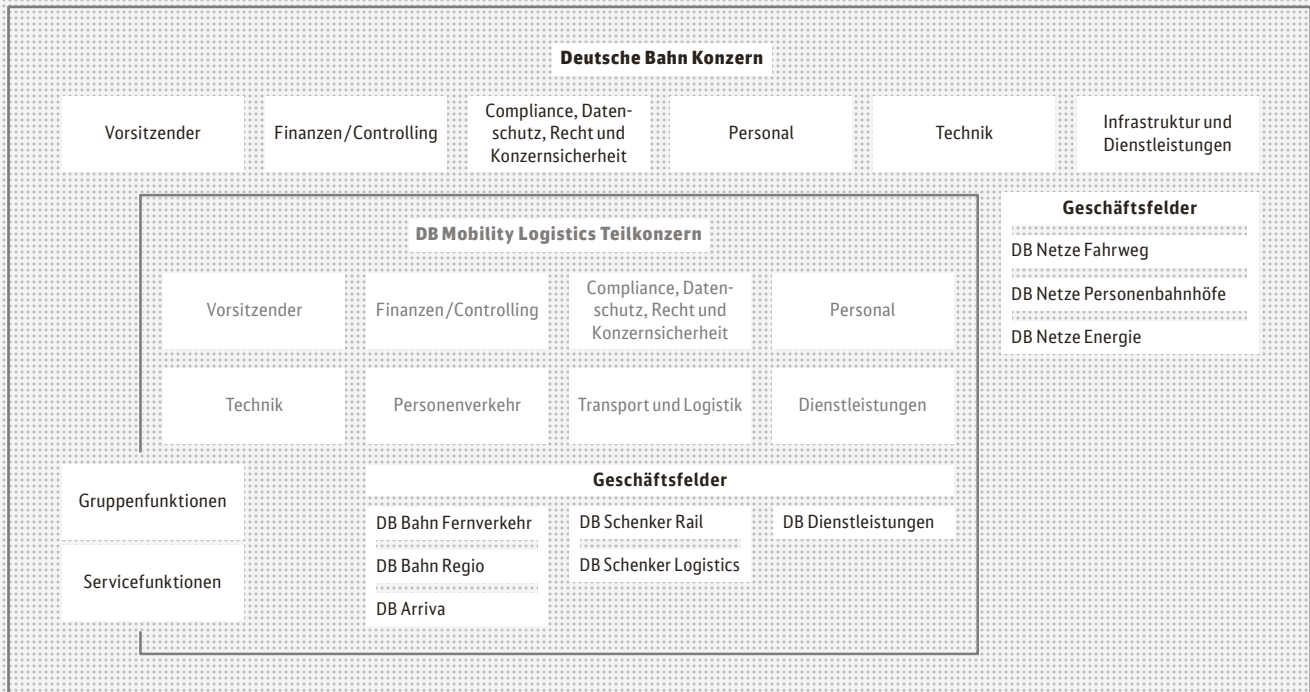




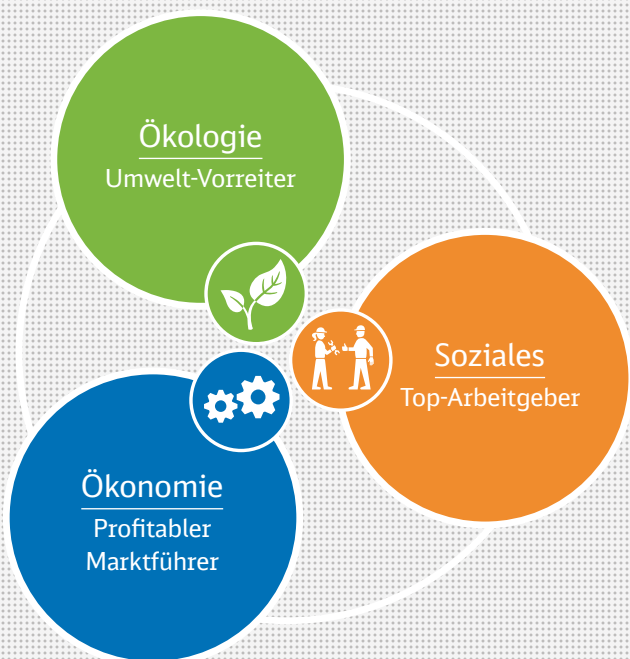
Deutsche Bahn AG  
**Lagebericht und Jahresabschluss 2013**  
DB2020 – Unser Kompass auch in schwierigen Zeiten

# Organigramm DB-Konzern



# Strategie DB2020

## Unsere drei Dimensionen



## Unsere vier Stoßrichtungen



# Inhalt

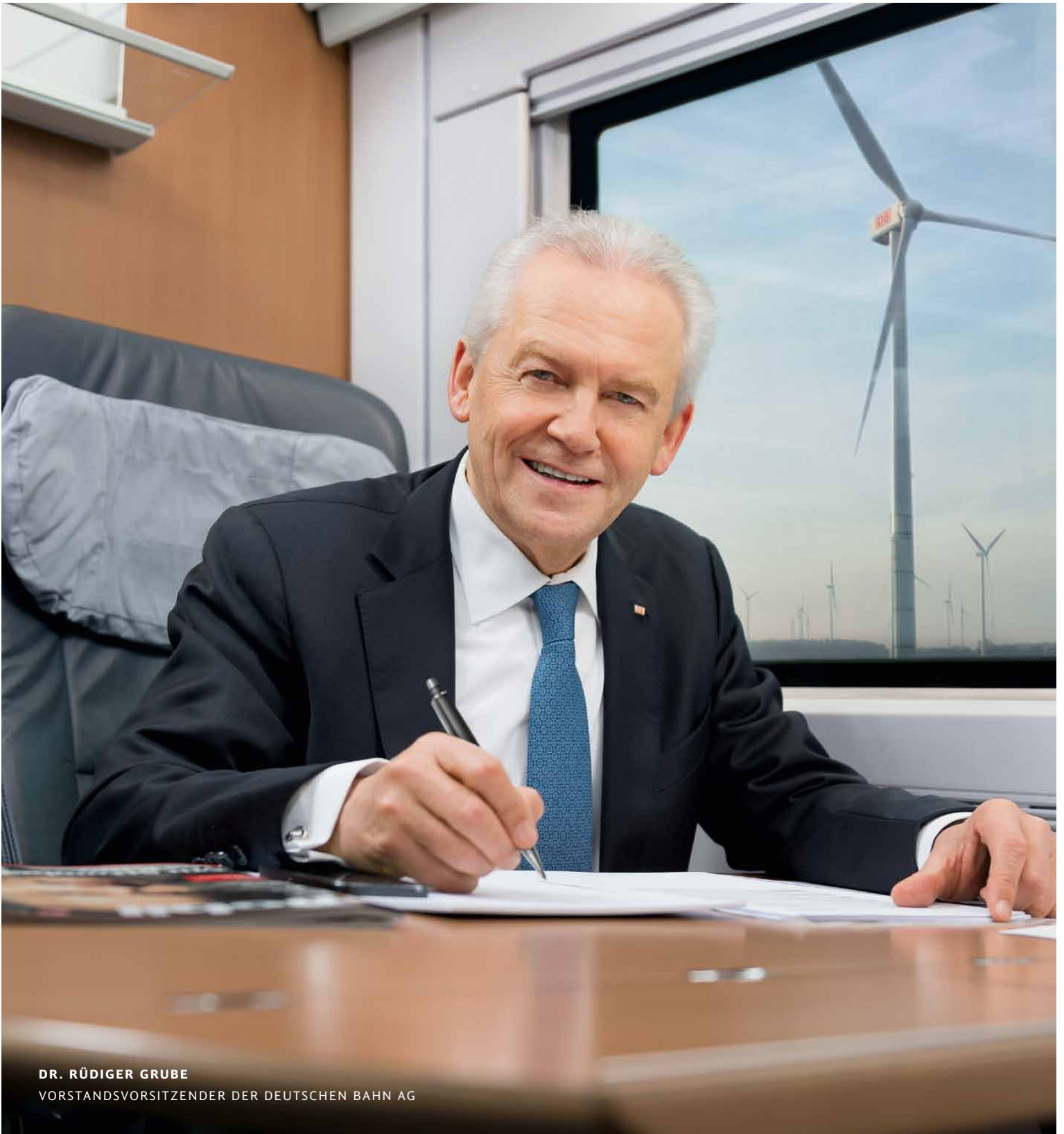
**2 VORWORT DES  
VORSTANDSVORSITZENDEN**

**7 LAGEBERICHT**

**73 JAHRESABSCHLUSS**

**107 BERICHT DES AUFSICHTSRATS**

# Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



**DR. RÜDIGER GRUBE**  
VORSTANDSVORSITZENDER DER DEUTSCHEN BAHN AG

*Sehr geehrte Damen und Herren,*

der vorliegende Geschäftsbericht steht im Zeichen eines besonderen Jubiläums: Die Deutsche Bahn AG veröffentlicht ihre zwanzigste Jahresbilanz.

Die Bahnreform von 1993 machte den Weg frei für die Gründung der DBAG. Das gesamte Eisenbahnwesen wurde damals neu geregelt, Gleise, Bahnhöfe und Bahnstromnetz wurden für den Wettbewerb geöffnet. 20 Jahre danach nehmen rund 390 Kunden unsere Infrastruktur in Anspruch – so viele wie nie zuvor und wie in keinem anderen Land weltweit.

Darüber hinaus war und ist die Zusammenlegung von Bundesbahn und Reichsbahn zur DBAG ein Vorzeigebispiel für die gelungene Wiedervereinigung von West und Ost. Die positive Bilanz, die wir nach 20 Jahren Bahnreform ziehen, ist in erster Linie ein Verdienst der zusammengewachsenen DB-Mannschaft.

Erfreulicherweise sprechen auch die aktuellen Mobilitätstrends für die Schiene. Dennoch werden die nächsten zwanzig Jahre kein Selbstläufer sein, wie das Jahr 2013 gezeigt hat, das mit großen Herausforderungen für uns verbunden war.

Die angespannte Konjunkturlage in Europa und das verhaltene Weltwirtschaftswachstum haben sich in unserem Transport- und Logistikgeschäft bemerkbar gemacht, vor allem im Schienengüterverkehr. Zusätzliche Belastungen für den DB-Konzern resultierten aus den gestiegenen Faktorkosten, vor allem für Personal und Energie, sowie aus überdurchschnittlich großen Unwetterschäden.

In diesem herausfordernden Jahr ist es dem DB-Konzern dennoch gelungen, einen Umsatz auf Vorjahresniveau von mehr als 39 Milliarden Euro zu erzielen. Das operative Ergebnis (EBIT) bleibt mit 2,2 Milliarden Euro hinter unseren Erwartungen zurück, wobei die EBIT-Entwicklung im

zweiten Halbjahr 2013 aufgrund der leichten Konjunkturerholung wieder an Dynamik gewonnen hat.

Positiv hat sich erneut die Nachfrage im Personenverkehr auf der Schiene in Deutschland entwickelt. Trotz der Wetterkapriolen haben wir rund 42 Millionen mehr Reisende in unseren Zügen begrüßt. Für die Zukunft erwarten wir weiter steigende Fahrgastzahlen. Auch deshalb,

weil wir im Jahr 2013 über 70 Prozent aller Ausschreibungen im Regionalverkehr in Deutschland gewinnen konnten. Grundvoraussetzung für weiteres Wachstum der Kundenzahlen ist und bleibt jedoch die Produktqualität, auf die wir auch künftig unseren Hauptfokus legen.

*Die Bahnreform machte  
den Weg frei für  
die Erfolgsgeschichte  
Deutsche Bahn.*

*Das Fahrgastwachstum  
auf der Schiene  
hält unvermindert an.*

Auch die Zahl unserer Beschäftigten und Auszubildenden haben wir erhöht: Der DB-Konzern hat 2013 allein in Deutschland rund 11.500 Mitarbeiter sowie 3.800 Azubis und Dual-Studierende neu eingestellt. Damit waren wir in Sachen Neueinstellungen eines der führenden Unternehmen in Deutschland.

Zusätzlich zum neuen Zukunft-Tarifvertrag haben wir im Frühjahr 2013 eine zweistufige Entgeltsteigerung, eine Einmalzahlung sowie die Erhöhung der betrieblichen Altersvorsorge für rund 130.000 tarifliche Mitarbeiter beschlossen. All diese Schritte unterstreichen unseren hohen Anspruch, einer der größten, sichersten und attraktivsten Arbeitgeber in Deutschland zu sein. Auf der anderen Seite sind mit dem Tarifabschluss zusätzliche Aufwendungen für den DB-Konzern gegenüber dem Vorjahr in Höhe von rund 220 Millionen Euro verbunden. Darüber hinaus waren wir als größter Energieverbraucher Deutschlands in hohem Maße von der gestiegenen Umlage

des Erneuerbare-Energien-Gesetzes betroffen. Allein 2013 sind für den DB-Konzern daraus Mehrkosten von fast 60 Millionen Euro entstanden.

Eine große Herausforderung war auch das Wetter. Der lange Winter mit Schnee und Frost bis Ostern hat gleich zu Beginn des Jahres mit rund 50 Millionen Euro das Ergebnis des DB-Konzerns belastet. Dann kam das verheerende Hochwasser im Frühjahr und Sommer. Die Wassermassen von Elbe, Saale und Donau haben viele unserer Kollegen persönlich getroffen – und den Eisenbahnverkehr in einigen Regionen zeitweise

lahmgelegt. Insgesamt haben die Fluten einen wirtschaftlichen Schaden für den DB-Konzern von über 100 Millionen Euro verursacht. Insbesondere die wochenlange Sperrung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin–Hannover führte zu erheblichen Umsatzausfällen. Unvorhersehbar waren auch die Orkanstürme Xaver und Christian, die in der zweiten Jahreshälfte den Bahnbetrieb massiv einschränkten.

Es gab aber auch positive Highlights! Das neue Flaggschiff unserer ICE-Flotte rollt. Die ersten vier ICE 3 der Baureihe 407 wurden Ende 2013 an uns übergeben. Schon zuvor hatte die komplette ICE-2-Flotte ein neues Design erhalten. Über die Hälfte der IC-Flotte wurde ebenfalls bereits modernisiert. Und im Regionalverkehr sind 2013 weitere 134 Züge vom Typ »Talent 2« in den Betrieb

*Die Fluten haben einen Schaden von über 100 Millionen Euro verursacht.*

gegangen und sorgen für spürbar angenehmeres Reisen. Außerdem wurden noch mehr Züge und über 100 Bahnhöfe mit WLAN ausgestattet, an denen unsere Kunden nun eine halbe Stunde Internetzugang gratis haben.

Sichtbare Fortschritte gab es auch beim Infrastrukturausbau: Mit dem City-Tunnel Leipzig sind zugleich sechs neue Bahnhöfe und das mitteldeutsche S-Bahn-Netz in Betrieb gegangen. Für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm wurden die ersten Tunnel angeschlagen. Außerdem wurde die Modernisierung von bundesweit 247 mittleren und kleineren Bahnhöfen abgeschlossen. Perspektivisch sind zur Sicherstellung der Betriebsstabilität im Eisenbahnnetz jedoch erheblich höhere Investitionen seitens der öffentlichen Hand notwendig, insbesondere um die bestehende Infrastruktur langfristig instand zu halten.

Ein weiterer Meilenstein 2013 war die Ökostrom-Offensive im Fernverkehr. Drei Viertel aller Fernverkehrsfahrten werden inzwischen zu 100 Prozent mit Strom aus regenerativen Energiequellen betrieben. Damit kommen wir einem Wunsch unserer Kunden nach, aber auch unserem eigenen Anspruch, »Umwelt-Vorreiter« zu sein.

*Ein Meilenstein war unsere Ökostrom-Offensive im Fernverkehr.*


Den Erneuerbare-Energien-Anteil im Bahnstrom haben wir 2013 auf rund 35 Prozent steigern können. Die Zielmarke, die wir uns ursprünglich für 2020 gesetzt hatten, ist damit bereits erreicht.

Auch unser internationales Mobilitäts- und Logistiknetzwerk haben wir 2013 nochmals erweitert. Mit der Übernahme des Osteuropa-Geschäfts von Veolia Transdev durch DB Arriva, dem Joint Venture mit Etihad Rail für Schienengüterverkehr auf der Arabischen Halbinsel und mit neuen Logistikzentren in Singapur, Finnland, Tschechien, den Niederlanden und der Schweiz wurden die Weichen für weiteres

profitables Wachstum gestellt.

In einem schwierigen Jahr haben wir trotzdem enorme Fortschritte erzielt: mehr Reisende, mehr Ausschreibungsgewinne im Regionalverkehr, signifikant mehr Neueinstellungen und deutlich mehr Ökostrom im Bahnstrom.

*35 Prozent Erneuerbare-Energien-Anteil im Bahnstrom – die Zielmarke für 2020 ist schon jetzt erreicht.*

Wir verfolgen auch in volatilen Zeiten konsequent unsere Strategie DB2020  für einen ganzheitlichen, nachhaltigen Unternehmenserfolg. Unsere drei Ziele – profitabler Marktführer mit Schwerpunkt Kunde und Qualität, Top-Arbeitgeber und Umwelt-Vorreiter zu werden – behalten wir fest im Blick. Das belegen die vielen Verbesserungen, die Sie diesem Geschäftsbericht entnehmen können.

Im Interesse unserer Kunden, unserer Mitarbeiter und unserer Umwelt sind wir fest entschlossen, den Weg der Bahnreform weiterzugehen und die Erfolge der vergangenen 20 Jahre fortzuschreiben. Nicht alles liegt dabei in der Hand unseres Unternehmens, wie die Bilanz 2013 deutlich macht. Aber die Deutsche Bahn ist für diesen Weg sehr gut aufgestellt.

*Die Ziele unserer  
Strategie DB2020  
behalten wir  
fest im Blick.*

*Herzlichst*

*Ihr*



Dr. Rüdiger Grube  
Vorstandsvorsitzender der  
Deutschen Bahn AG



# Lagebericht

<b>8</b>	<b>ÜBERBLICK</b>	<b>40</b>	<b>KUNDE UND QUALITÄT</b>	<b>67</b>	<b>BERICHT DES VORSTANDS ÜBER BEZIEHUNGEN ZU VERBUNDENEN UNTERNEHMEN</b>
<b>9</b>	<b>DER DB-KONZERN</b>	<b>40</b>	<b>Kunden- und Qualitätsinitiative fortgesetzt</b>	<b>67</b>	<b>NACHTRAGSBERICHT</b>
<b>9</b>	<b>Struktur des DB-Konzerns</b>	<b>40</b>	<b>Verbesserungen mit dem Kundenbeirat angestoßen</b>	<b>67</b>	<b>Kartellverfahren wegen Fahrkartenverträgen</b>
<b>11</b>	<b>Geschäftsmodell</b>	<b>40</b>	<b>Entwicklung der Pünktlichkeit</b>	<b>68</b>	<b>Vier Anleiheplatzierungen</b>
<b>14</b>	<b>Unternehmensstrategie und -steuerung</b>	<b>41</b>	<b>Kundenzufriedenheit</b>	<b>68</b>	<b>Geschäftsaktivitäten auf Malta und Gozo veräußert</b>
<b>19</b>	<b>Nachhaltigkeitsmanagement</b>	<b>43</b>	<b>SOZIALES</b>	<b>68</b>	<b>Regelungen zur Infrastruktur- finanzierung steht aus</b>
<b>20</b>	<b>Gesellschaftliches Engagement</b>	<b>43</b>	<b>Entwicklung der Mitarbeiterzahl</b>	<b>68</b>	<b>Weitere Vergleichsvereinbarung mit ThyssenKrupp wirksam</b>
<b>22</b>	<b>Sponsoring</b>	<b>43</b>	<b>Umsetzung der HR2020-Programme</b>	<b>69</b>	<b>PROGNOSEBERICHT</b>
<b>23</b>	<b>GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN</b>	<b>50</b>	<b>ÖKOLOGIE</b>	<b>69</b>	<b>Konjunkturelle Aussichten</b>
<b>23</b>	<b>Wirtschaftliches Umfeld</b>	<b>50</b>	<b>Umweltmanagement</b>	<b>70</b>	<b>Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte</b>
<b>26</b>	<b>Entwicklungen auf den relevanten Märkten</b>	<b>50</b>	<b>Emissionsreduktion</b>	<b>71</b>	<b>Voraussichtliche Entwicklung der Beschaffungs- und Finanzmärkte</b>
<b>32</b>	<b>Politisches Umfeld</b>	<b>54</b>	<b>Lärmreduktion</b>	<b>72</b>	<b>Voraussichtliche Entwicklung der Rahmenbedingungen</b>
<b>36</b>	<b>ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE</b>	<b>55</b>	<b>Material- und Ressourceneffizienz</b>	<b>72</b>	<b>Voraussichtliche Entwicklung der DB AG</b>
<b>36</b>	<b>Ertragslage</b>	<b>56</b>	<b>Wasserverbrauch gesenkt</b>		
<b>37</b>	<b>Finanzlage</b>	<b>56</b>	<b>Naturschutzmaßnahmen umgesetzt</b>		
<b>39</b>	<b>Vermögenslage</b>	<b>57</b>	<b>WEITERE INFORMATIONEN</b>		
		<b>57</b>	<b>Einkaufsvolumen rückläufig</b>		
		<b>58</b>	<b>Weitere Themen zur Betriebs- und Geschäftstätigkeit</b>		
		<b>60</b>	<b>CHANCEN- UND RISIKOBERICHT</b>		
		<b>60</b>	<b>Beurteilung der Risikosituation durch die Unternehmensleitung</b>		
		<b>60</b>	<b>Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern</b>		
		<b>61</b>	<b>Chancenbericht</b>		
		<b>61</b>	<b>Risikobericht</b>		

# Überblick





□—————□

**DB AG ist Muttergesellschaft des DB-Konzerns**  
**Schwierige Umfeldbedingungen für DB-Konzern-Aktivitäten**  
**Beteiligungsergebnis deutlich gesunken**


Die Deutsche Bahn AG (DB AG) ist seit ihrer Gründung 1994 eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht und hat entsprechend eine duale Führungs- und Kontrollstruktur mit Vorstand und Aufsichtsrat. Das Geschäftsportfolio des von der DB AG geführten Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) umfasst neun Geschäftsfelder.

Innerhalb des DB-Konzerns führt die DB AG die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie direkt. Die übrigen sechs Geschäftsfelder sind unter der Führung der 100-prozentigen Tochtergesellschaft DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) gebündelt. DB AG und DB ML AG haben im DB-Konzern beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding. Zur Sicherstellung einer integrierten Konzernführung werden die Sitzungen des Vorstands der DB AG in der Regel gemeinsam mit den Sitzungen des Vorstands der DB ML AG durchgeführt. Die operativen Geschäftsaufgaben werden von den Geschäftsfeldern wahrgenommen.

Vervollständigt wird die Konzernstruktur durch zentrale Gruppen- und Servicefunktionen, die teilweise von der DB AG und teilweise von der DB ML AG erbracht werden.

Im Berichtsjahr wurde die auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Strategie **DB2020**  des DB-Konzerns weiter umgesetzt, mit dem Ziel, die Dimensionen **Ökonomie** , **Soziales**  und **Ökologie**  miteinander in Einklang zu bringen, um so den nachhaltigen Unternehmenserfolg und die gesellschaftliche Akzeptanz des DB-Konzerns sicherzustellen.

In den Dimensionen **Soziales** [Seite 43 ff.] und **Ökologie** [Seite 50 ff.] hat der DB-Konzern im Berichtsjahr gute Erfolge erzielt. Insbesondere im Arbeitgeber-Ranking in Deutschland konnte sich der DB-Konzern spürbar verbessern.

Die Entwicklung in der Dimension **Ökonomie**  war nicht zufriedenstellend, sowohl der Konzernumsatz als auch das bereinigte operative Konzernergebnis war rückläufig. Die Leistungsentwicklung verlief über alle Aktivitäten des DB-Konzerns hinweg gedämpft oder negativ. Trotz der in Deutschland im europäischen Vergleich insgesamt positiven konjunkturellen Rahmenbedingungen wurde die Entwicklung hier insbesondere durch das Hochwasser beeinträchtigt. Eine schwache Entwicklung zeigte sich auch bei den global ausgerichteten Speditions- und Logistikaktivitäten des DB-Konzerns.

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wird über das Beteiligungsergebnis maßgeblich durch die Entwicklung des DB-Konzerns geprägt. Im Berichtsjahr wirkte sich dementsprechend die schwache wirtschaftliche Entwicklung einiger Tochtergesellschaften (insbesondere der Schenker AG, der DB Regio AG und der DB Netz AG) auch auf die Entwicklung der DB AG aus. Die **Ertragslage** [Seite 36 f.] verschlechterte sich insbesondere infolge gesunkener Beteiligungserträge, was sich auch in einem im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren Ergebnis aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit zeigte.

