

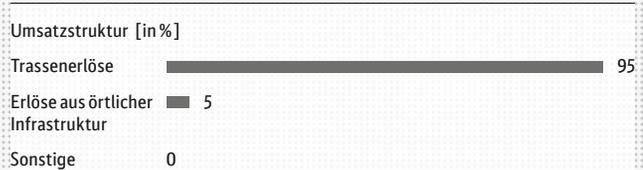
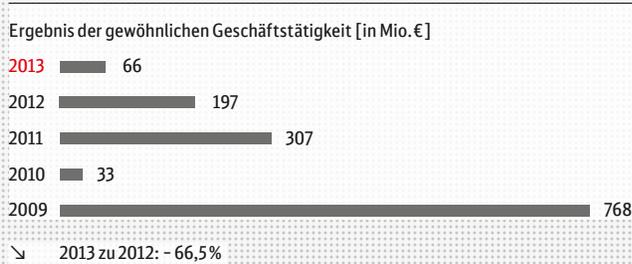
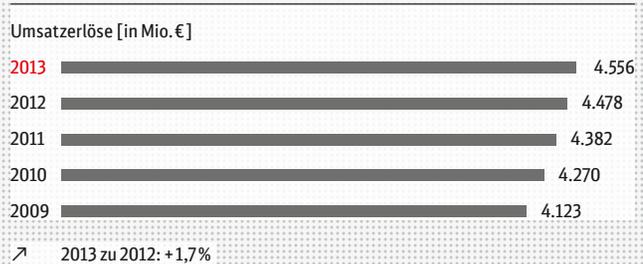
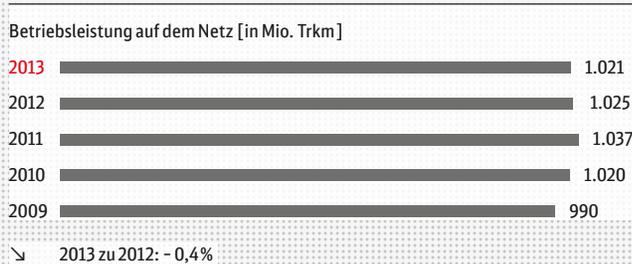


DB Netz AG

# Geschäftsbericht 2013

**DB2020 – Unser Kompass auch in schwierigen Zeiten**

# Entwicklungen im Geschäftsjahr 2013



Ausgewählte Kennzahlen	2013	2012	Veränderung	
			absolut	%
<b>FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €</b>				
Umsatz	4.556	4.478	+78	+1,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit <sup>2)</sup>	66	197	-131	- 66,5
Bilanzsumme per 31.12.	20.617	20.760	-143	- 0,7
Anlagevermögen per 31.12.	19.899	19.958	- 59	- 0,3
Eigenkapital per 31.12.	7.276	7.320	- 44	- 0,6
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	8.938	8.581	+ 357	+ 4,2
Brutto-Investitionen	5.303	5.012	+ 291	+ 5,8
Netto-Investitionen <sup>3)</sup>	1.050	941	+109	+11,6
Mitarbeiter per 31.12.	35.972	35.249	+723	+ 2,1
<b>LEISTUNGSKENNZAHLEN</b>				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm <sup>1)</sup>	1.021	1.025	- 4	- 0,4
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, in Mio. Trkm <sup>1)</sup>	247,1	230,4	+16,7	+ 7,2
Betriebslänge in km	33.295	33.319	-24	- 0,1

<sup>1)</sup> Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

<sup>2)</sup> Die DB Netz AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG.

<sup>3)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

## NACHWUCHS SICHERN

Der Wettbewerb um junge Talente und gut ausgebildete Fachkräfte nimmt zu. In unserer Arbeitgeberkampagne »Kein Job wie jeder andere« sind unsere Mitarbeiter Botschafter des Unternehmens: Sie präsentieren sich in typischen Arbeitssituationen und vermitteln so die Vielfalt und den Facettenreichtum des DB-Konzerns als Arbeitgeber mit 500 verschiedenen Berufsbildern. Bei der DB Netz AG stellen wir vor allem in den Ausbildungsberufen Tiefbaufacharbeiter/Gleisbauer, Elektriker und Eisenbahner im Betriebsdienst, Fachrichtung Fahrweg, ein.

# Inhalt

**2 VORWORT DES  
VORSTANDSVORSITZENDEN**

**5 LAGEBERICHT**

**27 JAHRESABSCHLUSS**

**45 BERICHT DES AUFSICHTSRATS**

# Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Sehr geehrte Damen und Herren,

wir blicken bei der DB Netz AG auf ein anspruchsvolles und ereignisreiches Geschäftsjahr 2013 zurück. In einem schwierigen Umfeld ist es uns gelungen, das Berichtsjahr mit einem Ergebnis von 66 Millionen Euro abzuschließen und den Umsatz auf 4,6 Milliarden Euro zu steigern. Gleichzeitig ist der Vorstand personell neu aufgestellt und mit »Netzplanung und Großprojekte« ein neues Ressort geschaffen worden, mit dem wir den künftigen Anforderungen an unsere Schieneninfrastruktur organisatorisch noch besser gerecht werden können. Neben der Bündelung der Kompetenzen bei der Realisierung von Großprojekten und der Steuerung der Maßnahmen von der Planung bis zur Inbetriebnahme steht die marktgerechte Weiterentwicklung des Netzes im Fokus des neuen Ressorts.

Wesentlicher Bestandteil unseres Geschäfts sind die Erhaltung und die Verbesserung der Infrastrukturqualität. So haben wir im Jahr 2013 unser Schienennetz mit rund 4,4 Milliarden Euro modernisiert und dabei über zwei Millionen Eisenbahnschwellen, rund 1.800 Weichen, rund 3,5 Millionen Tonnen

Wesentlicher Bestandteil unseres Geschäfts sind die Erhaltung und die Verbesserung der Infrastrukturqualität.

Schotter sowie fast 3.000 Kilometer Schienen erneuert. Insbesondere für die Sanierung von Brücken und Tunneln kamen uns im Berichtsjahr zusätzlich knapp 250 Millionen Euro vom Bund aus nicht verwendeten Bedarfsplanmitteln zugute. Für weitere Planungssicherheit sorgt die Verlängerung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) bis 2015, die uns auch für das Geschäftsjahr 2014 zusätzlich 250 Millionen Euro für Erhalt und Sanierung des Bestandsnetzes garantiert. Für die

Instandhaltung wendet die DB Netz AG zudem im Jahr 2014 200 Millionen Euro mehr auf – damit setzen wir unseren Kurs für mehr Qualität unvermindert fort. Von besonderer Bedeutung bleibt hierbei die präventive Instandhaltung, wie etwa das Schienenschleifen. Aufgrund unserer guten Erfahrungen mit dem Schleifen in Hochgeschwindigkeit haben wir im Berichtsjahr für rund 40 Millionen Euro zwei Hochleistungsschienenschleifmaschinen beschafft. Damit ist die DB Netz AG europaweit der erste Infrastrukturbetreiber mit eigenen Fahrzeugen dieser Art.

Dass wir mit unserem Modernisierungskurs den richtigen Weg eingeschlagen haben, zeigt einmal mehr die hohe Nachfrage unserer mittlerweile rund 390 Kunden. Über 60.000 Trassenanmeldungen für den laufenden Netzfahrplan sind ein neuer Rekord.

Mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu bringen, geht aber nicht ohne die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger. Deswegen haben wir auch 2013 unvermindert an der Reduzierung des Schienenverkehrslärms gearbeitet. Knapp 100 Millionen Euro flossen allein in die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen – wir haben etwa 62 Kilometer Lärmschutzwände fertiggestellt und 2.500 Wohnungen mit Schallschutzfenstern und -dämmlüftern ausgestattet. Hinzu kommen weitere Lärmschutzmaßnahmen wie Schienenstegdämpfer oder niedrige Lärmschutzwände, für die uns insgesamt 40 Millionen Euro für die Jahre 2013 und 2014 aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II des Bundes zur Verfügung stehen. Ein Schwerpunkt liegt auf dem Mittelrheintal. Hier werden wir unser Engagement im Beirat Leiseres Mittelrheintal unverändert fortsetzen. Darüber hinaus hat die DB Netz AG zum 1. Juni 2013 eine lärmabhängige Entgeltkomponente für laute



**FRANK SENNHENN**  
VORSITZENDER DES VORSTANDS DER DB NETZ AG

Güterzüge eingeführt. Mit dem Lärmabhängigen Trassenpreissystem (LaTPS) steht uns ein weiteres Instrument zur nachhaltigen Reduzierung des Schienenlärms zur Verfügung, mit dem wir den Eisenbahnverkehrsunternehmen einen ergänzenden finanziellen Anreiz zum Einsatz leiser Güterwagen bieten können. Das LaTPS unterstützt auch die Wirkung des an die Wagenhalter gerichteten Förderprogramms der Bundesregierung. Nach der erfolgreichen Einführung werden wir den Zuschlag sukzessive erhöhen, um den Anreiz für leise Güterwagen weiter zu stärken.

Im Bereich Neu- und Ausbau sorgte die Fertigstellung des City-Tunnels Leipzig für einen Qualitätssprung. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember sind die beiden Leipziger Kopfbahnhöfe nun direkt verbunden, der Nahverkehr ist noch besser mit dem Fernverkehr verknüpft, und die Fahrzeiten sind erheblich verkürzt. Als nächste Meilensteine folgen die Inbetriebnahmen der Neubaustrecken Erfurt–Leipzig/Halle im Jahr 2015 sowie Ebensfeld–Erfurt im Jahr 2017. Mit dem 500 Kilometer langen Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 8, der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Erfurt–Leipzig/Halle–Berlin, erhält der Personen- und Güterverkehr eine konkurrenzfähige und umweltgerechte Alternative zu Straße und Flugzeug. Die Reisezeit von München nach Berlin beträgt dann nur noch rund vier Stunden. Auch beim viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe–Basel, beim dreigleisigen Ausbau der Strecke Emmerich–Oberhausen und beim Projekt Stuttgart 21 ging es im Berichtsjahr voran. Im Sommer wurde darüber hinaus mit dem Anschlag des Steinbühlentunnels der Bau der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm gestartet.

Neben den Stürmen Christian und Xaver hat uns im Berichtsjahr das Hochwasser im Juni vor ganz besondere Herausforderungen gestellt. Am gravierendsten waren die Auswirkungen des Dammbruchs bei Fischbeck, bei dem Gleise auf einer Länge von rund fünf Kilometern überflutet wurden. Wir mussten die Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover–Berlin für fast fünf Monate sperren und

Im Bereich Neu- und Ausbau sorgte die Fertigstellung des City-Tunnels Leipzig für einen Qualitätssprung.

konnten erst nach umfänglichen Untersuchungen, Aufräum- und Sanierungsarbeiten sowie Testfahrten Anfang November wieder in Betrieb gehen. Für unsere Kunden haben wir daher sehr schnell einen Hochwasserfahrplan erstellt und die bereits eingetakteten bundesweiten Baumaßnahmen umgeplant. Dies war nur dank der gemeinsamen Kraftanstrengung aller beteiligten Mitarbeiter möglich.

Neben dem Hochwasser haben die Ereignisse rund um Mainz unser Bild in der Öffentlichkeit nachhaltig geprägt. Ein unerwartet hoher Krankenstand bei den Fahrdienstleitern des Mainzer Stellwerks führte im Sommer zu erheblichen Einschränkungen im Zugverkehr. Wir haben sofort mit einem

Zehn-Punkte-Programm gegengesteuert, bestimmte Maßnahmen wie die Qualifizierung weiterer Mitarbeiter bedürfen allerdings eines längeren Vorlaufs.

Fahrdienstleiter sind nicht beliebig einsetzbar, denn jedes Stellwerk und jeder Standort hat seine eigenen Anforderungen. Die Qualifizierungszeiten gehen von einigen Monaten bis hin zur dreijährigen Ausbildung. Vor diesem Hintergrund und mit Blick auf den demografischen Wandel haben wir bereits in den vergangenen Jahren die Zahl der Neueinstellungen und der Auszubildenden erhöht.

Nachdem wir unsere Planungen im zweiten Halbjahr nochmals aufgestockt haben, konnten wir 2013 insgesamt rund 2.600 neue Mitarbeiter begrüßen. Darüber hinaus haben wir über 800 Nachwuchskräfte eingestellt. Die Zahl der Ausbildungsplätze zum Fahrdienstleiter haben wir dabei um 110 auf 360 erhöht.

Nur mit qualifizierten und motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern können wir unsere Strategie DB Netz 2020 erfolgreich umsetzen und uns als kundenfreundlicher, profitabler, sozial engagierter und nachhaltig agierender Infrastrukturbetreiber im Wettbewerb behaupten. Die Mitarbeiterbefragung ist für uns ein wichtiges Instrument, um die rund 36.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu erreichen und Ansätze zu entwickeln, um die Mitarbeiterzufriedenheit zu erhöhen. So haben wir aus der letzten Befragung bereits über 3.500 vereinbarte Maßnahmen abschließen können und schauen gespannt auf die nächste Mitarbeiterbefragung im Jahr 2014.

Voraussetzung für einen zukunftsfähigen Schienenverkehr ist neben zufriedenen Mitarbeitern eine qualitativ hochwertige Infrastruktur. Unstrittig ist, dass mehr Geld in die Schiene fließen muss. Dem trägt der neue Koalitionsvertrag Rechnung. Mit einem entsprechenden Finanzierungskreislauf Schiene und einer neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung noch im Jahr 2014 wollen wir die notwendige Grundlage sowie Planungssicherheit für eine verlässliche Infrastruktur schaffen. Denn nur mit einer funktionierenden Basis kann es uns gelingen, Europas bestes Infrastrukturunternehmen zu werden – kundenorientiert, innovationsstark und nachhaltig wirtschaftlich.

Ihr



Frank Sennhenn  
Vorsitzender des Vorstands  
der DB Netz AG

Neben dem Hochwasser haben die Ereignisse rund um Mainz unser Bild in der Öffentlichkeit nachhaltig geprägt.

# Lagebericht

- 6 Überblick
- 6 Rahmenbedingungen
- 9 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 12 Mitarbeiter
- 14 Nachhaltigkeit
- 14 Strategie
- 17 Weitere Informationen
- 21 Nachtragsbericht
- 23 Chancen- und Risikobericht
- 25 Prognosebericht

# Überblick

Die DB Netz AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) und innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) dem Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Arriva, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen sind unter der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG), einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der DB AG, gebündelt und werden dort geführt. Die übrigen drei Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie führt die DB AG direkt. In der DB-Konzernstruktur des DB-Konzerns haben die DB AG und die DB ML AG beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding.

Die DB Netz AG ist für die Schieneninfrastruktur des Eisenbahnbetriebs verantwortlich. Zentrale Aufgabe ist es, mit einem substanziiell hochwertigen, auf die Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abgestimmten Streckennetz die Grundlage für einen sicheren Bahnverkehr zu schaffen. Damit bietet die DB Netz AG die Voraussetzung dafür, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene pünktlich und zuverlässig durchgeführt werden kann. Neben

Betrieb und Instandhaltung zählen Investitionen in die bestehende Infrastruktur sowie in Neu- und Ausbaustrecken (NBS/ABS) zu den vorrangigen Tätigkeitsfeldern. Darüber hinaus erstellt die DB Netz AG Fahrpläne und vermarktet Trassen, Anlagen sowie Dienstleistungen an über rund 390 Kunden aus dem In- und Ausland. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Einsatz neuer Technologien, um effizienter zu werden, Prozesse zu beschleunigen und die Strecken besser auszulasten. Ein Beispiel dafür ist die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, etwa durch den Bau Elektronischer Stellwerke (ESTW), über die der Zugverkehr mit elektronischen Steuerungssystemen geregelt wird.

Das Berichtsjahr war für die DB Netz AG von besonderen Einflussfaktoren belastet. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verringerte sich gegenüber dem Vorjahr deutlich um 131 Mio. € auf 66 Mio. €. Gründe dafür waren neben dem strengen Winter und dem Hochwasser 2013 die Tarifanpassungen und die höheren Fremdaufwendungen für Instandhaltung.

# Rahmenbedingungen

## WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten ist abhängig von der konjunkturellen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland.

Die deutsche Wirtschaft hat 2013 ihren Wachstumskurs aus dem Jahr 2012 verlangsamt fortgesetzt. Zu Jahresbeginn stellte sich die Wirtschaftsentwicklung noch schwach dar. Im weiteren Jahresverlauf konnte sie jedoch zulegen. Wie schon im Vorjahr war der private Konsum die Stütze der Wirtschaft. Der Arbeitsmarkt wies ein Beschäftigungsniveau von

historischem Höchststand aus. Zudem wirkten sich fallende Preise von Mineralölprodukten positiv auf die verfügbaren Einkommen aus. Neben dem Privatkonsum trug auch die Staatsnachfrage zum Wachstum bei.

