschleunigen den Strukturwandel im Energiesektor. Der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien dürfte Preisausschläge am Stromspotmarkt aufgrund ihrer eingeschränkten Prognostizierbarkeit weiter verstärken. Während auf der Produktionsseite der Ausstieg aus der Kernkraft- und Kohleverstromung das Potenzial für höhere Preise birgt, werden die Entwicklungen im Mobilitätssektor die Nachfragedynamik maßgeblich beeinflussen. Auf lange Sicht dürfte jedoch nach einer erfolgreichen Umstellung auf erneuerbare Energien eine günstige Energiequelle zur Verfügung stehen.

Für 2022 ist weiterhin mit einer Schieflage aus einer sehr starren Nachfrage und einem verknappten Angebot von Schlüsselprodukten wie z.B. Halbleitern und Rohstoffen (wie Eisenerz) zu rechnen. Bei Steinkohle, Gas und ähnlichen Energieträgern sind in den Wintermonaten überdurchschnittlich hohe Preise zu erwarten. Auf der Förderseite könnte es zu Ausfällen und damit zu einer weiteren Angebotsverknappung kommen. In Deutschland bleibt die Kohleverstromung aufgrund der weiterhin hohen Gaspreise attraktiv.

Bei den Preisen für Emissionsberechtigungen (CO₂-Zertifikate) sollte in den nächsten Monaten wenig Spielraum für sinkende Notierungen vorhanden sein. Der politische Wille der Bundesregierung und auch der EU-Kommission zu einem raschen klimaneutralen Umbau der Energieversorgung wird sich hier bemerkbar machen.

Insgesamt spricht die Marktsituation auch in den ersten Monaten 2022 für weiter hohe Strompreise. Die Spotpreise werden hier noch deutlich mehr als in den Vorjahren vom Temperaturverlauf und Windaufkommen beeinflusst werden.

Bei den Rohölpreisen ist zunächst ebenfalls mit keiner Entspannung zu rechnen. Die derzeit niedrigen Lagerbestände sprechen für eine stabile Preisentwicklung. Hinzu kommt, dass mit einem Abflachen der Corona-Pandemie die Nachfrage nach Ölprodukten deutlich ansteigen wird.

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Eine zentrale Rahmenbedingung für den Güter- und Personenverkehr ist die weltwirtschaftliche Entwicklung. Für 2022 ist hier eine weiterhin hohe Dynamik zu erwarten.

Zudem sind für 2022 weiterhin positive Veränderungen der Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland infolge der Fortführung sowie Intensivierung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele und Maßnahmen der neuen Bundesregierung zu erwarten.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2022

Die Geschäftsentwicklung der DB Fernverkehr AG wird voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2022 noch spürbar durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst werden.

Trotz der Corona-Pandemie werden DB-konzernweit zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotsqualität, insbesondere der Pünktlichkeit, umgesetzt. Diese Maßnahmen werden im Jahr 2022 fortgesetzt.

- **Pünktlichkeit:** Im Jahr 2022 hält die DB Fernverkehr AG an den Zielen fest und hat sich daher ein Pünktlichkeitsziel von 80 % gesetzt. Die DB Fernverkehr AG erwartet, dass man ein stabiles Pünktlichkeitsniveau erreichen kann – u.a. durch eine Erhöhung der Fahrzeugqualität und -verfügbarkeit mit dem Ausbau von Instandhaltungskapazitäten und dem Zulauf weiterer neuer Fahrzeuge. Im Jahr 2022 erwartet die DB Fernverkehr AG wieder viele größere Baumaßnahmen und eine hohe Auslastung des Netzes, die eine große Herausforderung auch für den Betrieb darstellen.
- **Leistung:** Für die Betriebs- und Verkehrsleistung erwartet die DB Fernverkehr AG auf Basis der Annahmen über den weiteren Verlauf der Corona-Pandemie 2022 eine Rückkehr auf ein deutlich höheres Niveau als im Berichtsjahr sowie einen Anstieg infolge von Fahrplanausweitungen und -optimierungen.
- **Umsatz:** Für 2022 strebt die DB Fernverkehr AG basierend auf der unterstellten Leistungsentwicklung eine deutliche Umsatzsteigerung an.
- **Ergebnis:** Für 2022 erwartet die DB Fernverkehr AG auf Basis der Umsatzzuwächse eine deutliche operative Ergebnisverbesserung. Das Jahresergebnis wird in erheblicher Weise durch die Höhe der Trassenpreisförderung beeinflusst. Auf Basis der aktuell von der EU genehmigten Trassenpreisförderung für das Jahr 2022, die deutlich unter dem im Jahr 2021 erhaltenen Betrag liegt, erwartet die DB Fernverkehr AG ein leicht unter dem Vorjahr liegendes Ergebnis.