# Der DB-Konzern

**Integrierte Konzernstruktur mit zwei Management-Holdings**  
**Umsetzung der Strategie DB2020 vorangetrieben**  
**Klare strategische Ausrichtung der operativen Bereiche**

## STRUKTUR DES DB-KONZERNS

Der DB-Konzern ist ein global agierendes Unternehmen. Die Konzernleitung befindet sich in Berlin. Andere wesentliche Standorte in Deutschland sind Frankfurt am Main, Essen und Mainz. International sind wir unter anderem mit Standorten in Sunderland/Großbritannien, Singapur/Singapur, New York/USA und Dubai/Vereinigte Arabische Emirate vertreten.

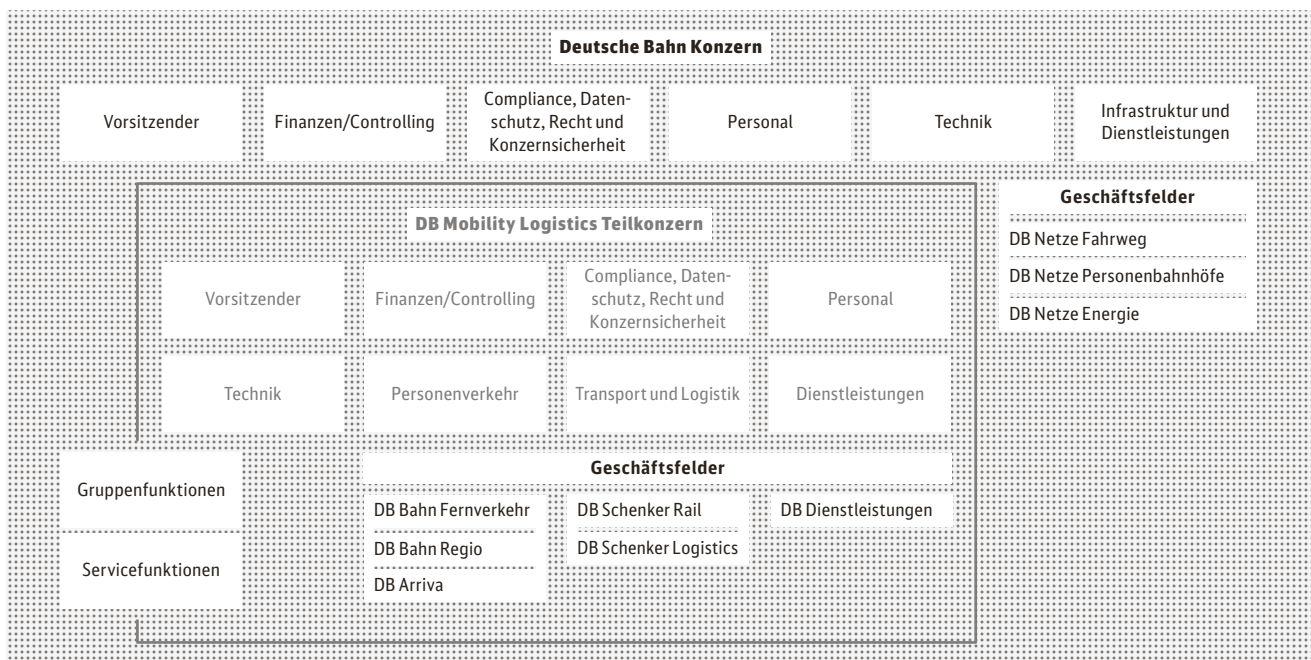
Das Geschäftsportfolio des DB-Konzerns umfasst neun Geschäftsfelder, die den Bereichen Personenverkehr, Transport und Logistik, Infrastruktur sowie Dienstleistungen zugeordnet sind und integriert geführt werden. Die operativen Geschäftsaufgaben werden von den Geschäftsfeldern wahrgenommen. Vervollständigt wird die Struktur des DB-Konzerns

durch zentrale Gruppen- und Servicefunktionen, die teilweise von der DB AG und teilweise von der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) erbracht werden.

Die DB AG führt die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie direkt. Die übrigen sechs Geschäftsfelder sind unter der Führung der DB ML AG im DB Mobility Logistics Konzern (DB ML-Konzern) gebündelt. DB AG und DB ML AG haben im DB-Konzern beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding.

Die Gruppenfunktionen (unter anderem Recht, Strategie, Controlling sowie Treasury) unterstützen den Vorstand und gewährleisten eine einheitliche Führung und Steuerung des DB-Konzerns. Die Servicefunktionen (unter anderem das *DB Umweltzentrum* [Seite 50]) nehmen unterstützende Aufgaben wahr.

Organigramm DB-Konzern



Zur Sicherstellung einer integrierten Konzernführung werden die Sitzungen des Vorstands der DB AG in der Regel gemeinsam mit den Sitzungen des Vorstands der DB ML AG durchgeführt. Details hierzu werden im Corporate Governance Bericht erläutert, der Bestandteil des Konzern-Lageberichts im Geschäftsbericht des DB-Konzerns ist.

Eine Übersicht der Beteiligungen des DB-Konzerns befindet sich im Anhang.

### **Veränderungen in der Ressortstruktur**

Zum 1. Juli 2013 wurde das bisherige Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen strukturell neu ausgerichtet. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen, die DB International und die DB Systemtechnik wurden dem Vorstandsressort Infrastruktur neu zugeordnet. Die seit dem Jahr 2009 bestehende Führung in Personalunion der beiden Ressorts Technik und Infrastruktur wurde damit aufgelöst. Das neue Ressort Technik besteht aus den Bereichen Beschaffung, Umwelt, Technik, Sicherheits- und Qualitätsmanagement, CIO DB-Konzern, Programm-Management und Ressortsteuerung, kaufmännische Ressortsteuerung und Lärmschutz.

### **Ressort Technik**

Das neue Ressort Technik verantwortet im DB-Konzern die Entwicklung wirtschaftlicher Technologie-, Innovations-, Qualitäts- und Umweltstrategien für das System Bahn auf Basis seiner technischen Kompetenz.

Es beschäftigt sich beispielsweise mit den folgenden technischen Schlüsselthemen:

- Verbesserung der Qualität, Termintreue und Verfügbarkeit von neuen Schienenfahrzeugen,
- Zulassungsprozesse von umgebauten Bestandsfahrzeugen,
- Bündelung der weltweiten DB-konzernweiten Einkaufsbedarfe,
- effektive IT-Lösungen.

### **FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG**

Als Dienstleistungskonzern betreibt der DB-Konzern keine eigene Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Das Ressort initiiert jedoch anwenderorientierte Entwicklungen, basierend auf der technischen Kompetenz und der Betreiberfahrung. Die Industrie unterstützen wir unter anderem durch breit angelegte Testbetriebe.

### **Veränderungen im DB-Konzern**

#### **VERÄNDERUNGEN IN DEN ORGANEN DER DB AG**

Der Aufsichtsrat der DB AG hat beschlossen, die Personalunion für die Ressorts Technik und Infrastruktur aufzuheben. Dr. Volker Kefer ist seitdem für die Bereiche Infrastruktur und Dienstleistungen zuständig. Im Juli 2013 wurde Dr. Heike Hanagarth zum Vorstand der DB AG für das neue Ressort Technik berufen. Dr. Hanagarth hat ihre Arbeit am 1. Dezember 2013 aufgenommen. Entsprechend hat sie der Aufsichtsrat bis zum 30. November 2016 bestellt.

Im September 2013 wurde Ulrich Weber als Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektor der DB AG wiederbestellt. Der Arbeitsvertrag läuft nun bis zum 31. März 2017.

Im Dezember 2013 wurde Gerd Becht mit Wirkung zum 16. Oktober 2014 bis zum 28. Februar 2017 zum Mitglied des Vorstands der DB AG für das Ressort Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit wiederbestellt.

Aus dem Aufsichtsrat der DB AG ist Ute Plambeck mit Wirkung zum 30. April 2013 ausgeschieden. Als Nachfolger wurde Jürgen Beuttler mit Wirkung zum 1. August 2013 gerichtlich bestellt.


Dr. Hans Bernhard Beus hat anlässlich seines Eintritts in den Ruhestand zum 8. Januar 2014 seine Mandate im Aufsichtsrat der DB AG niedergelegt.

Des Weiteren hat Dr. Bernhard Heitzer mit Wirkung zum 29. Januar 2014 sein Mandat im Aufsichtsrat der DB AG niedergelegt. Als Nachfolger wurde mit Wirkung zum 30. Januar 2014 Dr. Rainer Sontowski in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.

#### **M & A-AKTIVITÄTEN**

##### **Geschäftsfeld DB Arriva**

- Die DB ML AG übernahm im Mai 2013 sämtliche Anteile an der Veolia Transport Central Europe GmbH (Veolia Osteuropa), die vorher zur französischen Veolia Transdev-Gruppe gehörte. Der Kaufpreis betrug 152 Mio. €. Damit wird DB Arriva zum größten internationalen Betreiber von Personenverkehr in Osteuropa und baut das bestehende Geschäft in Polen, der Slowakei und Tschechien aus. Die Länder Kroatien, Serbien und Slowenien kommen als neue Märkte hinzu. Die Zahl der Länder, in denen DB Arriva europaweit aktiv ist, erhöht sich auf 14. Veolia Osteuropa wird seit dem 1. Mai 2013 in den Konzernabschluss einbezogen.

- Als langjähriger Joint-Venture-Partner der Centrebus Holdings Limited hat DB Arriva mit dem Erwerb von 56,1% der Anteile seinen bisherigen Minderheitsanteil auf 100% aufgestockt. Centrebus beschäftigt 360 Mitarbeiter und verfügt über rund 150 Busse. Das Unternehmen betreibt Busverkehre in West Yorkshire und den East Midlands in England. DB Arriva ergänzt durch die Mehrheitsbeteiligung seine Präsenz in diesen Regionen. Der Kaufpreis für die Anteile beträgt 1,4 Mio. €. Centrebus Holdings Limited wird ab seit dem 1. September 2013 in den Konzern-Abschluss einbezogen.
- Zur weiteren Geschäftsausweitung in Tschechien hat DB Arriva im November 2013 die tschechischen Busaktivitäten PROBO BUS a.s. und Abellio CZ a.s. von der niederländischen Abellio zu 100% erworben. Die Unternehmen beschäftigten im Jahr 2012 rund 200 Mitarbeiter und verfügten über mehr als 110 Busse. DB Arriva ist bereits im Jahr 2006 in den tschechischen Busmarkt eingestiegen und konnte in der Folge den Marktanteil durch Akquisitionen weiter ausbauen. Der Kaufpreis betrug insgesamt 9 Mio. €. Die Unternehmen werden seit dem 31. Dezember 2013 in den Konzern-Abschluss einbezogen.
- DB Arriva hat im Dezember 2013 51% der Anteile an der Zeta Automotive Limited, Bicester/Großbritannien, übernommen. Die Gesellschaft ist darauf spezialisiert, Produkte zu entwickeln und herzustellen, die helfen, Kraftstoff zu sparen. Mit der Übernahme möchte DB Arriva seine Rolle als *Umwelt-Vorreiter*  weiter ausbauen. Der Kaufpreis für die Anteile beträgt 3,5 Mio. €. Zeta Automotive wird seit dem 31. Dezember 2013 in den Konzern-Abschluss einbezogen.

#### Geschäftsfeld DB Schenker Logistics

- Im März 2013 hat DB Schenker Logistics 100% der Anteile des langjährigen Partners Euro-Line Panamericana Panama S.A., Panama-Stadt/Panama, erworben. Der Kaufpreis betrug 2 Mio. €. Unter dem Namen Schenker Panama S.A. wird DB Schenker die Geschäftstätigkeit von Euro-Line in einem der zentralamerikanischen Wachstumsmärkte fortführen und ausbauen. Schenker Panama wird seit dem 1. April 2013 in den Konzern-Abschluss einbezogen.
- Im Juni 2013 erwarb DB Schenker Logistics 49% an dem langjährigen Netzwerkpartner Salem Freight International, Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate (VAE).

Der Kaufpreis betrug 7 Mio. €. Aufgrund von vertraglichen Regelungen übt der DB-Konzern – trotz des Minderheitsanteils – die Beherrschung aus. Das Unternehmen firmiert seit Anfang Juni unter dem Namen Schenker Logistics L.L.C. Bisher war DB Schenker Logistics mit einem Joint Venture in Dubai präsent. Mit der Akquisition werden die Dienstleistungen auf die VAE, eine der wirtschaftlich aussichtsreichsten Regionen im Nahen Osten, ausgeweitet. Schenker Logistics L.L.C. wird seit dem 1. Juni 2013 in den Konzern-Abschluss einbezogen.

#### Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

- Mit Vertrag vom 20. Februar 2013 (Closing am 14. März 2013) hat die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH ihre Anteile an der MegaHub Lehrte erhöht und hält jetzt 75% der Anteile.

#### Corporate Governance Bericht

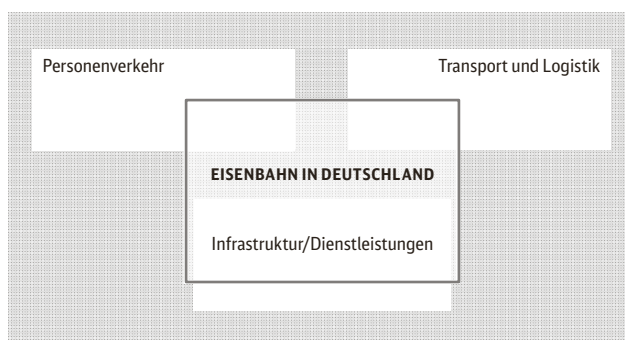
Der Corporate Governance Bericht ist Bestandteil des Konzern-Lageberichts im Geschäftsbericht des DB-Konzerns.

## GESCHÄFTSMODELL

Die »Eisenbahn in Deutschland« stellt einen wesentlichen Kern der Geschäftsaktivitäten des DB-Konzerns dar. Seit der Jahrtausendwende erweitert der DB-Konzern zudem sukzessive sein Geschäftsportfolio, um Kundenbedürfnisse besser zu befriedigen und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden.



Grundverständnis DB-Konzern



Die Geschäftsaktivitäten im Personenverkehr sind heute breit aufgestellt. Sie umfassen neben Bus- und Schienenverkehr auch intelligente Vernetzungen mit anderen Verkehrsträgern. Darüber hinaus pflegt der DB-Konzern einen europaweiten Auftritt, um an den Marktchancen aus sich öffnenden Bus- und Schienenverkehrsmärkten partizipieren zu können.

Die Geschäftsaktivitäten im Bereich Transport und Logistik wurden frühzeitig auf eine internationale Plattform gestellt. Im Wesentlichen beinhalten sie alle Verkehrsträger: Schienengüter- und Landverkehr sind dabei europäisch ausgerichtet, See- und Luftfracht sowie Kontraktlogistik weltweit.

Mit dieser Aufstellung gelingt es dem DB-Konzern, global agierenden Unternehmen qualitätsgerechte Logistiklösungen anzubieten und Synergien zwischen den Verkehrsnetzwerken im Interesse seiner Kunden zu entwickeln.

Die positive Entwicklung des DB-Konzerns wird maßgeblich von vier Erfolgsfaktoren getragen:

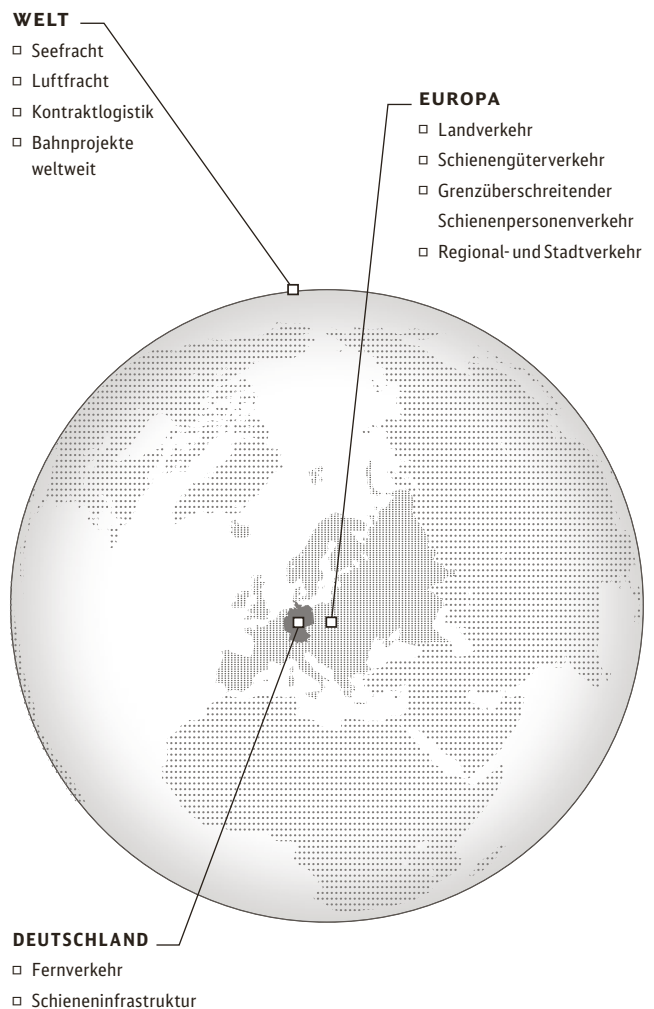
- Unternehmerische Ausrichtung: Im Zuge der Bahnreform richtete sich der DB-Konzern als Wirtschaftsunternehmen aus. Hier sind insbesondere der Aufbau einer modernen und effizienten Organisation sowie die Verankerung einer wertorientierten Unternehmensführung mit dem Ziel der Kapitalmarktfähigkeit zu nennen.
- Integrierter Konzern: Als Systemintegrator in Deutschland optimiert der DB-Konzern das Rad-Schiene-System. Dabei erfüllt er eine wichtige technologische Treiberfunktion. Der Konzernverbund erlaubt es, positive Synergien zu realisieren, und ermöglicht die Ausrichtung der Infrastruktur auf Effizienz, Marktorientierung und Wirtschaftlichkeit.
- Internationale Aufstellung: Der DB-Konzern positioniert sich mit der Fokussierung auf Europa im Personenverkehr sowie mit der europa- und weltweiten Ausrichtung im Bereich Transport und Logistik erfolgreich auf den relevanten Märkten. Der DB-Konzern trägt damit dem Kundenbedürfnis nach grenzüberschreitenden Lösungen Rechnung. Zugleich besitzt der DB-Konzern eine exzellente Ausgangsbasis für die Wahrnehmung von Wachstumschancen.

- Verkehrsträgerübergreifende Lösungen: Seinen Kunden bietet der DB-Konzern Tür-zu-Tür-Mobilitäts- und -Logistiklösungen aus einer Hand an. Unterschiedliche Verkehrsträger verknüpft der DB-Konzern ökonomisch und ökologisch intelligent. Im Bereich Transport und Logistik bietet er zudem ergänzende Mehrwertdienste an.

### Relevante Märkte

Der DB-Konzern erbringt nationale und internationale Dienstleistungen, deren Zielmärkte sich in seinem Konzernmarkenauftritt unter »Mobility – Networks – Logistics« widerspiegeln. Er agiert weltweit und ist mit seinen über 2.000 Standorten in über 130 Ländern vertreten.

Relevante Märkte



### PERSONENVERKEHR

Im Personenverkehr ist es das vorrangige Ziel des DB-Konzerns, seine starke Marktstellung in Deutschland langfristig aufrechtzuerhalten und in Europa zu wachsen. Mit seinen Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr und DB Bahn Regio ist der DB-Konzern in Deutschland im Schienen- und im Busverkehrsmarkt sehr gut positioniert.

Seit der Übernahme von Arriva im Jahr 2010 hat der europäische Personenverkehrsmarkt noch stärker an Bedeutung für den DB-Konzern gewonnen. Europaweit werden im Regional- und Stadtverkehr zunehmend Verkehre ausgeschrieben. Davon will der DB-Konzern auch künftig profitieren. Im Regionalverkehr ist er mit seinem Geschäftsfeld DB Arriva in 14 europäischen Ländern mit Bus- und/oder Schienenverkehren erfolgreich vertreten. Dies stellt für den DB-Konzern eine gute Ausgangsposition für weiteres Wachstum dar.

Die sukzessive Marktöffnung in Europa eröffnet eine wichtige strategische Perspektive für die Schiene: Der Markt für grenzüberschreitende Verkehre ist im Schienenpersonenverkehr grundsätzlich seit 2010 geöffnet. Die sich daraus ergebenden Wachstumschancen will der DB-Konzern durch eigene Angebote sowie in Partnerschaften mit anderen Bahnen ausschöpfen. Gemeinsam mit anderen Bahnen und der Industrie will der DB-Konzern zudem die technische Standardisierung weiter vorantreiben. Damit soll insbesondere in Europa eine Vereinheitlichung von Schnittstellen und Prozessen zwischen Infrastruktur und Transporteuren erreicht werden.

Die Liberalisierung der europäischen Personenverkehrsmärkte ist allerdings europaweit unterschiedlich weit fortgeschritten. Im Schienenpersonenfernverkehr nimmt Deutschland hinsichtlich des Marktzugangs eine Vorreiterrolle ein. Nationale Fernverkehrsmärkte in anderen Ländern sind häufig noch nicht liberalisiert.

### TRANSPORT UND LOGISTIK

Im Bereich Transport und Logistik hat sich der DB-Konzern als Top-Logistikanbieter weltweit auf aktuelle und zukünftige Marktanforderungen frühzeitig strategisch eingestellt. DB Schenker steht für internationale logistische Leistungsfähigkeit in der weltweiten Luft- und Seefracht und der Kontraktlogistik sowie im Transportbereich für ein dichtes Netzwerk im europäischen Schienengüter- und Landverkehr. Damit wollen wir die Chancen auf wachstumsstarken Märkten nutzen.

Die Nachfrage nach internationalen Logistikangeboten steigt infolge weiter zunehmender Internationalisierung sowie der grenzüberschreitenden Ausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen in den Märkten der Kunden des DB-Konzerns. Der DB-Konzern begegnet diesen Herausforderungen mit integrierten und branchenspezifischen Angeboten oder Lösungen. Der Ausbau von leistungsstarken und internationalen Logistiknetzwerken im Landverkehr sichert den Kundenkontakt und eröffnet neue Wachstumschancen. Der Schienengüterverkehr profitiert hiervon ebenfalls – etwa über intermodale Transportketten und Synergieeffekte.

Für die Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in Deutschland sorgt der DB-Konzern, indem er sich in leistungsstarke und internationale Logistiknetzwerke einbindet und so neue Wachstumschancen eröffnet. Der europäische Markt im Schienengüterverkehr ist seit dem Jahr 2007 geöffnet. Hier bedient der DB-Konzern alle relevanten Achsen und ist mit eigenen Tochtergesellschaften oder Partnerschaften in allen wesentlichen Ländern aktiv.

### INFRASTRUKTUR

In Deutschland übernimmt der DB-Konzern mit seiner integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Er ist zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur.

Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zugute. Eine im internationalen Maßstab vergleichsweise strenge Regulierung stellt, neben den konzerninternen Verhaltensregeln, die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher. Das Ziel des DB-Konzerns ist die Weiterentwicklung des Verkehrsträgers Schiene und damit die Stärkung der für den Standort Deutschland wichtigen Verkehrsinfrastruktur. Zudem schafft der DB-Konzern die Voraussetzungen, um die wachsenden Verkehrsströme in Europa bewältigen zu können. Dazu kümmert er sich ebenso um das Schienennetz und die Personenbahnhöfe wie auch um die Energieversorgung der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland.

### BAHNPROJEKTE WELTWEIT

Weltweit ist das Know-how des DB-Konzerns zunehmend bei der Realisierung von Schienenprojekten gefragt. Mit seinem Tochterunternehmen DB International beteiligt er sich in verschiedenen Funktionen an Bahnprojekten. Das Wissen des DB-Konzerns über den Aufbau und Betrieb von leistungsstarken und hochvernetzten Verkehrssystemen exportiert er in alle Welt. Das Geschäftsmodell ist darauf ausgerichtet, das in technologisch anspruchsvollen Infrastrukturprojekten erlangte Know-how weltweit in Projekte einzubringen. DB International ist in 41 Ländern weltweit aktiv.

### MARKTPositionEN

Der DB-Konzern erbringt erfolgreich nationale und internationale Dienstleistungen in allen Segmenten des Verkehrsmarkts (Personenverkehr, Transport und Logistik sowie Infrastruktur) und nimmt dort führende Marktpositionen ein.

Zur Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit ist es das Ziel des DB-Konzerns, die gute Ausgangsbasis in allen seinen relevanten Märkten weiter zu stärken und auszubauen.