Die deutsche Industrieproduktion hingegen stagnierte. Die zurückhaltende Erholung der Absatzmärkte im Euro-Raum, aber auch eine zu Jahresbeginn 2013 noch verhältnismäßig geringe globale Nachfrage, ließ eine allmähliche Verbesserung der Situation erst im Jahresverlauf zu.

## ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Unsere Schieneninfrastruktur in Deutschland wird infolge des seit dem Jahr 1994 offenen Marktzugangs von einer großen Anzahl von EVU genutzt. Im Jahr 2013 blieb die Zahl der EVU annähernd konstant. Der Rückgang bei den DB-konzerninternen EVU resultierte aus Konsolidierungsmaßnahmen. Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

Die von unseren Kunden im Schienenpersonen- und -güterverkehr erbrachte Betriebsleistung bestimmt die Auslastung der vorhandenen Infrastruktur und damit die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen. Mit Blick auf die Verkehrsleistung, die unsere Kunden in ihren Märkten erbringen, sind wir dabei indirekt dem Marktdruck unserer Kunden ausgesetzt. Dies liegt begründet in der hohen inter- und intramodalen Wettbewerbsintensität der Verkehrsmärkte beziehungsweise der darüber hinausgehenden Mobilitäts- und Logistikmärkte.

Wie im Vorjahr entwickelte sich die Betriebsleistung im Berichtsjahr leicht rückläufig und lag mit 1.021 Mio. Trassenkilometern (Trkm) um -0,4% unter dem Vorjahreswert von 1.025 Mio. Trkm. Ursachen hierfür waren Abbestellungen im Schienenpersonennahverkehr sowie die negativen Auswirkungen des Hochwassers im Sommer. Dennoch nahm die Nachfrage DB-konzernexterner Bahnen auch im Jahr 2013 zu. Die Leistungsnachfrage durch Dritte lag im Berichtsjahr mit 247 Mio. Trkm um 17 Mio. Trkm (+7%) über dem Vorjahreswert. Von der Gesamtnachfrage entfielen 75% auf den Personen- und 25% auf den Güterverkehr (inklusive sonstiger Bauverkehre).

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr entspricht damit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2012 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung im Geschäftsjahr 2013.

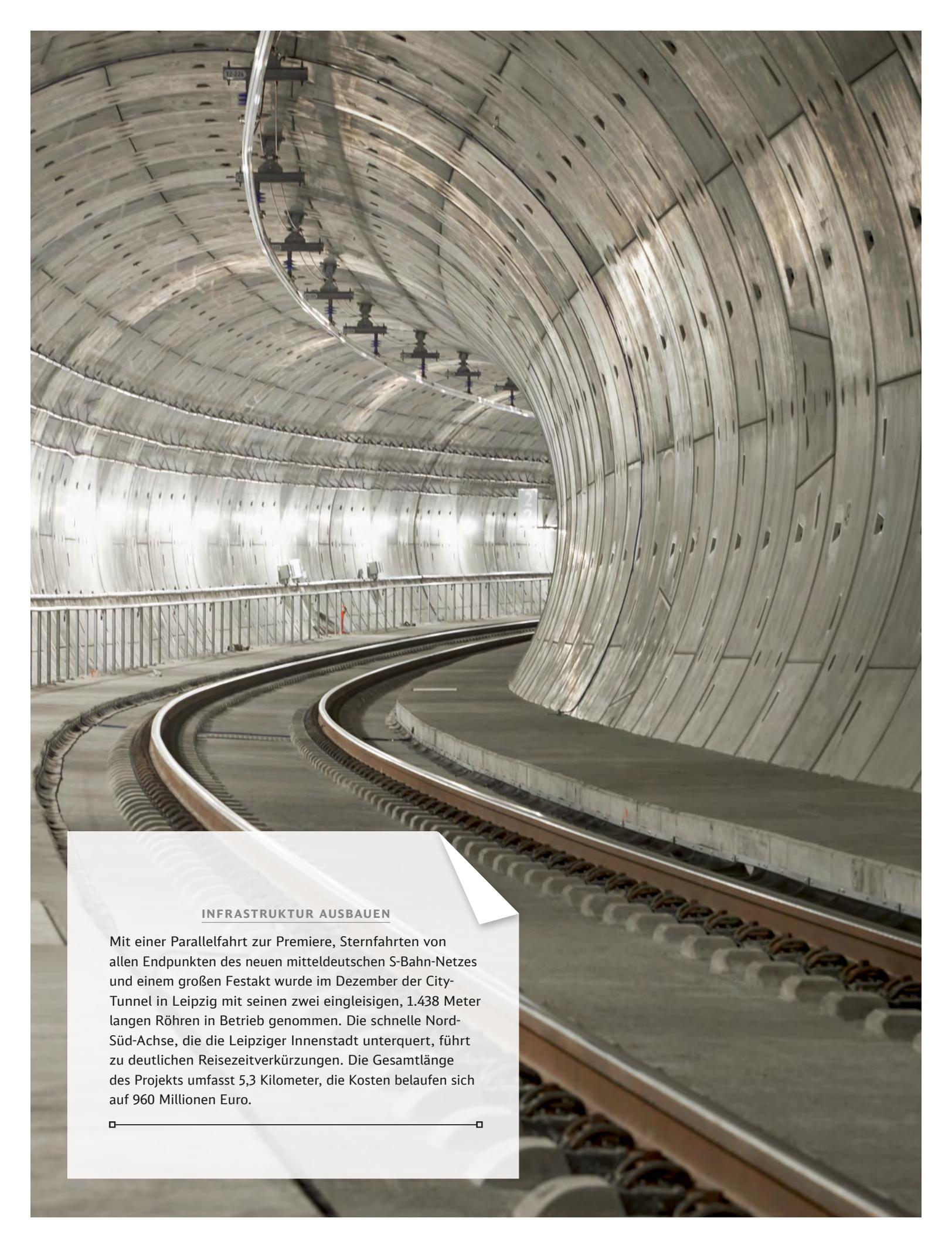
### **Schienenpersonenverkehr in Deutschland legt weiter zu**

Im Jahr 2013 gab es im deutschen Personenverkehrsmarkt einen Nachfragezuwachs von rund 1% (auf Basis der in Personenkilometern gemessenen Verkehrsleistung). Nach einem äußerst schwachen Auftaktquartal erholte sich der Markt stetig. Maßgeblich für diese Entwicklung waren vor allem die winterlichen Witterungsverhältnisse und negativen Arbeitstageeffekte zu Jahresbeginn sowie die zunehmend positiven Konjunkturimpulse aus steigenden Erwerbstätigenzahlen und sinkenden Kraftstoffpreisen.

Der Schienenpersonenverkehr entwickelte sich im Jahr 2013 nach starken Zuwächsen im Vorjahr deutlich verhaltener. Hauptgründe dafür waren vor allem die Einschränkungen durch das Hochwasser. Zudem intensivierte sich der intermodale Wettbewerb infolge der Liberalisierung des Fernbusverkehrs. Der Marktanteil liegt dementsprechend unverändert bei 8,1%.

### **Deutscher Güterverkehrsmarkt**

Der deutsche Güterverkehrsmarkt entwickelte sich 2013 wieder leicht positiv. Fehlende Konjunkturimpulse, ein negativer Arbeitstageeffekt (-3 Tage) und ein lang anhaltender Winter führten zu einem schwachen Auftaktquartal 2013. Im Juni 2013 kam es dann durch das Hochwasser vor allem für den Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt zu einer zusätzlichen Belastung. Erst in den Folge Monaten erholte sich die Nachfrage leicht und wies für das Gesamtjahr einen leichten Anstieg um etwa 1,5% (auf Basis der in Tonnenkilometern gemessenen Verkehrsleistung) auf. Der Schienengüterverkehr zeigte dabei im Jahr 2013 eine stabile Entwicklung.



### INFRASTRUKTUR AUSBAUEN

Mit einer Parallelfahrt zur Premiere, Sternfahrten von allen Endpunkten des neuen mitteldeutschen S-Bahn-Netzes und einem großen Festakt wurde im Dezember der City-Tunnel in Leipzig mit seinen zwei eingleisigen, 1.438 Meter langen Röhren in Betrieb genommen. Die schnelle Nord-Süd-Achse, die die Leipziger Innenstadt unterquert, führt zu deutlichen Reisezeitverkürzungen. Die Gesamtlänge des Projekts umfasst 5,3 Kilometer, die Kosten belaufen sich auf 960 Millionen Euro.



# Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

## UMSATZENTWICKLUNG

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 4.556 Mio. € und liegt damit um 1,7% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 4.478 Mio. €). Mit 95% entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenerlöse. Die verbleibenden 5% resultierten überwiegend aus Entgelten aus der Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Beim Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, konnte mit 965 Mio. € eine Steigerung um 9% gegenüber dem Vorjahr erreicht und die positive Entwicklung der Vorjahre damit fortgeführt werden. Entsprechend erhöhte sich der Anteil des mit diesen Gesellschaften erzielten Umsatzes am Gesamtumsatz im Berichtsjahr auf 21% (im Vorjahr: 20%). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns blieb im Berichtsjahr mit 3.591 Mio. € auf Vorjahresniveau.

## ERGEBNISENTWICKLUNG

Mit 5.103 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 102 Mio. €. Hierzu trug maßgeblich der Anstieg der Umsatzerlöse bei.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 1.034 Mio. € um 12 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Hauptursachen hierfür waren die geringeren Erträge aus dem Verkauf von Immobilien und Abfallmaterialien (Stahlschrott) sowie die gesunkenen Entschädigungen. Gegenläufig wirkten vor allem höhere Erträge aus übrigen Dienstleistungen sowie Zuschreibungen im Zusammenhang mit dem Ersatz von schadhafte Betonschwellen.

Der Materialaufwand lag mit 1.810 Mio. € um 176 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert (1.634 Mio. €). Diese Erhöhung resultierte insbesondere aus gestiegenen Aufwendungen für den Winterdienst und die Instandhaltung. Für die Zunahme der Instandhaltungsaufwendungen waren neben einem höheren Fremdleistungsanteil auch Effekte aus dem Hochwasser 2013, den Sturmtiefs und dem Austausch von schadhafte Betonschwellen verantwortlich.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund von Tarifierhöhungen um 5,7% beziehungsweise 105 Mio. € auf 1.960 Mio. €.

Die Abschreibungen verzeichneten im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang um 6,3% auf 1.104 Mio. €. Der deutlich geringere Wert im Berichtsjahr resultierte maßgeblich aus den außerplanmäßigen Abschreibungen des Vorjahres für schadhafte Betonschwellen in Höhe von rund 70 Mio. €.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine Erhöhung um 52 Mio. € auf 878 Mio. € zu verzeichnen. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf höhere Wertberichtigungen auf Forderungen, personalbezogene Aufwendungen sowie öffentliche Abgaben und Gebühren. Gegenläufig wirkten vor allem geringere Aufwendungen beim Abgang von Sachanlagen.

Das Beteiligungsergebnis lag mit 20 Mio. € um 6 Mio. € über dem Vorjahreswert. Ausschlaggebend hierfür war im Wesentlichen die strategische Neuausrichtung der DB Bahnbau-Gruppe GmbH. Das Zinsergebnis verbesserte sich um 32 Mio. € auf -339 Mio. €.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit betrug 66 Mio. € und verringerte sich damit gegenüber dem Vorjahr deutlich um 131 Mio. €. Dies resultierte insbesondere aus Effekten infolge des strengen Winters, der Tarifsteigerung im Personalaufwand und dem Hochwasser 2013. Des Weiteren ist der Rückgang auch auf höhere Aufwendungen für Instandhaltung zurückzuführen. Gegenläufig wirkte vor allem der Wegfall von außerplanmäßigen Abschreibungen für schadhafte Betonschwellen im Vorjahr.

Das Ergebnis der DB Netz AG von 66 Mio. € wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

Die Entwicklung im Berichtsjahr deckt sich damit umsatzseitig mit unseren im Geschäftsbericht 2012 abgegebenen Prognosen für das Geschäftsjahr 2013. Ergebnisseitig wurde die Prognose infolge der erheblichen Kostenbelastungen verfehlt.

## FINANZLAGE

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

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften der DB ML AG im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts über die DB ML AG als Termingelder beziehungsweise Darlehen weitergereicht. Die Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns sind direkt an das Treasury-Zentrum der DB AG angebunden. Für den DB-Konzern sowie die DB Netz 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 Standard & Poor's (S&P), Moody's und Fitch laufend überprüft. Im Berichtsjahr haben alle drei Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die sehr guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG bestätigt: Moody's »Aa1«, S&P »AA«, Fitch »AA«. Die Ratings von S&P, Moody's und Fitch sind damit seit der ersten Erteilung unverändert. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind im Internet unter [www.db.de/rating](http://www.db.de/rating) verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Netz AG zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 1.500 Mio. €. Diese wurden zum 31. Dezember 2013 mit 820 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Netz AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Die Kapitalstruktur hat sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich in Richtung der kurzfristigen Fremdmittel verändert. Dies geht vornehmlich auf drei im Jahr 2014 fällige DB-Konzern-darlehen in Höhe von insgesamt 3.300 Mio. € zurück.

## KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 1.110 Mio. € und lag damit leicht unter dem Vorjahreswert. Ursächlich hierfür war in erster Linie der Ergebnisrückgang. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr geringfügig um 22 Mio. € auf 1.257 Mio. €. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit stieg um 65 Mio. € auf 122 Mio. €. Per 31. Dezember 2013 verfügte die DB Netz AG mit 7 Mio. € über einen um 25 Mio. € geringeren Bestand an flüssigen Mitteln.

## INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen beliefen sich im Berichtsjahr auf 5.303 Mio. € und liegen damit um 6 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.012 Mio. €). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen bedingt durch zusätzliche Investitionen im Bestandsnetz unter anderem auf Basis der mit dem Bund vereinbarten zusätzlichen Mittel im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse, lagen bei 1.050 Mio. € (im Vorjahr: 941 Mio. €). Hintergrund dieses Anstiegs ist der zusätzliche Eigenmitteleinsatz im Bestandsnetz unter anderem für das Projekt Stuttgart 21.

Der Fokus der Investitionstätigkeit lag wie in den Vorjahren in der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Etwa 70 % des Investitionsvolumens wurden in das Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus mit rund 1.410 Mio. €, von Brücken mit 360 Mio. € und von Tunneln mit rund 280 Mio. € sowie die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik mit rund 460 Mio. €.

Rund 30 % des Investitionsvolumens entfielen auf Neu- und Ausbauprojekte nach dem »Bedarfsplan Schiene« des Bundes. Die Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan waren die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) 8.1 Nürnberg–Erfurt mit 300 Mio. € und 8.2 Erfurt–Halle/Leipzig mit 254 Mio. €, die ABS/NBS Stuttgart–Augsburg mit 142 Mio. € und die ABS Oldenburg–Wilhelmshaven (Ausbaustufe III) mit 76 Mio. €. Mit unseren Investitionen und Beschaffungen waren wir auch im Berichtsjahr einer der größten Investoren in Deutschland.

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2013 auf 6.702 Mio. € (im Vorjahr: 6.259 Mio. €).

## FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 1.044 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen. Dabei wurden bei den Investitionen auch nicht zahlungswirksame Zugänge von insgesamt 6 Mio. €, insbesondere aus der teilweisen Rückabwicklung des Aurelis-Portfolios, berücksichtigt.

Der Finanzbedarf wurde vollständig aus dem Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit gedeckt.

## BILANZSTRUKTUR

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2013 im Vergleich zum Vorjahresende um 143 Mio. € auf 20.617 Mio. € reduziert.

Das Anlagevermögen zum Stichtag 31. Dezember 2013 betrug 19.899 Mio. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 96,5% (per 31. Dezember 2012: 96,1%) und die Anlagendeckung bei 73,1% (per 31. Dezember 2012: 88,7%). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Das Umlaufvermögen hat sich per 31. Dezember 2013 auf 708 Mio. € verringert (per 31. Dezember 2012: 792 Mio. €). Der Anteil am Gesamtvermögen ist dementsprechend leicht auf 3,4% gesunken (per 31. Dezember 2012: 3,8%).

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten blieben konstant bei 10 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 10 Mio. €).

Das Eigenkapital hat sich um 44 Mio. € auf 7.276 Mio. € verringert, insbesondere resultierend aus der Abspaltung des Teilbetriebs Bahnstromversorgungsanlagen S-Bahn Berlin auf die DB Energie GmbH und einer damit verbundenen Minderung der Kapitalrücklage bei der DB Netz AG (-53 Mio. €). Ein gegenläufiger Anstieg des Eigenkapitals resultierte aus einer Einlage der DBAG in die Kapitalrücklage (+5 Mio. €) sowie Zugängen im Rahmen der Immobilienneuordnung im DB-Konzern (+4 Mio. €). Die Eigenkapitalquote blieb konstant bei 35,3% (per 31. Dezember 2012: 35,3%). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passiver Rechnungsabgrenzungsposten

hatten per 31. Dezember 2013 an der Bilanzsumme einen Anteil von 35,3% (per 31. Dezember 2012: 50,0%). Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passiver Rechnungsabgrenzungsposten umfassen 29,4% (per 31. Dezember 2012: 14,7%) der Bilanzsumme.