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 bspw. im Risikobericht genannt werden – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Die DB Fernverkehr AG übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

JAHRESABSCHLUSS

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
Umsatzerlöse	(14)	3.075	3.020
Bestandsveränderungen		- 2	1
Andere aktivierte Eigenleistungen	(15)	10	15
Sonstige betriebliche Erträge	(16)	1.918	45
Materialaufwand	(17)	- 2.954	- 2.843
Personalaufwand	(18)	- 1.185	- 1.104
Abschreibungen		- 413	- 372
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(19)	- 543	- 534
Zinsergebnis	(20)	- 31	- 19
Ergebnis nach Steuern		- 125	- 1.791
Erträge aus Verlustübernahme	(29)	125	1.791
Jahresergebnis		0	0
Entnahmen aus der Kapitalrücklage		-	4
Vermögensminderung aus Umwandlung		-	- 4
Bilanzgewinn		0	0

BILANZ

Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
A. ANLAGEVERMÖGEN	(2)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		56	48
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		477	483
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		407	413
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		16	16
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen		88	82
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		4.788	3.718
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		91	94
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		57	57
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		577	654
		6.078	5.088
III. Finanzanlagen		29	29
		6.163	5.165
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	181	172
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	363	1.950
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		0	0
		544	2.122
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	1	1
		6.708	7.288

Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	512	512
Kapitalrücklage	(7)	1.566	1.566
Andere Gewinnrücklagen	(8)	4	4
		2.082	2.082
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	249	242
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	4.024	4.638
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	353	326
		6.708	7.288

KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
Periodenergebnis (vor Verlustübernahme/Gewinnabführung und Ertragsteuern)		-125	-1.791
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		413	372
Zunahme/Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		2	4
Cashflow vor Steuern		290	-1.415
Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung)		6	-10
Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-2	32
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		36	-120
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		-1	-12
Zinsaufwendungen/Zinserträge		31	19
Erträge von außergewöhnlicher Größenordnung und außergewöhnlicher Bedeutung (Trassenpreisförderung)		-1.827	-
Einzahlungen von außergewöhnlicher Größenordnung und außergewöhnlicher Bedeutung (Trassenpreisförderung)		1.741	-
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		274	-1.506
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-21	-29
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		18	29
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-1.351	-1.252
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		0	3
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		-	0
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-3	-2
Erhaltene Zinsen		0	0
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen		-	1
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-1.357	-1.250
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten		-	2.600
Auszahlung aus der Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten		-213	-87
Veränderung der Verbindlichkeit aus Cashpooling		-465	645
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen		-	40
Gezahlte Zinsen		-30	-16
Auszahlung für Gewinnabführung an das Mutterunternehmen		-	-426
Einzahlungen für Verlustübernahme aus EAV		1.791	-
Ein-/Auszahlungen für an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)		0	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		1.083	2.756
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		0	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode ²⁾		0	0
Finanzmittelfonds am Ende der Periode³⁾	(21)	0	0

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.

²⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 42 T €..

³⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 30 T €.

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert		Stand per 31.12. 2020	
	Vortrag per 01.01. 2021	Zugänge ¹⁾	Umbuchungen	Abgänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2021	Vortrag per 01.01. 2021	Abschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2021		Stand per 31.12. 2021
	IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE											
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	36	19	0	-7	48	-5	-3	-	-	-8	40	31
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	24	15	-9	-7	23	-	-	-	-	-	23	24
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	19	2	0	0	21	-2	-3	-	0	-5	16	17
	55	21	0	-7	69	-7	-6	-	0	-13	56	48
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	54	0	-	0	54	0	-	-	-	0	54	54
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	687	7	10	-2	702	-274	-23	-	2	-295	407	413
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	20	1	0	0	21	-4	-1	-	0	-5	16	16
	761	8	10	-2	777	-278	-24	-	2	-300	477	483
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	122	7	4	0	133	-40	-5	-	0	-45	88	82
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	9.163	1.176	247	-182	10.404	-5.445	-351	-	180	-5.616	4.788	3.718
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	237	4	10	-7	244	-143	-14	-	4	-153	91	94
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	151	10	4	-6	159	-94	-13	-	5	-102	57	57
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	654	202	-275	-4	577	-	-	-	-	-	577	654
	11.088	1.407	0	-201	12.294	-6.000	-407	-	191	-6.216	6.078	5.088
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	-	-	-	29	-	-	-	-	-	29	29
2. Beteiligungen	0	-	-	0	0	-	-	-	-	-	0	0
	29	-	-	0	29	-	-	-	-	-	29	29
Anlagevermögen insgesamt	11.172	1.428	-	-208	12.392	-6.007	-413	-	191	-6.229	6.163	5.165

¹⁾ Einschließlich Zu- und Abgängen von und zu DB-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 aktuell gültigen Fassung sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst und im Anhang aufgliedert.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gem. §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, Außenreinigungsanlagen sowie Abstellgleise und Hilfseinrichtungen im Sinne von Anlage 2 Nr. 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG). Damit sind die Pflichten zur getrennten Rechnungslegung nach §12 Abs. 2 EReG zu beachten.