### Auftragsentwicklung

In den meisten Geschäftsfeldern ist der Auftragseingang keine relevante Steuerungsgröße und der Großteil des Konzernumsatzes unabhängig von langfristigen Verträgen. Anders verhält es sich in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Arriva. Hier hat die Auftragsentwicklung in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung. Auch in der Sparte Kontraktlogistik/SCM im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr führen die Verkäufe von Fahrkarten in der Regel unmittelbar zu Umsatz und werden zeitnah vereinnahmt.

In den Geschäftsfeldern DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics werden unter anderem auch Rahmenverträge mit Kunden abgeschlossen, die einen kontinuierlichen Bedarf an Transportleistungen beziehungsweise Transport- und Logistikdienstleistungen haben.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg betreffen Auftragsingänge in der Regel die an Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vergebenen Trassen. Hier wird zwischen Dauerverkehren und Gelegenheitsverkehren unterschieden.

Eine ähnliche Struktur weist das Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe auf. Hier werden Verträge mit den EVU für Stationshalte und langfristige Verträge in der Vermietung von Bahnhofsf lächen abgeschlossen. Im Geschäftsfeld DB Netze Energie betreffen die Auftragseingänge den Energiebezug von EVU. Die Infrastrukturgeschäftsfelder generieren den überwiegenden Teil ihrer Umsätze mit konzerninternen Kunden.

Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen werden Leistungen weitgehend für DB-konzerninterne Kunden erbracht.

## UNTERNEHMENSSTRATEGIE UND -STEUERUNG

Der DB-Konzern ist in einem anspruchsvollen Umfeld aktiv. Neben der *globalen und regionalen wirtschaftlichen Entwicklung* [Seite 23 ff.] sowie Trends prägen auch spezifische Herausforderungen im engeren Umfeld der Schiene seine Entwicklung.

### TRENDS IM UMFELD DES DB-KONZERNS

Der DB-Konzern sieht sich künftig noch stärker mit einer hohen Anzahl miteinander vernetzter Trends konfrontiert. Diese sind die wesentlichen Rahmenbedingungen für das zukünftige Geschäft und den nachhaltigen Unternehmenserfolg.

- Die internationale Arbeitsteilung führt zu einer Zunahme globaler Warenströme. Gleichzeitig erfolgt über eine verstärkte Integration regionaler Wirtschaftsräume eine zunehmende Regionalisierung von Warenströmen. Der Bedarf an maßgeschneiderten Logistiklösungen steigt.
- Die Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte, die nicht in allen europäischen Ländern in gleichem Maße voranschreitet, eröffnet dem DB-Konzern potenzielle Marktchancen. Gleichzeitig verringert die zunehmende Regulierung Handlungsspielräume sowohl für Infrastrukturbetreiber als auch für Transporteure.
- Der Klimawandel und die Verknappung natürlicher Ressourcen zählen zu den maßgeblichen Herausforderungen der Zukunft. Die gesellschaftliche und kundenseitige



## Vision und Ziele




Nachfrage nach Geschäftsmodellen, die einen Beitrag gegen den Klimawandel leisten, wird immer größer. Der DB-Konzern nimmt seine Vorreiterrolle ernst und arbeitet kontinuierlich daran, Verkehre ökologisch intelligent zu vernetzen, den Verkehrsträger Schiene zu stärken und umweltfreundliche Produkte zu etablieren.

- Die Digitalisierung der Gesellschaft setzt sich fort. Damit steigen auch die Anforderungen an die Mobilitätsangebote des DB-Konzerns, wie die Vernetzung von Verkehrsmitteln, an die Buchung und Bezahlung sowie die intelligente Organisation von Alternativrouten in Echtzeit.
- Der demografische Wandel und der daraus resultierende Wettstreit um Talente sind zwei weitere wichtige und für den DB-Konzern einflussreiche Veränderungen. In den meisten Weltregionen, vor allem aber in den europäischen Heimatmärkten des DB-Konzerns, verschiebt sich die gesellschaftliche Altersstruktur. Die Herausforderung ist es, zukunftsfähige Mobilitäts- und Logistiklösungen für eine alternde Bevölkerung bereitzustellen. Darüber hinaus entwickelt sich der Arbeitsmarkt zum Arbeitnehmermarkt. Der DB-Konzern steht mit vielen anderen Arbeitgebern in einem immer intensiveren Wettstreit um Talente auf sämtlichen Qualifikationsniveaus. Die gestiegenen individuellen Ansprüche sowie die beruflichen Anforderungen

erschweren die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Hier gilt es, zeitgemäße Antworten zu finden, um die Zufriedenheit und Arbeitsfähigkeit der Mitarbeiter in verschiedenen Lebens- und Berufsphasen zu gewährleisten.









#### BESONDERE HERAUSFORDERUNGEN IM UMFELD DER SCHIENE


Neben diesen globalen Herausforderungen sieht sich der DB-Konzern verstärkt mit operativen Herausforderungen im Umfeld der Schiene in Deutschland konfrontiert. Exemplarisch sind hier die den gesamten Personenverkehr betreffende Fahrzeugknappheit, die DB Bahn Regio betreffenden veränderten Ausschreibungsbedingungen oder die den Großteil der Gesellschaften des DB-Konzerns betreffenden Faktorpreiserhöhungen zu nennen. Von zentraler Bedeutung ist auch, eine nachhaltige Lösung für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur zu finden. Zunehmend sieht sich der DB-Konzern zudem mit steigenden Regulierungsanforderungen konfrontiert.




Die Vielfältigkeit der Herausforderungen erfordert einen breiten Ansatz in der strategischen Ausrichtung. Die nachhaltige Strategie *DB2020*  des DB-Konzerns, die wirtschaftliches Handeln mit Schwerpunkt auf Kunde und Qualität,

eine hohe Arbeitgeberattraktivität sowie einen umwelt-schonenden Umgang mit Ressourcen gleichermaßen berücksichtigt, ist der Kompass für die zukunftsfähige Ausrichtung des DB-Konzerns.

### STEUERUNG DES DB-KONZERNS



Mit der Strategie *DB2020*  hat der DB-Konzern einen rahmengebenden Ansatz, der die Dimensionen *Ökonomie* , *Soziales*  und *Ökologie*  miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Zur Erreichung der Vision des DB-Konzerns, das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu werden, hat der DB-Konzern sich für alle drei Dimensionen ambitionierte Ziele gesetzt: Er will *profitabler Marktführer*  mit Schwerpunkt auf *Kunde und Qualität* , *Top-Arbeitgeber*  und *Umwelt-Vorreiter*  werden. Zur inhaltlichen Konkretisierung und Umsetzungsbegleitung hat der DB-Konzern ein integriertes Zielsystem entwickelt. Zwölf Top-Ziele entlang der vier Stoßrichtungen stellen eine ausgewogene Abbildung des Nachhaltigkeitsansatzes sicher.

Das Zielsystem ist DB-konzernweit gültig und berücksichtigt die jeweiligen geschäftsfeldspezifischen Herausforderungen. Darüber hinaus soll das Zielsystem eine Ableitung von Maßnahmen auf Basis konkreter Ziele ermöglichen, Zielkonflikte im Hinblick auf den vom DB-Konzern angestrebten Einklang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie aufzeigen und über ein regelmäßiges, unterjähriges Monitoring den Umsetzungsfortschritt der Strategie *DB2020*  abbilden.

Im jährlichen Strategischen Management Prozess haben die Geschäftsfelder des DB-Konzerns die Strategie *DB2020*  für sich übersetzt und analog eigene Visionen und Strategien erarbeitet. Die Strategie *DB2020*  ist mit den korrespondierenden Zielen und daraus abgeleiteten Programmen und Maßnahmen in der mittelfristigen Planung hinterlegt. Für die Jahresabschlussvergütung 2013 aller Führungskräfte und außertariflichen Mitarbeiter des DB-Konzerns werden erstmalig Ziele aus allen vier strategischen Stoßrichtungen berücksichtigt. Die Kommunikation zur Strategie *DB2020*  führt der DB-Konzern konsequent fort, um die erforderliche Transparenz und Einbindung aller relevanten Stakeholder sicherzustellen. Besonders entscheidend für den Umsetzungserfolg ist die Verzahnung der Themen Strategie, Führung und Kultur.

### DIE DIMENSIONEN DER STRATEGIE DB2020

#### Ökonomie

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 auf die Fortsetzung des *profitablen Wachstums* .


#### STOSSRICHTUNG KUNDE UND QUALITÄT

Zur Verbesserung der Qualitäts- und Kundenorientierung hat der DB-Konzern zahlreiche Maßnahmen angestoßen: Investitionen in die Fahrzeugflotte – wie der Abschluss des Redesigns der ICE-2-Züge und der Rahmenvertragsabschluss mit Bombardier – sowie in die Instandhaltung – wie die Beschaffung von Hochleistungsschleifmaschinen – tragen zur Stabilisierung und Verbesserung der Qualität im deutschen Schienenverkehr bei. Zudem steht die Verbesserung der *Kundenzufriedenheit* [Seite 41f.] – etwa durch Leistungsausweitung oder neue Produkte – nach wie vor im Zentrum der Aktivitäten des DB-Konzerns. Innovationen bei Produkten und Prozessen spielen eine immer stärkere Rolle und sollen zukünftig weiter forciert werden.

#### STOSSRICHTUNG PROFITABLES WACHSTUM

In den letzten Jahren konnte der DB-Konzern seine Marktpositionen über organisches Wachstum und Portfolioergänzungen ausbauen. Er beabsichtigt, diesen Wachstumskurs fortzuführen. Synergien, die der integrierte DB-Konzern ermöglicht, gilt es hierbei konsequent auszuschöpfen. Die Verbesserung von Auslastung und Produktivität und die kontinuierliche Sicherstellung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen sind für den DB-Konzern eine wesentliche Voraussetzung, um in Märkten zu bestehen und profitabel zu wachsen.

#### Soziales

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

## STOSSRICHTUNG KULTURWANDEL/ MITARBEITERZUFRIEDENHEIT

Um sein Ziel zu erreichen, dienen dem DB-Konzern drei Kernziele als Maßstab seines Handelns:

- **Arbeitgeberattraktivität stärken** (👤): Mit 500 verschiedenen Berufsbildern und 50 Ausbildungsberufen ist der DB-Konzern einer der größten und vielfältigsten Arbeitgeber Deutschlands. Um im Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte weiterhin erfolgreich sein zu können, ist ein sichtbares und überzeugendes Auftreten am Arbeitsmarkt entscheidend. Eine breit angelegte Arbeitgeberkampagne präsentiert den DB-Konzern als facettenreiches, attraktives und verantwortungsbewusstes Unternehmen. Vor diesem Hintergrund hat der DB-Konzern zusätzliche Aktivitäten bei der **Personalgewinnung** [Seite 44] ergriffen. Zugleich erfordert der steigende Bedarf an qualifizierten Mitarbeitern vom DB-Konzern noch intensivere Maßnahmen zur **Bindung und Entwicklung seiner Mitarbeiter** [Seite 44 ff.].
- **Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen** (👤): Der DB-Konzern will die Zufriedenheit, das Engagement und die Verbundenheit seiner Mitarbeiter nachhaltig steigern. Mit einer neu gelebten Unternehmenskultur, bei der sich das Miteinander durch Wertschätzung, Partnerschaftlichkeit und gegenseitigen Respekt auszeichnet, will der DB-Konzern dieses Ziel erreichen. Den angestoßenen Kulturwandel treibt er weiterhin konsequent voran. Nach der ersten DB-konzernweiten Mitarbeiterbefragung 2012 wurden konkrete Veränderungsmaßnahmen erarbeitet. Mit der Umsetzung der Maßnahmen will der DB-Konzern das Vertrauen der Mitarbeiter in den Kulturentwicklungsprozess festigen. Der Kulturwandel und die Strategie **DB2020** (📄) stellen insgesamt auch neue Anforderungen an die Führungskräfte des DB-Konzerns. Die damit verbundene steigende Komplexität der Führungsaufgabe erfordert ein stärker **transformationales Führungsverständnis** [Seite 45 f.].
- **Demografiefestigkeit fördern** (👤): Eine vorausschauende Deckung des Personalbedarfs und die Erhaltung der Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeiter gewinnen in Zeiten des demografischen Wandels und knapper werdender Arbeitskräfte immer stärker an Bedeutung. Im Fokus einer demografiefesten Personalpolitik stehen daher eine langfristige und bedarfsorientierte **Personalplanung** [Seite 43] sowie **Beschäftigungsbedingungen** [Seite 47 ff.], die sich stärker an den individuellen

Berufs- und Lebensphasen der Mitarbeiter orientieren. Neben der Schaffung der tariflichen Grundlagen bietet der DB-Konzern seinen Mitarbeitern vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten und ein breites Angebot zur Gesundheitsförderung, um ein ganzes Berufsleben im Unternehmen zu ermöglichen. Darüber hinaus hat er sich vorgenommen, die Vielfalt seiner Belegschaft zu fördern. Insbesondere den **Frauenanteil** [Seite 46 f.] will der DB-Konzern bis zum Jahr 2015 insgesamt auf 25% sowie in Führungspositionen auf 20% erhöhen.

## Ökologie


Als **Umwelt-Vorreiter** (👤) setzt der DB-Konzern mit seinen Produkten Maßstäbe beim effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen. Umweltfreundlichkeit ist Teil des Marken- und Leistungsversprechens des DB-Konzerns. Bereits heute besitzt der Schienenverkehr einen deutlichen Vorsprung bei der Klimafreundlichkeit. Der DB-Konzern will diese führende Umweltposition weiter ausbauen. Im Berichtsjahr fokussierte er besonders die Minderung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Energieverbrauchs sowie die Lärmreduktion.

## STOSSRICHTUNG RESSOURCENSCHONUNG/ EMISSIONS- UND LÄRMREDUKTION

Ein zentraler Bestandteil der DB-Konzern-Strategie **DB2020** (📄) ist das Ziel, **Umwelt-Vorreiter** (👤) zu werden. Um dies zu erreichen, hat der DB-Konzern drei Top-Ziele definiert:

- Das **Klimaschutzziel** (👤) stellt darauf ab, die weltweiten spezifischen – das heißt die auf die Verkehrsleistung bezogenen – CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2020 gegenüber 2006 um 20% zu senken. Sein Ziel, den Anteil regenerativer Energien am Bahnstrom in Deutschland zunächst bis 2020 auf 35% zu erhöhen, hat der DB-Konzern mit seinen **grünen Angeboten im Fernverkehr** [Seite 51] bereits im Berichtsjahr erreicht. Den Anteil erneuerbarer Energien wird er auch in Zukunft weiter ausbauen. Bis 2050 strebt der DB-Konzern einen **CO<sub>2</sub>-freien Schienenverkehr** (👤) mit 100% erneuerbaren Energien an. Zudem strebt er eine kontinuierliche Steigerung der Energieeffizienz in Betrieb und Produktion sowie durch die Erneuerung seiner Fahrzeugflotte an.
- Auch das Ziel für die **Lärmreduktion** (👤) ist ambitioniert: Den Schienenverkehrslärm in Deutschland will der DB-Konzern zwischen 2000 und 2020 halbieren. Schwerpunkte sind

dabei die erfolgreiche Fortführung der Aktivitäten zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen, der Einsatz von Verbundstoffbremssohlen bei Güterwagen sowie innovative Maßnahmen am Gleis und an Schienenfahrzeugen.

- Einen weiteren Beitrag zum Umweltschutz leistet der DB-Konzern mit einer verbesserten *Material- und Ressourceneffizienz* . Teil der Optimierung des Ressourcenmanagements des DB-Konzerns ist vor allem auch die Stärkung des Recyclings. Die Rohstoffeffizienz will der DB-Konzern deutlich steigern, indem er den Einsatz seiner Produktionsmittel verlängert und seine Materialkreisläufe regelmäßig optimiert.


Weitere Schwerpunkte aus ökologischer Sicht sind die Reduktion von Emissionen von Luftschadstoffen bei den Fahrzeugen des DB-Konzerns sowie die Berücksichtigung des Naturschutzes im Betrieb und bei den Bautätigkeiten des DB-Konzerns.

### **Klare strategische Ausrichtung in den operativen Bereichen**

Die klare strategische Ausrichtung setzt sich in den operativen Bereichen des DB-Konzerns fort. Der Einklang der drei Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie leitet die Entscheidungs- und Handlungsprozesse des DB-Konzerns auch auf der Ressort- und Geschäftsfeldebene.


### **ÜBERZEUGENDE MOBILITÄTSANGEBOTE EUROPAWEIT ANBIETEN**


Im Personenverkehr hat der DB-Konzern seine Angebote in Deutschland und im grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr unter der Marke DB Bahn gebündelt. Der Auftritt des DB-Konzerns im europäischen Personenverkehrsmarkt außerhalb Deutschlands erfolgt unter der Marke DB Arriva.

Zur Erreichung der Ziele des DB-Konzerns in der Dimension *Ökonomie*  will der DB-Konzern im deutschen Personenverkehr die Leistungsfähigkeit seiner Schienenprodukte weiter steigern und die Integration von Einzelleistungen zu ganzheitlichen Mobilitätslösungen vorantreiben. Er verfügt über effiziente und integrierte Verkehrsnetzwerke im Nah- und Fernverkehr. Immer mit Blick auf die Kundenanforderungen arbeitet der DB-Konzern kontinuierlich an der Verknüpfung der Netzwerke und ermöglicht dank optimierter Anschlussmöglichkeiten zeitsparendes Reisen. Dabei ist

ein enger Austausch mit seinen Kunden unabdinglich. So kann der DB-Konzern seinen Kunden eine komfortable und ökologisch vorteilhafte Alternative zum motorisierten Individual- und zum kontinentalen Flugverkehr bieten. Auch im Berichtsjahr hat der DB-Konzern wieder zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Produkt- und Leistungsqualität seiner Angebote umgesetzt. Er investiert weiterhin umfangreich in neue Züge und steigert den Reisekomfort seiner Fahrgäste durch umfassende Modernisierung seiner bestehenden Zugflotte.


Die Liberalisierung des europäischen Personenverkehrs bietet zahlreiche Wachstumsmöglichkeiten. Diese Möglichkeiten nutzt der DB-Konzern unter anderem durch den Ausbau grenzüberschreitender Fernverkehre oder der europäischen Nahverkehrsangebote von DB Arriva.


In der Dimension *Soziales*  liegt der Fokus des DB-Konzerns auf der Entwicklung von Initiativen zur Mitarbeiterbindung und -gewinnung. Dafür investiert der DB-Konzern verstärkt in die Zufriedenheit seiner Mitarbeiter.


Neben dem Ausbau seiner grünen Produkte will der DB-Konzern den Zugang zu seinen ökologischen Mobilitätsangeboten im öffentlichen Personenverkehr noch einfacher gestalten und damit auf die Ziele der Dimension *Ökologie*  einzahlen. Dafür entwickelt er die BahnCard weiter, zum Beispiel in dem Pilotprojekt »BahnCard 25 mobil plus« in Berlin. Mit *e-Flinkster* [Seite 53] bietet der DB-Konzern eine ökologische Alternative zum konventionellen Car-sharing an. Im Busverkehr setzt der DB-Konzern zunehmend auf den Einsatz von Hybridbussen und reduziert somit den Schadstoffausstoß besonders im städtischen Raum.

### **LEISTUNGSFÄHIGE GLOBALE NETZWERKE MIT EINER STARKEN LOGISTIKKOMPETENZ KOMBINIEREN**

Als eines der weltweit führenden Transport- und Logistikunternehmen ist der DB-Konzern mit seiner Marke DB Schenker gut positioniert. Der DB-Konzern bietet seinen Kunden ein vielfältiges Angebot an Leistungen – von Transporten mit einem einzelnen Verkehrsträger bis hin zu integrierten Supply-Chain-Lösungen. Dabei verfügt er über dichte Netzwerke im europäischen Schienengüterverkehr, im europäischen Landverkehr und in der weltweiten Luft- und Seefracht sowie über industriespezifisches Know-how in der weltweiten Kontraktlogistik.


*Profitables Wachstum*  will der DB-Konzern durch die Besetzung von Top-Positionen in Zielmärkten bei finanzieller Stabilität und kontinuierlicher Platzierung qualitativ hochwertiger, integrierter und innovativer Leistungen, unterstützt durch leistungsstarke Prozesse und IT-Systeme, erreichen.

In der Dimension *Soziales*  will der DB-Konzern den demografischen Herausforderungen durch die Gewinnung und Entwicklung von Fachkräften unterschiedlichen Alters und mit unterschiedlicher beruflicher Erfahrung, eine nachhaltige Festigung der Mitarbeiterzufriedenheit sowie eine weltweite Stärkung der DB-Identität entgegenwirken.


Zur Erreichung seiner Ziele in der Dimension *Ökologie*  will sich der DB-Konzern durch ein grünes Produktportfolio und entsprechende Beratungsleistungen für seine Kunden zum führenden ökologischen Logistikdienstleister entwickeln. Zudem will der DB-Konzern ein Vorreiter der Branche bezüglich der Themen CO<sub>2</sub>- und Energieeffizienz sowie Lärmreduktion sein.


#### LEISTUNGSFÄHIGE INFRASTRUKTUR GEWÄHRLEISTEN

Die Infrastrukturgeschäftsfelder sind die Basis eines sicheren, zuverlässigen und leistungsfähigen Eisenbahnverkehrs in Deutschland. Ihr Produkt- und Kompetenzportfolio umfasst Strecken (Trassen), Anlagen, Bahnhöfe und die Energieversorgung. Hierbei orientieren sie sich an den Erfordernissen ihrer Kunden beziehungsweise der Reisenden, EVU, Handels- und Dienstleistungsunternehmen sowie Aufgabenträger und gestalten die Leistungsangebote und die dazugehörigen Preissysteme zur Nutzung der Infrastruktur diskriminierungsfrei.

Die Infrastrukturgeschäftsfelder agieren als Wirtschaftsunternehmen und zahlen damit auf die Erreichung der Ziele des DB-Konzerns in der Dimension *Ökonomie*  ein. Die integrierte Struktur des DB-Konzerns ist ein maßgeblicher Erfolgsfaktor für die Schieneninfrastruktur in Deutschland, deren Aktivitäten unternehmerisch ausgerichtet sind. Der DB-Konzern übernimmt für den Verkehrsträger Schiene eine ganzheitliche Verantwortung und leistet einen großen Beitrag zur Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen: Von den 107 Mrd. € Infrastrukturinvestitionen seit der Bahnreform im Jahr 1994 hat der DB-Konzern 19 Mrd. € – also knapp 1 Mrd. € jährlich – aus eigenen Mitteln finanziert. Hinzu kamen die Tilgung und die Rückzahlung von zinslosen Darlehen (10 Mrd. €) und Investitionszuschüssen (3 Mrd. €), die sich im gleichen Zeitraum auf nominal über 13 Mrd. €

summiert haben. Auch in den kommenden Jahren wird der DB-Konzern signifikante Eigenbeiträge zur Infrastrukturfinanzierung leisten. Die von der DB AG gezahlte Dividende wird aufseiten des Bundes auch zur Verstärkung der Infrastrukturfinanzierung eingesetzt.

Die Bedürfnisse der Mitarbeiter zu kennen und diese durch gezielte Maßnahmen langfristig zu binden ist für die zukünftige Entwicklung der Infrastruktur von vitaler Bedeutung. Der DB-Konzern will die Umsetzung von Folgemaßnahmen und die regelmäßige Wiederholung der konzernweiten Mitarbeiterbefragung vorantreiben und die Entwicklung zum *Top-Arbeitgeber*  sicherstellen.

In der Dimension *Ökologie*  sind Lärmreduktion, CO<sub>2</sub>-Einsparung und Ressourcenschonung erklärte Ziele der Infrastruktur. Dazu gehört auch der Ausbau der erneuerbaren Energien im Bahnstrommix. Die in der Netzinfrastruktur verwendeten Baumaterialien lassen sich bereits heute in hohem Maße recyceln und bilden den wesentlichen Beitrag der Infrastruktur zur Schonung der Ressourcen.

#### NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT



Das Thema Nachhaltigkeit ist organisatorisch im DB-Konzern verankert. Zur gesamthaften Verantwortung wurde die Funktion des Chief Sustainability Officers (CSO) geschaffen, die von Dr. Karl-Friedrich Rausch (Vorstand für Transport und Logistik) wahrgenommen wird. Unterstützend wurde ein Competence Center Nachhaltigkeit eingerichtet. In diesem Gremium, in dem alle relevanten Fachbereiche vertreten sind, werden Themen und Projekte mit Nachhaltigkeitsbezug ressort- und geschäftsfeldübergreifend gesteuert. Die inhaltliche Verantwortung obliegt jedoch weiterhin den Fachabteilungen und Geschäftsfeldern des DB-Konzerns.