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 759 Mio. € um 4,1% unter dem Vorjahrswert. Wesentliche Veränderungen betreffen die Rückstellungen für Leistungen gemäß Rahmenvertrag Grundstücke (-13 Mio. €), die Rückstellungen für Altersteilzeit (-12 Mio. €) sowie die Rückstellungen für Rückforderungen des Bundes (-11 Mio. €).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 1.984 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 2.199 Mio. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich auf 8.938 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 8.581 Mio. €). Davon resultierten 8.138 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 7.781 Mio. €) aus kurz- und langfristigen (bis zum Jahr 2032) Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung und 800 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 800 Mio. €) aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank. Die Verbindlichkeiten werden marktkonform entsprechend der Laufzeit verzinst. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme erhöhte sich per 31. Dezember 2013 auf 43,4% (per 31. Dezember 2012: 41,3%).

Bilanzstruktur [ in % der Bilanzsumme ]	31.12.2013	31.12.2012
<b>AKTIVA</b>		
Anlagevermögen	96,5	96,1
Umlaufvermögen	3,4	3,8
Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>PASSIVA</b>		
Eigenkapital	35,3	35,3
Rückstellungen	3,7	3,8
Verbindlichkeiten	57,3	56,9
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	43,4	41,3
Rechnungsabgrenzungsposten	3,7	4,0
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Bilanzsumme in Mio. €</b>	<b>20.617</b>	<b>20.760</b>

# Mitarbeiter

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

Die Zahl der Mitarbeiter der DB Netz AG hat sich per 31. Dezember 2013 von 35.249 Mitarbeitern im Jahr 2012 auf 35.972 Mitarbeiter erhöht. Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 46 % der Mitarbeiter tätig sind. Weitere 29 % unserer Mitarbeiter sind im Bereich der Instandhaltung aktiv. Zentrale Aufgabe des Personalmanagements ist es, die richtige Person zur richtigen Zeit am richtigen Ort einzusetzen. Nach jahrelangen Sanierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen im Unternehmen befindet sich die DB Netz AG seit wenigen Jahren verstärkt im Wandel zur Wachstumsorganisation. Die Personalstruktur ist durch ein hohes Durchschnittsalter von rund 47 Jahren geprägt, das steigende altersbedingte Austritte zur Folge hat. Dementsprechend kommt einer erfolgreichen Rekrutierung und Einstellung sowie der Qualifizierung von Mitarbeitern eine entscheidende Bedeutung zu. Durch die Neuorganisation des Bewerbermanagements im DB-Konzern wird nun ein bewerberorientierter und professioneller Kontakt zu potenziellen Mitarbeitern gewährleistet. So konnten im Berichtsjahr 1.136 externe und rund 1.180 interne Einstellungen vorgenommen werden.

Der demografische Wandel und ein steigender Wettbewerb um Fachkräfte auf dem Arbeitsmarkt bringen zusätzliche Herausforderungen für das Personalmanagement mit sich. Daher stellt die strategische Personalplanung der DB Netz AG für relevante Berufsgruppen der Instandhaltung und des Betriebs langfristige Prognosen des zukünftigen Personalbestands auf, um zum Beispiel personalstrategische Entscheidungen bei der Rekrutierung von Mitarbeitern mit der Situation des externen Arbeitsmarkts abgleichen und künftige erfolgversprechende Zuführungswege identifizieren zu können.

Im Rahmen der Nachwuchskräftegewinnung und -förderung kooperiert die DB Netz AG bundesweit mit Schulen und Hochschulen. Im Berichtsjahr wurden zahlreiche Veranstaltungen an den (Hoch-)Schulen, aber auch im Unternehmen durchgeführt. Großen Anklang fand bei der Zielgruppe Schüler

das Durchführen zum Beispiel von Gleisbaucamps. Ziel dieser Angebote ist es, die Berufsbilder und das Unternehmen als Arbeitgeber erlebbar zu machen. Auch das Angebot von Schul- und Hochschulpraktika erfuhr im Berichtsjahr weiterhin positive Resonanz.

Der nachhaltige Erfolg der DB Netz AG beruht auf engagierten und zufriedenen Mitarbeitern und Führungskräften. Die DB-Konzernstrategie DB2020, in der der Einklang von Ökonomie, Sozialem und Ökologie im Mittelpunkt steht, unterstreicht die dafür notwendige Unternehmenskultur. Um diese messen und weiterentwickeln zu können, wurde im Vorjahr eine DB-konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt, an der sich rund 63 % der Mitarbeiter der DB Netz beteiligten. Daran anschließend fanden ab Februar 2013 gemeinsame Folgeworkshops statt, bei denen zwischen Führungskräften und Mitarbeitern Maßnahmen besprochen und entwickelt wurden, die dazu beitragen, das Arbeitsumfeld und die Arbeitssituation im Sinne einer Steigerung der Mitarbeiterbindung und -zufriedenheit nachhaltig zu verbessern. Nach der Mitarbeiterbefragung wurden im Berichtsjahr 74 % der vereinbarten Maßnahmen angestoßen, über 3.500 wurden bereits abgeschlossen. Darauf aufbauend findet in 2014 die nächste Mitarbeiterbefragung statt.

## **KRANKHEITS- UND URLAUBSBEDINGTE ENGPÄSSE IM HAUPTBAHNHOF MAINZ: VERBESSERUNGEN ANGESTOSSEN**

Das Stellwerk am Hauptbahnhof Mainz konnte im August 2013 aufgrund von Krankmeldungen der Fahrdienstleiter sowie andauernder Urlaubszeit personell nur eingeschränkt besetzt werden. Das Betriebsprogramm musste angepasst werden, was Umleitungen und in Teilen auch Zugausfälle zur Folge hatte. Um die Auswirkungen auf die Reisenden so gering wie möglich zu halten, schnürte die DB Netz AG für die betroffenen Fahrgäste neben verschiedenen Kulanzregelungen ein Maßnahmenpaket zur schnellstmöglichen Stabilisierung vor Ort.

Anfang 2013 beschäftigte der Bahn-Infrastrukturbetreiber über 12.000 Fahrdienstleiter bundesweit. Um zusätzliche Puffer – etwa zur Kompensation von Personalabgängen – aufzubauen, erhöhte die DB Netz AG 2013 die Zahl einzustellender Fahrdienstleiter zusätzlich um 340 auf insgesamt 600. Parallel wurden seit August des Berichtsjahres weitere Maßnahmen auf den Weg gebracht: So liegt eine verbindliche Richtlinie zur Mehrfachqualifizierung vor, die eine flexible Unterstützung zwischen benachbarten Stellwerken ermöglicht. Zusätzlich wurde das Frühwarnsystem zur Erkennung von Engpässen verbessert. Für das Stellwerk Mainz bildet die DB Netz AG neun weitere Mitarbeiter aus, die sukzessive seit Herbst 2013 eingesetzt werden. Die mittel- und langfristig angelegte Rekrutierungs- und Ausbildungsstrategie des Unternehmens wird weiter konsequent vorangetrieben.

## **START FÜR RUND 820 NEUE NACHWUCHSKRÄFTE BEI DER DB NETZ AG**

Anfang September 2013 starteten rund 760 neue Auszubildende und 64 Dual-Studierende bei der DB Netz AG ihre Ausbildung beziehungsweise ihr Studium. Allein rund 360 Ausbildungsplätze davon werden für angehende Fahrdienstleiter angeboten – 110 mehr als im Jahr 2012. Insgesamt bewegen sich die Ausbildungszahlen 2013 weiter auf hohem Niveau, insbesondere um den Herausforderungen des demografischen Wandels Rechnung zu tragen. Die DB Netz AG bietet allen Auszubildenden nach erfolgreicher Abschlussprüfung ein unbefristetes Übernahmeangebot an.

## **ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG**

Im Berichtsjahr wurden die Verhandlungen mit den Tarifpartnern wie dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (Agv MoVe) und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) abgeschlossen.

Im März 2013 einigten sich der Agv MoVe und die EVG auf folgenden Tarifabschluss:

- Für die Monate Januar bis April 2013 erfolgt eine Einmalzahlung als soziale Komponente in Höhe von 500 €, für Auszubildende und Dual-Studierende in Höhe von 225 €.

- Erhöhung der Tarifentgelte in den funktionsgruppenspezifischen Tarifverträgen um jeweils 3 % zum 1. Mai 2013 und zum 1. April 2014 (Laufzeit bis 31. Juli 2014, 19 Monate). Mit der EVG wurde eine Erhöhung der monatlichen Beiträge zur betrieblichen Altersvorsorge vereinbart. Danach zahlt die DB Netz AG für jeden Arbeitnehmer ab 1. Juli 2014 monatlich 2 % des Bruttoentgelts unmittelbar für die betriebliche Altersvorsorge ein.

Zum 1. September 2013 wurden weitere Verbesserungen bei der Berufsausbildung und dem dualen Studium zwischen dem DB-Konzern und der EVG vereinbart. Der Nachwuchskräftevertrag gilt nun auch für die Teilnehmer von ausbildungs- und berufsvorbereitenden Programmen und regelt wesentliche Beschäftigungsbedingungen.

## **DEMOGRAFIETARIFVERTRAG IN KRAFT GETRETEN**

Im Dezember 2012 hatten sich EVG, Agv MoVe und der DB-Konzern auf einen Demografietarifvertrag geeinigt. Gemeinsames Ziel ist es, den Arbeitnehmern im DB-Konzern Perspektiven und Entwicklungschancen für ihr gesamtes Berufsleben zu ermöglichen. Der Vertrag trat zum 1. April 2013 in Kraft und knüpft auch an die Handlungsfelder der Mitarbeiterbefragung 2012 – insbesondere an den Wunsch nach mehr Einbindung und Beteiligung – an. Vereinbart wurden beispielsweise ein unbefristetes Übernahmeangebot für alle Auszubildenden mit erfolgreichem Abschluss sowie ein unbefristeter Kündigungsschutz.

Auch die Flexibilisierung der Arbeitszeit wird innerhalb des Demografietarifvertrags beachtet. Ziel ist es, die Arbeitszeit und die Arbeitsbedingungen individueller zu gestalten, um eine bessere Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie zu erreichen. Ein Instrument sind die im DB-Konzern bereits bewährten betrieblichen Arbeitszeitprojekte. Die Mitarbeiter werden aktiv eingebunden und die partnerschaftliche Zusammenarbeit der Betriebsparteien wird gefördert. Mit der Einführung des Demografietarifvertrags können Mitarbeiter das Langzeitkonto auch für eine berufliche Auszeit (Sabbatical) nutzen. Die bisherigen Freistellungsmöglichkeiten bestehen weiterhin.

# Nachhaltigkeit

Mit der Strategie DB2020 hat der DB-Konzern einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Als profitabler Marktführer will der DB-Konzern seinen Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen anbieten. Wesentlich für die Erreichung dieses Führungsanspruchs sind zwei strategische Stoßrichtungen: ein weiterhin starker Fokus auf Kunde und Qualität sowie die Fortsetzung des profitablen Wachstumspfad.

Als Top-Arbeitgeber gewinnt und bindet der DB-Konzern qualifizierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung für den DB-Konzern und seine Kunden arbeiten.

Als Umwelt-Vorreiter will der DB-Konzern ressourcenschonende Mobilitäts- und Logistiklösungen anbieten und die Belastungen der Umwelt durch Lärm und Emissionen deutlich reduzieren. Umweltfreundlichkeit ist Teil des Marken- und Leistungsversprechens des DB-Konzerns.

Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist nicht nur über die strukturelle Organisation und das DB-Konzern-Zielsystem sowie die Geschäftsfeld-Zielsysteme, sondern auch über das Leitbild und in den Konzernrichtlinien im DB-Konzern verankert. Das Leitbild beschreibt zudem Mission,

Vision und Werte des DB-Konzerns. Da die Nachhaltigkeit ein entscheidendes Kriterium des Handelns des DB-Konzerns ist, werden die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit bereits im Leitbild des DB-Konzerns aufgegriffen: »Wir gestalten unsere Führungsposition entlang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie aus. Diese bringen wir in Einklang miteinander, um einen nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.«

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Netz AG zur Erreichung der DB-Konzern-Ziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Kundenbedürfnissen, der ökologischen Verträglichkeit und der gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet.

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

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

# Strategie

Zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der DB Netz AG haben Vorstand und Führungskräfte das Unternehmen gemäß der DB-Konzernstrategie DB2020 noch stärker nachhaltig ausgerichtet. Dabei spielen nicht nur ökonomische und ökologische, sondern auch soziale Aspekte eine tragende Rolle. Diese Dimensionen stehen im Einklang nebeneinander. Damit bekennt sich die DB Netz AG zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens.

## **ÖKONOMIE: PROFITABLER MARKTFÜHRER**

Die Dimension Ökonomie zielt auf zwei Stoßrichtungen: Kunde und Qualität sowie profitables Wachstum.

Ziel des Bereichs Kunde und Qualität ist eine hohe Betriebsqualität auf einem engpassarmen Netz, die mit intelligenten Verfahren und konsequent umgesetzten Innovationen gesichert wird. Die hohe Qualität des gesamten Schienennetzes

und der dazugehörenden technischen Anlagen ist Grundvoraussetzung für den reibungslosen Personen- und Güterverkehr und wird von der DB Netz AG verantwortet.

Die Pünktlichkeitswerte im Berichtsjahr bewegen sich trotz starker Einflüsse durch das Witterungsgeschehen nur leicht unter dem Vorjahr. Dabei wurden insbesondere die Auswirkungen des Hochwassers durch einen Notfahrplan des Fernverkehrs abgemildert, der die gesperrten Strecken berücksichtigte und die Reiseketten mit der verfügbaren Infrastruktur sicherte.

Relevante Aktivitäten zur Umsetzung der Unternehmensziele werden in Projekten gebündelt. Gesamthaft werden die strategischen netzinternen Projekte im Unternehmensprogramm ProNetz geführt. Im Rahmen des ProNetz-Projekts »Robustheit der Infrastruktur« wurde ein zweistufiges Konzept zur Reduzierung von Verspätungen durch Schnee und Eis entwickelt. Die erste Stufe etablierte eine neue Räumstrategie. Die geschaffene hohe Verfügbarkeit von Technik und Personal ist der Garant für zügige Schneeräumung, selbst bei starken Wintereinbrüchen. In der zweiten Stufe sorgt der großflächige Einbau von Verschlussfachabdeckungen an betriebswichtigen Weichen für eine deutliche Reduzierung witterungsbedingter Weichenstörungen.

Für Erhalt und Pflege des Bestandsnetzes wurde mit dem Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) im Jahr 2009 eine Verstetigung des Mitteleinsatzes im Bestandsnetz erreicht und damit die Basis für den Erhalt der Qualität des Schienennetzes geschaffen. Die DB Netz AG lässt sich im Gegenzug an definierten Qualitätsstandards messen.

Um den gestiegenen Investitionsanforderungen unter anderem an Brücken zu begegnen, hat die DB gemeinsam mit dem Bund kurzfristig die Verlängerung der aktuellen LuFV bis Ende 2015 sowie die Aufstockung der Mittelausstattung um 250 Mio. € p. a. für die Jahre 2013 und 2014 vereinbart.

Die reibungslose und sichere Betriebsführung spielt auf dem mit rund 34.000 km größten Schienennetz in Europa eine wesentliche Rolle. Dieses steht jedem zugelassenen EVU in Deutschland diskriminierungsfrei zur Nutzung offen, sofern es die technischen und rechtlichen Anforderungen des Eisenbahn-Bundesamtes erfüllt.

Um die Infrastruktur effizienter nutzen zu können, investiert die DB Netz AG auch weiterhin flächendeckend in moderne Leit- und Sicherungstechnik. Die herkömmliche dezentrale Steuerung des Bahnbetriebs wird zunehmend zentralisiert. Die Betriebsführung wird im gesamten Strecken-

netz aktuell in sieben Betriebszentralen überwacht. Basierend auf dem ProNetz-Projekt »xSTW-Programm« wurde die Termin- und Kostentreue bei Inbetriebnahmen von Stellwerken gemäß der Stellwerksstrategie verbessert.