Im Übrigen wird auch 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) einheitlich das Wahlrecht gem. §248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Die Bewertung erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen.

In Höhe des aktivierten Betrags (40 Mio. €; im Vorjahr: 31 Mio. €) ist gem. §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 ggf. 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, ggf. – 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](#)  42). 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 basierenden Prozentsätzen wertberichtigt werden. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2021 für die zum Geschäftsfeld DB Fernverkehr gehörende DB Fernverkehr AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,34% für überfällige Forderungen und 0,10% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,10%.

Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als 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 gem. §246 Abs.2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen. Das Saldierungsgebot gilt auch für korrespondierende Aufwendungen und Erträge aus der Auf- bzw. Abzinsung der Schulden und aus der Bewertung dieser Vermögensgegenstände. Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gem. §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 (sog. Contractual Trust Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- bzw. Abzinsung der Pensionsverpflichtungen (einschließlich der Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes) und aus der Bewertung sowie den laufenden Erträgen des Deckungsvermögens. Der sich ergebende Saldo wird im Zinsergebnis ausgewiesen.

Der beizulegende Zeitwert übersteigt per 31. Dezember 2021 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 gem. §246 Abs.2 Satz 2 HGB mit den über eine Treuhandstruktur 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 der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2021 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfanges bzw. zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Zinsergebnis erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden gem. §253 Abs.2 Satz 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,31%) ergibt sich per 31. Dezember 2021 ein Unterschiedsbetrag von 441 T € (per 31. Dezember 2020: 518 T €).

Die wesentlichen per 31. Dezember 2021 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2021
Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt)	1,87
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rententwicklung (je nach Personengruppe)	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,46

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen [BEV] aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gem. den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre i.H.v. 0,33% (Altersteilzeit), 0,81% (Jubiläum), 0,80% (Sterbegeld) sowie 0,85% (mittelbare Altersversorgung) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung der Haftpflichtrenten beläuft sich auf 1,31%.

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.

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Vor dem Bilanzstichtag getätigte Ausgaben bzw. Einnahmen, die Aufwand bzw. Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen, werden als aktive bzw. 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, Berlin (DB AG).

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten:innen im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art.2 §12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten:innen erstattet die DB Fernverkehr AG dem BEV die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamten:innen jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmende:r beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrech-

nung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamt:innen aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

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

Abweichend von der in §275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung werden die sonstigen Steuern nicht unter dem hierfür vorgesehenen Posten Nr.16 erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Erläuterungen zur Bilanz

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem [Anlagengitter](#)  39 zu entnehmen.

Der gem. §285 Nr.22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 35 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 29 Mio. €), von denen 19 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 18 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

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

(3) VORRÄTE

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Hilfs- und Betriebsstoffe	172	161
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	8	10
Waren	1	1
Insgesamt	181	172

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i.H.v. 63 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 50 Mio. €) gebildet.

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

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	31.12.2021	davon Restlaufzeit über 1 Jahr	31.12.2020	davon Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	26	2	37	6
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	329	-	1.910	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-	0	-
Sonstige Vermögensgegenstände	8	0	3	0
Insgesamt	363	2	1.950	6

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 2 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 1 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen mit 168 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 1.824 Mio. €) die Gesellschafterin DB AG. Sie resultieren mit 125 Mio. € aus dem Verlustausgleich (per 31. Dezember 2020: 1.791 Mio. €) und aus Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft i.H.v. 43 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 33 Mio. €). Forderungen aus Lieferungen und Leistungen mit verbundenen Unternehmen bestehen i.H.v. 162 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 86 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 die Inhaberin lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der DB AG gehalten.

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2021 einen Betrag i.H.v. 1.566 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 1.566 Mio. €) aus.

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2021 einen Betrag i.H.v. 4 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 4 Mio. €) aus.

(9) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8	7
Steuerrückstellungen	5	10
Sonstige Rückstellungen	236	225
Insgesamt	249	242

Bei den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 1 Mio. € zugeführt (per 31. Dezember 2020: 1 Mio. €).

Im Berichtsjahr erfolgten Übertragungen im Rahmen von Personalübergängen von anderen DB-Konzerngesellschaften i.H.v. 13 T € (per 31. Dezember 2020: an andere 54 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 erteilter 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 (13 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 11 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von DB-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 (2 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 3 Mio. €).