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern zudem wieder einen Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht. Er wurde mit dem höchsten Anwendungslevel (A+) der Global Reporting Initiative (GRI) bewertet und entspricht den Prinzipien des UN Global Compact. Über die Nachhaltigkeitsaktivitäten im Jahr 2013 wird der DB-Konzern zusätzlich in einer Kennzahlenbroschüre zur Nachhaltigkeit berichten. Im Jahr 2015 veröffentlicht der DB-Konzern erstmals einen integrierten Bericht, der Geschäftsbericht und Nachhaltigkeitsbericht zusammenführt.


### Stakeholderdialog

Um als nachhaltiges Unternehmen wahrgenommen zu werden, sind für den DB-Konzern ein partnerschaftlicher Dialog und ein vertrauensvoller Umgang mit seinen Stakeholdern auf Basis von Integrität, Kontinuität und Transparenz unerlässlich. Zu seinen Anspruchsgruppen zählen Mitarbeiter, Kunden, Investoren, Politik und Regulierer, Lieferanten, Öffentlichkeit und Medien sowie Interessengruppen und die Fachöffentlichkeit.

Der DB-Konzern versteht diesen Austausch als Chance, Verständnis für die eigenen Positionen und Transparenz zu Unternehmensentscheidungen zu schaffen und zugleich Erkenntnisse und Impulse für sein nachhaltiges und unternehmerisches Handeln zu gewinnen. Der DB-Konzern will frühzeitig erkennen, welche Themen für die verschiedenen Anspruchsgruppen wichtig sind, um entsprechend in den Dialog treten zu können. Seine Stakeholder werden auch bei wichtigen Weichenstellungen eingebunden, zum Beispiel bei der Weiterentwicklung der Ziele in den Bereichen Klimaschutz und erneuerbare Energien oder bei der Konzeption oder Einführung neuer Produkte.

Ein wichtiger Baustein des intensiven Stakeholderdialogs ist der DB Nachhaltigkeitstag, der am 28. und 29. Oktober 2013 zum zweiten Mal stattgefunden hat. Rund 120 Vertreter aus allen Stakeholdergruppen diskutierten die vom Management des DB-Konzerns vorgestellte Zwischenbilanz der Strategie *DB2020*  konkret und konstruktiv kritisch. An den Runden beteiligte sich wie bereits im Jahr 2012 der Vorstand des DB-Konzerns. Top-Manager aus nahezu allen Geschäftsbereichen des DB-Konzerns stellten Fortschritte und Handlungsfelder bei der Verankerung der Strategie *DB2020*  in ihren jeweiligen Geschäftsfeldern dar und diskutierten die entsprechenden Herausforderungen.

### NACHHALTIGKEITS-RATINGS UND -PREISE

Die Rating-Agentur oekom research hat die Aktivitäten des DB-Konzerns in den Bereichen Umwelt und Soziales im Berichtsjahr erneut bewertet. Wiederholt konnte der DB-Konzern ein »B« erlangen und erhält damit den Status »Prime«, der Branchenführer auszeichnet. Der DB-Konzern hat in der Branche Transport und Logistics/Rail den ersten Platz erzielt. Bewertet wurden 16 internationale Eisenbahnunternehmen, unter anderem aus Japan, Kanada und Europa. Mit der nachhaltigen Strategie *DB2020*  hat sich der DB-Konzern zudem um den erstmalig ausgeschrieben

»CSR-Preis der Bundesregierung 2013« beworben. Hier konnte der DB-Konzern eine Platzierung unter den Top Fünf in der Kategorie »Unternehmen mit 5.000 Mitarbeiter/innen und mehr« erreichen.

### MITGLIEDSCHAFTEN

Der DB-Konzern hat im Berichtsjahr sein Engagement in verschiedenen nationalen und internationalen Organisationen mit Nachhaltigkeitsbezug verstärkt. International ist er seit April 2013 Mitglied im World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), um in Kooperation mit weiteren multinationalen Konzernen neue Konzepte zur nachhaltigen Entwicklung voranzubringen. Ferner bekennt sich der DB-Konzern zu den unternehmerischen Grundsätzen der Vereinten Nationen, dem *UN Global Compact* [[www.unglobalcompact.org](http://www.unglobalcompact.org)]. Entlang der zehn Prinzipien stellt er jährlich seine Fortschritte dar (Communication on Progress), zuletzt innerhalb des *Nachhaltigkeitsberichts 2012* [[www.db.de/nachhaltigkeit](http://www.db.de/nachhaltigkeit)]. Auf nationaler Ebene engagiert sich der DB-Konzern bei econsense, dem Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft. Daneben hat der DB-Konzern mit der Entsprechenserklärung zum *Deutschen Nachhaltigkeitskodex* [[www.deutscher-nachhaltigkeitskodex.de](http://www.deutscher-nachhaltigkeitskodex.de)] seine Zustimmung zum Nachhaltigkeitsverständnis des Rates für Nachhaltige Entwicklung bekräftigt.

### GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

Die Grundlage des wirtschaftlichen Unternehmenserfolgs in einer zunehmend von Dynamik und Wandel geprägten Gesellschaft ist ein globales Netzwerk von Menschen. Deshalb engagiert sich der DB-Konzern seit dem Jahr 1994 auf vielfältige Weise in zahlreichen gesellschaftlichen und sozialen Projekten in Deutschland und weltweit.

Aus der Überzeugung, dass sich Erfolg nicht nur wirtschaftlich messen lässt, nutzt der DB-Konzern seine Kompetenzen, um auch seiner gesellschaftlichen Verantwortung gerecht zu werden. Dabei setzt er sich vor allem in den Themenfeldern Bildung und Kultur, Integration und Fürsorge, Klima- und Naturschutz sowie humanitäre Hilfe dafür ein, Perspektiven zu bieten und diese auf der Basis seiner Kernkompetenzen positiv und nachhaltig mitzugestalten.

Neben eigenen Projekten fördert der DB-Konzern viele kulturelle und soziale Einrichtungen, Initiativen und Aktivitäten. Im Berichtsjahr spendete er in Deutschland insgesamt 1,8 Mio. €.

Anfang des Jahres 2013 gründete der DB-Konzern die Deutsche Bahn Stiftung als gemeinnützige GmbH. Das **DB Museum** [[www.dbmuseum.de](http://www.dbmuseum.de)] wurde in die Deutsche Bahn Stiftung eingebracht. Bis zu 0,5% des operativen Gewinns des DB-Konzerns werden jährlich in die Stiftung fließen. Aufgabe der Stiftung ist es, wichtige gemeinnützige Initiativen und Projekte des DB-Konzerns zu bündeln, das gemeinnützige Engagement langfristig abzusichern und dieses in relevanten Zukunftsfeldern für eine nachhaltig mobile Gesellschaft weiter auszubauen. Die Stiftung hat ihre Arbeit aufgenommen und wird dabei von renommierten unabhängigen Experten unterstützt, deren Fachwissen in die gemeinnützige Arbeit einfließt.

### **Bildung und Kultur**

Als langjähriger Partner und Mitglied der **Stiftung Lesen** [[www.stiftunglesen.de](http://www.stiftunglesen.de)] trägt der DB-Konzern mit zahlreichen Projekten sowie durch finanzielle Unterstützung dazu bei, dass Kinder und Jugendliche Bildungsperspektiven erhalten, und fördert dadurch die soziale Integration. Um die Lese- und Vorlesekultur in Deutschland zu stärken, setzen die gemeinsamen Initiativen wie der bundesweite Vorlesetag oder das Leseförderungsprojekt »DB-Vorlesekofter« schon beim frühkindlichen Alter ein. 2013 haben sich 80.000 Vorleser am 10. Bundesweiten Vorlesetag ehrenamtlich für das Vorlesen eingesetzt, darunter über 1.000 Mitarbeiter des DB-Konzerns.

Die Förderung wissenschaftlicher Exzellenz stellt einen weiteren Baustein des Engagements des DB-Konzerns dar. So konnte im Studienjahr 2013/2014 die Anzahl der Deutschlandstipendiaten durch die Unterstützung des DB-Konzerns auf 64 Stipendien an 15 Hochschulen erhöht werden. Weiterer Bestandteil der Wissenschaftsförderung ist die Finanzierung ausgewählter Stiftungsprofessuren an Partnerhochschulen.

Auch das DB Museum trägt wesentlich zum gesellschaftlichen Engagement des DB-Konzerns für Bildung und Kultur bei. Im Januar 2013 wurde ein großer neuer Museumsbereich, das Kinder-Bahnland KIBALA, als interaktiver Lern- und Spielbereich für die Altersgruppe von drei bis zwölf Jahren eröffnet.

### **Integration und Fürsorge**

Der DB-Konzern setzt sich für eine offene und tolerante Gesellschaft ein, an der auch Menschen teilhaben können, die wegen Behinderung, Erkrankung oder sozialer Benachteiligungen auf Hilfe und Unterstützung angewiesen sind.

Bereits seit dem Jahr 1994 ist der DB-Konzern Förderer der Stiftung Off Road Kids (ORK), der einzigen überregional tätigen Hilfsorganisation für Straßenkinder in Deutschland. Ziel der Stiftung ORK ist die soziale Integration von in Not geratenen Kindern und Jugendlichen. Der DB-Konzern ermöglicht den Streetworkern Mobilität in ganz Deutschland. 3.000 jungen Menschen konnten seit Beginn seines Engagements neue Lebensperspektiven eröffnet werden. Die Stiftung ORK organisiert seit 2007 gemeinsam mit dem DB-Konzern das jährlich stattfindende DB Kids Camp – eine erlebnisreiche Woche für erfolgreiche Kinder aus Jugendhilfeeinrichtungen.

Gemeinsam mit der Freien Universität Berlin engagiert sich der DB-Konzern für soziale Kompetenz und Zivilcourage von Jugendlichen. Das Projekt »fairplayer.manual« richtet sich an Schüler der 7. bis 9. Klasse. In einem strukturierten und nachhaltig angelegten Programm, das Bestandteil des Lehrplans ist, lernen Schüler, wie sie mit Mobbing umgehen und Gewalt an Schulen verhindern können.

Erstmalig hat der DB-Konzern im Jahr 2013 den Deutschen Patientenkongress Depression, den die Stiftung Deutsche Depressionshilfe (SDD) veranstaltet hat, mit einer Spende unterstützt. Der Kongress bot Betroffenen und Vertretern der Fachwelt die Möglichkeit, sich auszutauschen und zu vernetzen, aber auch das Thema in der Öffentlichkeit zu entstigmatisieren. Eine weitergehende Förderung der SDD über den Patientenkongress hinaus ist in Vorbereitung.

Der DB-Konzern hat auch im Jahr 2013 die Arbeit der Bahnhofsmissionen unterstützt. So brachte die im Berichtsjahr zugunsten der Arbeit der Bahnhofsmissionen durchgeführte Spendenaktion »einFach spenden« rund 100.000 € ein.

Der Berliner Stadtmission hat der DB-Konzern 100.000 € zur Erweiterung des Hilfenetzes für Obdachlose gespendet.

Auch DB-konzernintern engagiert sich der DB-Konzern für Integration und Fürsorge. Im Rahmen des jährlich durchgeführten Wettbewerbs »Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt« haben sich bisher fast 9.000 Auszubildende in rund 9.100 Projekten gegen Fremdenfeindlichkeit und für mehr Toleranz engagiert.

In Rumänien ermöglichte DB Schenker rund 80 Kindern die Teilnahme am rumänischen Ligafinale. Viele Kinder sahen so das erste Mal ein Fußballspiel live im Stadion. Zudem nahmen die Kinder und Mitarbeiter gemeinsam an einem Fußballturnier der Real Madrid Football School teil.

### **Klima- und Naturschutz**

Ein weiterer Schwerpunkt des Engagements des DB-Konzerns ist der Umwelt- und Naturschutz. Ziel der geförderten Projekte ist es, Klima und Natur als essenzielle Grundlage für ein lebenswertes Leben und langfristige Entwicklung zu schützen. Der DB-Konzern will das Bewusstsein für Klima- und Naturschutz und den schonenden Umgang mit endlichen Ressourcen stärken.

In Deutschland setzt der DB-Konzern sein Engagement als Partner des Vereins Bergwaldprojekt weiter fort. Durch Prämieeinlösungen im Rahmen des bahn.bonus-Programms wurden weitere 32.000 Bäume gepflanzt. Im Rahmen einer Sonderaktion des bahn.bonus-Programms wurden rund 54.000 € für das Projekt eingesammelt.

In Rumänien unterstützt DB Schenker Logistics seit dem Berichtsjahr die Nichtregierungsorganisation ViitorPlus (Zukunft Plus) im Rahmen des Recyclingprojekts »Recicleta«. Im Rahmen des Projekts wird Altpapier gesammelt und CO<sub>2</sub>-frei mit Lastenfahrrädern abtransportiert.

### **Humanitäre Hilfe**

Seit vielen Jahren engagiert sich der DB-Konzern in der Ad-hoc-Katastrophenhilfe. So hat er unter anderem im Dezember 2013 eine Hilfsaktion für Opfer der Taifun-Katastrophe auf den Philippinen mit 100.000 € für die Charter eines Frachtjumbos, mit dem medizinische Ausrüstung, Lebensmittel, Bekleidung, Zelte und andere dringend benötigte Güter in die betroffenen Gebiete gebracht wurden, unterstützt. Darüber hinaus hat der DB-Konzern für Flüchtlinge des syrischen Bürgerkriegs Hilfsgüter und Transportleistungen im Wert von rund 100.000 € bereitgestellt. In Polen transportiert der DB-Konzern zudem bereits seit 15 Jahren regelmäßig die von Herstellern und Privatpersonen gespendeten Produkte zu den Lagern der polnischen Tafeln.

## **SPONSORING**

Junge Menschen zu fördern hat beim DB-Konzern Tradition. Als Hauptsponsor der beiden Schulsportwettbewerbe »Jugend trainiert für Olympia« und »Jugend trainiert für Paralympics« fördert der DB-Konzern nicht nur sportliche Talente, sondern auch die Integration von Kindern und Jugendlichen mit Behinderungen in die Gesellschaft. Als Ko-Förderer und Partner des Deutschen Behindertensportverbands ist der DB-Konzern exklusiver Hauptsponsor von »Jugend trainiert für Paralympics«. Mit beiden Engagements trägt der DB-Konzern maßgeblich zur Förderung des Schulsports in Deutschland für behinderte und nicht behinderte Kinder und Jugendliche und damit zur gesellschaftlichen Integration und Nachwuchsförderung bei.

Mit den DB Fußball Camps bei Hertha BSC Berlin, 1. FC Kaiserslautern, Eintracht Frankfurt, Borussia Mönchengladbach und 1899 Hoffenheim fördert der DB-Konzern gezielt junge Talente. Im Berichtsjahr nahmen rund 168 sportbegeisterte Jungen und Mädchen an diesem kostenfreien Angebot teil. Im Umfeld eines Bundesligaspiels haben sie die Möglichkeit, an professionellen Trainingseinheiten teilzunehmen. Dabei stehen die Freude an der Bewegung und Werte wie Einsatzbereitschaft und Gemeinschaftssinn an erster Stelle.

Zudem bietet der DB-Konzern jungen Menschen die Chance, in das Berufsbild Reporter hineinzuschnuppern. Aus 500 Bewerbungen wurden im Berichtsjahr elf Jugendliche ausgewählt, die über eine ganze Bundesligaspielzeit exklusiv für den Kicker und draufabfahren.de, das Erlebnis- und Freizeitportal des DB-Konzerns für junge Menschen, berichten durften.

Der Sponsoring-Vertrag mit Hertha BSC wurde bis Mitte 2015 verlängert. Im Vertrag wurden erstmals Fußballklauseln zur Fanarbeit des Vereins festgeschrieben. Dazu zählt Projektarbeit, um den Dialog mit den Fans zu verbessern und gemeinsam Lösungen für mehr Fairness und Sicherheit zu erarbeiten. Ein weiteres Dialogangebot ist die neue App HerthaHelden. Damit können die Fans bei Heimspielen ab der 60. Spielminute ihren Helden des Tages wählen und haben damit die Chance auf einen attraktiven Gewinn. Auch der bis 2015 verlängerte Sponsoring-Vertrag mit Eintracht Frankfurt sieht erstmals eine Zusammenarbeit beim Thema fairer und sicherer Fußball vor. Seit dem Jahr 2002 ist der DB-Konzern Premium-Partner bei dem Bundesligaverein. In enger Zusammenarbeit stimmt er sich mit dem Erstligisten über Maßnahmen und Fahrten der Fans zu Auswärtsspielen enger ab.



# Geschäfts- und Rahmenbedingungen



**Wirtschaftliches Umfeld weiterhin verhalten**  
**Relevante Märkte entwickeln sich weitgehend positiv**  
**Belastungen aus dem regulatorischen Umfeld**

## WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Entwicklung wesentlicher makroökonomischer Größen [in %]	2013	2012	2011
<b>BRUTTOINLANDSPRODUKT (BIP)</b>			
Welt	+2,2	+2,3	+3,0
USA	+1,9	+2,8	+1,8
China	+7,7	+7,7	+9,3
Japan	+1,7	+1,4	-0,4
Europa	+0,3	-0,1	+1,9
Großbritannien	+1,9	+0,3	+1,1
Polen	+1,4	+2,0	+4,5
Euro-Raum	-0,4	-0,6	+1,6
Deutschland	+0,5	+0,9	+3,4
Frankreich	+0,3	+0,0	+2,0
Italien	-1,9	-2,6	+0,6
<b>WELTHANDEL (REAL)</b>			
Warenhandel	+2,9	+2,6	+6,6

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für die Jahre 2011 bis 2013 entsprechen den per Februar 2014 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Oxford Economics

### BIP mit schwacher Wachstumsdynamik

Im Jahr 2013 wuchs die Weltwirtschaft verhalten. Seit der Jahresmitte zeigte sich jedoch eine zunehmende Aufhellung. Die Gründe für die verhaltene Entwicklung 2013 waren vielfältig: Neben anhaltenden strukturellen Problemen im Euro-Raum entwickelte sich die amerikanische Wirtschaft im Vergleich zum Vorjahr relativ schwach. Schwellenländer wie Brasilien, Indien oder Russland kämpften mit Strukturproblemen auf den heimischen Märkten. Die meisten Schwellenländer Asiens wuchsen im globalen Vergleich weiter überdurchschnittlich, wurden aber durch die Entwicklung in den anderen Regionen leicht gebremst. Trotz einiger Herausforderungen, beispielsweise im Bankensektor, erwies sich China 2013 als Stabilitätsanker für die Weltwirtschaft. Insgesamt lag das Wachstum annähernd auf Vorjahresniveau und damit höher als noch zur Jahresmitte erwartet.

Der Welthandel nahm 2013, trotz positiver Tendenz im zweiten Halbjahr, nur leicht stärker als die Weltwirtschaft zu. Da der Welthandel in den vergangenen Jahrzehnten im

Durchschnitt jährlich doppelt so stark wie die globale Wirtschaftsleistung anstieg, zeigt die Entwicklung 2013 deutlich die Schwäche des internationalen Handels.

### USA

Im Jahr 2013 entwickelte sich die Wirtschaft in den USA relativ schwach, was vor allem durch die für die US-Wirtschaft besonders wichtigen privaten Konsumausgaben verursacht wurde. Auch eine weitere Arbeitsmarkterholung und eine verbesserte Vermögenslage konnten den Konsumausgaben nicht zu einem stärkeren Wachstum verhelfen. Ein weiterer Faktor waren die negativen Impulse, die von dem Streit um die staatliche Ausgabenpolitik ausgingen. Positiv wirkten niedrige Energiepreise aufgrund des Schiefergasbooms sowie die Entscheidung der US-Notenbank, an der expansiven Geldpolitik vorerst festzuhalten.

### ASIEN

Das Wirtschaftswachstum Chinas lag 2013 ungefähr auf Vorjahresniveau, jedoch deutlich unter den Werten, die noch vor einigen Jahren erreicht wurden. Das BIP-Wachstum der exportabhängigen chinesischen Wirtschaft wurde maßgeblich durch die gedämpfte globale Nachfrage Stimmung verlangsamt. Im weltweiten Vergleich blieb das gesamtwirtschaftliche Wachstum Chinas stark.

Japans Wirtschaft entwickelte sich 2013 verhältnismäßig gut. Dafür war die Neuausrichtung der Wirtschaftspolitik mit einer aggressiven Fiskal- und Geldpolitik prägend. Allerdings konnte der Export trotz verbesserter Wettbewerbsbedingungen für japanische Unternehmen erst in der zweiten Jahreshälfte Zuwächse verbuchen – maßgebend waren neben der globalen Nachfrageschwäche auch die anhaltenden Spannungen mit China.

### EUROPA

Die europäische Wirtschaft wies 2013 ein leichtes Wachstum auf. Grund hierfür war eine schrittweise Verbesserung der Situation im Euro-Raum, vor allem seit der Jahresmitte 2013.

Dennoch bestimmte die europäische Schuldenkrise weiter die Wirtschaftsentwicklung in der Region maßgeblich.

Großbritannien zeigte mit einem Anstieg um fast 2% 2013 das stärkste BIP-Wachstum unter den großen europäischen Volkswirtschaften. Haupttreiber war die Politik der britischen Zentralbank, die Vergabe von Immobilienkrediten zu fördern.

Durch die enge wirtschaftliche Verflechtung in Handel und Kapitalverkehr wurde auch Osteuropa von der Entwicklung im Westen beeinträchtigt. Insgesamt wuchsen die osteuropäischen Staaten schwach, aber sehr uneinheitlich: Tschechien beispielsweise verharrte in der Rezession, während die Wirtschaft in Polen und Rumänien leicht wuchs. Aber auch Polen konnte sich nicht gänzlich der eingetrübten Stimmung in Europa entziehen, jedoch war die gesamtwirtschaftliche Entwicklung weiterhin vergleichsweise stark. Maßgeblich dafür waren ein relativ solider Bankensektor, starke Produktionszuwächse der Industrie im zweiten Halbjahr 2013 sowie ein geringer Preisauftrieb.

### Euro-Raum

Im Jahr 2013 haben sich im Euro-Raum nach langwieriger Rezession Stabilisierungstendenzen gezeigt. Insgesamt konnten jedoch die der Schuldenkrise im Euro-Raum zugrunde liegenden strukturellen Probleme, wie unter anderem die geringe Wettbewerbsfähigkeit einiger Länder, nur zu kleinen Teilen gelöst werden. Somit wurde ein kraftvoller wirtschaftlicher Aufschwung weiterhin verhindert.

Die deutsche Wirtschaft hat 2013 ihren Wachstumskurs aus 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 auf. Zudem wirkten sich fallende Preise von Mineralölprodukten positiv auf die verfügbaren Einkommen aus. Neben dem Privatkonsum trug auch die Staatnachfrage 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.

- Das verarbeitende Gewerbe konnte so Rückgänge der Produktion zum Jahresauftakt sukzessive wieder aufholen und das Vorjahresniveau leicht übertreffen.

- Der Maschinenbau wies besonders starke Abschlüsse auf. Unternehmerische Vorsicht und zunehmende Konkurrenz aus Asien reduzierten die Nachfrage.
- Die Chemieindustrie konnte ihr Produktionsniveau – basierend auf einer schwachen Vorjahresentwicklung – in geringem Maße ausbauen.
- Die Automobilindustrie verzeichnete in der zweiten Jahreshälfte eine sukzessiv zunehmende Nachfrage nach Fahrzeugen insbesondere aus Deutschland und Ländern außerhalb des Euro-Raums.
- Die Lage in der Montanindustrie verbesserte sich mit der Entwicklung in den Hauptabnehmerbranchen (unter anderem Automobilindustrie). Die deutlichen Rückgänge der Rohstahlproduktion in den ersten Monaten des Jahres 2013 konnten im Jahresverlauf kompensiert werden.

Die wirtschaftliche Entwicklung in Frankreich zeigte sich 2013 verhalten. Die Wirtschaft wuchs nur sehr schwach. Eine geringe Wettbewerbsfähigkeit, das konjunkturelle Umfeld in Europa und ein unflexibler Arbeitsmarkt belasteten die Unternehmen. Das Arbeitslosigkeitsniveau war weiterhin hoch, stabilisierte sich aber zum Jahresende 2013.

Italien befand sich 2013 weiterhin in der Rezession. Zwar zeigten sich im Jahresverlauf Stabilisierungstendenzen, negativ wirkten jedoch die staatliche Sparpolitik, politische Unsicherheiten und weiterhin rückläufige Investitionen im privaten Sektor.