Die strategische Ausrichtung der DB Netz AG schlägt sich auch in dem Ergebnis der Kundenzufriedenheitsbefragung 2013 mit der Note »Gut« nieder. Allerdings wurde mit einer Schulnote von 2,08 der Vorjahreswert (1,99) unterschritten. Insbesondere in den Bereichen Infrastruktur und Koordination Fahrplan und Bau zeigen die Kunden Handlungsbedarf auf. Die Beteiligung an der Befragung war im Jahr 2013 jedoch ebenso hoch wie im Jahr zuvor (rund 72 % der eingeladenen Kunden).

Ein wesentlicher Ansatz der DB Netz AG bei der Stoßrichtung profitables Wachstum ist das aktive Steuern ihrer Kapazitäten als Ausdruck einer kunden- und nachfrageorientierten Weiterentwicklung der Infrastruktur. Es ist unser Anspruch, für unsere Kunden ein Anbieter von bedarfsgerechten Lösungen zu sein und ihnen als kompetenter Berater zur Seite zu stehen.

Unabhängig von kurzfristigen konjunkturellen Schwankungen sagt die erwartete Mengenentwicklung stetig wachsendes Verkehrsaufkommen, insbesondere im Güterverkehr, voraus. Damit einher geht die deutlich stärkere Belastung auf den Hauptachsen. Dies stellt die Infrastrukturstrategie vor große Herausforderungen. Hier setzt das Projekt »Netzkonzeption 2030« an, das die anforderungsgerechte Weiterentwicklung der Infrastruktur durch Ableiten eines Zielnetzes 2030 mit dem größtmöglichen verkehrlichen und wirtschaftlichen Nutzen zum Ziel hat.

Die DB Netz AG hat am 30. September 2013 mit dem Ergebnis der Netzkonzeption 2030 ein Maßnahmenportfolio an den Bund übergeben, das aus Sicht des Unternehmens zwingend für die kapazitive Weiterentwicklung des Schienennetzes bis 2030 erforderlich ist. Auf diese Weise kann der DB-Konzern seine Vorstellungen zu einer zukunfts- und marktgerechten Infrastruktur in den laufenden Prozess der Bundesverkehrswegeplanung einbringen und somit eine Grundlage zur Finanzierung durch den Eigentümer schaffen. In einem nächsten Schritt steht die Sichtung und Bewertung der Maßnahmen durch den Bund an. Die DB Netz AG wird diesen Prozess der Maßnahmenbewertung beim Bund eng begleiten und darüber hinaus die Zusammenarbeit bei der methodischen Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung fortsetzen.

Die DB Netz AG hat mit dem Netzfonds ein neues Finanzierungsinstrument geschaffen. Mit diesem überwiegend aus Eigenmitteln finanzierten Fonds werden vor allem kleinere, kurzfristige und hochrentable Investitionen mit dem Fokus Kapazitätserweiterung, Engpassbeseitigung sowie Investitionen auf Kundenwunsch ermöglicht. Nach der ersten und zweiten Tranche wurde nun die Umsetzung der dritten Tranche mit weiteren hochwirtschaftlichen Maßnahmen beschlossen. Erste Netzfondsmaßnahmen wurden bereits erfolgreich umgesetzt und in Betrieb genommen. Der Netzfonds ergänzt die bestehende Finanzierung und unterstützt uns auf dem Weg zu einem profitablen Unternehmen, das seine Kapitalkosten verdient.

Die EU-Verordnung zur Schaffung eines Netzes für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr (VO 913/2010) ist am 9. November 2010 in Kraft getreten. Sie hat zum Ziel, den grenzüberschreitenden Güterverkehr zu fördern. Dies soll durch die Schaffung europäischer Korridore geschehen. Die DB Netz AG ist an drei Korridoren beteiligt. In diesem Rahmen arbeitet sie zusammen mit den anderen Infrastrukturunternehmen entlang des jeweiligen Korridors daran, die grenzüberschreitende Koordinierung in den Bereichen Investitionsplanung, Zuweisung von Kapazitäten und Verkehrsmanagement zu stärken und die Interoperabilität zu verbessern.

Die EU-Verordnung sieht unter anderem vor, dass dem internationalen Güterverkehr auf den europäischen Korridoren Katalogtrassen (vorkonstruierte internationale Trassen, die in Form eines Trassenkatalogs veröffentlicht werden) zur Verfügung gestellt werden. Antragsteller werden zukünftig die Möglichkeit haben, bei einem zentralen Ansprechpartner für jeden Korridor und in einem einzigen Vorgang Infrastrukturkapazität für Güterzüge, die mindestens eine Grenze entlang des Güterverkehrskorridors überqueren, zu beantragen und diesbezüglich Antworten zu bekommen (sogenannter Korridor-One-Stop-Shop; OSS). Auf dem Güterverkehrskorridor 1 (Rotterdam – Genua) hat die DB Netz AG die Aufgabe übernommen, die Implementierung dieses Korridor-OSS vorzubereiten und ab 2013 zunächst testweise als »repräsentative OSS« für alle beteiligten Infrastrukturmanager zu agieren.

Der Güterverkehrskorridor 1 (Rotterdam – Genua) wurde im November 2013 in Betrieb genommen. Bis November 2015 folgen die Inbetriebnahmen des Korridors 3 (Stockholm – Palermo) und des Korridors 8 (Bremerhaven – Kaunas). Auf den Korridoren 3 und 8 wurden die Arbeitsstrukturen aufgesetzt.

## SOZIALES: TOP-ARBEITGEBER

Im Mittelpunkt der Stoßrichtung Kulturwandel/Mitarbeiterzufriedenheit stehen die Mitarbeiter und ihre Bedürfnisse. Unser Ziel ist, dass die Mitarbeiter stolz darauf sind, in der Infrastruktur zu arbeiten.

Die Personalstruktur der DB Netz AG ist aufgrund der inzwischen abgeschlossenen Sanierungs- und Rationalisierungsphase von einem hohen Durchschnittsalter geprägt. Durch steigende altersbedingte Austritte kommt der erfolgreichen Rekrutierung und Einstellung sowie der Qualifizierung von Mitarbeitern eine entscheidende Bedeutung zu. Hierzu wurden spezifische Programme aufgesetzt und eine Überprüfung der gesamten Personalplanung des Unternehmens initiiert.

Mit ihrem Personalmanagement gestalten der DB-Konzern und die DB Netz AG attraktive und familienfreundliche Arbeitsplätze, fördern die Vielfalt der Belegschaft und stellen die Weichen, damit sie trotz demografischen Wandels immer hervorragend motivierte und qualifizierte Mitarbeiter haben. Unsere Mitarbeiter sollen in die Lage versetzt werden, sich möglichst umfangreich einzubringen.

Dabei ist die Weiterführung des gestarteten Kulturentwicklungsprozesses unverzichtbar. Die nachhaltige Umsetzung der in der Mitarbeiterbefragung vereinbarten beziehungsweise abgeleiteten Maßnahmen sowie die Einführung des »neuen Führungsverständnisses DB – mehr transformationale Führung« sind hierfür von entscheidender Bedeutung. Durch den 2011 ins Leben gerufenen jährlichen Innovationspreis nutzen wir zudem das Fachwissen unserer Mitarbeiter und binden sie aktiv in die Unternehmensentwicklung ein.

## ÖKOLOGIE: UMWELT-VORREITER

Die DB Netz AG sichert die ökologische Vorreiterrolle des Systems Schiene. Zur nachhaltigen Unterlegung der Stoßrichtung Ressourcenschonung/Emissions- und Lärmreduktion arbeitet der DB-Konzern weiterhin mit Nachdruck an der Zielsetzung, den Schienenverkehrslärm bis zum Jahr 2020 im Vergleich zum Basisjahr 2000 zu halbieren. Im Rahmen des etablierten Lärmsanierungsprogramms an bestehenden Schienenwegen stellt der Bund jährlich 100 Mio. € zur Verfügung, um infrastrukturelle Maßnahmen wie zum Beispiel Lärmschutzwände/-wälle und schalltechnische Maßnahmen an Gebäuden zu finanzieren. Im Rahmen des Infrastruktur-

beschleunigungsprogramms II (IBP II) werden Mittel in Höhe von weiteren 40 Mio. € für die Jahre 2013 und 2014 zur Verfügung gestellt. Diese werden gezielt an lokal hoch belasteten Streckenabschnitten eingesetzt, um die betroffenen Anlieger zu entlasten. Von den rund 40 Mio. €, die der Bund mit dem IBP II für zusätzlichen Lärmschutz an der Schiene bereitstellt, fließt rund die Hälfte ins Mittelrheintal.

Die DB Netz AG hat zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 das Lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) eingeführt und steht damit vollumfänglich zur nachhaltigen Reduzierung des Schienenlärms. Mit erfolgreicher Zulassung der LL-Sohle im Juni 2013 wurde das Startsignal zur Umrüstung der Bestandsgüterwagen gegeben. Die Kosten der Umrüstung in Höhe von insgesamt rund 300 Mio. € bei rund 180.000 umzurüstenden Wagen tragen Bund und Eisenbahnsektor zu gleichen Teilen. Während das Förderprogramm des Bundes die Wagenhalter adressiert, richtet sich das LaTPS ausschließlich an die EVU. Die DB Netz AG erhebt dazu seit

dem 1. Juni 2013 einen Trassenpreiszuschlag für laute Güterzüge. Die Einnahmen daraus fließen vollständig an EVU, die umgerüstete, leise Güterwagen einsetzen. Als technische Unterstützung zur Bonusbeantragung für die Umrüstung wurden zwei webbasierte Umrüstungsregister für Wagenhalter und EVU zur Verfügung gestellt. Die erstmalige Bonusbeantragung für 2013 startet ab Fahrplanwechsel 2013/2014.

Bei erheblichen Eingriffen in den Naturhaushalt infolge von Bauvorhaben sind Kompensationsverpflichtungen als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen durch den Vorhabenträger zu erfüllen. Zur Dokumentation der Angaben zu den im Rahmen von Planrechtsbeschlüssen als Umweltauflage festgesetzten Kompensationsverpflichtungen wurde ein Kompensationsverzeichnis erstellt. Dies geht auf eine Anforderung des Bundesnaturschutzgesetzes zurück und ist einmal jährlich zum Stichtag 31. Oktober dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen. Das Kompensationsverzeichnis wurde erstmals 2012 dem Eisenbahn-Bundesamt übergeben.

## Weitere Informationen

### **ENTWICKLUNGEN IM PROJEKT STUTTGART 21**

Der Aufsichtsrat der DB AG hat am 5. März 2013 in einer außerordentlichen Sitzung den Weiterbau des Projekts Stuttgart 21 bestätigt. Es wurde beschlossen, dem Vorschlag des Vorstands der DB AG zuzustimmen, den Finanzierungsrahmen für Stuttgart 21 um 2 Mrd. € von 4,526 Mrd. € auf 6,526 Mrd. € zu erhöhen. In diesen 2 Mrd. € sind bereits ermittelte und weitere mögliche Mehrkosten enthalten. Mit der Entscheidung des Aufsichtsrats zur Erhöhung des Finanzierungsrahmens hat der Aufsichtsrat den Vorschlag des Vorstands gebilligt, eine Beteiligung der Projektpartner an den Mehrkosten einzufordern und dies notfalls auch gerichtlich durchzusetzen.

Die Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen–Ulm sind seit 1. September 2013 in der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (DB PSU) organisiert. Diese Projektmanagementgesellschaft wird als 100-prozentige Beteiligung der DB AG im Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Der Vorsitzende der Geschäftsführung berichtet direkt an den Vorstand der DB AG. Darüber hinaus wurde ein Beirat aus Experten eingerichtet, der die

Geschäftsführung berät. Mit der Gesellschaft und dem Beirat werden die Projektstrukturen verbessert, die Prozessabläufe vereinfacht und das Risiko- und Vertragsmanagement gestärkt. Der mit Wirkung zum 1. Januar 2014 zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und der DB AG sowie der DB PSU geschlossene Projektvertrag regelt die Aufgaben, Rechte und Pflichten der Vertragspartner. Die Verantwortung für die wirtschaftlichen Risiken der EIU aus dem Gesamtprojekt wird von der DB AG übernommen.

### **LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGS- VEREINBARUNG BIS 2015 VERLÄNGERT**

Die derzeitige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) läuft Ende 2013 aus. Als Übergangslösung bis zum Abschluss einer neuen LuFV haben sich Bahn und Bund im Herbst des Berichtsjahres auf eine Verlängerung des bestehenden Vertragswerks geeinigt. Danach stellt der Bund für die Jahre 2013 und 2014 je 250 Mio. € zusätzlich zu den 2,5 Mrd. € für Erhalt und Sanierung des Bestandsnetzes zur Verfügung.

Die Mittel kommen unter anderem der Barrierefreiheit von Bahnhöfen und der Sanierung von Eisenbahnbrücken zugute. Zur Ausgestaltung und finanziellen Hinterlegung der sich anschließenden Folgevereinbarung ab 2015 laufen derzeit die Gespräche zwischen DB-Konzern und Bund.

### **FORTSETZUNG DES MODERNISIERUNGSKURSES IM BESTANDSNETZ**

Die DB Netz AG hat im Berichtsjahr die umfassende Modernisierung ihres Bestandsnetzes fortgesetzt. Dabei wurden fast 3.000 km Schienen, rund 1.800 Weichen, über zwei Millionen Eisenbahnschwellen und rund 3,5 Mio. t Schotter erneuert. Um die Anzahl und Dauer der baubedingten Sperrungen auf ein Minimum zu reduzieren, bündelte die DB Netz AG die rund 900 größten Baumaßnahmen in 72 Korridoren. Gebaut wurde unter anderem auf den Strecken Hamburg–Hannover, Berlin–Rostock, München–Salzburg, Nürnberg–Saalfeld–Naumburg, Emmerich–Oberhausen–Duisburg sowie im Knoten Leipzig.

### **LÄRMABHÄNGIGES TRASSENPREISSYSTEM**

Seit 1. Juni 2013 sieht das lärmabhängige Trassenpreissystem der DB Netz AG für laute Güterzüge einen Zuschlag von zunächst 1,0% auf den regulären Trassenpreis vor. Im Förderzeitraum von acht Jahren wird dieser Zuschlag sukzessive weiter erhöht, wobei sich der Umfang nach der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Trassen, Zusatz- und Nebenleistungen der DB Netz AG richtet. Güterzüge, die zu mindestens 80% aus Wagen mit leiser Bremstechnik bestehen, sind von der Zahlung des Zuschlags ausgenommen. Die EVU müssen hierfür den entsprechenden Nachweis erbringen. Bereits seit dem letzten Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 erhalten EVU beim Einsatz leiser, umgerüsteter Güterwagen einen laufleistungsabhängigen Bonus von 0,5 ct pro Achskilometer beziehungsweise maximal 211 € pro Achse. Dafür müssen die Grenzwerte nach der »Technischen Spezifikation für die Interoperabilität Lärm« unabhängig von der Sohlenart (K-Sohle oder LL-Sohle) dauerhaft eingehalten werden.

### **NACH HOCHWASSERSCHÄDEN WIEDER FREIE FAHRT ZWISCHEN HANNOVER UND BERLIN**

Etwa fünf Monate nach der Überflutung der Schieneninfrastruktur durch einen Dammbbruch bei Fischbeck ging die gesperrte Schnellfahrstrecke Hannover–Berlin am 4. November 2013 wieder in Betrieb. Im Vorfeld wurde neben den baulichen Maßnahmen auf dem betroffenen, etwa 5 km langen Abschnitt zwischen Stendal und Rathenow ein umfangreiches Testprogramm durchgeführt, um eine genaue Zustandsbewertung von Oberbau, Schienen, Leit- und Sicherungstechnik sowie Oberleitungen zu erhalten. Dazu gehörten systematische Probebohrungen und Georadarmessungen sowie abschließend verschiedene Testfahrten. Insgesamt wurden rund 100 km Kabel ausgetauscht sowie 180 Signale und Oberleitungsmasten, mehrere Weichen und 16 Ingenieurbauwerke überprüft und repariert. Nahezu 300 Mitarbeiter der Bahn und beauftragter Firmen waren dafür im Einsatz.

### **SCHIENENVERKEHR IN ECHTZEIT: INNOVATIONSTUDIE DB ZUGRADAR**

Besucher des DB Museums Nürnberg können seit Mitte März einen Blick auf den laufenden Bahnverkehr in Deutschland werfen – und das erstmals in Echtzeit. Möglich ist dies dank der Innovationsstudie DB Zugradar, die reale Zugbewegungen von über 390 EVU auf einer interaktiven Karte abbildet. Zur Darstellung der rund 39.000 Zugfahrten am Tag verknüpft DB Zugradar in Echtzeit täglich über eine Million betriebliche Zuglaufmeldungen mit rund 8.000 Fahrplandatensätzen im Schienenpersonen- und -güterverkehr. Live abgebildet werden alle Zugfahrten im DB-Streckennetz. Die interaktive Visualisierung auf der Karte wird in der aktuellen Studie über Google Maps sichergestellt. Die Anwendung unterstützt verschiedene technische Plattformen und Zugangswege wie Internetbrowser, Tablet-PCs und Smartphones. Dank DB Zugradar können neue Produkte entwickelt werden, die etwa bei der Qualitätssicherung, der Disposition von Fahrzeugen und Personal oder beim Thema energiesparende Fahrweise zum Einsatz kommen.