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von DB-konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Fernverkehr AG an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet (1 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 2 Mio. €).

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

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten durch die Arbeitnehmenden finanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) i.H.v. 8 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 7 Mio. €).

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Verpflichtungen im Personalbereich	72	72
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	5	5
Unterlassene Instandhaltung	57	52
Technikrisiken	2	2
Übrige Risiken	100	94
Insgesamt	236	225

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen v.a. 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 i.H.v. 15 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten: 11 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (15 Mio. €) verrechnet.

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

in Mio. €	31.12.2021
a) Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	40
b) Ertrag aus Bewertung Deckungsvermögen gem. § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB	-
davon Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	15
davon Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	-11
davon Aufstockung Pensionsrückstellungen auf Zeitwert des Deckungsvermögens	-4
Potenziell abführungsgesperrter Betrag	40

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (45 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (45 Mio. €) verrechnet.

(10) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	davon mit Restlaufzeit				davon mit Restlaufzeit			
	31.12.2021	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre	31.12.2020	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	-	-	1	1	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	341	283	58	2	288	225	63	1
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.664	997	2.667	1.813	4.319	1.438	2.881	2.027
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	12	12	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	18	18	-	-	18	18	0	-
davon aus Steuern	11	11	-	-	10	10	-	-
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0	0	-	-
Insgesamt	4.024	1.299	2.725	1.815	4.638	1.694	2.944	2.028
davon zinspflichtig	3.445	778	2.667	1.813	4.125	1.244	2.881	2.027

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen mit 3.472 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 4.142 Mio. €) die Gesellschafterin DB AG. Sie resultieren mit 560 Mio. € aus der Cashpool-Finanzierung (per 31. Dezember 2020: 1.025 Mio. €) sowie aus Darlehensverbindlichkeiten einschließlich der daraus resultierenden Zinsverbindlichkeiten i.H.v. 2.884 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 3.098 Mio. €). Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit verbundenen Unternehmen bestehen i.H.v. 218 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 194 Mio. €).

(11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Erlösabgrenzung	353	325
Sonstige passive Rechnungsabgrenzung	-	1
Insgesamt	353	326

Die Erlösabgrenzungen betreffen bereits vereinnahmte Erlöse für die Beförderungsleistungen, die im Jahr 2022 zu erbringen sind.

(12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSSE

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	280	243
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	-	12
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	-	12
Insgesamt	280	255

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für i.H.v. 280 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 243 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betrafen per 31. Dezember 2020 Verbindlichkeiten der DB AG gegenüber der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (Eurofima), Basel/Schweiz. Für die Kredite der Eurofima an die DB AG hatte die DB Fernverkehr AG Fahrzeuge für den Personenverkehr zur Sicherung an die Eurofima übereignet. Der Vertrag endete am 27. Oktober 2021.

(13) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Bestellobligo für Investitionen	5.789	5.327
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	2.310	1.959
davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen	2.101	1.474
Insgesamt	8.099	7.286

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

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuld-erkenntnisse (318 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 160 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. €	31.12.2021	31.12.2020
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	1.677	1.336
fällig 1 bis 5 Jahre	410	390
fällig über 5 Jahre	223	233
Insgesamt	2.310	1.959

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(14) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2021	2020
Erlöse aus dem Personenverkehr	2.829	2.803
Instandhaltung	0	1
Leasing, Vermietung und Verpachtung	47	41
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	128	112
Sonstige Umsatzerlöse	71	63
Insgesamt	3.075	3.020

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Beförderungsleistungen i.H.v. 11 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 10 Mio. €).

(15) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Die unter diesem Posten ausgewiesenen Leistungen betreffen i.H.v. 4 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) aufgearbeitete Komponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist. Daneben beinhaltet dieser Posten Leistungen für das Anlagevermögen i.H.v. 6 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €).

(16) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2021	2020
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	42	8
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	1.827	0
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	0	0
davon übrige staatliche Zuschüsse – öffentliche Hand	1.827	0
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	17	12
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	-	1
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	16	11
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0
Währungskursgewinne	0	0
Übrige Erträge	16	13
davon sonstige übrige Erträge	16	13
Insgesamt	1.918	45
davon periodenfremd	874	29

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen betreffen mit 17 Mio. € den Verkauf von Fahrzeugen.

Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträge resultieren im Wesentlichen aus staatlichen Zuschüssen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie mit 807 Mio. €. Des Weiteren sind Erträge aus Schadenersatz (32 Mio. €), aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen i.H.v. 17 Mio. € sowie aus der Auflösung von Rückstellungen mit 16 Mio. € enthalten.