### Energiemärkte entwickeln sich uneinheitlich

Entwicklung Energiepreise	2013	2012	Veränderung	
			absolut	%
<b>BRENT IN USD/BBL</b>				
Durchschnittspreis	109	112	-3	-2,7
Höchstpreis	119	128	-	-
Tiefstpreis	97	88	-	-
Jahresendpreis	111	111	0	0,0
<b>GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH</b>				
Durchschnittspreis	39,1	49,3	-10,2	-20,7
Höchstpreis	45,6	54,5	-	-
Tiefstpreis	36,0	45,0	-	-
Jahresendpreis	36,5	45,3	-8,8	-19,4
<b>EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO<sub>2</sub></b>				
Durchschnittspreis	4,5	7,5	-3,0	-40,0
Höchstpreis	6,8	9,6	-	-
Tiefstpreis	2,5	5,6	-	-
Jahresendpreis	5,0	6,7	-1,7	-25,4

Quelle: Thomson Reuters

Die zentrale Hedge-Politik des DB-Konzerns beruht auf dem Prinzip, Energiepreisschwankungen und daraus resultierende Ergebniseffekte zu minimieren. Hierzu hat der DB-Konzern ein rollierendes Hedge-Programm etabliert, unter dem mit abgestuften Sicherungsgraden in die Zukunft gesichert wird. Die Entwicklung der Marktpreise schlägt daher nicht vollumfänglich auf die Aktivitäten des DB-Konzerns durch.

Für die Entwicklung des Ölmarkts waren 2013 die Unsicherheit über die Fortsetzung der expansiven Geldpolitik seitens der Notenbanken weltweit, die überdurchschnittlichen Steigerungsraten in der US-Ölproduktion wegen des Schieferölbooms sowie die Förderausfälle aufgrund der Unruhen in Nordafrika und im Nahen Osten maßgeblich. Diese teils gegenläufigen Faktoren sorgten auch im Berichtsjahr für deutliche Preisausschläge am Ölmarkt.

Die erneuerbaren Energien erzielten 2013 in Deutschland einen neuen Rekordanteil an der Stromerzeugung in Höhe von knapp 25%. Insbesondere durch die erhöhte Einspeisung aus Photovoltaikanlagen gaben die Spotpreise am Großhandelsmarkt deutlich nach, jedoch waren wiederholt vereinzelte Preisspitzen zu beobachten. In Spitzenzeiten trugen in Deutschland Wind- und Solaranlagen rund 60% der für die Stromversorgung benötigten Kraftwerksleistung bei. Der Rückgang der Spotmarktpreise führte zusammen mit der schwachen Wirtschaftsentwicklung im Euro-Raum und einem Preisrückgang bei Kohle und Gas auch am Stromterminmarkt zu nachgebenden Notierungen.

Der Emissionsrechtmarkt ist politisch getrieben. Die Nervosität am Markt führte dazu, dass einige der Auktionen der Emissionszertifikate mangels Nachfrage abgebrochen werden mussten. Nachdem Mitte April das EU-Parlament das sogenannte Backloading (Einbehaltung von 900 Millionen Zertifikaten) zunächst ablehnte, kam es zu einem Preis einbruch. Zwischenzeitlich erholten sich die Preise wieder bis auf fast 5,5€/t CO<sub>2</sub> und notierten zum Jahresende wieder auf niedrigerem Niveau bei rund 5€/t CO<sub>2</sub>. Der im Dezember verabschiedete Beschluss, das Backloading ab Januar 2014 umzusetzen, hatte keine nennenswerten Auswirkungen mehr auf die Preise für Emissionszertifikate.

### **Devisenmärkte stark beeinflusst von globaler makroökonomischer Entwicklung**

Entwicklung wesentlicher Währungen (Durchschnittskurse) per 31.12.	2013	2012	Veränderung	
			absolut	%
€/australischer Dollar (AUD)	1,37769	1,24070	+ 0,13699	+11,0
€/britisches Pfund (GBP)	0,84925	0,81087	+ 0,03838	+ 4,7
€/Schweizer Franken (CHF)	1,23106	1,20528	+ 0,02578	+2,1
€/japanischer Yen (JPY)	129,66267	102,49187	+27,17080	+26,5
€/schwedische Krone (SEK)	8,65154	8,70407	- 0,05253	- 0,6
€/US-Dollar (USD)	1,32812	1,28479	+ 0,04333	+3,4
€/südafrikanischer Rand (ZAR)	12,83300	10,55106	+2,28194	+21,6

Quelle: Thomson Reuters

Im Verlauf des Jahres 2013 haben sich zunehmend wirtschaftliche Erholungstendenzen im Euro-Raum gezeigt. In der Folge verringerte sich die bei Investoren vorhandene Unsicherheit und die Gemeinschaftswährung wertete gegenüber den meisten anderen Währungen auf. Neben dieser grundlegenden Entwicklung waren landesspezifische Effekte für die Veränderung der einzelnen Wechselkurse relevant.

In Australien belasteten sinkende Rohstoffpreise die Industrie, wodurch die Arbeitslosigkeit zunahm. Um die Realwirtschaft zu stimulieren, verfolgte die australische Zentralbank eine expansive Geldpolitik mit der Konsequenz einer Abwertung des australischen Dollars.

Die Erholung der Wirtschaft in Großbritannien führte zu einer leicht höheren Inflationsrate im Vergleich zur Preisentwicklung im Euro-Raum. In Kombination mit der weiterhin expansiven Geldpolitik (unter anderem durch die günstige Vergabe von Immobilienkrediten) wertete das britische Pfund im Vorjahresvergleich zum Euro moderat ab.

Eine verminderte Nachfrage nach Schweizer Franken – vor allem bedingt durch die besseren Aussichten im Euro-Raum – setzte den Wechselkurs zum Euro unter Druck.

In Japan leitete die Regierung zusammen mit der Zentralbank 2013 eine expansive Geld- und Fiskalpolitik ein: Sie versorgte die Märkte mit großen Mengen an Yen, um der heimischen Exportindustrie durch eine Abwertung der Währung einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen. In der Folge wertete der Euro gegenüber dem Yen stark auf.

Im Jahr 2013 lag der Wechselkurs der schwedischen Krone zum Euro ungefähr auf dem Niveau des Vorjahres. Die gestiegene Nachfrage nach schwedischen Kronen im Frühjahr reduzierte sich im weiteren Jahresverlauf durch eine temporäre Schwäche der Wirtschaftsentwicklung.

In den USA führte die krisenbedingt expansive Geldpolitik der US-Notenbank Fed zu einer Schwächung des US-Dollars. Darüber hinaus verringerten das schwächer als erwartet ausgefallene gesamtwirtschaftliche Wachstum sowie der Haushaltsstreit die Nachfrage nach US-Dollars. In Summe wertete der Euro gegenüber dem US-Dollar leicht auf.

In Südafrika war 2013 eine Marktkorrektur der Landeswährung zu beobachten. Zudem forcierten die rückläufige Goldpreisentwicklung sowie die geringere Nachfrage nach südafrikanischen Rohstoffen den Abwertungsdruck. Der südafrikanische Rand wertete gegenüber dem Euro deutlich ab.

### Rentemärkte mit hoher Volatilität

Rendite [in %]	2013	2012	Veränderung in %-Punkten
<b>BUNDESANLEIHEN (ZEHNJÄHRIGE)</b>			
Durchschnittsrendite	1,63	1,57	+ 0,06
Höchstrendite	2,04	2,06	- 0,02
Tiefstrendite	1,17	1,15	+ 0,02
Jahresendrendite	1,94	1,31	+ 0,63

Quelle: Thomson Reuters

Bei insgesamt weiterhin sehr niedrigen Renditen entwickelten sich die Anleihemärkte 2013 volatil. Bis zum April 2013 fielen die Renditen der Bundespapiere nahezu bis auf die historischen Tiefststände des Vorjahres. Maßgeblich für diese Entwicklung waren die bestehenden Unsicherheiten im Euro-Raum, die Bundesanleihen zu einer sichereren Anlageklasse machten, und ein hohes Maß an freier Liquidität am Markt. Mit einer Entspannung in der europäischen Staatsschuldenkrise wurden Umschichtungen in höhere Risikoanlagen, wie zum Beispiel Unternehmensanleihen oder periphere Staatsanleihen, vorgenommen. Die Kursentwicklung der Bundesanleihen wurde entsprechend negativ beeinflusst. Ebenfalls belastend wirkte die Annahme, dass die USA ein Ende ihres Anleiheaufkaufprogramms einleiten könnte. Erst der US-Haushaltsstreit und die anschließende Ankündigung der Fortsetzung der expansiven amerikanischen Fiskalpolitik führten zu einer Nachfragebelebung für Bundesanleihen. Nachdem im Dezember sowohl ein Kompromiss zum US-Haushalt gefunden als auch eine Reduzierung der Anleihekäufe durch die amerikanische Notenbank bekannt gegeben worden war, gaben die Kurse der deutschen Staatsanleihen erneut nach.

## ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

### Personenverkehr

#### DEUTSCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Personenverkehrsmarkt in Deutschland [in % auf Basis der Verkehrsleistung]	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2013	2012	2013	2012
Motorisierter Individualverkehr	+1,4	+0,1	84,1	83,9
Schienepersonenverkehr	-0,3	+4,0	8,0	8,2
DB-Konzern	-0,5	+3,6	7,3	7,4
DB-konzernexterne Bahnen	+2,0	+7,4	0,8	0,7
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	-0,5	-1,7	6,9	7,0
DB-Konzern	-1,8	-3,9	0,8	0,8
Luftverkehr (innerdeutsch)	-4,0	-3,3	0,9	0,9
<b>Gesamtmarkt</b>	<b>+1,1</b>	<b>+0,2</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Die Daten für die Jahre 2012 und 2013 entsprechen den per Februar 2014 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

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

Der den Markt dominierende motorisierte Individualverkehr (MIV) konnte sich von der vergleichsweise schwachen Entwicklung der übrigen Verkehrsträger absetzen und seine Verkehrsleistung um 1% verbessern. Starke witterungsbedingte Leistungsrückgänge zu Jahresbeginn wurden dabei durch Verlagerungen infolge des Hochwassers und gesunkene Kraftstoffpreise überkompensiert. Dementsprechend stieg der Marktanteil leicht auf 84,1%.

Der Schienenpersonenverkehr entwickelte sich 2013 nach starken Zuwächsen im Vorjahr leicht rückläufig. Hauptgründe dafür waren vor allem die Einschränkungen durch das Hochwasser. Zudem intensivte sich der intermodale Wettbewerb infolge der Liberalisierung des Fernbusmarkts. Der Marktanteil ging daher auf 8,0% zurück. Die Verkehrsleistung der Gesellschaften des DB-Konzerns lag 2013 insgesamt leicht unter dem Vorjahresniveau. Während die Nachfrage bei DB Bahn Regio moderat zunahm, verzeichnete DB Bahn Fernverkehr einen deutlichen Rückgang. Die DB-konzern-

externen Bahnen konnten ebenfalls nicht an die starken Zugewinne des Vorjahres anknüpfen. Gemäß Berechnungen des DB-Konzerns stieg deren Verkehrsleistung 2013 um rund 2 %.

Der Nachfragerückgang im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) setzte sich 2013 fort. Nach eigener Schätzung reduzierte sich die Nachfrage um 0,5 %. Dämpfend wirkte weiterhin der demografische Wandel. Das starke Wachstum im Fernbusverkehr zeigte noch keine statistische Wirkung, da das Segment einen noch geringen Marktanteil aufweist und die Leistungsvolumina der Anbieter noch unter der Meldepflichtgrenze liegen. Der Marktanteil des ÖSPV sank gemäß Berechnungen des DB-Konzerns auf 6,9 %.

Im innerdeutschen Luftverkehr sank die Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr deutlich um 4,0 %. Ursächlich dafür waren zum einen die Witterungsverhältnisse und punktuelle Streiks in der ersten Jahreshälfte. Zum anderen wirkten die Luftverkehrsteuer sowie Angebotskürzungen entwicklungs-hemmend. Verlagerungseffekte von der Schiene durch das Hochwasser waren nur schwach ausgeprägt. Der Marktanteil blieb auf dem Niveau des Vorjahres bei 0,9 %.

#### EUROPÄISCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Die Staatsschuldenkrise prägte auch 2013 die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Die in vielen europäischen Staaten vorherrschende angespannte Arbeitsmarktsituation und in der Folge negative Einkommensentwicklung schwächte die Nachfrage. Die außergewöhnlich lang anhaltenden winterlichen Witterungsverhältnisse in Nord- und Zentraleuropa dämpften die Entwicklung zusätzlich.

Basierend auf ersten unternehmensbezogenen Angaben des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) verringerte sich die Verkehrsleistung in weiten Teilen des europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkts. Rückgänge mussten nach bisherigen Erkenntnissen die französische SNCF, die polnische PKP, die rumänische CFR Calatori und die litauische LG verzeichnen. Entgegen diesem Trend wuchs vor allem die spanische Renfe, die die Nachfrage durch Vertriebsaktivitäten wie Preissenkungen für Hochgeschwindigkeitsverbindungen signifikant steigern konnte. Auch kleinere Bahnen wie die finnische VR, die slowenische SZ und die lettische LDZ zeigten Zuwächse. Der DB-Konzern wies auf der Schiene einen leichten Rückgang der Verkehrsleistung in Europa um 0,6 % aus. In den für die Aktivitäten des DB-Konzerns wichtigsten Ländern stellte sich die Marktentwicklung im Berichtsjahr wie folgt dar:

#### Großbritannien

Eine positive Entwicklung des Arbeitsmarkts stützte die Nachfrage im britischen Personenverkehr. Der Schienenpersonenverkehr konnte eine leicht steigende Verkehrsleistung verzeichnen, vor allem getragen durch ein Wachstum im Nahverkehr.

Der britische Schienenpersonenverkehrsmarkt erhielt im März 2013 neue Impulse durch den *neuen Franchisekalender* [[www.gov.uk/government/publications/rail-franchise-schedule](http://www.gov.uk/government/publications/rail-franchise-schedule)] des Verkehrsministeriums. Von dieser Entwicklung profitierte auch DB Arriva durch die Ankündigung einer beabsichtigten Verlängerung des Franchise CrossCountry sowie eine grundsätzliche Verständigung über die Verlängerung des Vertrags für London Overground Services. Zudem präqualifizierte sich DB Arriva für die Ausschreibungen der drei Franchises Crossrail, Caledonian Sleeper und ScotRail. DB Arriva festigte zudem seine starke Position im britischen Busmarkt und ergänzte sein Angebot unter anderem durch das Premium-Busangebot Sapphire.

#### Niederlande

Sinkende Erwerbstätigenzahlen und schrumpfende real verfügbare Einkommen belasteten die wirtschaftliche Entwicklung der Niederlande und dämpften die Verkehrsnachfrage. Die Entwicklung des Schienenpersonenverkehrsmarkts wurde von einem statistischen Basiseffekt aufgrund kräftiger Leistungsrückgänge im Vorjahr stark positiv beeinflusst.

Die Niederländischen Staatsbahnen (NS) stärkten durch die Akquisition von 49 % des Den Haager Stadtverkehrsbetreibers Haagsche Tramweg-Maatschappij (HTM) ihre Position im niederländischen Stadtverkehr. Die Probleme der NS in Bezug auf den Fyra-Service von Amsterdam nach Brüssel blieben jedoch ungelöst. NS hält die neuen Hochgeschwindigkeitszüge des italienischen Schienenfahrzeugherstellers AnsaldoBreda für dauerhaft nicht einsetzbar und klagt auf Schadenersatz.

DB Arriva konnte 2013 infolge der seit Ende 2012 betriebenen multimodalen Verkehre (Bus und Schiene) seine Position im niederländischen Schienenpersonen- und Busverkehrsmarkt stärken.

**Dänemark**

Stabile Erwerbstätigenzahlen und deutlich gestiegene Realeinkommen lieferten positive Impulse für die Entwicklung des dänischen Personenverkehrsmarkts.

Im Schienenpersonenverkehr lag die Nachfrage über dem Vorjahresniveau.

DB Arrivas Position im dänischen Schienenpersonenverkehr zeigte sich 2013 weitgehend stabil. Im dänischen Busmarkt konnte DB Arriva nicht nur das Bestandsgeschäft sichern, sondern auch mit Ausschreibungsgewinnen die Position vor allem in der Region Mitteljütland stärken. DB Arriva gewann unter anderem einen Verkehrsvertrag in Holstebro und wird hier, zum ersten Mal in einer Stadt Dänemarks, den öffentlichen Busverkehr vollständig mit Gasbussen betreiben.

**Schweden**

Wachsende Erwerbstätigenzahlen und Realeinkommen wirkten sich positiv auf die Entwicklung des Personenverkehrsmarkts aus und führten zu einer steigenden Nachfrage im Schienenpersonenverkehr. Der Schienenpersonenfernverkehrsmarkt weckte zunehmend das Interesse neuer Betreiber. Für das Jahr 2014 bestellten MTR Nordic und Citytag i Sverige Trassen für Züge zwischen Stockholm und Göteborg. Im Schienenpersonennahverkehr konnte Veolia Transport Sverige die Ausschreibung über den Betrieb des schwedischen Teils der Öresund-Verkehre gewinnen.

DB Arriva schloss im Berichtsjahr die zweite Phase der Mobilisierung multimodaler Stadtverkehre in Stockholm ab.

**Italien**

In Italien trübte sich das konjunkturelle Umfeld bei einer anhaltend rückläufigen Erwerbstätigenquote und einem deutlichen Absinken der Realeinkommen weiter ein. Trotz dieser Bedingungen war ein deutlicher Leistungsanstieg im Schienenpersonenverkehr zu verzeichnen, der insbesondere auf den intensiven Wettbewerb auf Fernverkehrsstrecken zwischen der Staatsbahn Ferrovie dello Stato Italiane (FS) und der Nouvo Trasporto Viaggiatori (NTV) zurückzuführen war. Ab Dezember 2013 wurde eine Verbindung zwischen Wien und Venedig durch eine Kooperation der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und Trenitalia wieder aufgenommen.

DB Arriva konnte 2013 alle ausgeschriebenen Bestandsverkehre wieder gewinnen, inklusive der Ausschreibung von Busverkehren in der Provinz Cremona (Region Lombardei).

**Güterverkehr****DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT**

Güterverkehrsmarkt in Deutschland [in % auf Basis der Verkehrsleistung]	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2013	2012	2013	2012
Schienengüterverkehr	+1,6	-2,9	17,4	17,4
DB-Konzern	-4,2	-6,3	11,7	12,4
DB-konzernexterne Bahnen	+16,0	+6,8	5,7	5,0
Straßengüterverkehr	+1,6	-2,3	70,5	70,8
Binnenschiff	+2,2	+6,3	9,3	9,3
Rohrfernleitungen	+12,2	+3,7	2,8	2,6
<b>Gesamtmarkt</b>	<b>+1,9</b>	<b>-1,5</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Die Daten für die Jahre 2012 und 2013 entsprechen den per Februar 2014 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

Der deutsche Güterverkehrsmarkt entwickelte sich 2013 insgesamt wieder 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 Folgemonaten erholte sich die Nachfrage und wies für das Gesamtjahr einen Leistungsanstieg um fast 2% auf. Gestützt wurde das Wachstum von allen Verkehrsträgern, wobei die positive Entwicklung des Schienengüterverkehrs nahezu vollständig auf einen statistischen Sondereffekt zurückzuführen ist. Bei den Marktanteilen verzeichneten lediglich die Rohrfernleitungen infolge der Lieferumstellung einer Raffinerie einen Zuwachs. Während die Binnenschifffahrt und der Schienengüterverkehr ihre Marktposition behaupten konnten, ging der Anteil des Lkw-Verkehrs erneut zurück. Die konjunkturbedingt schwache Nachfrage führte zu einer anhaltend hohen inter- und intramodalen Wettbewerbsintensität sowie einem starken Druck auf die Frachtraten.

Nach dem Rückgang im Vorjahr wies der Schienengüterverkehr 2013 ein höheres Leistungsvolumen auf. Bei verhaltenen Konjunkturimpulsen, die aus einer sich fortsetzenden Investitionszurückhaltung und einer branchenübergreifenden Produktionsschwäche (unter anderem in der für die Schiene bedeutenden Montanindustrie) resultierten, dem Hochwasser und einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld wurde dieser Anstieg stark von einem Statistikeffekt geprägt: Bereits im Schlussquartal 2012 war die Entwicklung

durch die nachträgliche Aufnahme von Güterbahnen in die Statistik überzeichnet. Dieser Effekt setzte sich durch weitere Ergänzungen 2013 fort und betraf vor allem auch den Kombinierten Verkehr, der aufgrund der Handelsschwäche und der schwachen Entwicklung der Nord-Süd-Verkehre ansonsten erneut keinen Wachstumsbeitrag geleistet hätte. Ohne den Neuaufnahmeeffekt läge die Gesamtleistung voraussichtlich annähernd auf dem Vorjahresniveau. Der Marktanteil der Schiene stagnierte bei 17,4%.

Nach dem starken Minus im Vorjahr (-6,3%) hat sich der Verkehrsleistungsrückgang der Gesellschaften des DB-Konzerns 2013 auf 4,2% abgeschwächt. Neben den bereits genannten Gründen war hierfür auch der in einem starken Wettbewerb mit dem Lkw stehende Einzelwagenverkehr ursächlich, der rund ein Drittel der Gesamtleistung des DB-Konzerns ausmacht. Der Marktanteil der Gesellschaften des DB-Konzerns fiel intramodal von 71,4% auf 67,3% beziehungsweise intermodal von 12,4% auf 11,7%.

Die DB-konzernexternen Bahnen setzten ihre seit über zehn Jahren anhaltende überdurchschnittliche Entwicklung fort. Der Leistungsanstieg erhöhte sich 2013 vor allem aufgrund des Statistikeffekts deutlich um etwa 16%, wäre aber auch ohne diesen Effekt mindestens so stark wie 2012 ausgefallen. Getragen wurde dieses Wachstum durch Verkehrsgewinne sowie Neuverkehre und Angebotsausweitungen. Die stärksten Zuwächse waren dabei in den Teilmärkten Container (Kombinierter Verkehr) und Kohle sowie bei den Pkw-Transporten zu verzeichnen. Der intramodale Marktanteil erhöhte sich gegenüber 2012 deutlich.

Im Straßengüterverkehr (deutsche und ausländische Lkw – inklusive der Kabotageverkehre in Deutschland) stieg die Verkehrsleistung 2013 um 1,6% an. Im ersten Quartal 2013 führten fehlende Konjunkturimpulse, der negative Arbeitstageeffekt sowie die kalte Witterung noch zu einem deutlichen Rückgang. In den Folgemonaten verbesserte sich die Entwicklung, was unter anderem auf eine Nachfragebelebung aus der Bauindustrie zurückzuführen war. Getragen wurde das Wachstum aber vor allem von den im Ausland zugelassenen Fahrzeugen. Wie bereits 2012 waren es dabei gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr erneut die Lkw aus den mittel- und osteuropäischen Ländern, allen voran aus Rumänien und Bulgarien. Lkw aus westeuropäischen EU-Ländern konnten ihr Vorjahresniveau nicht erreichen. Aufgrund der schwachen Gesamtnachfrage und der deutlichen Kostenvorteile der Lkw aus den osteuro-

päischen Ländern nahmen die Wettbewerbsintensität und der Druck auf die Frachtraten weiter zu. Der Marktanteil des Straßengüterverkehrs ging 2013 erneut zurück.

Die Entwicklung der Binnenschifffahrt hat zu Jahresbeginn 2013 stark angefangen und im weiteren Jahresverlauf an Dynamik verloren. Insgesamt stieg die Verkehrsleistung aber dennoch um etwa 2,2%. Während im ersten Quartal die Auswirkungen der negativen Konjunkturimpulse noch durch einen positiven Basiseffekt aufgrund des witterungsbedingten zweistelligen Leistungseinbruchs im Februar 2012 deutlich überkompensiert wurden, ließ dessen Wirkung auf das Gesamtergebnis in den Folgemonaten deutlich nach. Hierzu trugen neben der schwachen Nachfrage auch die Belastungen aus dem Hochwasser sowie zahlreichen Schleusenstreiks bei. Der Marktanteil blieb stabil.

#### EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHR

Die negative Entwicklung der Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU, Schweiz und Norwegen) im Vorjahr (-4%) setzte sich im Berichtsjahr mit knapp -0,5% abgeschwächt fort. Haupttreiber des Rückgangs waren weiterhin die schwache Konjunktur und deren Auswirkungen auf die für den Schienengüterverkehr wichtigen Branchen wie die Montan- und die Bauindustrie. In einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld zeigten sich weiterhin deutliche Unterschiede in der regionalen Entwicklung. Abgeleitet aus ersten unternehmensbezogenen Angaben des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) und auf Grundlage bisheriger Markterkenntnisse stellte sich zwar in einigen Ländern beziehungsweise bei einigen Bahnen eine Stabilisierung ein, im Gesamtjahresergebnis blieben die Leistungen aber überwiegend noch teils deutlich unter dem Vorjahresniveau. Rückgänge gab es beispielsweise bei der französischen Fret SNCF, der tschechischen CD Cargo und der slowakischen ZSSK Cargo; besonders betroffen waren die bulgarische BDZ, die rumänische CFR Marfa und die lettische LDZ. Im europäischen Netzwerk von DB Schenker Rail blieb die Verkehrsleistung um 1,5% unter dem Vorjahreswert, was jedoch vor allem auf den Rückgang in Deutschland um gut 4% zurückzuführen ist. Außerhalb des deutschen Marktes stieg die Leistung in Summe deutlich an. In den für die Aktivitäten der Gesellschaften des DB-Konzerns wichtigsten Ländern stellte sich die Entwicklung wie folgt dar:

**Großbritannien**

Die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr auf dem britischen Markt entwickelte sich 2013 mit einem Plus von etwa 3% wie bereits im Vorjahr überdurchschnittlich. Getragen wurde das Wachstum weiterhin vor allem von den Kohleverkehren. Aber auch in der Baustoffindustrie sowie bei den sich dynamisch entwickelnden Intermodalverkehren gab es eine Steigerung. DB Schenker Rail UK konnte die führende Marktposition mit einem überdurchschnittlichen Wachstum festigen.

**Polen**

Auf dem zweitgrößten europäischen Schienengüterverkehrsmarkt Polen stellte sich nach dem starken Rückgang 2012 (-9%) im ersten Halbjahr 2013 eine spürbare Stabilisierung ein. In der zweiten Jahreshälfte 2013 entwickelte sich der Markt weiter positiv. Insgesamt stieg die Verkehrsleistung im Berichtsjahr um fast 4% gegenüber dem Vorjahr. Marktstabilisierend wirkte die positive Entwicklung der Staatsbahn PKP Cargo. Die DB Schenker Rail Polska konnte ihren Marktanteil auf dem Vorjahresniveau halten.

**Frankreich**

Nachdem die Verkehrsleistung auf dem französischen Schienengüterverkehrsmarkt 2012 mit rund 5% deutlich unter dem Vorjahresniveau geblieben war, entwickelte sich die Verkehrsleistung 2013 wieder positiv. Während die französische Staatsbahn Fret SNCF 2013 leichte Leistungsrückgänge hinnehmen musste, konnte die DB-Konzerngesellschaft Euro Cargo Rail die Verkehrsleistung deutlich steigern und den Marktanteil weiter ausbauen.

**EUROPÄISCHER LANDVERKEHR**

Die Marktsituation im europäischen Landverkehr blieb 2013 aufgrund der schwachen Wirtschaftslage in Europa weiter angespannt. Nach einem verhaltenen Jahresstart zog die Nachfrage ab dem Frühjahr wieder etwas an. In der zweiten Jahreshälfte 2013 setzte sich der positive Trend fort, blieb aber vergleichsweise schwach. Vor diesem Hintergrund waren Kapazitätsengpässe im Transportmarkt weiterhin eine auf einzelne Handelsrouten oder Regionen beschränkte Ausnahme. Aufgrund der hohen Preissensibilität der Kunden und der hohen Wettbewerbsintensität konnten die gestiegenen Kosten von den Transportdienstleistern nicht vollständig an ihre Kunden weitergereicht werden. Entsprechend nahm der Margendruck im Speditionsmarkt trotz leichter Preiserhöhungen erneut zu.

Auf gesamteuropäischer Ebene ist der Markt, gemessen am Umsatz, um weniger als 1% gewachsen. Trotz eines leichten Umsatzrückgangs konnte DB Schenker Logistics seine Position als Marktführer behaupten.

**LUFTFRACHT**

Die schwache Marktentwicklung der letzten Jahre setzte sich im Jahr 2013 fort und führte zu einem moderaten Volumenzuwachs im Gesamtmarkt von 1%. Die Frachtraten bewegten sich insgesamt auf einem niedrigen Niveau. Grund dafür waren sowohl die konjunkturbedingte Nachfrageschwäche als auch Überkapazitäten, die aus weiteren Flugzeugneulieferungen resultierten. Seit September 2013 stiegen die Raten auf einigen Strecken jedoch aufgrund von Kapazitätsrückgängen stetig. Zurückzuführen sind diese auf die Marktaustritte von Air Cargo Germany, Aeroflot und Evergreen International Airlines sowie eine Neuausrichtung der Routenplanung von British Airways.

Differenziert nach Handelsrouten waren für das Jahr 2013 unterschiedliche Entwicklungen zu beobachten. Für Transporte aus dem Nahen Osten/Afrika wurde, ausgehend von einem niedrigen Niveau, ein Wachstum von rund 10% verzeichnet. Während Sendungen aus Nordamerika, vor allem nach Europa, um etwa 3% zurückgingen, lagen die Transporte aus Lateinamerika um rund 3% über dem Vorjahresniveau, was maßgeblich an den Verkehren nach Nordamerika lag. Aus Asien (inklusive innerasiatischer Verkehre) gingen die Mengen um rund 1% zurück, da hier mittlerweile Lkw- und Schienenlösungen im innerasiatischen Markt angeboten werden. Aus Europa blieben die Volumina stabil, wobei der Markt nach Asien wuchs, nach Nordamerika jedoch schrumpfte.

Aufgrund der herausfordernden Marktbedingungen verzeichnete DB Schenker Logistics einen leichten Volumenzuwachs um 0,3% und verlor dadurch Marktanteile.



**SEEFRACHT**

Mit einem Wachstum von etwa 2 % für das Gesamtjahr 2013 war die Marktsituation in der Seefracht weiterhin durch eine anhaltend schwache Nachfrageentwicklung geprägt. Die Entwicklungen auf den einzelnen Routen unterschieden sich jedoch. Während die Volumina von Europa nach Asien mit rund 7 % den stärksten Zuwachs verzeichneten, war von Nordamerika nach Europa eine annähernde Stagnation festzustellen. Der Containertransport auf der volumenstärksten Route Asien – Nordamerika wuchs um rund 2 %.

Trotz der positiven Entwicklung auf den einzelnen Routen lag die globale Nachfrage unter dem Angebot, sodass der Seefrachtmarkt weiterhin durch Überkapazitäten charakterisiert wurde. Aufgrund der hohen Verluste in den vorangegangenen Monaten kam es zum Ende des Jahres dennoch zu Ratenerhöhungen seitens der Reedereien.

DB Schenker Logistics konnte seinen Marktanteil bei einem leichten Volumenrückgang um 0,7 % nicht halten, aber dennoch seine Marktposition behaupten.

**KONTRAKTLOGISTIK**

Im globalen Kontraktlogistikmarkt setzte sich 2013 die positive Entwicklung aus dem Vorjahr mit einem Plus von etwa 5,5 % leicht abgeschwächt fort. Hiervon waren alle wesentlichen Regionen betroffen, wenngleich gerade die asiatischen Märkte weiterhin hohe Wachstumsraten aufwiesen. Die Nachfrageentwicklung in den Kernindustrien der Kontraktlogistik/Supply Chain Management (Automotive, Consumer, Electronics, Healthcare und Industrial) lag 2013 auf einem soliden Niveau. Insgesamt waren aber bei Industrie und Handel weiter gute Kapazitätsauslastungen und Auftragslagen zu beobachten. Die Produktionsmengen in den Kernindustrien lagen über den Vorjahreswerten. In allen Schwellenländern und Regionen – vor allem in den Schwellenländern – konnte eine positive Entwicklung verzeichnet werden.

DB Schenker Logistics erzielte in diesem wettbewerbsintensiven Umfeld ein Umsatzwachstum von 5,2 % und konnte seine Marktposition behaupten.

**Schieneinfrastruktur in Deutschland**

Ausgewählte Kennzahlen Schieneinfrastruktur des DB-Konzerns in Deutschland	2013	2012	Veränderung	
			absolut	%
Infrastrukturkunden	389	385	+ 4	+1,0
DB-konzernintern	18	18	-	-
DB-konzernextern	371	367	+ 4	+1,1
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.034,5	1.038,7	- 4,3	- 0,4
DB-Konzern	787,2	808,2	-21,0	-2,6
DB-konzernexterne Bahnen	247,3	230,5	+16,7	+7,2
Anteil DB-konzernexterner Bahnen in %	23,9	22,2	-	-
Stationshalte in Mio. Stopps	146,2	146,4	- 0,2	- 0,1
DB-Konzern	119,0	119,8	- 0,8	- 0,7
DB-konzernexterne Bahnen	27,2	26,6	+ 0,6	+2,3

Die Schieneinfrastruktur des DB-Konzerns in Deutschland wird infolge des seit dem Jahr 1994 offenen Marktzugangs von einer großen Anzahl von Kunden genutzt. Im Jahr 2013 ist die Zahl der Infrastrukturkunden leicht gestiegen. Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

Die Trassennachfrage entwickelte sich im Berichtsjahr leicht rückläufig. Während die Betriebsleistung im Schienenpersonenverkehr unter anderem aufgrund des Hochwassers im Sommer sank, war im Schienengüterverkehr ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Der Anteil DB-konzernexterner Bahnen nahm leicht zu.

Die Anzahl der Stationshalte blieb gegenüber dem Vorjahr annähernd stabil. Bedingt durch Ausschreibungsverluste des DB-Konzerns im Regionalverkehr ist der Anteil von DB-konzernexternen Bahnen jedoch weiter gestiegen.

Für die Bahnhöfe des DB-Konzerns ist die Entwicklung des Einzelhandels- und Gastronomieumsatzes beziehungsweise die Wettbewerbssituation der Waren- und Dienstleistungsangebote in den Stationen mit Angeboten im Gesamtmarkt des Einzelhandels von besonderer Bedeutung. Dadurch werden sowohl die Vermietungsmöglichkeiten als auch die daraus erzielten Umsätze von der Ertragsituation der gewerblichen Mieter bestimmt. Die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland (ohne Kfz und Tankstellen) lagen im Jahr 2013 leicht über dem Vorjahresniveau. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen entwickelten sich im Berichtsjahr positiv.

## POLITISCHES UMFELD

Über Regulierungsthemen und die Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens im Eisenbahnsektor berichtet der DB-Konzern auch in seinem jährlichen *Wettbewerbsbericht* [[www.db.de/wettbewerbsbericht](http://www.db.de/wettbewerbsbericht)].

### Regulatorische Themen in Deutschland

Die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA) sowie das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) haben im Jahr 2013 im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten die Regulierung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur in Deutschland sowie die Überwachung der Einhaltung der Vorgaben zur Entflechtung von Infrastruktur und Transportleistung fortgesetzt.

### WARTUNGSEINRICHTUNGEN SIND EISENBahnINFRASTRUKTUR

Am 18. Februar 2013 hat das Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster entschieden, dass es sich bei Wartungseinrichtungen um Infrastruktur im eisenbahnrechtlichen Sinn handelt, und die Revision zum Bundesverwaltungsgericht nicht zugelassen. Aufgrund des rechtskräftigen Urteils sind nun auch für Wartungseinrichtungen die eisenbahnrechtlichen Entflechtungsanforderungen umzusetzen, mit Ausnahme der Einrichtungen, die nicht wettbewerbsrelevant sind. Mit dem EBA wurde daraufhin ein Konzept zur Umsetzung der Vorgaben abgestimmt. Zudem sind die Entgeltregelungen eisenbahnrechtskonform auszugestalten und Nutzungsbedingungen verpflichtend aufzustellen. Bereits vor dem Urteil wurden mit der BNetzA ein regulierungskonformes Preissystem sowie Nutzungsbedingungen abgestimmt und eingeführt.

### REGULATORISCHE BELASTUNGEN IM BEREICH DER STROMNETZE

Die Bundesnetzagentur hat im Jahr 2013 eine Überprüfung der Bahnstrom-Netzkosten sowie einen Effizienzvergleich entsprechend den Vorgaben der Anreizregulierungsverordnung (ARegV) durchgeführt. Die von der Behörde genehmigten Kosten bilden zusammen mit dem Ergebnis des Effizienzvergleichs die Grundlage für den Verlauf der Erlösbergrenzen der Netzentgelte für die Nutzung des Bahnstromnetzes in der zweiten Periode der Anreizregulierung (2014 bis 2018). Zwar fallen die im Rahmen der Kostenprüfung verordneten Kürzungen geringer als in der ersten Periode der Anreizregu-

lierung (2009 bis 2013) aus, jedoch werden sie das Ergebnis der DB Energie AG über die kommenden fünf Jahre erheblich belasten. In dem der Kostenprüfung folgenden Effizienzvergleich mit anderen Netzbetreibern wurde DB Energie ein Effizienzwert von 100 % zuerkannt. Dieser Effizienzvergleich wird auf Basis der bereits gekürzten Kosten vorgenommen.

### ÜBERPRÜFUNG DES TRASSENPREISSYSTEMS

Im Rahmen der seit mehreren Jahren laufenden gesamthaften Überprüfung des Trassenpreissystems (TPS) lag der Fokus der BNetzA in der Vergangenheit überwiegend auf der Evaluierung und Überprüfung der relevanten Kosten (Kosten der Pflichtleistung) für die Trassenentgelte. Die Behörde wollte damit vor allem Fragen zur Höhe und Abgrenzung der berücksichtigungsfähigen Kosten sowie zu deren Verteilung auf die Netznutzer klären. Gemäß einem »Abschlusschreiben« vom November 2013 wird die BNetzA die von DB Netz vorgelegten Kosten der Pflichtleistungen nicht vollständig als solche anerkennen. Die BNetzA wendet sich nun verstärkt den Grundsätzen der Preisbildung zu. DB Netz und BNetzA befinden sich hierzu in einem laufenden Austausch.

### BESTIMMUNG DER KAPITALKOSTEN IM EISENBahnINFRASTRUKTURBEREICH

Um im Rahmen der Entgeltregulierung die zulässige Höhe von Zugangsentgelten zu bestimmen, hatte die BNetzA bereits im Jahr 2010 ein von ihr beauftragtes Gutachten zur »Bestimmung der Kapitalkosten im Eisenbahninfrastrukturbereich« zur Konsultation vorgelegt. Der DB-Konzern hatte sich am Konsultationsverfahren beteiligt und seinerseits ein unabhängiges Gutachten in Auftrag gegeben, das zu abweichenden Ergebnissen kam. Der Konsultationsprozess endete letztlich ohne formale Festlegung der Behörde, da die tatsächlich erwirtschafteten Renditen der DB-Infrastrukturunternehmen deutlich unterhalb der diskutierten Grenzwerte liegen. Im August 2013 veröffentlichte die BNetzA eine Aktualisierung ihres Gutachtens. Der DB-Konzern ließ daraufhin sein Gutachten ebenfalls aktualisieren und stellte die Ergebnisse der BNetzA vor. In allen Fällen liegen die von den Gutachtern der Behörde kalkulierten Kapitalkosten für die Eisenbahninfrastrukturbereiche des DB-Konzerns deutlich unterhalb der Werte, die aus dem vom DB-Konzern in Auftrag gegebenen Gutachten hervorgehen. Wann es zu einer Festlegung der Behörde zur zulässigen Rendite kommen wird, ist offen.

### **UNKLARES VERHÄLTNISS ZWISCHEN ENTGELTREGULIERUNG UND ZIVILRECHTLICHER PREISKONTROLLE**

Im Jahr 2011 hat der Bundesgerichtshof (BGH) entschieden, dass neben der Prüfung von Trassenentgelten durch die Regulierungsbehörde eine parallele Überprüfung seitens der Zivilgerichte im Wege des §315 BGB zulässig ist. An dieser Auffassung hält der BGH auch in Hinsicht auf andere Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte fest. Entsprechende Nichtzulassungsbeschwerden der DB Station&Service AG hat er im November 2013 zurückgewiesen. Im Ergebnis mangelt es damit für DB-Infrastrukturunternehmen erheblich an Rechtssicherheit.

### **Regulatorische Themen in Europa**

#### **ABWEISUNG DER KLAGE WEGEN MANGELHAFTER UMSETZUNG DES ERSTEN EISENBAHNPAKETS**

Die EU-Kommission hatte am 24. Juni 2010 entschieden, gegen Deutschland und zwölf weitere EU-Mitgliedstaaten Klage vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) zu erheben. Den betroffenen Staaten wurde die mangelhafte Umsetzung der Vorschriften des ersten europäischen Eisenbahnpakets, insbesondere der Entflechtungsvorgaben, vorgeworfen. Parteien des Vertragsverletzungsverfahrens waren die EU-Kommission und die Bundesrepublik Deutschland.

Der EuGH hat die Klage der EU-Kommission am 28. Februar 2013 vollumfänglich abgewiesen und ist der Argumentation der Bundesrepublik Deutschland und des Generalanwalts gefolgt, dass eine Verletzung der regulierungsrechtlichen Vorgaben der Gemeinschaftsrichtlinien nicht vorliegt. Die EU-Kommission hatte Umsetzungsdefizite hinsichtlich der Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers im integrierten Konzern, der Bestimmung der Weegeentgelte, der Anreize zur Senkung der Kosten und der Zugangsentgelte sowie der Befugnisse der nationalen Regulierungsbehörde geltend gemacht.

Mit seinem Urteil hat der EuGH die Zulässigkeit des DB-Holding-Modells und die Einhaltung der europäischen Vorgaben zur Unabhängigkeit durch DB AG und DB Netz AG bestätigt.

#### **ENTWURF DES VIERTEN EISENBAHNPAKETS**

Die EU-Kommission hat am 30. Januar 2013 ihre Gesetzesvorschläge zum vierten Eisenbahnpaket vorgelegt. Es beinhaltet Vorschläge zur Öffnung des nationalen Schienenpersonenverkehrsmarkts, zur technischen Interoperabilität und Sicherheit des europäischen Bahnsystems sowie zur

weiteren Trennung der Eisenbahninfrastruktur. Zur Verabschiedung des vierten Eisenbahnpakets ist die Zustimmung von EU-Parlament und Rat der EU notwendig.

Die geplanten Verbesserungen der technischen und administrativen Rahmenbedingungen für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen in Europa bewertet der DB-Konzern positiv, da sie zum Abbau von Marktzugangsbarrieren und zur Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit der Schiene beitragen können. Anders als in zahlreichen anderen EU-Mitgliedstaaten ist in Deutschland der Markt für den Schienenpersonenverkehr seit Langem für den Wettbewerb geöffnet. Die Vorschläge der EU für eine Marktöffnung im nationalen Schienenpersonenverkehr in Europa sind daher zu begrüßen.

Für Maßnahmen zur weiteren Trennung von Eisenbahninfrastruktur und Betrieb gibt es aus Sicht der Bundesregierung und des DB-Konzerns keine Veranlassung. Das integrierte Bahnstrukturmodell in Deutschland hat sich als effizient und erfolgreich bewährt. Dies zeigt sich auch an der positiven Wettbewerbsentwicklung.

Das ordentliche Gesetzgebungsverfahren, nach dem EU-Parlament und Rat der EU den Vorschlägen der EU-Kommission zustimmen müssen, wurde 2013 angestoßen. Der Verkehrsausschuss des EU-Parlaments hat am 17. Dezember 2013 in erster Lesung über die Gesetzesinitiativen abgestimmt. Dabei wurden die Vorschläge der EU-Kommission für eine Ausweitung der Entflechtungsbestimmungen weitgehend bestätigt. Die Beschlüsse zum Schienenpersonenverkehr lassen keine spürbaren Impulse für die Wettbewerbsentwicklung in Europa erwarten. Ein positives Votum gab es zu den Vorschlägen zur technischen Interoperabilität. Das EU-Parlament strebt den Abschluss der ersten Lesung noch in der laufenden Legislaturperiode an. Der Rat der EU hat bislang nur die Vorschläge zur technischen Interoperabilität und Sicherheit behandelt. Im Juni 2013 einigten sich die Verkehrsminister auf Eckpunkte zur Interoperabilität im europäischen Eisenbahnraum. Danach soll die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) die alleinige Zuständigkeit für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen im internationalen Verkehr erhalten. Im Oktober 2013 folgte eine Einigung zur Änderung der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie. Ziel beider EU-Rechtsakte ist der Abbau technischer Marktzugangsbarrieren. Die Gesetzesvorschläge zur weiteren Trennung von Bahnunternehmen und zur Marktöffnung im Schienenpersonenverkehr wurden im Rat noch nicht behandelt.

### **ENTSCHÄDIGUNG FÜR BAHNREISENDE BEI HÖHERER GEWALT**

Mit Urteil vom 26. September 2013 hat der EuGH den Ausschluss von Fahrpreisschädigungen bei Verspätungen im Bahnverkehr im Falle höherer Gewalt für rechtswidrig erklärt. Folglich müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen auch in Fällen höherer Gewalt bei Verspätungen ab einer Stunde betroffenen Kunden mindestens 25 % des Fahrpreises erstatten. Die EU-Kommission hat bereits angekündigt, eine Angleichung der Haftungsbedingungen für alle Verkehrsträger zu prüfen.

### **KLAGEANKÜNDIGUNG IM VERTRAGSVERLETZUNGS- VERFAHREN GEGEN DEUTSCHLAND**

Am 20. November 2013 hat die EU-Kommission angekündigt, Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen Nichtbeachtung der EU-Vorschriften über die finanzielle Transparenz im Eisenbahnsektor vor dem EuGH zu erheben. Die Bundesregierung hat die Vorwürfe der Kommission bereits mehrfach entkräftet und ausführliche Informationen über die Finanzflüsse im DB-Konzern zur Verfügung gestellt.

### **POLITISCHE EINIGUNG ZU TEN-V-VERORDNUNG FÜR EIN EINHEITLICHES EUROPÄISCHES KERNNETZ**

Die neue Verordnung zum Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-VO) sowie das dazugehörige Finanzierungsinstrument Connecting Europe Facility (CEF) ist zum 1. Januar 2014 in Kraft getreten. Die TEN-V-VO definiert ein europäisches Kernnetz (Umsetzungsziel 2030) und ein Gesamtnetz (Umsetzungsziel 2050). Die künftige EU-Förderung wird auf das Kernnetz konzentriert, für das die Einrichtung von zehn TEN-Korridoren vorgeschrieben wird. Durch die Angleichung der neuen TEN-Korridore an die bestehenden Schienengüterverkehrskorridore wird sich DB Netz künftig an insgesamt sechs multimodalen TEN-Korridoren beteiligen, die durch Deutschland verlaufen. Für die Verwaltung der neuen Korridore sind beratende Gremien unter Einbezug von Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreibern einzurichten, die unter dem Vorsitz von EU-Koordinatoren stehen. Die Verordnung enthält detaillierte Infrastrukturanforderungen, wie die Elektrifizierung und ERTMS-Ausrüstung (European Rail Traffic Management System) des Kernnetzes, sowie technische Parameter für Güterverkehrsstrecken (Achslast, Zuglänge, Geschwindigkeit). Die Mitgliedstaaten können die Umsetzung dieser Infrastrukturanforderungen sowie die Umsetzungsfrist für das TEN-Kernnetz jedoch von der jeweiligen nationalen Budgetlage abhängig machen.

Der Umfang der CEF für den Aufbau der Verkehrsinfrastruktur umfasst im Zeitraum von 2014 bis 2020 26 Mrd. €. Darin ist auch eine Bezuschussung von Maßnahmen für die Umrüstung von Güterverkehrswagen zu Lärmschutzzwecken vorgesehen. Hierfür stehen 260 Mio. € aus der CEF zur Verfügung. Die europäische Förderung von Lärmschutzmaßnahmen an der Quelle ist mit Blick auf den großen Anteil des internationalen Schienengüterverkehrs und die unterschiedlichen Herkunftsländer von Güterwagen ein wichtiger Beitrag.

### **DEKLARATION ZUR VEREINHEITLICHUNG DES INTERNATIONALEN RECHTS UNTERZEICHNET**

Am 26. Februar 2013 haben die Staats- und Regierungschefs der Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (United Nations Economic Commission for Europe; UNECE) eine politische Deklaration zur Vereinheitlichung des internationalen Eisenbahnrechts unterzeichnet. Mit der Erklärung verpflichten sich 37 Staaten, die entlang der wichtigen eurasischen Eisenbahnkorridore liegen, zur offiziellen Aufnahme von Arbeiten zur Rechtsvereinheitlichung im Eisenbahnsektor auf UN-Ebene. Parallel hierzu werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgefordert, vertragliche Bestimmungen für die eurasischen Verkehre zu erarbeiten. Ziel ist es, die globalen Eisenbahntransporte zu beschleunigen und zu vereinfachen. Künftig soll die rund 11.000 km lange Strecke von Europa nach Asien mit einem einzigen Vertrag, einheitlichen Regeln und einem einheitlichen Haftungsregime befahren werden können.