## **INVESTITION IN SCHIENENSCHLEIFMASCHINEN**

Die DB Netz AG hat im Berichtsjahr für rund 40 Mio. € zwei neue Hochleistungsschienenschleifmaschinen zur präventiven Instandhaltung beschafft. Damit ist sie europaweit der erste Infrastrukturbetreiber mit eigenen Fahrzeugen. Im Vergleich zu den bisherigen Maschinen kann die Arbeitsgeschwindigkeit auf 12 km/h verdoppelt werden. Heute erforderliche Sperrzeiten beim Schienenschleifen lassen sich so deutlich reduzieren.

## **150-JÄHRIGES JUBILÄUM DES WEICHENWERKS WITTEN**

Das Weichenwerk Witten verbindet im 150. Jahr seines Bestehens Tradition und Moderne. Als wichtigster Produzent deckt das Werk heute etwa zwei Drittel des jährlichen Bedarfs an Weichen im Schienennetz der Bahn. Gleichzeitig stellt es mit seinen rund 400 Mitarbeitern einen wichtigen Wirtschaftsfaktor in der Region dar und nimmt in Sachen Umwelt eine Vorreiterrolle ein. Im Mai 2013 wurde auf der Dachfläche der Lagerhalle für Weichengroßteile eine Photovoltaikanlage installiert. Mit einer Modulfläche von etwa 7.000 qm können jährlich bis zu 850.000 kWh Strom erzeugt und rund 780.000 kg CO<sub>2</sub> eingespart werden. In den nächsten Jahren werden rund 20 Mio. € in neue Maschinen und eine weitere Modernisierung investiert.

## **»STELLWERK DER ZUKUNFT« STARTET IN ANNABERG-BUCHHOLZ**

Mitte Juli 2013 ging in Annaberg-Buchholz symbolisch das erste Netzwerksignal für eine bislang einmalige Stellwerksarchitektur in Betrieb. Charakteristisch für die innovative Technik ist, dass unter anderem Signale und Weichen durch neu entwickelte normierte Datenschnittstellen an die Innenanlage des Stellwerks angebunden sind. Damit wird eine höhere Flexibilität bei der Auswahl der Stellwerkskomponenten für die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten erreicht. Bereits 2005 wurde bei der Erzgebirgsbahn eine neue ESTW-

Generation pilotiert und zur Zulassung gebracht, die inzwischen bundesweit im Einsatz ist. Aufgrund der Projekterfahrungen und der regionalen Strukturen wurde der Standort Annaberg-Buchholz erneut für die Pilotierung einer neuen Stellwerksgeneration ausgewählt.

## **PLANUNGEN FÜR AUS- UND NEUBAU- STRECKE HANAU-WÜRZBURG/FULDA (-ERFURT) MIT UMFASSENDER BÜRGERBETEILIGUNG**

Die Deutsche Bahn und das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung kündigten im Berichtsjahr an, dass beteiligte Kommunen und Bürger frühzeitig in die Planungen der ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda (-Erfurt) eingebunden werden sollen, um eine möglichst breite Akzeptanz des Projekts in der Region zu erreichen. Die Projektstruktur wurde verabschiedet und die verkehrliche und betriebliche Aufgabenstellung erarbeitet. Öffentliche Informationsveranstaltungen wie im September sowie die Eröffnung des Informationszentrums im Dezember sind Teil des Konzepts für eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung. Das Großprojekt bietet nach Fertigstellung klare Vorteile sowohl für die regionalen als auch für die überregionalen Schienenverkehre: Bestehende Engpässe können beseitigt und ein Lückenschluss bei der Nord-Süd-Magistrale hergestellt werden. Neben der Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für Personen- und Güterverkehre wird die Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten ermöglicht.

## **MIT ÜBER 60.000 BESTELLUNGEN NEUER REKORD FÜR DEN NETZFAHRPLAN 2014 ERREICHT**

Für den Netzfahrplan 2014 gingen bei der DB Netz AG fristgerecht über 60.000 Trassenanmeldungen der über 390 EVU ein. Damit wurde der höchste Wert erreicht, den das Unternehmen bisher verzeichnen konnte. Der überwiegende Anteil der Trassenanmeldungen ging dabei auf elektronischem Weg über das Trassenbestellsystem Trassenportal Netz ein.

## **UNTERSUCHUNG FÜR ZUSÄTZLICHE LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN IM MITTELRHEINTAL BEGONNEN**

Mit der Begehung der vom Schienenverkehrslärm betroffenen Ortslagen der Stadt Eltville im Rheingau startete am 11. November 2013 die vom Beirat Leiseres Mittelrheintal in Auftrag gegebene Machbarkeitsuntersuchung. Ziel ist es, zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen an beiden Bahnstrecken im Mittelrheintal zu identifizieren und zu bewerten. Die Untersuchung wird mit Mitteln des sogenannten Infrastrukturbeschleunigungsprogramms des Bundes (IBP II) finanziert. Die Beurteilung der Ortslagen einschließlich der Vorschläge für lärmindernde Maßnahmen soll im Frühjahr 2014 abgeschlossen sein. Anwohner, Bürgerinitiativen sowie Kommunen haben dabei die Möglichkeit, eigene Vorschläge einzubringen. Parallel dazu wird ein Bewertungsmodell entwickelt, mit dem die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Kosten beurteilt und verglichen werden können.

## **HÖHERE LEISTUNGSFÄHIGKEIT FÜR MITTE-DEUTSCHLAND-VERBINDUNG**

Im Januar 2013 unterzeichneten das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und die DB Netz AG die Finanzierungsvereinbarung zum Ausbau der Strecke Weimar–Gera. Insgesamt rund 70 Mio. € werden in den nächsten Jahren zur weiteren Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Mitte-Deutschland-Verbindung investiert. Damit wird eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung des Verkehrskonzepts des Freistaates Thüringen mit einer schnellen und attraktiven Anbindung der Städte Weimar, Jena und Gera umgesetzt.

## **GRÜNES LICHT FÜR ERTMS-AUSSTATTUNG DES KORRIDORS A**

In einer Grundsatzentscheidung legte der Bund fest, dass der deutsche Abschnitt (Emmerich–Basel) des europäischen Güterverkehrskorridors A (Rotterdam–Genua) mit dem europäischen Signalsystem European Rail Traffic Management System (ERTMS) auszurüsten ist. Grundlage für die Entscheidung ist eine Vorgabe der EU-Kommission aus dem

Jahr 2008. Gemäß dieser Vorgabe ist die Ausrüstung mit ERTMS auch für drei weitere deutsche Strecken der europäischen Verbindungen Stockholm–Neapel, Dresden–Budapest sowie Aachen–Horka (Grenze) verbindlich vorgeschrieben.

## **AUSBAU DER BAHNSTRECKE EMMERICH–OBERHAUSEN GESICHERT**

Im Juli 2013 wurde die Finanzierungsvereinbarung für den dreigleisigen Ausbau der rund 73 km langen Strecke von Emmerich nach Oberhausen unterzeichnet. Die Bahnstrecke ist Teil einer der wichtigsten und meistbefahrenen Güterverkehrsachsen Europas: Sie verbindet den Ballungsraum Ruhrgebiet und den Rheintalkorridor mit den Nordseehäfen und der Betuwe-Linie zum Überseehafen Rotterdam. In den nächsten Jahren werden insgesamt rund 1,5 Mrd. € investiert. Davon trägt das Land Nordrhein-Westfalen 450 Mio. €, der Bundesanteil beträgt rund 746 Mio. €, davon rund 51 Mio. € TEN-Mittel. Die verbleibende Summe wird anteilig von Bahn und Dritten übernommen.

## **QUALITÄTSSPRUNG DURCH CITY-TUNNEL LEIPZIG**

Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 wurde der neue City-Tunnel Leipzig mit seinen zwei eingleisigen, 1.438 m langen Röhren in Betrieb genommen. Die schnelle Nord-Süd-Achse, die die Leipziger Innenstadt unterquert, ermöglicht neue, umsteigefreie Nahverkehrsangebote und deutliche Reisezeitgewinne. Die Gesamtlänge des Projekts umfasst 5,3 km, die Kosten belaufen sich auf 960 Mio. € und werden vom Freistaat Sachsen, von der Europäischen Union, dem Bund, der Stadt Leipzig, dem Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig und der Bahn finanziert.

## **NETZFONDS ZUR FINANZIERUNG VON INFRASTRUKTURINVESTITIONEN**

Für den Zeitraum von 2011 bis 2018 stehen aus dem Netzfonds rund 160 Mio. € für mehr als 80 Einzelmaßnahmen zur Verfügung. Damit verstärkt die DB Netz AG ihre Investitionen in Strecken und Anlagen. Es werden Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung, Engpassbeseitigung sowie Investiti-

onen auf Kundenwunsch umgesetzt. Der Netzfonds wird überwiegend aus Eigenmitteln finanziert. Im Berichtsjahr wurden mehr als 24 Mio.€ investiert, dadurch konnten unter anderem die Kapazitätserhöhung in Düsseldorf-Rath, die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit der Baerler Brücke

oder die Erstellung einer Bremsprobeanlage in Seelze realisiert werden. Mit diesen gezielten Maßnahmen kann der Schienenverkehrsmarkt aktiv entwickelt und weiteres Wachstum generiert werden.

## Nachtragsbericht

### REGELUNG ZUR INFRASTRUKTUR-FINANZIERUNG STEHT NOCH AUS

Der im November 2013 zwischen CDU, CSU und SPD geschlossene Koalitionsvertrag anerkennt, dass die Verkehrswege seit vielen Jahren strukturell unterfinanziert sind und die Planung und Finanzierung grundlegend reformiert und auf eine neue, dauerhaft verlässliche und effiziente Grundlage gestellt werden soll. Zum Verhältnis von Erhalt und Ausbau stellt der Koalitionsvertrag fest, dass nach Jahrzehnten des Netzausbaus nun die Substanzsicherung an erster Stelle stehe und die oberste Priorität daher »Erhalt und Sanierung vor Aus- und Neubau« lauten müsse. Die Bundesmittel für Verkehrsinfrastruktur sollen gemäß Koalitionsvertrag in den Jahren 2014 bis 2017 um insgesamt 5 Mrd.€ erhöht werden.

Die Aussagen des Koalitionsvertrags werden vom DB-Konzern und von der DB Netz AG ausdrücklich unterstützt. Um die Qualität und Verfügbarkeit des bestehenden Netzes sicherzustellen, müssen künftig deutlich mehr Mittel für Instandhaltung und Investitionen veranschlagt werden. Aufgrund der reduzierten Ergebnis- und Renditeerwartung der Infrastrukturunternehmen des DB-Konzerns müssen außerdem die Eigenmittelinvestitionen in der Infrastruktur auf ein unternehmerisch verträgliches Maß zurückgeführt werden.

Die haushalterischen Festlegungen, welcher Betrag auf die Schieneninfrastruktur entfallen wird, standen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses 2013 noch nicht fest. Der DB-Konzern geht davon aus, dass ein angemessener Anteil für den Substanzerhalt des bestehenden Netzes zur Verfügung stehen wird und ab 2017 auf erhöhtem Niveau fortgeschrieben werden kann. Diese erhöhte Haushaltlinie soll aufseiten des DB-Konzerns durch eine im Zeitablauf ab

2015 steigende und vollständig der Bestandsnetzfinanzierung zugutekommende Bahndividende verstärkt werden. Mit diesem Modell wäre auch sichergestellt, dass die Nachsteuerergebnisse der Infrastrukturunternehmen vollständig wieder in die Infrastruktur zurückfließen. Gegenüber der Verwendung als Eigenmittel hat die Ausschüttung und Rückführung als Baukostenzuschüsse den Vorteil, dass die Kapitalbindung geschont und damit zusätzlicher Druck auf die Infrastrukturpreise vermieden wird.

Aus Sicht der DB Netz AG geben die finanziellen Rahmenbedingungen des Koalitionsvertrags Spielraum, die Qualität und Verfügbarkeit des bestehenden Netzes zu erhalten und negative Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der DB Netz AG zu vermeiden. Wichtigste Voraussetzungen sind, dass ein angemessener Anteil der Gesamtmittel auf die Schieneninfrastruktur entfällt, ab 2017 eine Fortschreibung auf hohem Niveau erfolgt, die Bahndividende vollständig in die Infrastruktur zurückfließen kann und eine haushalterische Flexibilisierung sowohl in der überjährigen Planung und Finanzierung als auch in der Durchlässigkeit zwischen Bestandsnetz und Bedarfsplan gelingt, wenn aufgrund von Projektverzögerungen Bedarfsplanmittel nicht abgerufen werden.

Die finalen haushalterischen und vertraglichen Grundlagen zur Infrastrukturfinanzierung können je nach Festlegung erhebliche Auswirkungen auf die Lage und Entwicklung der DB Netz AG haben. Sollten die dargestellten Voraussetzungen in wesentlichen Eckpunkten nicht eintreten, sind auch Beeinträchtigungen von Qualität und Verfügbarkeit sowie die Notwendigkeit, über eine Redimensionierung der Schieneninfrastruktur nachzudenken, nicht auszuschließen.



#### IN ECHTZEIT VERFOLGEN

Die Innovationsstudie DB Zugradar bildet reale Zugbewegungen auf einer interaktiven Karte ab. Zur Darstellung der rund 39.000 Zugfahrten am Tag verknüpft DB Zugradar in Echtzeit täglich über eine Million betriebliche Zuglaufmeldungen mit rund 8.000 Fahrplandatensätzen im Schienenpersonen- und -güterverkehr. Alle Zugfahrten im DB-Streckennetz werden abgebildet, dabei wird die interaktive Visualisierung auf der Karte in der aktuellen Studie über Google Maps sichergestellt. Die Anwendung unterstützt verschiedene technische Plattformen und Zugangswege.



# Chancen- und Risikobericht

Mit den Geschäftsaktivitäten der DB Netz 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 Netz AG im integrierten Risikomanagementsystem, das an den gesetzlichen Anforderungen ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt.

## **CHANCEN AUS EIGENEN MASSNAHMEN ODER VERBESSERTEN MARKT- UND UMFELDBEDINGUNGEN**

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

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

## **WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG**

Risiken der DB Netz AG liegen vor allem in folgenden Bereichen:

### ***Produktion und Technik***

Unsere Tätigkeit als Eisenbahninfrastrukturunternehmen basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Aktivitäten. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie

mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen.

Wichtige Rahmenbedingungen für den Betrieb sind zudem die sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen im Bereich der Schieneninfrastruktur. Hier kann der Betrieb bei Abweichungen eingeschränkt oder untersagt werden.

### ***Absatzmarktrisiken***

Diese ergeben sich im Wesentlichen indirekt, das heißt über unsere Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung.

### ***Gesamtwirtschaftliche Entwicklung***

Unsicherheiten bestehen durch die möglichen Auswirkungen der Staatsschuldenkrise in Europa auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Netz AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren von Bedeutung.

### ***Projektrisiken***

Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Auch können Preissteigerungen bei bezogenen Leistungen beziehungsweise Leistungen für Baumaßnahmen negative Auswirkungen haben. Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

### **Infrastrukturfinanzierung**

Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend sind eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2015 festschreibt. Für die Zukunft muss eine angemessene Mindestersatzinvestitionslinie gefunden und in die vertraglichen Vereinbarungen integriert werden (siehe Nachtragsbericht).

Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, Ausbau und die Beseitigung von Engpässen (Bedarfsplaninvestitionen) erforderlich. Zur Durchführung dieser Investitionen sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es bereits abschließende Vereinbarungen hierfür geben konnte. Sofern diese nicht im geplanten Umfang zur Verfügung gestellt werden, sind erhebliche Konsequenzen in Bezug auf Qualität sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu erwarten. Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.

### **Regulierungsrisiken**

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von uns als 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 Netz AG die folgenden Risiken:

- Personalrisiken unter anderem durch höhere Tarifabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten.