Übrige staatliche Zuschüsse beinhalten u.a. Erträge im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie i.H.v. 1.827 Mio. €. Derartige Zuschüsse wurden der DB Fernverkehr AG im Wesentlichen für die Aufrechterhaltung des Personenfernverkehrs gewährt.

(17) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2021	2020
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	432	419
davon Aufwendungen für Energie	354	341
davon Strom	312	299
davon Stromsteuer	28	27
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	10	11
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	4	4
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	69	76
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	9	2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.838	1.788
davon eingekaufte Leistungen Transport	109	118
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	97	86
davon Provisionen	302	315
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	1.218	1.155
davon Nutzung Trassen	1.073	1.019
davon Nutzung Stationen	145	136
davon sonstige bezogene Leistungen	112	114
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	684	636
Insgesamt	2.954	2.843

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. €	2021	2020
Löhne und Gehälter	958	892
davon für Arbeitnehmende	905	836
davon für zugewiesene Beamt:innen	53	56
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG)	49	52
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	4	4
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	227	212
davon für Arbeitnehmende	214	199
davon für zugewiesene Beamt:innen	13	13
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	13	13
davon für Altersversorgung	43	41
Insgesamt	1.185	1.104

¹⁾ Auch Zahlungen für Unterstützung z. B. ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener.

(19) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2021	2020
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	63	56
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	26	26
Gebühren und Beiträge	13	12
Aufwendungen aus Versicherungen	3	3
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	42	37
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	5	5
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	22	23
Forschungs- und Entwicklungskosten	20	16
Sonstige bezogene Dienstleistungen	271	289
davon bezogene IT-Leistungen	123	116
davon sonstige Kommunikationsdienste	14	11
davon sonstige Serviceleistungen	134	162
Aufwendungen aus Schadenersatz und Kulanzleistungen	1	2
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0	5
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	16	1
Sonstige betriebliche Steuern	1	1
Übrige Aufwendungen	60	58
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	34	30
davon Währungskursverluste	0	0
davon sonstige übrige Aufwendungen	26	28
Insgesamt	543	534
davon periodenfremd	17	2

(20) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2021	2020
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	1
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	1
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	-	1
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-31	-20
davon an verbundene Unternehmen	-29	-19
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-1	-1
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-1	-
davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	-1	-
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	0	-
Insgesamt	-31	-19

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

(21) 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**(22) 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.

(23) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB Fernverkehr AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in den für den größten und kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzern-Abschluss der DB AG als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315e Abs.1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt wird.

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

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

(24) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den [Anteilsbesitz](#)  47 ist beigefügt.

(25) BESCHÄFTIGTE

	2021		2020	
	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	17.821	17.701	17.046	17.585
Zugewiesene Beamt:innen	1.002	959	1.125	1.065
	18.823	18.660	18.171	18.650
Auszubildende ¹⁾	925	1.002	811	961
Insgesamt	19.748	19.662	18.982	19.611

¹⁾ Einschließlich Auszubildender im Praktikum.

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. Sie arbeiten für die DB Fernverkehr AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen.

(26) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2021 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

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 der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Großefehn

GUDRUN BRÜKER-GASPERS

Leiterin des Referats C2 im Bundesministerium der Finanzen,
Sankt Augustin

DR. MILENA BRÜTTING (SEIT 1. JANUAR 2022)

Leiterin Bilanzen, Steuer, Versicherung der Deutschen Bahn AG,
Berlin

MARION CARSTENS*

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 GRATZA

Leiter der Abteilung Eisenbahnen im Bundesministerium
für Digitales und Verkehr,
Potsdam

CHRIS NEWIGER (BIS 31. DEZEMBER 2021)

Leiterin Datenschutz der Deutschen Bahn AG,
Fürth

MANUELA NORBECK*

Mitglied des Betriebsrats Wahlbetrieb Hamburg der DB Fernverkehr AG,
Glückstadt

JAN PROSCHMANN*

Mitglied des Betriebsrats Berlin F.1.7,
Hohen Neuendorf

FRANK RIEGLER*

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

HEIKO SANN*

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

Leiterin Steuern der Deutschen Bahn AG,
Berlin

DR. URSULA SCHÜTZE-KREILKAMP

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

STEFAN STROH

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 €	2021	2020
Gesamtbezüge des Vorstands	2.320	2.119
davon fixer Anteil	1.705	1.643
davon erfolgsabhängiger Anteil	508	374
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	193	101
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	215	296
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	94	87

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.