### **BAHNREFORM IN FRANKREICH**

Am 16. Oktober 2013 hat die französische Regierung einen Gesetzesentwurf zur Reform des französischen Eisenbahnsystems vorgelegt. Im ersten Halbjahr 2014 soll das französische Parlament hierüber abstimmen. Der Gesetzesentwurf sieht insbesondere eine Reintegration der heutigen Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) und des Infrastrukturbetreibers Réseau ferré de France (RFF) sowie eine Ausweitung des staatlichen Einflusses auf die SNCF vor. Zudem sollen die sozialen Rahmenbedingungen für den gesamten Sektor harmonisiert werden.

DB Arriva hat angeboten, in Frankreich mehrere Schienenpersonenverkehre in Pilotprojekten zu betreiben, um die Entwicklung bei der Liberalisierung des französischen Schienenmarkts voranzutreiben und um Sparpotenziale für den französischen Steuerzahler aufzuzeigen.

### AUSSCHREIBUNGEN IN GROSSBRITANNIEN FORTGESETZT

Im Oktober 2012 stoppte das britische Verkehrsministerium (Department for Transport; DfT) wegen der fehlerhaften Ausschreibungen des West-Coast-Main-Line-Franchise alle laufenden Wettbewerbsverfahren zur Lizenzvergabe für den Schienenverkehr. Im März 2013 kam wieder Bewegung in den Markt. Am 26. März 2013 hat das DfT seinen Plan für künftige Wettbewerbsverfahren zur Lizenzvergabe für den Schienenverkehr veröffentlicht. Der Kalender enthält detaillierte Zeitpläne für die Ausschreibungen der nächsten acht Jahre.

In der zweiten Jahreshälfte wurden überarbeitete Vergabeverfahren für das Essex-Thameside-Franchise sowie das Thameslink-Southern-Great-Northern-Franchise mit den im Jahr 2012 präqualifizierten Bietern wieder aufgenommen. Im Oktober 2013 wurde zudem ein neuer Ausschreibungsprospekt für das InterCity-East-Coast-Franchise veröffentlicht.

### GEPLANTER AUSBAU VON OPEN-ACCESS-VERKEHREN IN GROSSBRITANNIEN

Das Office of Rail Regulation (ORR) hat am 14. Juni 2013 eine neue Konsultation zu Möglichkeiten der Ausweitung von Open-Access-Schienenverkehren in Großbritannien eingeleitet. Ziel soll es sein, den Wettbewerb auf der Schiene zu steigern, um Vorteile für den Fahrgast ohne übermäßige Kosten für den Steuerzahler zu erreichen. Die Konsultation sollte im August 2013 beendet sein, jedoch liegen noch keine weiteren Ergebnisse vor.

### ENTWICKLUNGEN IM BUSMARKT IN GROSSBRITANNIEN

Nachdem im Vorjahr die Kraftstoffzuschüsse (Bus Service Operators Grant; BSOG) für im Nahverkehr tätige Busgesellschaften um 20% gekürzt worden sind, hat die britische Regierung in ihrer Überprüfung der öffentlichen Ausgaben am 26. Juni 2013 keine weiteren Kürzungen beschlossen.

Darüber hinaus endete am 21. Juni 2013 die Bewerbungsfrist für örtliche Verkehrsbehörden zum Erwerb der Bezeichnung Better Bus Area (BBA). Das DfT hatte Fördergelder für Better Bus Areas in den britischen Regionen ausgeschrieben. Ziel dieser Maßnahme ist es, dass die Anbieter der zumeist kommerziellen Verkehre in den Regionen außerhalb Londons im Rahmen von lokalen Partnerschaften von dieser Förderung profitieren. Im Falle einer erfolgreichen Bewerbung können sich die Behörden zusätzliche Mittel im Rahmen der BSOG zur attraktiveren Gestaltung ihrer Busverkehre sichern.

### NEUE REGELN FÜR DEN PERSONENVERKEHR IN ITALIEN

Das italienische Stabilitätsgesetz schaffte auch für den nationalen Personenverkehr einige neue Regeln: Die Fördermittel für den Verkehrssektor werden zukünftig aus zwei Fonds zur Verfügung gestellt, dem Fonds für den öffentlichen Nahverkehr (Bus und Schiene) (4,9 Mrd. €) sowie dem von den einzelnen Regionen finanzierten Ausgleichsfonds (1,5 Mrd. €). Mit dem gesamten Maßnahmenpaket sollen eine ausreichende Mittelhöhe sowie eine effizientere Mittelverwendung sichergestellt werden.

### Weiterentwicklung des relevanten ordnungspolitischen Rechtsrahmens

#### LIBERALISIERUNG DES FERNBUSVERKEHRS

#### IN DEUTSCHLAND

Mit der Liberalisierung des Fernbusmarkts seit dem 1. Januar 2013 haben die Aktivitäten in diesem Bereich erheblich an Dynamik gewonnen. Der Netzaufbau durch diverse Wettbewerber wurde deutlich beschleunigt und angekündigte Markteintritte wurden vorgezogen. Der DB-Konzern hat auf diese Entwicklungen mit Anpassungen und Verbesserungen im bestehenden deutschlandweiten Liniennetz sowie beim Markenauftritt der etablierten Marke Berlin Linien Bus (BLB) reagiert. Ausweitungen des BLB-Netzes erfolgen punktuell dort, wo sich Opportunitäten ergeben. Zudem hat der DB-Konzern unter der Marke »IC-Bus« bestehende Lücken im Schienenangebot des Fernverkehrs geschlossen, um ein integriertes DB-Fernverkehrsnetz anzubieten.

### ENTWURF EINES EISENBAHNREGULIERUNGSGESETZES

Am 19. September 2012 hat die Bundesregierung im Zuge der Umsetzung des Koalitionsvertrags von CDU/CSU und FDP vom Herbst 2009 den Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich beschlossen und anschließend das parlamentarische Gesetzgebungsverfahren eingeleitet. Am 16. Mai 2013 hat der Bundestag dem Gesetz mit wenigen Änderungen zugestimmt. Der Bundesrat, der dem Gesetz ebenfalls zustimmen muss, hat in seiner Sitzung am 7. Juni 2013 den Vermittlungsausschuss angerufen, da zahlreiche seiner Forderungen nicht im Gesetzentwurf berücksichtigt wurden. Das Vermittlungsverfahren wurde am 26. Juni 2013 ohne Einigung beendet. Am 5. Juli 2013 hat der Bundesrat den Gesetzentwurf abgelehnt. Es ist damit zu rechnen, dass in der neuen Legislaturperiode ein neuer Gesetzgebungsvorschlag erarbeitet wird, der die infolge des Recasts notwendigen Anpassungen umsetzt.

# Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

## Deutlich rückläufige Ergebnisentwicklung

### Rating-Einstufungen bestätigt

### Bilanzstruktur annähernd unverändert

## ERTRAGSLAGE

### Änderungen im Vorjahresvergleich

Im Berichtsjahr wurde die DB Services Immobilien GmbH (DB Services Immobilien) rückwirkend zum 1. Januar 2013 auf die DB AG verschmolzen. Die DB AG war alleinige Gesellschafterin der DB Services Immobilien. Das vollständige Vermögen der DB Services Immobilien wurde – einschließlich ihrer Beteiligungen an der Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co. KG und der Zweiten Kommanditgesellschaft Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co. KG auf die DB AG übertragen. Daraus ergaben sich insbesondere Auswirkungen auf die Vergleichbarkeit der Gewinn- und Verlustrechnung.

### Umsatzentwicklung

Die DB AG erzielte wie im Vorjahr keine Umsatzerlöse.

### Ergebnisentwicklung

Gewinn- und Verlustrechnung [in Mio. €]	2013	2012	Veränderung	
			absolut	%
Sonstige betriebliche Erträge	1.087	1.348	-261	-19,4
Materialaufwand	-91	-77	-14	+18,2
Personalaufwand	-303	-224	-79	+35,3
Abschreibungen	-12	-13	+1	-7,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-850	-983	+133	-13,5
Beteiligungsergebnis	583	1.430	-847	-59,2
Zinsergebnis	-37	15	-52	-
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>377</b>	<b>1.496</b>	<b>-1.119</b>	<b>-74,8</b>
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-10	-13	+3	-23,1
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>367</b>	<b>1.483</b>	<b>-1.116</b>	<b>-75,3</b>

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Dies resultierte im Wesentlichen aus dem Wegfall von Effekten aus dem Vorjahr im Zusammenhang mit der Auflösung von Rückstellungen für ökologische Altlasten und Rückgabeverpflichtungen. Die gestiegenen Erträge aus

Leistungen für Dritte, die vor allem aus der Verschmelzung der DB Services Immobilien auf die DB AG resultierten, wirkten gegenläufig erhöhend.

Im Berichtsjahr stiegen Material- und Personalaufwand ebenfalls verschmelzungsbedingt an. Im Personalaufwand wirkten zudem Tariferhöhungen belastend.

Die Abschreibungen bewegten sich auf Vorjahresniveau.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen vor allem aufgrund des Wegfalls des negativen Effekts aus der Ablösung von Leasingverträgen im Vorjahr sowie geringerer Rückstellungszuführungen zurück.

Der Rückgang im Beteiligungsergebnis resultierte insbesondere aus der im Vorjahresvergleich negativen Entwicklung der DB ML AG, deren Ergebnis im Berichtsjahr vor allem durch die schwache Entwicklung der Schenker AG und der DB Regio AG geprägt war. Darüber hinaus wirkten sich die im Vorjahresvergleich deutlich negative Ergebnisentwicklung der DB Netz AG und der DB Energie GmbH belastend auf das Beteiligungsergebnis aus.

Die DB AG übernimmt die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB-Konzern und reicht die in der Regel von der DB Finance über Anleiheemissionen aufgenommenen und an die DB AG per Darlehen weitergereichten Mittel im Wesentlichen zu gleichen Konditionen an die Konzerngesellschaften weiter. Das Zinsergebnis ist im Berichtsjahr zurückgegangen. Gestiegene Zinserträge wurden durch höhere Zinsaufwendungen vor allem im Zusammenhang mit der Aufzinsung von Rückstellungen überkompensiert.

Insgesamt ergab sich daraus ein deutlicher Rückgang im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit um 1.119 Mio. € beziehungsweise 74,8 % auf 377 Mio. € (im Vorjahr: 1.496 Mio. €).

Die Steuerposition verbesserte sich leicht infolge des Wegfalls von periodenfremden Aufwendungen im Vorjahr um 3 Mio. € auf -10 Mio. € (im Vorjahr: -13 Mio. €).

Auch der Jahresüberschuss verschlechterte sich dementsprechend deutlich um 1.116 Mio. € beziehungsweise 75,3 % auf 367 Mio. € (im Vorjahr: 1.483 Mio. €).

### Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage

Die im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2012 abgegebene Prognose für das Geschäftsjahr 2013 wurde verfehlt. Dies resultierte im Wesentlichen aus der im Vorjahresvergleich schwachen Entwicklung der Tochtergesellschaften, insbesondere der DB ML AG, der DB Netz AG und der DB Energie GmbH. Das Beteiligungsergebnis wurde dadurch deutlich belastet.

## FINANZLAGE

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt außer auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch stellen wir sicher, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor. Bei Aufnahmen DB-konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande.

Die Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften der DB ML AG im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts über die DB ML AG durch kurzfristige Kreditlinien, die im Rahmen des Cashpoolings auf internen Kontokorrentkonten und/oder durch feste kurzfristige Kreditausreichungen in Anspruch genommen werden können, oder in Form von langfristigen Darlehen weitergereicht.

Die Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns sind dagegen direkt an das Treasury-Zentrum der DB AG angebunden. Mit diesem Konzept sichern wir einen konzernübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Weitere Vorteile liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Für den langfristigen Bereich steht dem DB-Konzern ein **Debt-Issuance-Programm** [[www.db.de/mtn](http://www.db.de/mtn)] in Höhe von 20 Mrd. € zur Verfügung. Das Programm war zum 31. Dezember 2013 mit 15,7 Mrd. € in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2012: 14,0 Mrd. €). Die Inanspruchnahme des Programms ist

infolge der Refinanzierung auslaufender Finanzschulden und des Aufbaus einer höheren Kassenposition im Berichtsjahr angestiegen.

Im kurzfristigen Bereich stand per 31. Dezember 2013 wie im Vorjahr ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses war per 31. Dezember 2013 nicht in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2012: keine Inanspruchnahme). Zudem verfügten wir per 31. Dezember 2013 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 2,0 Mrd. € (per 31. Dezember 2012: 2,0 Mrd. €) mit einer Restlaufzeit von 1,3 bis 1,6 Jahren sowie über eine weitere garantierte ungenutzte Kreditfazilität in Höhe von 0,1 Mrd. € (per 31. Dezember 2012: 0,1 Mrd. €).

Darüber hinaus konnte der DB-Konzern auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 1,6 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2012: 1,5 Mrd. €). Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Im Berichtsjahr wurden keine größeren Finanzierungsleasingtransaktionen abgeschlossen.

### Rating-Einstufungen bestätigt

Rating-Einstufungen DBAG	Erst- erteilung	Letzte Bestäti- gung	Aktuelle Einstufungen		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
Standard&Poor's	16.05. 2000	28.06. 2013	A-1+	AA	stabil
Moody's	16.05. 2000	17.01. 2014	P-1	Aa1	negativ
Fitch	17.02. 2009	23.12. 2013	F1+	AA	stabil

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. Diese Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert.

Weitere Informationen zum Thema **Rating** [[www.db.de/rating](http://www.db.de/rating)] und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG sind auf der Investor-Relations-Internetseite verfügbar.

## Kapitalflussrechnung

Kurzfassung Kapitalflussrechnung [in Mio. €]	2013	2012	Veränderung	
			absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.041	1.051	-10	-1,0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-19	-19	-	-
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	-392	-491	+99	-20,2
Veränderung des Finanzmittelbestands	630	541	+89	+16,5
Flüssige Mittel per 31.12.	2.021	1.391	+630	+45,3

Der Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit bewegte sich im Berichtsjahr mit 1.041 Mio. € leicht unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1.051 Mio. €). Negative Ergebniseffekte im Wesentlichen aufgrund deutlich gesunder Beteiligungsergebnisse wurden weitgehend durch positive Working-Capital-Effekte kompensiert.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit blieb im Berichtsjahr mit 19 Mio. € stabil. Gestiegene Nettoauszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen wurden durch geringere Nettoauszahlungen für den Zugang von Sachanlagen vollständig kompensiert.

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit ging um 99 Mio. € auf 392 Mio. € zurück (im Vorjahr: 491 Mio. €). Dies resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Nettoeinzahlungen aus der lang- und kurzfristigen Konzernfinanzierung (+ 489 Mio. €) sowie geringeren Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten (- 227 Mio. €). Diese Effekte werden durch geringere Einzahlungen im Zusammenhang mit dem Schuldbeitritt (- 616 Mio. €) teilweise ausgeglichen.

Per 31. Dezember 2013 verfügte die DBAG mit 2.021 Mio. € über einen im Vergleich zum Vorjahresende um 630 Mio. € höheren Bestand an flüssigen Mitteln (per 31. Dezember 2012: 1.391 Mio. €).

## Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten per 31.12. [in Mio. €]	2013	2012	Veränderung	
			absolut	%
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	13.026	11.319	+1.707	+15,1
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	728	728	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13	18	-5	-27,8
Sonstige	116	163	-47	-28,8
<b>Insgesamt</b>	<b>13.883</b>	<b>12.228</b>	<b>+1.655</b>	<b>+13,5</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen stiegen infolge höherer Anleiheemissionen der DB Finance, die per Darlehen an die DB AG weitergereicht worden sind. Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, blieben unverändert.

## Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen mit 15 Mio. € wie im Vorjahr auf niedrigem Niveau (im Vorjahr: 22 Mio. €). Investitionsschwerpunkt waren im Berichtsjahr Mietereinbauten und Mobilien.

## Abweichungen von der prognostizierten Finanzlage

Im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2012 haben wir erwartet, dass die Verbindlichkeiten der DB AG per 31. Dezember 2013 oberhalb des Niveaus des Vorjahresendes liegen werden. Wir haben dies erwartet, weil wir davon ausgegangen sind, dass die deutliche Steigerung der Netto-Investitionen der Tochtergesellschaften nicht vollständig aus dem operativen Cashflow des DB-Konzerns würde finanziert werden können. Die eingetretene Entwicklung deckt sich im Ergebnis mit den Erwartungen. Allerdings ist der Anstieg der Verbindlichkeiten im Wesentlichen auf höher als geplant getätigte Anleiheemissionen der DB Finance zurückzuführen, die zur Erhöhung der finanziellen Flexibilität des DB-Konzerns unter Ausnutzung sehr attraktiver Finanzierungsbedingungen durchgeführt wurden.



Wie erwartet, hat der DB-Konzern zur Refinanzierung seiner fällig werdenden Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in Höhe von rund 1,5 Mrd. € im Berichtsjahr sowie zur Erhöhung des Kassenbestands die internationalen Kapitalmärkte in Anspruch genommen.

## VERMÖGENSLAGE

### Bilanz

Bilanz per 31.12. [in Mio. €]	2013	2012	Veränderung	
			absolut	%
Bilanzsumme	33.044	31.558	+1.486	+ 4,7
<b>AKTIVSEITE</b>				
Anlagevermögen	27.331	26.510	+ 821	+ 3,1
Umlaufvermögen	5.712	5.048	+ 664	+13,2
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	1	0	+1	-
<b>PASSIVSEITE</b>				
Eigenkapital	15.754	15.912	-158	-1,0
Rückstellungen	3.357	3.372	-15	- 0,4
Verbindlichkeiten	13.883	12.228	+1.655	+13,5
davon zinspflichtig	13.266	11.539	+1.727	+15,0
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	50	46	+ 4	+ 8,7

Bilanzstruktur per 31.12. [in Mio. €]	2013	2012	Veränderung	
			absolut	%
<b>STRUKTUR DER AKTIVSEITE</b>				
Anlagevermögen	82,7	84,0	-	-
Umlaufvermögen	17,3	16,0	-	-
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0	-	-
<b>STRUKTUR DER PASSIVSEITE</b>				
Eigenkapital	47,7	50,4	-	-
Rückstellungen	10,2	10,7	-	-
Verbindlichkeiten	41,9	38,8	-	-
davon zinspflichtig	40,1	36,6	-	-
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,2	0,1	-	-

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2013 um 1.486 Mio. € beziehungsweise 4,7 % auf 33.044 Mio. € gestiegen (per 31. Dezember 2012: 31.558 Mio. €).

Das Anlagevermögen lag mit 27.331 Mio. € um 3,1 % beziehungsweise 821 Mio. € oberhalb des Vorjahresendwerts (per 31. Dezember 2012: 26.510 Mio. €). Maßgeblich dafür war der Anstieg der Ausleihungen an verbundene Unternehmen um 817 Mio. € von 12.672 Mio. € per 31. Dezember 2012 auf 13.489 Mio. € per 31. Dezember 2013.

Das Umlaufvermögen stieg per 31. Dezember 2013 um 13,2 % beziehungsweise 664 Mio. € auf 5.712 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 5.048 Mio. €). Ursächlich hierfür war der Anstieg der liquiden Mittel um 630 Mio. € sowie der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 34 Mio. €.

Strukturell ergab sich daraus eine leichte Verschiebung in Richtung des Umlaufvermögens. Das Anlagevermögen dominiert mit einem Anteil von rund 83 % allerdings weiterhin die Aktivseite der Bilanz (per 31. Dezember 2012: 84 %).

Auf der Passivseite betrafen die maßgeblichen Veränderungen per 31. Dezember 2013 das Eigenkapital und die Verbindlichkeiten.


Das Eigenkapital ging leicht um 1,0 % beziehungsweise 158 Mio. € auf 15.754 Mio. € zurück. Der Jahresüberschuss des Berichtsjahres reichte nicht aus, um die Dividendenaus-schüttung abzudecken.

Die Verbindlichkeiten erhöhten sich um 1.655 Mio. € aufgrund gestiegener Verpflichtungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Die Rückstellungen blieben auf dem Niveau des Vorjahresendes. Strukturell ergab sich eine leichte Verschiebung in Richtung des Fremdkapitals. Die Eigenkapitalquote lag per 31. Dezember 2013 bei 47,7 % (per 31. Dezember 2012: 50,4 %).



# Kunde und Qualität

## Konzernweite Kunden- und Qualitätsinitiative fortgesetzt Hochwasser beeinflusst Leistungsqualität Pünktlichkeitswerte verschlechtert

### KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE FORTGESETZT

Im Berichtsjahr wurde die seit dem Jahr 2010 bestehende konzernweite *Kunden- und Qualitätsinitiative*  fortgesetzt. Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern dafür rund 425 Mio. € aufgewendet (davon rund 328 Mio. € für Investitionen).

In den vergangenen Jahren hat sich der DB-Konzern besonders auf vorbereitende Maßnahmen zur Verbesserung des operativen Betriebs vor allem an strengen Wintertagen konzentriert. Im Mai 2013 wurde dem DB-Konzern vom Bahn-test des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) bestätigt, dass sich die von ihm ergriffenen Maßnahmen bewährt haben. Auch die Vorbereitung für den Winter 2013/2014 wurde durch die Kunden- und Qualitätsinitiative begleitet. Die Maßnahmen der Vorjahre wurden weitergeführt, optimiert und ergänzt.



Seit Anfang 2013 steht insbesondere die stetige Verbesserung der Pünktlichkeit im Personen- und Güterverkehr im Fokus der Kunden- und Qualitätsinitiative. Sie ist ein zentraler Bestandteil des Leistungsversprechens des DB-Konzerns und adressiert vor allem die Zielerreichung in der Stoßrichtung *Kunde und Qualität*  der Strategie *DB2020* . Hauptfokus der Kunden- und Qualitätsinitiative ist die Reduzierung des täglichen Störgeschehens, insbesondere durch betrieblich-planerische Maßnahmen. In den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Schenker Rail und DB Netze Fahrweg wurde ein breit angelegtes Portfolio entsprechender Verbesserungsprojekte eingerichtet. Die Herausforderungen bestehen insbesondere darin, die Effekte des zunehmenden Verkehrswachstums auf dem deutschen Schienennetz sowie das zu verstärkende Bau- und Instandhaltungsvolumen zu bewältigen.


Zudem ist die Kunden- und Qualitätsinitiative eine zentrale Austauschplattform für das DB-konzernweite Verbesserungsmanagement.


### VERBESSERUNGEN MIT DEM KUNDENBEIRAT ANGESTOSSEN

Im Jahr 2004 hat der DB-Konzern zum ersten Mal einen Kundenbeirat einberufen. Die 30 ehrenamtlichen Mitglieder stammen aus allen wesentlichen Kundengruppen im Regional- und Fernverkehr. Zweimal jährlich kommen sie in den turnusmäßig stattfindenden Sitzungen zusammen, um unabhängig und offen mit DB-Führungskräften über Image und Qualität von Produkten und Dienstleistungen zu diskutieren. In den vergangenen zehn Jahren begleitete und initiierte der Kundenbeirat eine Reihe von Projekten und Maßnahmen mit Kundenwirkung. Im Berichtsjahr lag der Schwerpunkt der gemeinsamen Arbeit auf der Konstituierung des nunmehr vierten Kundenbeirats sowie auf der Identifizierung von Verbesserungspotenzialen der Services an den Bahnhöfen, der kundenfreundlichen Weiterentwicklung des Fahrgastrechtfomulars und der Optimierung von Kundenschriften. Darüber hinaus waren die Mitglieder des Kundenbeirats in unterschiedliche Projekte und Workshops des DB-Konzerns eingebunden, beispielsweise zur Optimierung von Informationen am Bahnhof und zur verbesserten Kommunikation mit den Kunden.

### ENTWICKLUNG DER PÜNKTLICHKEIT

Im Rahmen der Stoßrichtung *Kunde und Qualität*  ist die *Produktqualität*  eines der drei Top-Ziele. Der zentrale Indikator hierfür ist die Entwicklung der Pünktlichkeit in den einzelnen Geschäftsfeldern. Im Personenverkehr messen die Kunden des DB-Konzerns die Qualität in erster Linie an der Pünktlichkeit. Darüber hinaus ist die Anschlussqualität, die der DB-Konzern im Sinne seiner Kunden zuverlässig gewährleisten will, ein wichtiges Qualitätsmerkmal.

Für die Messung der **Pünktlichkeit**  erfasst der DB-Konzern kontinuierlich für jede Zugfahrt die Ist-Zeit im Vergleich zur Soll-Zeit. Die Ankunft der planmäßigen oder bis zu einer definierten Zeit verspäteten Züge fasst der DB-Konzern im Pünktlichkeitsgrad zusammen. Die im Vorjahr initiierten Projekte zur Verbesserung der Leistungsqualität hat der DB-Konzern auch im Berichtsjahr kontinuierlich weiterverfolgt. So analysiert der DB-Konzern beispielsweise stetig die Verspätungsursachen und leitet daraus Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Anchlusserrreichung ab.