- Beschaffungs-/Energienmarktrisiken aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen. Durch die Weitergabe von Rohstoffpreis-, Energie- und Lohnsteigerungen durch unsere Lieferanten besteht das Risiko des Preisanstiegs für wesentliche von der DB Netz AG nachgefragte Lieferungen und Leistungen. So ist zum Beispiel der Schienenpreis von der Stahlpreisentwicklung abhängig. Wir reagieren hierauf mit weiterentwickelten Beschaffungskonzepten. Je nach Marktconstellation ist es gegebenenfalls nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen weiterzugeben.
- IT-/Telekommunikationsrisiken: Unzureichendes IT-Management kann zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.
- Finanzwirtschaftliche Risiken: Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB-Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten DB-Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem DB-Konzerntreasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.
- Rechtliche und vertragliche Risiken: Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Diese betreffen insbesondere das Trassenpreissystem, Bauprojekte, Immobilien oder Umweltangelegenheiten.
- Compliance-Risiken: Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards ist Aufgabe und Verpflichtung jedes Mitarbeiters des DB-Konzerns. Die Sicherstellung regelkonformen Verhaltens unterstützt der Compliance-Bereich des DB-Konzerns unter anderem durch präventive Maßnahmen wie Schulungen.

Das Risikomanagement ist umfassend in unseren betrieblichen Prozessen implementiert. Es wird regelmäßig überprüft und, soweit erforderlich, zielführend weiterentwickelt.

## UMFASSENDES RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die DB Netz AG und ihre Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Netz AG quartalsweise berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht, Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

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

## BEWERTUNG DER DERZEITIGEN RISIKOPOSITION

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte der DB Netz AG in den Bereichen Regulierung, Infrastrukturfinanzierung sowie Produktion und Technik. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition nicht umfassend verändert. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden. Jedoch sieht der Vorstand schwerwiegende entwicklungsgefährdende Beeinträchtigungen, wenn die unter den Infrastrukturfinanzierungsrisiken genannten vertraglichen Vereinbarungen mit dem Bund nicht geschlossen werden können.

# Prognosebericht

## KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die Aussichten für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2014 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung.

Für Deutschland sind vonseiten der globalen Konjunktur im Jahr 2014 kräftigere Impulse als im Vorjahr zu erwarten, wodurch das BIP-Wachstum anziehen sollte. Als zuverlässiger Wachstumsgarant dürfte sich auch im Jahr 2014 der Privatkonsum zeigen. Vom Außenhandel sind verstärkt positive Effekte zu erwarten. Die schrittweise Erholung des Euro-Raums und steigende BIP-Wachstumsraten im angelsächsischen Raum sollten die Aussichten auf wichtigen Absatzmärkten deutscher Güter verbessern.

## VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Für den Schienenpersonenverkehr gehen wir von einer kräftigen Steigerung der Nachfrage aus. Ein wesentlicher Wachstumsbeitrag dürfte dabei auf Aufholeffekte infolge des Hochwassers zurückzuführen sein. Verbesserungen der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sollten sich darüber hinaus positiv auf die Verkehrsleistung auswirken.

Die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Deutschland dürfte im Jahr 2014 nicht zuletzt von der erwarteten Erholung der wichtigen Montanindustrie gestützt werden. Durch den dynamischeren Außenhandel ist auch für den im Jahr 2013 vergleichsweise schwachen Kombinierten Verkehr wieder von einem deutlichen Wachstumsbeitrag auszugehen, sodass eine Leistungssteigerung leicht oberhalb des Gesamtmarktwachstums angenommen werden kann.

Im Personenverkehr erwarten wir für 2014 einen leichten Anstieg der Betriebsleistung. Im Wesentlichen beruht dies auf Mehrbestellungen einzelner Bundesländer im Rahmen von neu vergebenen Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr. Im Schienengüterverkehr gehen wir aufgrund der verhaltenden Erholung der wirtschaftlichen Entwicklung zudem von keinem signifikanten Wachstum der Betriebsleistung aus.

### **VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN**

Wir erwarten im Geschäftsjahr 2014 keine wesentlichen Auswirkungen geänderter Rahmenbedingungen auf unsere Aktivitäten

### **VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB NETZ AG IM GESCHÄFTSJAHRE 2014**

Wir werden im Geschäftsjahr 2014 unseren eingeschlagenen Weg konsequent fortsetzen. Der unternehmerische Fokus liegt auf der Stabilisierung der Leistungsqualität. Wir gehen davon aus, dass wir uns mit den bereits abgeschlossenen oder in Umsetzung befindlichen Maßnahmenpaketen und Programmen im laufenden Jahr erfolgreich weiterentwickeln können.

Wie bei allen Unternehmen, die am Markt agieren, stehen bei uns die Kunden im Mittelpunkt unserer Anstrengungen. Die Bedürfnisse und Anforderungen der EVU sind Gradmesser für die Leistungsfähigkeit. Erklärtes Ziel ist es daher, ein hochwertiges, auf die Interessen der Kunden abgestimmtes Streckennetz vorzuhalten, zu betreiben und weiterzuentwickeln.

ProNetz ist das Unternehmensprogramm der DB Netz AG. Das Programm unterstützt mit dem Projektportfolio die Strategie DB2020 und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen und strategischen Weiterentwicklung der DB Netz AG. Mit dem Ziel, profitabler Marktführer zu werden, stehen Projekte in den Stoßrichtungen Kunde und Qualität sowie des profitablen Wachstum im Fokus. Das Bau-geschehen wird auf hohem Niveau anhalten. Aufgrund der positiven Erfahrungen aus den Vorjahren werden wir an der

korridorbezogenen Bündelung der Baustellen festhalten. Dabei stehen weiterhin die Erneuerung des Oberbaus auf den hoch belasteten Hauptstrecken und Eisenbahnknoten sowie die verstärkte Planung von Brückeninvestitionen im Vordergrund. Darüber hinaus werden wichtige technologische Neuerungen in Angriff genommen, beispielsweise bei der Erhöhung der Verfügbarkeit der Stellwerke.

Die Verhandlungen über die zukünftige Finanzierung des Bestandsnetzes werden mit dem Bund auch im Jahr 2014 fortgesetzt. Im Vordergrund steht dabei, den erkannten erhöhten Mittelbedarf in der Weiterentwicklung der LuFV mittelfristig abzusichern.

Da Prognosen zufolge die Nachfrage nach Verkehrsleistungen insbesondere auf den Hauptstrecken und in großen Bahnknoten mittelfristig weiter ansteigen wird, bleibt die Ausweitung der Trassenkapazitäten bei der DB Netz AG ein wichtiges Unternehmensziel. Die DB Netz AG treibt den erforderlichen Streckenausbau durch den gezielten Einsatz der knappen Investitionsmittel im Bedarfsplan systematisch voran. Das Investitionsprogramm enthält eine Reihe von Großprojekten und schließt insbesondere auch die Anbindung an internationale Verkehrsachsen sowie die Abfuhr des steigenden Mengenvolumens aus dem Seehafen hinterlandverkehr ein.

Im Geschäftsjahr 2014 gehen wir von einer geringfügig steigenden Leistungsnachfrage und leicht steigenden Umsatzerlösen aus. Insbesondere durch den deutlichen Anstieg der Instandhaltungskosten sowie der Personalkosten rechnen wir mit einem signifikanten Ergebnissrückgang.

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 Netz AG oder ihrer Geschäftsfelder beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, so können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

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

# Jahresabschluss

- 28 Gewinn- und Verlustrechnung
- 28 Bilanz
- 29 Kapitalflussrechnung
- 30 Entwicklung des Anlagevermögens
- 31 Anhang
- 42 Anteilsbesitzliste
- 44 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

## Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €]	Anhang	2013	2012
Umsatzerlöse	(15)	4.556	4.478
Bestandsveränderungen		0	1
Andere aktivierte Eigenleistungen		547	522
<b>Gesamtleistung</b>		<b>5.103</b>	<b>5.001</b>
Sonstige betriebliche Erträge	(16)	1.034	1.046
Materialaufwand	(17)	-1.810	-1.634
Personalaufwand	(18)	-1.960	-1.855
Abschreibungen		-1.104	-1.178
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(19)	-878	-826
		385	554
Beteiligungsergebnis	(20)	20	14
Zinsergebnis	(21)	-339	-371
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>66</b>	<b>197</b>
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(30)	-66	-197
<b>Jahresergebnis</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
Einnahmen aus der Kapitalrücklage	(7)	53	-
Vermögensminderung durch Abspaltung	(2)	-53	-
<b>Bilanzgewinn/-verlust</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## Bilanz

### AKTIVA

[in Mio. €]	Anhang	31.12.2013	31.12.2012
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	187	204
Sachanlagen		19.697	19.739
Finanzanlagen		15	15
		19.899	19.958
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
Vorräte	(3)	136	144
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	565	616
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		7	32
		708	792
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(5)	10	10
		<b>20.617</b>	<b>20.760</b>

### PASSIVA

[in Mio. €]	Anhang	31.12.2013	31.12.2012
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklagen	(7)	6.491	6.535
Gewinnrücklagen	(8)	18	18
		<b>7.276</b>	<b>7.320</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>	(9)	759	791
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>	(10)	11.812	11.806
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(11)	770	843
		<b>20.617</b>	<b>20.760</b>

## Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €]	Anhang	2013	2012
Ergebnis vor Gewinnabführung und Steuern		66	197
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Sachanlagen		1.068	1.178
Veränderungen der Pensionsrückstellungen (ohne DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbetritt)		2	15
Cashflow vor Steuern		1.136	1.390
Veränderung der übrigen Rückstellungen		-25	-56
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen / Erträge		-10	-10
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		-5	-86
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen <sup>1)</sup>		0	0
Veränderung der übrigen kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		261	318
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-247	-364
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>1.110</b>	<b>1.192</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		84	170
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		-5.301	-5.000
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		4.262	4.071
Auszahlungen aus Rückzahlungen von Investitionszuwendungen		-84	-95
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		-215	-215
Auszahlungen für die Tilgung zinspflichtiger Darlehen des Bundes		0	-165
Auszahlungen für den Zugang von DB-konzerninternen Anlagen		-3	-1
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-1.257</b>	<b>-1.235</b>
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-197	-307
Einzahlungen aus der kurzfristigen DB-Konzernfinanzierung		471	356
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung		-149	302
Aus-/Einzahlungen von Anleihen und (Finanz-)Krediten		-4	5
Gesellschaftereinzahlung in die Kapitalrücklage		5	0
Auszahlungen für den Erwerb von Geschäftseinheiten		-6	0
Ein-/Auszahlungen für von/an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (Schuldbetritt und DB-konzerninterne Wechsler) <sup>2)</sup>		2	-299
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>122</b>	<b>57</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands</b>		<b>-25</b>	<b>14</b>
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		32	18
<b>Finanzmittelbestand am Jahresende</b>	<b>(22)</b>	<b>7</b>	<b>32</b>

<sup>1)</sup> Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände.

<sup>2)</sup> Davon im Vorjahr 292 Mio. € aus Schuldbetritt DB AG.

## Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen							Buchwert		
	Vor- trag zum 01.01. 2013	Über- tra- gung von/an DB-Kon- zern- gesell- schaf- ten <sup>1)</sup>	Zu- gänge	Umbu- chun- gen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2013	Vor- trag zum 01.01. 2013	Über- tra- gung von/an DB-Kon- zern- gesell- schaf- ten <sup>1)</sup>	Ab- schrei- bungen Ge- schäfts- jahr	Umbu- chun- gen	Zu- schrei- bun- gen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2013	Stand per 31.12. 2013	Stand per 31.12. 2012
[ in Mio. € ]															
<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>															
1. Entgeltlich erworbene Kon- zessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	492	0	5	0	-49	448	-288	0	-22	0	0	49	-261	187	204
2. Geleistete Anzahlungen	0					0	0						0	0	0
	<b>492</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>-49</b>	<b>448</b>	<b>-288</b>	<b>0</b>	<b>-22</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>49</b>	<b>-261</b>	<b>187</b>	<b>204</b>
<b>SACHANLAGEN</b>															
1. Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken															
a) Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte	3.382	-12	34	-8	-47	3.349	-579	2	-200	-	-	14	-763	2.586	2.803
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	525	-22	16	24	-12	531	-262	8	-17	-2	-	10	-263	268	263
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	12.442	0	106	209	-11	12.746	-3.990	0	-184	0	-	9	-4.165	8.581	8.452
	<b>16.349</b>	<b>-34</b>	<b>156</b>	<b>225</b>	<b>-70</b>	<b>16.626</b>	<b>-4.831</b>	<b>10</b>	<b>-401</b>	<b>-2</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>-5.191</b>	<b>11.435</b>	<b>11.518</b>
2. Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Sicherungsanlagen	15.600	-69	230	227	-144	15.844	-9.882	39	-612	2	36	124	-10.293	5.551	5.718
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	4	-	1	-4	-	1	0	-	-1	0	-	0	-1	0	4
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	267	0	8	4	-2	277	-188	0	-13	-	-	2	-199	78	79
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	939	2	33	15	-16	973	-652	1	-55	0	-	15	-691	282	287
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.372	-9	620	-467	74	2.590	-239	-	-	-	-	-	-239	2.351	2.133
	<b>35.531</b>	<b>-110</b>	<b>1.048</b>	<b>0</b>	<b>-158</b>	<b>36.311</b>	<b>-15.792</b>	<b>50</b>	<b>-1.082</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>174</b>	<b>-16.614</b>	<b>19.697</b>	<b>19.739</b>
<b>FINANZANLAGEN</b>															
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	-	-	-	-	29	-14	-	-	-	-	-	-14	15	15
2. Anteile an assoziierten Unternehmen	0	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0	-	-
3. Beteiligungen	0	-	-	-	0	0	0	-	-	-	-	-	0	0	0
	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>-14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-14</b>	<b>15</b>	<b>15</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>36.052</b>	<b>-110</b>	<b>1.053</b>	<b>0</b>	<b>-207</b>	<b>36.788</b>	<b>-16.094</b>	<b>50</b>	<b>-1.104</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>223</b>	<b>-16.889</b>	<b>19.899</b>	<b>19.958</b>

<sup>1)</sup> Die Position beinhaltet die Übertragung des Teilbetriebs »Bahnstromversorgungsanlagen S-Bahn Berlin« von der DB Netz AG auf die DB Energie GmbH (- 63 Mio. €) sowie die Übertragung des Teilbetriebs »Bahnbetriebliche Kommunikation« von der DB System GmbH auf die DB Netz AG (3 Mio. €), jeweils mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2013.

## Anhang

Der Jahresabschluss der DB Netz AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der 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. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

### **(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden**

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

Das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst erstellter immaterieller Vermögensgegenstände wird im DB-Konzern nicht ausgeübt.

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Abschreibungen werden grundsätzlich entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt und erfolgen pro rata temporis.

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	5
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	5 - 50
Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs	75
Gleisanlagen	20 - 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 - 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 - 20
Schienenfahrzeuge	10 - 30
Maschinen und maschinelle Anlagen	8 - 15
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 - 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 - 20

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

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

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird im Wesentlichen die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Anlagevermögen). Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzelbeziehungsweise pauschalierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklambedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen, sind gemäß §246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen.

Das Saldierungsgebot gilt auch für korrespondierende Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Schulden und aus der Bewertung dieser Vermögensgegenstände. Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gemäß §253 Abs. 1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist §253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

Bei der DB Netz AG wird das Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (sogenannte Contractual Trust Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Pensionsverpflichtungen (einschließlich der Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungsfußes) und aus der Bewertung sowie den laufenden Erträgen des Deckungsvermögens. Der sich ergebende Saldo wird im Zinsergebnis ausgewiesen. Die Pensionsverpflichtungen werden zum Wert des garantierten Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den garantierten Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt.

Da die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens dessen Zeitwert zum Bilanzstichtag übersteigen, ist aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden.

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

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

Die Pensionsrückstellungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected-Unit-Credit-Methode; PUC-Methode) unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2013 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2013 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

[ in % ]	31.12.2013
Rechnungszinsfuß	4,87
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,67

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie für mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (PUC-Methode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 3,75% (Vorruhestand und Altersteilzeit) und 4,25% (Jubiläum, Sterbegeld, mittelbare Altersversorgung) angewendet.

Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung. Soweit Aufwendungen wahrscheinliche, aber ihrem Eintrittszeitpunkt nach unbestimmte Verpflichtungen gegenüber Dritten darstellen, werden sie bei den sonstigen Rückstellungen bilanziert.

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Künftige Preis- und Kostensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Rückstellungen berücksichtigt.

Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50% erfasst.

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden im Zinsergebnis ausgewiesen.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organisationsstruktur werden keine latenten Steuern bilanziert.

Fremdwährungsforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten, -bankguthaben und -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr sowie Kassenbestände in Fremdwährung werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Derivative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit einem Grundgeschäft (Mikro- und Portfolio-Hedges) eingesetzt werden.

Die den Grundgeschäften zugeordneten Derivate werden bilanziell nicht erfasst (sogenannte Einfrierungsmethode). Insoweit erfolgt die Nichtanwendung der §§249 Abs. 1, 252 Abs. 1 Nr. 3, 4 sowie 256a HGB.

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs am Bilanzstichtag.

Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet und Annahmen getroffen, die aufgrund der Marktbedingungen an den Bilanzstichtagen sachgerecht waren. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- beziehungsweise Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG).