(27) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

(28) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

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

**(29) BEHERRSCHUNGS- UND
GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG**

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

Frankfurt am Main, den 25. Februar 2022

DB Fernverkehr AG
Der Vorstand

ANTEILSBESITZLISTE

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	5.550	100,00
DB Reise&Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz	CHF	- 6.421	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH i. L., Saarbrücken ^{2),3)}	EUR	449	50,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{2),3)}	EUR	150	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main ^{2),4)}	EUR	297	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 2020.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GETRENNTEN RECHNUNGS- LEGUNG DER BEREICHE

ERBRINGEN VON VERKEHRSLEISTUNGEN UND BETRIEB VON SERVICEEINRICHTUNGEN GEM. § 12 ABS. 2 EREGG

Für die DB Fernverkehr AG besteht die Verpflichtung aus §12 Abs. 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG), 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, die Außenreinigungsanlagen sowie Abstellgleise und Hilfseinrichtungen (Anlage 2 Nr. 2 EReG).

Methodik und Zuordnungsregeln im Rahmen der Trennungsrechnung

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

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

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

Die Zuordnung der Aktiva und Passiva sowie der Aufwendungen und Erträge auf die Bilanz- und GuV-Posten der Tätigkeitsbereiche erfolgt soweit möglich direkt. Sofern dies nicht möglich oder mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden gewesen wäre, wird eine Zuordnung anhand von sachgerechten 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 (vgl. im Einzelnen die [getrennten Anlagenspiegel](#)  52 f.).

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

VORRÄTE

Die Vorräte werden im Wesentlichen dem Bereich Service zugeordnet. Die Waren sowie unfertige Erzeugnisse und Leistungen werden im Bereich Verkehr ausgewiesen.

FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen und den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind keine Forderungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr enthalten. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten Forderungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr i.H.v. 2 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 6 Mio. €); diese sind dem Bereich Verkehr zugeordnet. Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten Forderungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr i.H.v. 39 T € (per 31. Dezember 2020: 2 T €); davon sind dem Bereich Verkehr 39 T € (per 31. Dezember 2020: 2 T €) und dem Bereich Service 0 T € zugeordnet (per 31. Dezember 2020: 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 Bereich Verkehr pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (66 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 59 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 (20 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 26 Mio. €).

EIGENKAPITAL

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

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

Aufgrund unterschiedlicher Zuordnungen bzw. Schlüsselungen bei Bestands- und Erfolgskonten entstehen differierende Jahresergebnisse in den Bilanzen bzw. den Gewinn- und Verlustrechnungen 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 2021 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 Bereich Service pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (66 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 59 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 (20 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 26 Mio. €).

in Mio. €	Bereich Verkehr			Bereich Service		
	davon mit Restlaufzeit		31.12. 2020	davon mit Restlaufzeit		31.12. 2020
	31.12. 2021	bis 1 Jahr		31.12. 2021	bis 1 Jahr	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	1	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	327	269	264	14	14	24
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.670	1.003	4.267	80	80	137
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	12	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	14	14	15	4	4	3
davon aus Steuern	9	9	8	2	2	2
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	4.012	1.287	4.559	98	98	164
davon zinspflichtig	3.386	719	4.014	59	59	110

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr i.H.v. 58 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 63 Mio. €); diese sind dem Verkehrsbereich zugeordnet. Von diesen Verbindlichkeiten haben 2 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 1 Mio. €) eine Restlaufzeit über fünf Jahre.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr i.H.v. 2.667 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 2.881 Mio. €); davon sind dem Bereich Verkehr 2.667 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 2.880 Mio. €) und dem Bereich Service ist kein Betrag zugeordnet (per 31. Dezember 2020: 1 Mio. €). Von diesen Verbindlichkeiten haben 1.813 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 2.027 Mio. €) eine Restlaufzeit über fünf Jahre; diese sind dem Bereich Verkehr zugeordnet.

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betrafen per 31. Dezember 2020 ausschließlich den Bereich Verkehr i.H.v. 12 Mio. €. Der Vertrag endete am 27. Oktober 2021.

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB AG i.H.v. 280 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 243 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betrifft den Bereich Verkehr i.H.v. 217 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 190 Mio. €) und den Bereich Service i.H.v. 63 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 53 Mio. €).

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

UMSATZERLÖSE

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

Die Umsatzerlöse im Bereich Service setzen sich zusammen aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (31 Mio. €; im Vorjahr: 35 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Bereich Verkehr (4 Mio. €; im Vorjahr: 6 Mio. €), aus Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr (773 Mio. €; im Vorjahr: 692 Mio. €), übrigen Dienstleistungen für den Bereich Verkehr (10 Mio. €; im Vorjahr: 6 Mio. €) sowie zusätzlich aus Materialverkäufen (27 Mio. €; im Vorjahr: 29 Mio. €).

SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

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

MATERIALAUFWAND

Die vom Bereich Service bezogenen Instandhaltungsleistungen (773 Mio. €; im Vorjahr: 692 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung im Bereich Verkehr als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Bereichs Service werden Aufwendungen (233 Mio. €; im Vorjahr: 198 Mio. €), die im Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG unter dem Instandhaltungsaufwand erfasst sind, als Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Bereichs Service um Materialverbrauch des Fertigungsbereichs handelt.

PERSONALAUFWAND

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Verkehr beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung i.H.v. 33 Mio. € (im Vorjahr: 31 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Service beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung i.H.v. 10 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €).

SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Bereichs Verkehr sind Aufwendungen für übrige Dienstleistungen des Bereichs Service (10 Mio. €; im Vorjahr: 6 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 Bereich Verkehr i.H.v. 333 T € (im Vorjahr: 788 T €) und im Bereich Service i.H.v. 208 T € (im Vorjahr: 200 T €) angefallen. Darüber hinaus sind 28 T € (im Vorjahr: 59 T €) für Aufwendungen aus der Währungsumrechnung angefallen, die in voller Höhe dem Bereich Verkehr zugeordnet sind.

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	
	2021	2020	2021	2020
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	1	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	1	-	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	-	1	-	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-	0	-	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-27	-18	-4	-2
davon an verbundene Unternehmen	-26	-17	-3	-2
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	-1	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-1	-	-1	-
davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	-1	-	-1	-
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	-	0	-
Insgesamt	-27	-17	-4	-2

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) bzw. von dieser ausgeglichen (Bereich Verkehr) werden.

Bilanz nach Tätigkeitsbereichen

AKTIVA

PER 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2021	2020	2021	2020
A. ANLAGEVERMÖGEN				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	56	48	0	0
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	55	64	422	419
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	44	51	363	362
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	16	16
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen	40	41	48	41
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	4.788	3.718	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	3	5	88	89
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	18	19	39	38
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	438	558	139	96
	5.342	4.405	736	683
III. Finanzanlagen	29	29	-	-
	5.427	4.482	736	683
B. UMLAUFVERMÖGEN				
I. Vorräte				
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	-	-	172	161
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	8	10	0	0
3. Waren	1	1	-	-
	9	11	172	161
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	26	37	-	-
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	349	1.935	66	59
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	0	-	-
4. Sonstige Vermögensgegenstände	8	3	0	1
	383	1.975	66	60
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	0	0	-	-
	392	1.986	238	221
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	1	1	0	0
	5.820	6.469	974	904

PASSIVA

PER 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2021	2020	2021	2020
A. EIGENKAPITAL				
Zugeordnetes Eigenkapital	1.463	1.463	619	619
Ausgleichsposten	- 236	- 101	236	101
	1.227	1.362	855	720
B. RÜCKSTELLUNGEN				
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6	5	2	2
Steuerrückstellungen	4	8	1	2
Sonstige Rückstellungen	218	209	18	16
	228	222	21	20
C. VERBINDLICHKEITEN				
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	327	264	14	24
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.670	4.267	80	137
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	12	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	14	15	4	3
	4.012	4.559	98	164
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	353	326	-	-
	5.820	6.469	974	904

Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2021	Zugänge ¹⁾	Umb- chungen ²⁾	Abgänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2021	Vortrag per 01.01. 2021	Abschrei- bungen	Umb- chungen ³⁾	Abgänge	Stand per 31.12. 2021	Stand per 31.12. 2021	Stand per 31.12. 2020
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	34	19	0	-7	46	-3	-3	-	-	-6	40	31
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	24	15	-9	-7	23	-	-	-	-	-	23	24
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	19	2	0	0	21	-2	-3	-	0	-5	16	17
	53	21	0	-7	67	-5	-6	-	0	-11	56	48
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	13	0	-2	0	11	0	-	-	-	0	11	13
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	71	0	-12	0	59	-20	-2	7	0	-15	44	51
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	84	0	-14	0	70	-20	-2	7	0	-15	55	64
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	47	1	-1	-	47	-6	-2	1	-	-7	40	41
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	9.163	1.176	247	-182	10.404	-5.445	-351	-	180	-5.616	4.788	3.718
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	11	0	0	-3	8	-6	-1	0	2	-5	3	5
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	54	5	-4	-3	52	-35	-3	2	2	-34	18	19
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	558	130	-250	0	438	-	-	-	-	-	438	558
	9.917	1.312	-22	-188	11.019	-5.512	-359	10	184	-5.677	5.342	4.405
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	-	-	-	29	-	-	-	-	-	29	29
2. Beteiligungen	0	-	-	0	0	-	-	-	-	-	0	0
	29	-	-	0	29	-	-	-	-	-	29	29
Anlagevermögen insgesamt	9.999	1.333	-22	-195	11.115	-5.517	-365	10	184	-5.688	5.427	4.482

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

²⁾ Inkl. Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen i.H.v. -22 Mio. €.

³⁾ Inkl. Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen i.H.v. 10 Mio. €.