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

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. 19 erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

### (2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagegitter auf der Seite 30 zu entnehmen.

Erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 3.174 Mio. € (im Vorjahr: 4.155 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Berichtsjahr wurden 201 Mio. € (im Vorjahr: 269 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen.

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2013 ist die Übertragung des Teilbetriebs »Bahnstromversorgungsanlagen S-Bahn Berlin« im Wege der Abspaltung zur Aufnahme nach §123 Abs. 2 Nr. 1 UmwG von der DB Netz AG (übertragender Rechtsträger) auf die DB Energie GmbH (übernehmender Rechtsträger) erfolgt. In diesem Zusammenhang wurde ein Anlagevermögen von insgesamt 54 Mio. € (62 Mio. € abzüglich 8 Mio. € Baukostenzuschüsse) auf die DB Energie GmbH übertragen.

### (3) Vorräte

[ in Mio. € ]	31.12.2013	31.12.2012
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	105	113
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	31	31
<b>Insgesamt</b>	<b>136</b>	<b>144</b>

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 118 Mio. € (im Vorjahr: 116 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 9 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €) verschrottet.

### (4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

[ in Mio. € ]	31.12.2013	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2012
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	171	8	193
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	313	-	383
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	1
Sonstige Vermögensgegenstände	80	-	39
<b>Insgesamt</b>	<b>565</b>	<b>8</b>	<b>616</b>

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 113 Mio. € (im Vorjahr: 119 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 265 Mio. € (im Vorjahr: 355 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft in Höhe von 28 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) und Forderungen aus der Ergebnisabführung von Tochtergesellschaften in Höhe von 20 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen gegen die DB AG in Höhe von 32 Mio. € (im Vorjahr: 29 Mio. €) enthalten.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

### (5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Gebäudemieten ausgewiesen (10 Mio. €; im Vorjahr: 10 Mio. €).

### (6) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der DB Netz AG beträgt 767 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 153.400.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der DB AG gehalten.

**(7) Kapitalrücklage**

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2013 einen Betrag in Höhe von 6.491 Mio. € aus (im Vorjahr: 6.535 Mio. €).

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat (3.656 Mio. €), sowie die in Vorjahren erfolgten Kapitalerhöhungen von insgesamt 2.879 Mio. €.

Im Berichtsjahr wurden 4 Mio. € aufgrund von weiteren Rückabwicklungen aus dem Aurelis-Paket zugeführt.

Darüber hinaus erfolgte im Berichtsjahr eine Einzahlung in die Kapitalrücklage durch die DB AG gemäß §272 Abs. 2 Nr. 4 HGB von 5 Mio. €.

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2013 ist die Übertragung des Teilbetriebs »Bahnstromversorgungsanlagen S-Bahn Berlin« im Wege der Abspaltung zur Aufnahme nach §123 Abs. 2 Nr. 1 UmwG von der DB Netz AG (übertragender Rechtsträger) auf die DB Energie GmbH (übernehmender Rechtsträger) erfolgt. Die Kapitalrücklage wurde in diesem Zusammenhang im Berichtsjahr um 53 Mio. € vermindert.

**(8) Gewinnrücklagen**

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2013 einen Betrag in Höhe von 18 Mio. € aus. Diese resultieren aus der Erstanwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) im Jahr 2010.

**(9) Rückstellungen**

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	21	18
Steuerrückstellungen	11	9
Sonstige Rückstellungen	727	764
<b>Insgesamt</b>	<b>759</b>	<b>791</b>

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im Berichtsjahr 3 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: Zuführung 10 Mio. €).

Weitere 0,5 Mio. € wurden im Rahmen von Personalübergängen von anderen DB-Konzerngesellschaften übertragen (im Vorjahr: 0,2 Mio. €).

Am 13. Dezember 2012 haben die DB AG und die DB Netz AG mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 den schuldbeitragenden Schuldbetritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis zu den von der DB Netz AG an ihre Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen vereinbart. Hierbei handelt es sich um einen laufenden Schuldbetritt. Dementsprechend wurden im Berichtsjahr Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, in Höhe von 8 Mio. € auf die DB AG übertragen. Die DB Netz AG und die DB AG haften fortan für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner. Für den vereinbarten Schuldbetritt hat die Gesellschaft an die DB AG nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen zum jeweiligen Bilanzstichtag ermittelte Erstattungsleistungen zu entrichten. Demnach erfolgte zum 31. Dezember 2012 eine Übertragung des zum Stichtag erdienten Teils der Verpflichtungen gegen Erstattung des handelsrechtlichen Barwerts der Pensionsverpflichtungen. In den Folgejahren werden weitere – jeweils im Wirtschaftsjahr erdiente – Teile der Verpflichtungen gegen Erstattung des handelsrechtlichen Dienstzeitaufwands übertragen. Dies erfolgte so auch im Berichtsjahr. Durch die zukünftige Tätigkeit der aktiven Mitarbeiter nach dem 31. Dezember 2013 entstehende Barwerterhöhungen wird ebenfalls die Gesellschaft tragen.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 16 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €).

Im Zusammenhang mit der Übertragung des Teilbetriebs »Bahnstromversorgungsanlagen S-Bahn Berlin« im Wege der Abspaltung zur Aufnahme nach §123 Abs. 2 Nr. 1 UmwG wurden Rückstellungen in Höhe von 1 Mio. € mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2013 von der DB Netz AG auf die DB Energie GmbH übertragen.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[ in Mio. € ]	31.12.2013	31.12.2012
Verpflichtungen im Personalbereich	228	220
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	43	50
Zinsen für Rückzahlungsverpflichtungen	60	63
Risiken Oberflächenrisse Schienenkopf	-	0
Prozessrisiken	28	29
Rückzahlungsverpflichtungen	193	204
Unterlassene Instandhaltung	69	63
Übrige Risiken	106	135
<b>Insgesamt</b>	<b>727</b>	<b>764</b>

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistung, Tantiemen, Altersteilzeit sowie Jubiläumszuwendungen.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind im Wesentlichen Risiken im Zusammenhang mit Grundstücken. Für diese im Vorjahr unter den übrigen Risiken erfassten Rückstellungen im Zusammenhang mit Grundstücken wurden im Berichtsjahr 13 Mio. € aufgelöst.

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 4 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 4 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (9 Mio. €) verrechnet.

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

Gemäß §268 Abs. 8 Satz 3 HGB ist kein abführungsgesperrter Betrag entstanden.

## (10) Verbindlichkeiten

[ in Mio. € ]	davon mit Restlaufzeit				31.12.2012
	31.12.2013	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	1.984	215	830	939	2.199
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	803	3	400	400	807
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	372	369	3	0	403
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.495	4.574	716	3.205	8.278
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	157	156	1	0	118
davon aus Steuern	14	14	-	-	13
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
<b>Insgesamt</b>	<b>11.812</b>	<b>5.318</b>	<b>1.950</b>	<b>4.544</b>	<b>11.806</b>
davon zinspflichtig	8.938	4.218	1.115	3.605	8.581

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG in Höhe von 8.339 Mio. € (im Vorjahr: 8.105 Mio. €). Die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG beinhalten insbesondere Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 7.318 Mio. € (im Vorjahr: 6.812 Mio. €), von denen 3.921 Mio. € (im Vorjahr: 6.714 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben. Darüber hinaus sind in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen kurzfristige Verbindlichkeiten aus Cashpooling von 820 Mio. € (im Vorjahr: 969 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der DB AG von 66 Mio. € (im Vorjahr: 197 Mio. €), kurzfristige Zinsverbindlichkeiten von 129 Mio. € (im Vorjahr: 122 Mio. €) und kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 162 Mio. € (im Vorjahr: 177 Mio. €) enthalten.

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich um Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

**(11) Passive Rechnungsabgrenzungsposten**

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 770 Mio. € (im Vorjahr: 843 Mio. €) bezieht sich im Wesentlichen (604 Mio. €; im Vorjahr: 685 Mio. €) auf die in den Jahren 1999, 2004 und 2011 geleisteten vorzeitigen Rückzahlungen Zinsloser Darlehen an den Bund. Der Posten wird seit dem Geschäftsjahr 2011 pauschal über zehn Jahre aufgelöst.

Darüber hinaus werden erhaltene Aufwandszuschüsse, die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden, sowie Vorauszahlungen auf Erbbaurechts-, Gestattungs- und Mietverträge ausgewiesen.

**(12) Haftungsverhältnisse**

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	319	292
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>319</b>	<b>292</b>

Die DB Netz AG haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 319 Mio. € (im Vorjahr: 292 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.

**(13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
Bestellobligo für Investitionen	6.702	6.259
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	394	395
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	371	373
<b>Insgesamt</b>	<b>7.096</b>	<b>6.654</b>

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

Die zukünftigen Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden wie folgt fällig:

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
<b>FÄLLIGKEITEN:</b>		
fällig bis 1 Jahr	98	94
fällig 1 bis 5 Jahre	171	172
fällig über 5 Jahre	125	129
<b>Insgesamt</b>	<b>394</b>	<b>395</b>

**(14) Finanzinstrumente**

Die DB Netz AG setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Währungsrisiken ein. Die Sicherungsgeschäfte werden grundsätzlich durch die DB AG mit externen Kontrahenten (Banken) abgeschlossen und innerhalb des DB-Konzernverbunds weitergereicht (Spiegelgeschäfte).

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte ergibt sich aus der folgenden Übersicht der Nominalwerte:

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
<b>WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE</b>		
Devisenforwards	23	33

Abgesichert werden vertraglich vereinbarte zukünftige Zahlungsströme in US-Dollar im Zusammenhang mit dem Erwerb von Sachanlagen.

Die Marktwerte der Finanzderivate entsprechen dem Preis für die Auflösung beziehungsweise Wiederbeschaffung der Geschäfte und stellen sich wie folgt dar:

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
<b>WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE</b>		
Devisenforwards	0	3

Bei Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Dollar-Offset-Methode.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### (15) Umsatzerlöse

[ in Mio.€ ]	2013	2012
Trassenentgelte	4.307	4.238
Örtliche Infrastruktur	247	239
Sonstige Umsatzerlöse	2	1
<b>Insgesamt</b>	<b>4.556</b>	<b>4.478</b>

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

### (16) Sonstige betriebliche Erträge

[ in Mio.€ ]	2013	2012
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	253	262
davon Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	0	0
davon Verkauf von Material und Energie	86	96
davon sonstige Leistungen Dritte	167	166
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	126	128
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	44	61
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	325	312
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	80	80
davon übrige staatliche Zuschüsse - öffentliche Hand	245	232
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	58	121
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	-	-
Zuschreibungen auf Sachanlagen	36	-
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	39	45
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	16	3
Währungskursgewinne	2	0
Übrige Erträge	135	114
davon Erträge aus Gebühren von Dritten	0	1
davon Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	43	42
davon sonstige übrige Erträge	92	71
<b>Insgesamt</b>	<b>1.034</b>	<b>1.046</b>
davon periodenfremd	149	169

### (17) Materialaufwand

[ in Mio.€ ]	2013	2012
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	149	143
davon Aufwendungen für Energie	173	165
davon Strom	130	123
davon Stromsteuer	7	7
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	10	10
davon sonstige Energien	26	25
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	16	18
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	- 40	- 40
Aufwendungen für bezogene Leistungen	310	271
davon eingekaufte Leistungen Transport	119	111
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	104	69
davon Provisionen	-	0
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	-	-
davon Nutzung Trassen	-	-
davon sonstige bezogene Leistungen	87	91
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	1.351	1.220
<b>Insgesamt</b>	<b>1.810</b>	<b>1.634</b>

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.€ ]	2013	2012
<b>LÖHNE UND GEHÄLTER</b>		
für Arbeitnehmer	1.225	1.123
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	371	379
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	25	29
	<b>1.621</b>	<b>1.531</b>
<b>SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG <sup>1)</sup></b>		
für Arbeitnehmer	256	237
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	83	87
	<b>339</b>	<b>324</b>
davon für Altersversorgung	28	27
<b>Insgesamt</b>	<b>1.960</b>	<b>1.855</b>

<sup>1)</sup> Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener.

**(19) Sonstige betriebliche Aufwendungen**

[ in Mio. € ]	2013	2012
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	146	144
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	6	5
Gebühren und Beiträge	48	40
Aufwendungen für Versicherungen	5	5
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	1	0
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	11	11
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	36	31
Forschungs- und Entwicklungskosten	11	14
Sonstige bezogene Dienstleistungen	339	335
davon bezogene IT-Leistungen	101	98
davon sonstige Kommunikationsdienste	20	31
davon sonstige Serviceleistungen	218	206
Aufwendungen aus Schadenersatz	13	13
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	20	8
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	53	35
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	0
Sonstige betriebliche Steuern	10	12
Übrige Aufwendungen	179	173
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	69	64
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	76	64
davon Währungskursverluste	2	1
davon sonstige übrige Aufwendungen	32	44
<b>Insgesamt</b>	<b>878</b>	<b>826</b>
davon periodenfremd	75	46

**(20) Beteiligungsergebnis**

[ in Mio. € ]	2013	2012
Erträge aus Beteiligungen	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	20	14
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-	-
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>20</b>	<b>14</b>

**(21) Zinsergebnis**

[ in Mio. € ]	2013	2012
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	0	1
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	-
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	0	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-340	-372
davon an verbundene Unternehmen	-313	-304
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-7	-23
<b>Insgesamt</b>	<b>-339</b>	<b>-371</b>

**ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG**

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung entspricht dem vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e.V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 2 (DRS 2) Kapitalflussrechnung.

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

**(22) Finanzmittelbestand**

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Bundesbankguthaben und Guthaben bei Kreditinstituten).

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG aus dem Cashpooling in Höhe von 820 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 803 Mio. € nicht einbezogen.

## SONSTIGE ANGABEN

### (23) Mitteilung nach §20 AktG

Die DB AG hat der DB Netz AG am 20. Juli 1999 nach §20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.

### (24) Konzernzugehörigkeit

Die DB Netz AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in den Konzern-Abschluss der Deutsche Bahn AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den dazu nach §315a Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt wird. Entsprechend den Befreiungsregelungen des §291 HGB wurde kein Teilkonzern-Abschluss erstellt. Der Konzern-Abschluss der DB AG wird beim Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter [www.bundesanzeiger.de](http://www.bundesanzeiger.de) erhältlich.

### (25) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf den Seiten 42 und 43 dargestellt.

### (26) Beschäftigte

	2013		2012	
	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende
[ in Vollzeitpersonen ]				
Arbeitnehmer	26.751	27.139	25.637	25.841
Zugewiesene Beamte	9.167	8.833	9.736	9.408
<b>Zwischensumme</b>	<b>35.918</b>	<b>35.972</b>	<b>35.373</b>	<b>35.249</b>
Auszubildende	2.094	2.424	1.891	2.259
<b>Insgesamt</b>	<b>38.012</b>	<b>38.396</b>	<b>37.264</b>	<b>37.508</b>

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

Beamte sind der DB Netz AG entweder kraft Art. 2 §12 ENeuOG zugewiesen oder von ihrem DB-konzerninternen Zuweisungsbereich zur DB Netz AG abgeordnet worden. Sie arbeiten für die DB Netz AG, ihr Dienstherr ist das BEV.