BEREICH SERVICE

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2021	Zugänge ¹⁾	Umb- chungen ²⁾	Abgänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2021	Vortrag per 01.01. 2021	Abschrei- bungen	Umb- chungen ³⁾	Abgänge	Stand per 31.12. 2021	Stand per 31.12. 2021	Stand per 31.12. 2020
	IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE											
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2	-	-	-	2	-2	0	-	-	-2	0	0
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	0	-	-	0	0	-	-	-	0	0	0
	2	0	-	-	2	-2	0	-	-	-2	0	0
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	41	0	2	0	43	0	-	-	-	0	43	41
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	616	7	22	-2	643	-254	-21	-7	2	-280	363	362
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	20	1	0	0	21	-4	-1	0	0	-5	16	16
	677	8	24	-2	707	-258	-22	-7	2	-285	422	419
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	75	6	5	0	86	-34	-3	-1	0	-38	48	41
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	-	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	226	4	10	-4	236	-137	-13	0	2	-148	88	89
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	97	5	8	-3	107	-59	-10	-2	3	-68	39	38
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	96	72	-25	-4	139	-	-	-	-	-	139	96
	1.171	95	22	-13	1.275	-488	-48	-10	7	-539	736	683
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anlagevermögen insgesamt	1.173	95	22	-13	1.277	-490	-48	-10	7	-541	736	683

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

²⁾ Inkl. Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen i.H.v. 22 Mio. €.

³⁾ Inkl. Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen i.H.v. -10 Mio. €.

Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2021	2020
Umsatzerlöse	3.016	2.957
Bestandsveränderungen	-2	1
Andere aktivierte Eigenleistungen	2	5
Gesamtleistung	3.016	2.963
Sonstige betriebliche Erträge	1.916	44
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-365	-358
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.797	-1.750
Instandhaltungsaufwand	-1.166	-1.070
	-3.328	-3.178
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-719	-677
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-173	-164
	-892	-841
Abschreibungen	-365	-328
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-465	-460
	-118	-1.800
Beteiligungsergebnis	-	-
Zinsergebnis	-27	-17
Ergebnis nach Steuern	-145	-1.817
Erträge aus Verlustübernahme	145	1.817
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-	-
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. €	2021	2020
Umsatzerlöse	845	768
Bestandsveränderungen	-	-
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	4
Gesamtleistung	850	772
Sonstige betriebliche Erträge	2	1
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-300	-259
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-42	-38
Instandhaltungsaufwand	-58	-60
	-400	-357
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-236	-212
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-57	-51
	-293	-263
Abschreibungen	-48	-44
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-87	-81
	24	28
Beteiligungsergebnis	-	-
Zinsergebnis	-4	-2
Ergebnis nach Steuern	20	26
Erträge aus Verlustübernahme	-	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-20	-26
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 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem alle 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 oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

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

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen 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 25. Februar 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Michael Conrad
Wirtschaftsprüfer

Cirsten Schönmeier
Wirtschaftsprüfer

KONTAKTINFORMATIONEN

DB FERNVERKEHR AG

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
www.bahn.de

INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

Deutsche Bahn AG
Investor Relations und Sustainable Finance
Europaplatz 1
10557 Berlin
Telefon – 030.297-640 31
E-Mail – ir@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/ir



Dieser Geschäftsbericht, der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, 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 – 030.297-610 30
E-Mail – presse@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

Der DB-Konzern erteilt seinen Kund:innen im Personenverkehr in Deutschland sämtliche telefonischen Auskünfte zum Ortstarif. Eine Hotline bündelt Auskünfte über Fahrpläne, Tickets und die BahnCard und navigiert Reisende gezielt zu den Servicemitarbeitenden.



- **DB-Servicenummer:** 030.297 0. Auskünfte über Fahrpreise und Fahrpläne, Informationen über die Serviceleistungen der Deutschen Bahn und zur BahnCard.
- **Mobilitätsservice-Zentrale:** 030.652 128 88. Kontakt für die Planung barrierefreier Reisen.
- Servicecenter Fahrgastrechte: 030.586 020 920. Informationen zu Fahrpreiserstattungen im Rahmen der EU-Fahrgastrechteverordnung.
- **Fundservice:** 030.586 020 909. Meldung von verlorenen oder gefundenen Gegenständen im Zug oder Bahnhof. Unter bahn.de/hilfe  finden Kund:innen Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.



DB-PERSONENVERKEHR IM SOCIAL WEB

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



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** DB AG/Max Lautenschläger
- ☒ **1** DB AG/Patrick Kuschfeld/Max Lautenschläger
- ☒ **4** DB AG/Max Lautenschläger
- ☒ **16** DB AG/Max Lautenschläger

DB Fernverkehr AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.bahn.de