### (27) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

#### DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM BERICHTSJAHR AN:

##### Frank Sennhenn

Vorsitzender des Vorstands,  
Darmstadt

– seit 1. Mai 2013 –

- a)  DB Bahnbau Gruppe GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)
  - DB Energie GmbH
  - DB ProjektBau GmbH
  - DB RegioNetz Infrastruktur GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)
  - Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS)<sup>1)</sup> (Vorsitz)
- b)  DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Beirat)

##### Oliver Kraft

Vorsitzender des Vorstands,  
Bad Homburg

– bis 30. April 2013 –

- a)  DB Bahnbau Gruppe GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)
  - DB Fahrwegdienste GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)
  - DB ProjektBau GmbH
  - DB RegioNetz Infrastruktur GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)
- b)  Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS)<sup>1)</sup> (Vorsitz)

##### Dr. Roland Bosch

Ressort Finanzen/Controlling (bis 17. September 2013),

Ressort Produktion (seit 18. September 2013),

Königstein im Taunus

- a)  DB Bahnbau Gruppe GmbH<sup>1)</sup>
  - DB ProjektBau GmbH
- b)  Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS)<sup>1)</sup>
  - Danzer AG, Baar/Schweiz (Verwaltungsrat)

##### Hansjörg Hess

Ressort Produktion,  
Luzern/Schweiz

– bis 31. August 2013 –

- a)  DB Bahnbau Gruppe GmbH<sup>1)</sup>
  - DB International GmbH
  - DB Kommunikationstechnik GmbH

**Bernd Koch**

Ressort Finanzen/Controlling,  
Leiter Finanzen/Controlling Infrastruktur der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

– seit 1. Oktober 2013 –

- a)  DB Fahrwegdienste GmbH<sup>1)</sup>

**Ute Plambeck\***

Ressort Personal,  
Hamburg

– seit 1. Mai 2013 –

- a)  DB Bahnbau Gruppe GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)  
 DB RegioNetz Infrastruktur GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)  
 Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS)<sup>1)</sup>  
 (Vorsitz)  
 DB ProjektBau GmbH  
 Sparda-Bank Hamburg eG

**Dr. Jörg Sandvoß**

Ressort Vertrieb und Fahrplan,  
Darmstadt

- a)  DB System GmbH

**Hans-Otto Umlandt**

Ressort Personal,  
Österdeichstrich

– bis 30. April 2013 –

- a)  DB Fahrwegdienste GmbH  
 DB Services GmbH  
 DEVK Pensionsfonds-AG  
 b)  DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

**DEM VORSTAND GEHÖRT SEIT DEM GESCHÄFTSJAHR****2014 ZUSÄTZLICH AN:****Prof. Dr. Dirk Rompf**

Ressort Netzplanung und Großprojekte,  
Königstein im Taunus

– seit 1. Januar 2014 –

**ALS AUFSICHTSRATSMITGLIEDER WAREN BESTELLT:****Dr. Rüdiger Grube**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,  
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG,  
Vorsitzender des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,  
Hamburg

- a)  DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
 Lebensversicherungsverein a.G.  
 Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn  
 DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
 Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.  
 Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn  
 b)  Allianz SE (Beirat)  
 Deutsche Bank AG (Beirat Geschäftsregion Stuttgart)

**André Wichmann\***

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,  
Fachbereichsleiter Infrastruktur Eisenbahn-  
und Verkehrsgewerkschaft,  
Falkensee

- b)  DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
 Lebensversicherungsverein a.G.  
 Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn  
 (Beirat)

**Heinrich Biesel\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,  
Hannover

**Christian Bormann\***

Vorsitzender des Betriebsrats Produktionsdurchführung  
Erfurt der DB Netz AG,  
Weimar

- a)  DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
 Lebensversicherungsverein a.G.  
 Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn  
 DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
 Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.  
 Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

**Claudia de Andrés-Gayón**

Leiterin Personalsteuerung, Konzernarbeitsmarkt  
der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

**Dirk Fischer**

Mitglied des Deutschen Bundestags,  
Hamburg

- b) □ DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (Beirat)
- Studio Hamburg Berlin Brandenburg GmbH (Beirat)

**Dr. Alexander Groß**

Abteilungsleiter Wirtschaftspolitik im Bundesministerium  
für Wirtschaft und Technologie,  
Teltow

- a) □ Deutsche Pfandbriefbank AG
- Hypo Real Estate Holding AG

**Martin Herion\***

Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Ulm

- a) Sparda-Bank Baden-Württemberg eG

**Claudia Horn**

Leiterin der Abteilung Landverkehr im Bundesministerium  
für Verkehr und digitale Infrastruktur,  
Bad Honnef

**Hans-Georg Klecker\***

Geschäftsstellenleiter Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Bad Essen

- a) □ C.I.C.S. AG
- Comfort Finance AG
- SMS Projekt-Consult GmbH
- Sparda-Bank Münster eG

**Dr. Ralph Körfgan**

Leiter Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG,  
Bad Soden

**Ilona Lange\***

Angestellte Netzkonzeptionen bei der DB Netz AG,  
Bad Homburg

**Ingulf Leuschel**

Konzernbevollmächtigter für das Land Berlin  
der Deutschen Bahn AG,  
Ahrensburg

**Dr. Richard Lutz**

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,  
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,  
Hoppegarten (Mark)

- b) □ Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien<sup>1)</sup> (Board of Directors)

**Peter Mießen**

Leiter der Abteilung Haushalt (AL II) im Bundesministerium  
der Finanzen,  
Glienicke

**Petra Orschekowski\***

Betriebsratsvorsitzende Zentrale der DB Netz AG,  
Mainz

**Franz Rackl\***

Vorsitzender des Betriebsrats Produktionsdurchführung  
Nürnberg der DB Netz AG,  
Allersberg

- a) □ Sparda-Bank Nürnberg eG

**Elmar Remmert\***

Mitglied des Betriebsrats Produktionsdurchführung Hagen  
der DB Netz AG,  
Hagen (Westfalen)

**Dr. André Zeug**

Vorsitzender des Vorstands der DB Station & Service AG,  
Berlin

- b) □ DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a.G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn  
(Beirat)

**Rainer Zimmermann\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,  
Linz am Rhein

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

<sup>1)</sup> Konzerninternes Mandat.

- a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien  
von Wirtschaftsunternehmen.

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31.12.2013 beziehungsweise  
auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2013. Bei einem Eintritt nach dem  
31.12.2013 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

[ in T € ]	2013	2012
Gesamtbezüge des Vorstands	2.632	1.588
davon fixer Anteil	1.431	1.172
davon erfolgsabhängiger Anteil	1.201	416
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	1.888	159
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.352	342
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	65	58

Die Gesamtbezüge des Vorstands entfallen auf fünf Vorstandsmitglieder (im Vorjahr: fünf Vorstandsmitglieder, davon zwei Vorstandsmitglieder erst ab 1. Mai 2012), die einen Arbeitsvertrag mit der DB Netz AG haben.

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

Die DB Netz AG haftet im Rahmen der gesamtschuldnerischen Haftung mit der DB AG für Pensionszusagen aus dienstvertraglichen Beziehungen mit zwei Mitgliedern des Vorstands in Höhe von 1.493 T € (im Vorjahr: mit vier Mitgliedern des Vorstands in Höhe von 1.266 T €).

### **(28) Honorar des Abschlussprüfers**

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

### **(29) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag haben sich nicht ereignet.

### **(30) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag**

Der ansonsten auszuweisende Jahresüberschuss wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Frankfurt am Main, den 18. Februar 2014

DB Netz AG  
Der Vorstand

## Anteilsbesitzliste

Tochterunternehmen [ Name und Sitz ]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	27.255	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.491	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.902	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein	EUR	2.380	75,00
EEIG Corridor Rotterdam-Genoa EWIV, Frankfurt am Main	EUR	22	33,33
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden	EUR	2.397	24,53
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover	EUR	296	75,00
THG Terminal Heilbronn GmbH, Heilbronn	EUR	33	75,10
TIA GmbH, Augsburg	EUR	146	49,00
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln	EUR	18	49,00
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg	EUR	1.489	25,00

<sup>1)</sup> Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach §317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 18. Februar 2014

PricewaterhouseCoopers  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus Jäcker  
Wirtschaftsprüfer

ppa. Roswitha Hees-Brückmann  
Wirtschaftsprüferin

# **Bericht des Aufsichtsrats**

- 46 Sitzungen des Aufsichtsrats
- 46 Arbeitsschwerpunkte
- 47 Jahresabschluss
- 48 Veränderungen in der Besetzung  
von Aufsichtsrat und Vorstand

# Bericht des Aufsichtsrats

---

## **SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS**

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu insgesamt fünf Sitzungen zusammen. Zwei Aufsichtsratsmitglieder haben im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. In den Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Netz 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.

Darüber hinaus standen der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu sechs Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen einschließlich personeller Angelegenheiten des Vorstands vorbereitet und im Rahmen einer Sondersitzung die geplante Erweiterung der Geschäftsfeldleitung DB Netze Fahrweg erörtert.

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

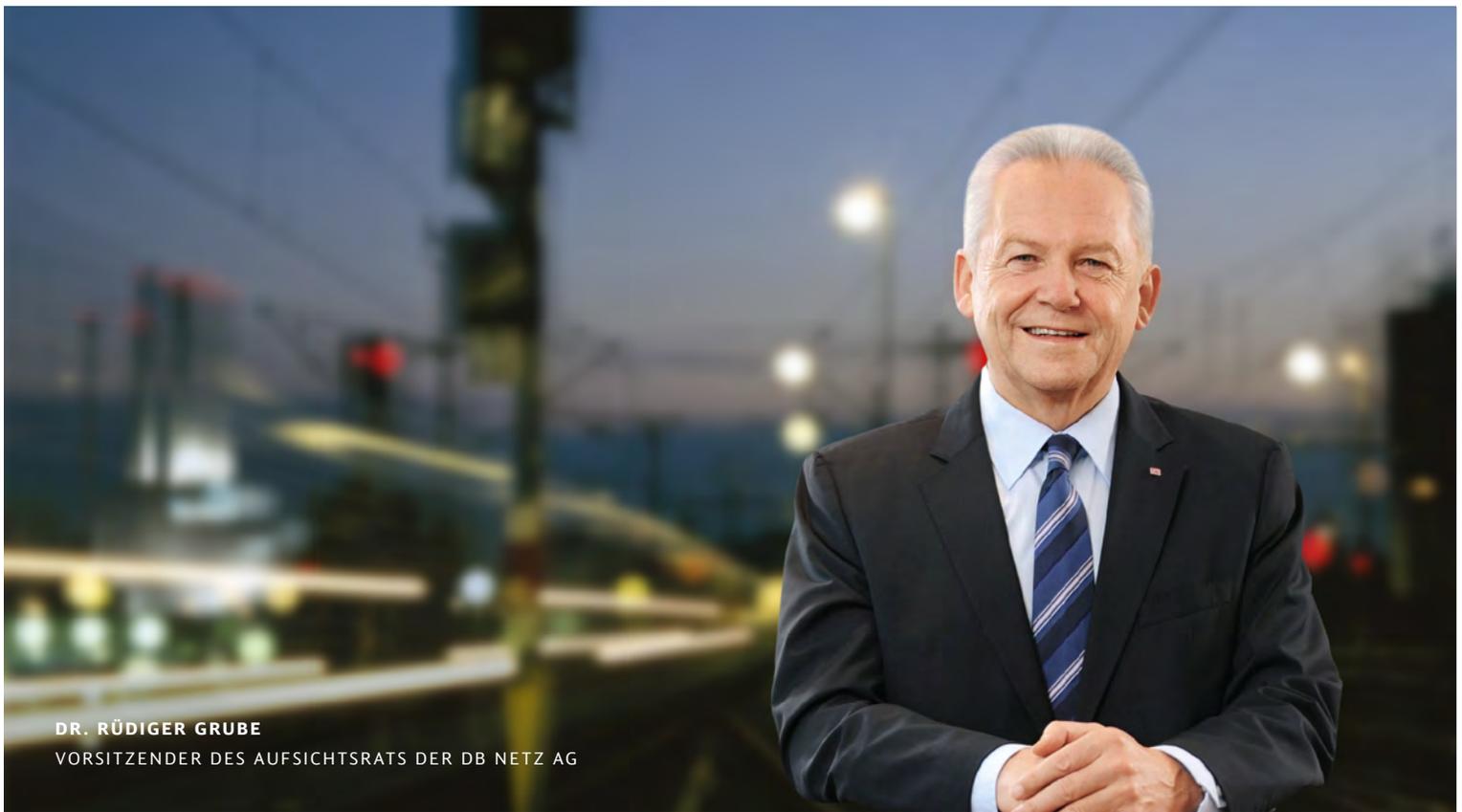
## **ARBEITSSCHWERPUNKTE**

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 24. April 2013 mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2012 befasst. Zudem hat sich der Aufsichtsrat über die Vergütungsstruktur des Konzerns informieren lassen. Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat insbesondere auch mit der Zielerreichung sowie Zielvereinbarung der Vorstandsmitglieder beschäftigt und der erneuten Gewährung eines Long-term Incentive für den Vorstand der DB Netz AG zugestimmt.

In seiner Sitzung am 29. August 2013 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit der aktuellen Personalsituation der Fahrdienstleiter, vor allem auf dem Stellwerk in Mainz Hauptbahnhof, sowie den eingeleiteten Gegensteuerungsmaßnahmen befasst und sich unter anderem über den aktuellen Stand des Projekts »Netzkonzeption 2030« informieren lassen.

Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 17. September 2013 über den aktuellen Stand des Projekts »Zukunft Infrastruktur« unterrichten lassen.

In seiner Sitzung am 27. November 2013 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2014 beschäftigt und die Budgetplanung 2014 der DB Netz AG zur Kenntnis genommen. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über die Feststellungen zum internen Kontrollsystem (IKS) sowie über die für das Geschäftsfeld relevanten Risiken informieren lassen. Zudem war die aktuelle Personalsituation bei der DB Netz AG Gegenstand der Aufsichtsratssitzung. Ferner hat der Aufsichtsrat der Änderung der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Netz AG zugestimmt.



**DR. RÜDIGER GRUBE**  
VORSITZENDER DES AUFSICHTSRATS DER DB NETZ AG

Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2013 fortlaufend über den aktuellen Stand zum Projekt Stuttgart 21 unterrichten lassen. Zudem beschäftigte er sich im Jahr 2013 insbesondere auch mit dem aktuellen Umsetzungsstand der Strategie DB2020 bei der DB Netz AG sowie dem aktuellen Stand der Verhandlungen zur Folge-Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Zudem ließ sich der Aufsichtsrat über die laufenden wesentlichen Infrastrukturmaßnahmen sowie über den Stand der zivilrechtlichen Rückforderungen bezüglich des Regionalfaktors informieren.

## **JAHRESABSCHLUSS**

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG zum 31. Dezember 2013 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten Pricewaterhouse-Coopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 20. März 2014 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 sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2013 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wird aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2013 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

## VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Dr. Alexander Groß hat sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 28. Februar 2014 niedergelegt.

Herr Oliver Kraft hat sein Mandat als Mitglied des Vorstands der DB Netz AG mit Ablauf des 30. April 2013 niedergelegt.

Als Nachfolger wurde Herr Frank Sennhenn in der Aufsichtsratssitzung am 19. März 2013 für den Zeitraum vom 1. Mai 2013 bis zum 30. April 2018 zum Vorstandsmitglied und Vorstandsvorsitzenden der DB Netz AG bestellt.

Darüber hinaus hat Herr Hans-Otto Umlandt sein Mandat als Vorstandsmitglied der DB Netz AG mit Ablauf des 30. April 2013 niedergelegt.

Als Nachfolgerin wurde Frau Ute Plambeck in der Aufsichtsratssitzung am 24. April 2013 für den Zeitraum vom 1. Mai 2013 bis zum 30. April 2016 zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG, zuständig für das Ressort Personal, bestellt.

Zudem hat Herr Hansjörg Hess mit Ablauf des 31. August 2013 sein Mandat als Mitglied des Vorstands der DB Netz AG niedergelegt.

Herr Dr. Roland Bosch hat sein Mandat als Mitglied des Vorstands, zuständig für das Ressort Finanzen/Controlling, mit Ablauf des 17. September 2013 niedergelegt.

Herr Dr. Bosch wurde in der Aufsichtsratssitzung am 17. September 2013 als Nachfolger für Herrn Hansjörg Hess für den Zeitraum vom 18. September 2013 bis zum 17. September 2018 zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG, zuständig für das Ressort Produktion, bestellt.

In der Aufsichtsratssitzung am 17. September 2013 wurde Herr Bernd Koch als Nachfolger für Herrn Dr. Bosch für den Zeitraum vom 1. Oktober 2013 bis zum 30. September 2018 zum Mitglied des Vorstands der DB Netz AG, zuständig für das Ressort Finanzen/Controlling, bestellt.

Für das mit Wirkung zum 1. Januar 2014 neu eingerichtete Vorstandsressort »Netzplanung und Großprojekte« wurde Herr Prof. Dr. Dirk Rompf in der Sitzung des Aufsichtsrats am 27. November 2013 für den Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2016 zum Mitglied des Vorstands der DB Netz AG bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren erfolgreichen Einsatz im Geschäftsjahr 2013.

Frankfurt am Main, im März 2014

Für den Aufsichtsrat



Dr. Rüdiger Grube  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der DB Netz AG

## IMPRESSUM

□ **DB Netz AG** Theodor-Heuss-Allee 7, 60486 Frankfurt am Main,  
[www.dbnetze.com](http://www.dbnetze.com)

Die DB Netz AG ist ein Unternehmen des Deutsche Bahn Konzerns. Der Geschäftsbericht sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar: [www.db.de/ir](http://www.db.de/ir), [www.db.de/presse](http://www.db.de/presse)

□ **Redaktion** DB Mobility Logistics AG, Investor Relations □ **Gestaltung und DTP** Studio Delhi, Mainz □ **Lektorat** AdverTEXT, Düsseldorf  
□ **Lithografie** Koch Lichtsatz und Scan, Wiesbaden □ **Druck** ColorDruck Solutions, Leimen □ **Fotografie und Beratung** Max Lautenschläger, Berlin  
□ **Bildnachweis:** □ **Umschlag** Max Lautenschläger □ **Seite 8** Max Lautenschläger □ **Seite 22** David Karbowiak



**DB Netz AG**  
Theodor-Heuss-Allee 7  
60486 Frankfurt am Main  
[www.dbnetze.com](http://www.dbnetze.com)