 Pünktlichkeit (Schiene) [in %]	2013	2012	2011
DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland	94,1	94,6	94,8
DB Schenker Rail - Ankunftspünktlichkeit (15 Min.) in Europa	68,3	69,9	68,0
Gesamtpünktlichkeit <sup>1)</sup> in Deutschland	93,8	94,3	94,4

<sup>1)</sup> DB-konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Im Berichtsjahr verzeichnete der DB-Konzern erneut einen Rückgang des Durchschnittswerts der Pünktlichkeit für alle Personenverkehrszüge. Nachdem im Vorjahr ein Jahresdurchschnittswert von 94,6 % gemessen wurde, sank die Gesamtpünktlichkeit auf 94,1 %.


Das Berichtsjahr war geprägt von vielen negativen Einmaleffekten wie Unwettern, hochwasserbedingten Streckensperrungen, Beeinträchtigungen durch Bergbauschäden und weiteren Ereignissen, wie zum Beispiel Einschränkungen im Betrieb infolge von Kabeldiebstählen. Davon war vor allem die Pünktlichkeit im Fernverkehr betroffen, aber auch die Pünktlichkeit im Regionalverkehr war rückläufig.

Die für den Schienengüterverkehr in Europa gemessene Pünktlichkeit der Züge von DB Schenker Rail ist im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr gesunken. Dies resultierte im Wesentlichen aus den Auswirkungen des Hochwassers in Deutschland sowie einer intensiven Bautätigkeit. Der DB-Konzern arbeitet kontinuierlich an der weiteren Verbesserung der Leistungsqualität, etwa durch eine länderübergreifende Zugverfolgung im Rahmen des europäischen Operations-Managements.

Der Produktqualitätsindikator für die Schieneninfrastruktur hat sich im Berichtsjahr infolge von Beeinträchtigungen unter anderem durch das Hochwasser leicht negativ entwickelt. Die Gesamtpünktlichkeit der konzernexternen und

-internen Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Produkte in Deutschland lag bei durchschnittlich 93,8 % (im Vorjahr: 94,3 %).

## KUNDENZUFRIEDENHEIT

 Kundenzufriedenheit [in ZI]	2013	2012	2011
DB Bahn Fernverkehr	61	63	62
DB Bahn Regio (Schiene)	68	67	66
DB Bahn Regio (Bus)	74	-	-
DB Arriva	83	83	83
DB Schenker Rail	-	63	62
DB Schenker Logistics	74	-	-
DB Netze Fahrweg	72	73	74
DB Netze Personenbahnhöfe (Privatkunden)	67	69	68
DB Netze Energie	78	77	78

Trotz der erheblichen operativen Beeinträchtigungen entwickelte sich die Kundenzufriedenheit im Berichtsjahr stabil, wenn auch mit leicht rückläufiger Tendenz. Die Kundenzufriedenheit bezogen jeweils auf die aktuelle Fernverkehrsfahrt wurde mit einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 74 (im Vorjahr: ZI von 75) bewertet. Die Gesamtzufriedenheit mit der DB Fernverkehr AG erreichte im Berichtsjahr einen ZI von 61 (im Vorjahr: ZI von 63). Unsere Kunden im Bereich der Autozüge bewerteten die Gesamtzufriedenheit im Durchschnitt mit einem ZI von 70 (im Vorjahr: ZI von 68), im Nachtreisezugbereich mit einem ZI von 72 (im Vorjahr: ZI von 71).

Die Zufriedenheit mit der letzten Fahrt von Kunden der Sparte Schiene erreichte im Berichtsjahr einen ZI von 76 (im Vorjahr: ZI von 76). Für die Zufriedenheit mit der Sparte Schiene insgesamt wurde im Berichtsjahr ein leicht verbesserter ZI von 68 erzielt (im Vorjahr: ZI von 67). Die Ermittlung der Kundenzufriedenheit im Busbereich wurde im Berichtsjahr neu aufgesetzt, somit liegen keine Vergleichswerte der vergangenen Jahre vor. Im Berichtsjahr erreichte die Zufriedenheit mit der letzten Fahrt von Kunden der Linienbusse einen ZI von 79. Für die Zufriedenheit mit der Sparte Bus insgesamt wurde im Berichtsjahr ein ZI von 74 erzielt.

Im Geschäftsfeld DB Arriva dient die Kundenzufriedenheit als ein wichtiger von den Bestellerorganisationen ermittelter Erfolgsfaktor. Der ZI lag im Berichtsjahr wie bereits im Vorjahr bei 83 und unterstreicht die Kundenorientierung von DB Arriva.

Die Kundenzufriedenheit ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für DB Schenker Rail. Im Berichtsjahr lag die Kundenzufriedenheit wie im Vorjahr bei einem ZI von 63. Insbesondere die Verbesserungen bei der Wagenverfügbarkeit und die hohe Qualität der Auftragserteilung und der Abrechnung wurden von den Kunden honoriert. Als Handlungsfeld zur weiteren Steigerung der Kundenzufriedenheit konnten wir die Optimierung unserer transportbegleitenden Informationen identifizieren, an der wir bereits mit zahlreichen Maßnahmen arbeiten.

Im Sommer 2013 wurde die erste globale Kundenzufriedenheitsstudie im globalen Netzwerk von DB Schenker Logistics abgeschlossen. Die Befragung wurde in 45 Ländern durchgeführt. Der globale Zufriedenheitsindex liegt bei einem Wert von 74 – ein für die Branche sehr zufriedenstellender Wert. Auf der jeweiligen Landesebene konnten dabei sehr konstante Niveaus erreicht werden. Hervorzuheben ist die gute Beziehung zu unseren Kunden, die unter anderem durch die Weiterempfehlungs- und Wiederauswahlraten reflektiert wird. Auf Basis der Ergebnisse wurden Handlungsfelder identifiziert und entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Verbesserungspotenzial gibt es beispielsweise im Bereich der proaktiven Informationen. Die nächste Kundenzufriedenheitsstudie wird im Jahr 2015 durchgeführt.

Das Gesamturteil über die Verkehrsstationen lag im Berichtsjahr bei einem ZI von 67 und war damit leicht rückläufig. Bundesweit zeigten sich die einzelnen Leistungsbereiche im Kundenurteil stabil. Kritischer wurde das Erscheinungsbild der Stationen bewertet. Regional sind größere Veränderungen in den einzelnen Bewertungen zu beobachten. Die betrieblichen Probleme in Mainz und Essen haben beispiels-

weise zu einer deutlich kritischeren Bewertung der Themen rund um Information und Service geführt. Insgesamt wird der Service am Bahnhof von den Kunden jedoch gut bewertet und auch die Geschäfte, die Gastronomie und der Vertrieb erhalten gute Noten.

Im Herbst 2013 wurden die Kunden der DB Netz AG zu allen Leistungsbereichen befragt. Dazu zählten die Themen Kommunikation, Netz- und Gelegenheitsfahrplan sowie Betrieb, aber auch Fragen zur Infrastruktur, zu Baumaßnahmen und zur Mitarbeiter- und Servicekompetenz. Mit einem Zufriedenheitsindex von 72 konnten die Werte aus dem Vorjahr annähernd gehalten werden, wenn auch mit leicht rückläufiger Tendenz. Vor allem im Service, bei der Kommunikation und der Trassenvergabe, speziell im Netzfahrplan, konnten erneut gute Werte verzeichnet werden. Allerdings zeigten sich durch die Vielzahl von Baumaßnahmen sowie die Auswirkungen des Hochwassers und der Personalsituation rund um Mainz negative Bewertungen. An der Lösung und Beseitigung dieser Probleme muss 2014 gearbeitet werden.

Im Herbst 2013 wurden die Kunden von DB Netze Energie befragt. Insgesamt ergab sich ein Kundenzufriedenheitsindex von sehr guten 78 (im Vorjahr: ZI von 77). Im Bereich Bahnstrom und Diesel ergibt sich ein ZI von 77 (im Vorjahr: ZI von 75). Durch eine Umstrukturierung gibt es nun die neuen Bereiche »Bahnstrom und Diesel« sowie »Strom und Gas Plus«. In den neuen Bereichen kann kein Vergleich zum Vorjahr gezogen werden, im Berichtsjahr ergibt sich für die internen Kunden ein ZI von 75 und für die externen Kunden ein ZI von 81.

# Soziales

## Zahl der Mitarbeiter angestiegen

### Maßnahmen aus DB-konzernweiter Mitarbeiterbefragung in Umsetzung Bedarfs- und zukunftsorientierte konzernweite Personalplanung optimiert

#### ENTWICKLUNG DER MITARBEITERZAHL



Mitarbeiter per 31.12. [in VZP]	2013	2012	Veränderung	
			absolut	%
Mitarbeiter	3.695	2.358	+1.337	+56,7
Auszubildende	62	12	+50	-
<b>DBAG</b>	<b>3.757</b>	<b>2.370</b>	<b>+1.387</b>	<b>+58,5</b>



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

Zum Ende des Berichtsjahres lag die Zahl der Mitarbeiter bei 3.757 Mitarbeitern (per 31. Dezember 2012: 2.370 Mitarbeiter). Darin enthalten sind 62 Auszubildende (im Vorjahr: 12 Auszubildende). Im Jahresdurchschnitt waren 3.670 Mitarbeiter bei der DBAG beschäftigt (im Vorjahr: 2.323 Mitarbeiter).

Der Anstieg der Mitarbeiterzahl resultierte im Wesentlichen aus der Verschmelzung der DB Services Immobilien auf die DBAG.

#### UMSETZUNG DER HR2020-PROGRAMME

Ein zentrales Ziel der Strategie **DB2020**  des DB-Konzerns ist es, einer der zehn *Top-Arbeitgeber*  in Deutschland zu werden. Der DB-Konzern will qualifizierte Fachkräfte und talentierte Nachwuchskräfte gewinnen und binden.

Mit folgenden sechs *HR2020-Programmen*  leistet die Personalstrategie einen Beitrag zur Umsetzung der Strategie **DB2020** : Strategische Personalplanung, Personalgewinnung, Personalentwicklung, Unternehmenskultur, Beschäftigungsbedingungen sowie Optimierung und Internationalisierung der HR-Arbeit.

#### Strategische Personalplanung

Mit der Strategischen Personalplanung (SPP) verschafft sich der DB-Konzern für wesentliche Mitarbeitergruppen Transparenz zum zukünftigen Personalbestand und -bedarf. Auf Basis von DB-konzerneinheitlichen Standards, Methoden und gemeinsam erarbeiteten Geschäftsszenarien erfasst der DB-Konzern so bereits knapp die Hälfte der inländischen Belegschaft. Künftige Personalengpässe oder -überhänge werden funktions- und regionenspezifisch identifiziert. Um entsprechende Gegenmaßnahmen einzuleiten, werden Handlungsoptionen ermittelt und bewertet.


Mithilfe von regionalen SPP-Veranstaltungen will der DB-Konzern künftig die Impulse aus der SPP stärker in die Regionen tragen und geschäftsfeldübergreifend damit arbeiten. Darüber hinaus will der DB-Konzern die SPP international im DB-Konzern etablieren. Erste internationale SPP-Modelle wurden in Pilotprojekten (DB Schenker Rail Polska, DB Arriva Denmark) entwickelt. Um auch die kurz- und mittelfristige Personalplanung und -steuerung zu optimieren, treibt der DB-Konzern die einheitliche Abbildung des Personalbedarfs in einem einheitlichen EDV-System in Deutschland voran.

#### ÜBERPRÜFUNG DES LAUFENDEN PLANUNGSPROZESSES

Infolge von Personalengpässen, die im Sommer 2013 in Mainz offensichtlich geworden sind, hat sich der DB-Konzern mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und Vertretern des Konzernbetriebsrats (KBR) im August 2013 darauf verständigt, die laufende Personalplanung zu überprüfen. Im Oktober 2013 wurde die Personalsituation gemeinsam mit Betriebsräten und unter Einbeziehung der Belegschaft ausgewertet. Die Ergebnisse der Überprüfung der Personalplanung führten im November 2013 zu einer Vereinbarung zwischen Vertretern des DB-Konzerns, des KBR und der EVG. Danach sollen im DB-Konzern bis zu 1.250 Mitarbeiter zusätzlich beschäftigt und rund 450 weitere Mitarbeiter eingesetzt werden, um Mehrarbeit und Urlaubsrückstände zu reduzieren. Die finanziellen Anreize, um Mehrarbeit im Langzeitkonto anzusparen, wurden für das Berichtsjahr

verbessert. Zudem hat sich der DB-Konzern mit den Arbeitnehmervertretern auf Eckpunkte für eine einheitliche Rahmenregelung zur Personalplanung geeinigt.

### **Personalgewinnung**

Im Vorjahr hat sich die Personalgewinnung des DB-Konzerns inhaltlich und organisatorisch neu aufgestellt und das Recruiting, Personalmarketing und Bewerbermanagement in einer neuen Organisationseinheit gebündelt. Diese verantwortet in Deutschland die strategische Ausrichtung der Arbeitgebermarke, um den DB-Konzern im Bewerbermarkt als *Top-Arbeitgeber*  zu platzieren. Sieben regionale Recruiting-Teams arbeiten eng mit den Personalern vor Ort und den Geschäftsfeldern zusammen. Sie sorgen für einen einheitlichen Auftritt im Markt und für eine schnelle Stellenbesetzung.

Das Image des DB-Konzerns als Arbeitgeber hat sich im Berichtsjahr stark verbessert. Basierend auf Rankings, die von trendence – Europas führendem Forschungsinstitut im Bereich Employer-Branding, Personalmarketing und Recruiting – erhoben wurden, verbesserte er sich insbesondere im Schüler-Ranking von Rang 46 auf Rang 25 der beliebtesten Arbeitgeber. Bei den berufserfahrenen Akademikern verbesserte er sich von Rang 21 auf Rang 12. Bezogen auf alle seine Rekrutierungszielgruppen konnte der DB-Konzern im Berichtsjahr den Wert gegenüber dem Vorjahr um neun Ränge steigern, von Rang 31 auf Rang 22.

Dazu beigetragen hat die im November 2012 gestartete Arbeitgeberkampagne des DB-Konzerns »Kein Job wie jeder andere«, die im Berichtsjahr fortgesetzt wurde. Seither konnte der durchschnittliche monatliche Bewerbungseingang im Vorjahresvergleich um durchschnittlich 30 % gesteigert werden. Die Einbindung der Mitarbeiter des DB-Konzerns in den neuen Arbeitgeberauftritt wurde mit dem Sonderpreis »Employer Branding Innovation des Jahres« bei den trendence Awards 2013 gewürdigt. Darüber hinaus wurde die Arbeitgeberkampagne mit dem Queb-Award 2013 »Excellence Employer Branding Kampagne« ausgezeichnet. Mit dem Preis würdigt der Verein Queb jährlich herausragende Aktivitäten rund um die Themen Employer-Branding, Personalmarketing und Recruiting. Das zentrale Element des Arbeitgeberauftritts des DB-Konzerns ist die Karriereseite im Internet. Social-Media-Kanäle wie Facebook, Twitter oder YouTube ergänzen den Online-Auftritt des DB-Konzerns.

Die Bewerberauswahl für Schulabgänger hat der DB-Konzern im Berichtsjahr umgestellt. Mit der Einführung des Online-Tests im Juli 2013 setzt er auf eine kompetenzbasierte Auswahl. Für Schüler, die ab Herbst 2014 eine Berufsausbildung oder ein duales Studium beginnen wollen, wurde die Vorauswahl über Schulnoten abgeschafft. Ziel des DB-Konzerns ist es, die Auswahl von Bewerbern dauerhaft noch stärker an deren Kompetenzen und Potenzialen auszurichten.

Mit den fast 370 Schulkooperationen sowie 20 nationalen und vier internationalen Hochschulkooperationen sowie Recruiting-Veranstaltungen wie der DB Summer School will der DB-Konzern potenzielle Nachwuchskräfte frühzeitig binden. Hochschüler können im DB-Konzern bereits während des Studiums im Praktikum, als Werkstudent oder im Rahmen einer Abschlussarbeit erste Arbeitserfahrungen sammeln und wichtige Berufskontakte knüpfen. Für Hochschulabsolventen bietet der DB-Konzern die Möglichkeit eines Traineeprogramms oder die des direkten Berufseinstiegs an. Seine Kandidatenpools helfen dem DB-Konzern, mit interessanten Kandidaten langfristig im Dialog zu bleiben.

### **Personalentwicklung**

Qualifizierte und engagierte Mitarbeiter bindet der DB-Konzern mit einer strategisch ausgerichteten und attraktiven Personalentwicklung. Dabei setzt er vor allem auf die unternehmensinterne Entwicklung von Fach- und Führungskräften. Die systematische Förderung von Leistungs- und Potenzialträgern ist ein wichtiges Instrument, um den internen Nachführungsbedarf zu sichern und Mitarbeiter auch langfristig zu binden. Grundlage hierfür ist der kontinuierliche Dialog zwischen Mitarbeiter und Führungskraft.

Durch beschriebene Entwicklungswege werden Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt, die auch eine geschäftsfeldübergreifende Nachfolgeplanung unterstützen. Ein Webtool macht die Entwicklungswege für alle Mitarbeiter und Führungskräfte zugänglich. Ein Weiterbildungskompass informiert online über Möglichkeiten der berufsbegleitenden Weiterbildung. Im Jahr 2013 wurde erstmalig das DB-konzernweite DB-Masterprogramm ausgeschrieben. Mitarbeiter konnten sich eigeninitiativ auf einen der 30 Studienplätze in sieben verschiedenen Fachgebieten bewerben.

Die Aus-, Fort- und Weiterbildung der Mitarbeiter des DB-Konzerns in Deutschland erfolgt durch DB Training als Partner für Lern-, Entwicklungs- und Veränderungsprozesse im DB-Konzern. Für die Fach- und Projektkarriere stehen 2.000 Qualifizierungsangebote zur Auswahl. Darüber hinaus werden pro Jahr rund 2.000 kundenindividuelle Maßnahmen entwickelt und durchgeführt. In rund 22.000 Veranstaltungen schult der DB-Konzern pro Jahr etwa 250.000 Teilnehmer.


Die Bedeutung des elektronisch unterstützten Lernens (E-Learning) nimmt im Zuge der Individualisierung des Bildungsbedarfs und der Anforderungen an arbeitsplatznahes Lernen zu. Auf dem Lernmanagementsystem (LMS) von DB Training werden derzeit rund 60.000 Nutzer zu Themen wie Compliance, Datenschutz und Fahrzeugtechnik weitergebildet.

Die DB Akademie verantwortet die Qualifizierung für die rund 7.000 Führungs- und Nachwuchsführungskräfte des DB-Konzerns. Damit gewährleistet der DB-Konzern eine systematische und kontinuierliche Karrierebegleitung aus einer Hand. Von den auf den individuellen Entwicklungsphasen basierenden Talent-, Transition- und Excellence-Programmen konnten im Berichtsjahr rund 43% der Führungskräfte des DB-Konzerns profitieren.

Das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics beschäftigt die meisten Mitarbeiter außerhalb Deutschlands. Um die Personalentwicklungslandschaft den gewandelten internationalen Anforderungen anzupassen, wurden im Berichtsjahr in den Regionen Europe Central und Europe North beispielsweise dezentrale Fortbildungs-Hubs als Piloten etabliert, in Singapur wurde das Ausbildungszentrum ausgebaut.


Bei DB Schenker Rail wurde zur weiteren Ausgestaltung der europäischen Struktur die Entwicklungsmaßnahme »People Exchange Program (PEP)« konzipiert. Um insbesondere die europäische Integration zwischen den Landesgesellschaften zu fördern, ermöglicht das Programm einen befristeten internationalen Projekt- und Hospitationseinsatz vor allem für Spezialisten und Führungskräftenachwuchs.

### NACHWUCHSSICHERUNG

Der DB-Konzern ist mit rund 12.000 Auszubildenden, Dual-Studierenden und »Chance plus«-Teilnehmern einer der *größten Ausbilder*  in Deutschland. Darüber hinaus beschäftigt er im Ausland noch rund 500 Auszubildende. Ausbildung und duales Studium sind ein festes Fundament der Fachkräftesicherung.

Im Berichtsjahr haben rund 3.400 Jugendliche eine Berufsausbildung und rund 350 Jugendliche ein duales Studium im DB-Konzern begonnen. Der Anteil der jungen Menschen, die im Anschluss an ihre Ausbildung ein Übernahmeangebot bekommen haben, lag bei rund 95%. Darüber hinaus wurden wieder bundesweit an zehn Standorten des DB-Konzerns über 300 Plätze für bedingt ausbildungsfähige Schulabgänger im Rahmen des Berufsvorbereitungsprogramms »Chance plus« angeboten. Das Programm dient zur Vorbereitung auf den Berufseinstieg. Über 75% der Teilnehmer des Jahrgangs 2012/2013, die das Programm erfolgreich beendet haben, konnten im Anschluss eine Berufsausbildung beginnen oder direkt eine Tätigkeit im DB-Konzern oder in anderen Unternehmen übernehmen. Im September 2013 startete der Pilot des neuen Ausbildungsformats »Ausbildung in Teilzeit«. Damit will der DB-Konzern beispielsweise jungen Eltern die Vereinbarkeit von Berufsausbildung und Familie ermöglichen.

Neben der Vermittlung fachlicher Kenntnisse und praktischer Fertigkeiten ist der Erwerb von Service-, Sozial- und Methodenkompetenzen wie unternehmerischem Denken, Kundenorientierung, Selbstständigkeit und Teamgeist zentraler Bestandteil der Ausbildung im DB-Konzern.

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 wie »Chance plus« und regelt wesentliche Beschäftigungsbedingungen.



### TALENTMANAGEMENT UND MANAGEMENTDIAGNOSTIK

Eine gezielte interne und externe Nachführung von Talenten setzt voraus, geeignete Fach- und Führungskräfte systematisch zu identifizieren und zu fördern. Im Fokus des Talentmanagements steht die Besetzungsqualität im Führungskräftebereich. Ein Entwicklungszentrum zur Standortbestimmung und darauf aufbauende maßgeschneiderte Maßnahmen bilden das Grundgerüst zur gezielten individuellen Entwicklung von Talenten. Darüber hinaus werden auch Formate angeboten, um Talente im DB-Konzern zu identifizieren und dazu beizutragen, die Erfahrungsbreite von Führungskräften zu vergrößern und Karrieren über unterschiedliche Stationen (Geschäftsfelder, Rollen, Länder) zu fördern.


### FÜHRUNGSVERSTÄNDNIS

Der DB-Konzern arbeitet seit dem Jahr 2012 an der Entwicklung eines gemeinsamen Führungsverständnisses, das transformationale Führungselemente stärker betont. Deren wert- und sinnbasierende Ausrichtung spielt im Rahmen von Auswahlprozessen und Bewertungsentscheidungen von Führungskräften eine wichtige Rolle. Im Herbst 2013 wurde die mit den Top-250-Führungskräften des DB-Konzerns begonnene Dialogreihe »Strategie und Führung« mit den Führungskräften im oberen Management weitergeführt. Parallel dazu haben die Ressorts und die Geschäftsfelder des DB-Konzerns damit begonnen, das mittlere Management und die betrieblichen Führungskräfte in den Dialog einzubinden.

### Unternehmenskultur

Der bereits im Jahr 2010 eingeleitete *Kulturwandel*  ist ein zentraler Bestandteil der Strategie *DB2020*  des DB-Konzerns. Eine starke Unternehmenskultur, die von einem guten Miteinander sowie einer hohen Motivation, Verbundenheit und Zufriedenheit der Mitarbeiter geprägt ist, bildet die Basis für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg.

### KULTURWANDEL

Im Rahmen des Kulturentwicklungsprozesses lagen die Schwerpunkte im Berichtsjahr auf dem Folgeprozess zur ersten DB-konzernweiten *Mitarbeiterbefragung*  2012 sowie darauf, weiterhin DB-konzernweite Impulse zu setzen und die Multiplikatoren zu unterstützen.

Die Mitarbeiterbefragung wird mit ihrer zweijährigen Durchführung dem Kulturwandel einen festen Rhythmus verleihen und einen kontinuierlichen Organisationsentwicklungsprozess sicherstellen. Unter Berücksichtigung der strategischen Ziele des DB-Konzerns, der Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung und der Erkenntnisse aus regelmäßigen Dialogveranstaltungen legt der Prozess aus sich selbst heraus sukzessive die neuen Themen des Wandels fest.


Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung werden genutzt, um konkrete Veränderungsmaßnahmen auf allen Ebenen des DB-Konzerns abzuleiten. Diese waren die Grundlage für verbindliche nationale Folgeworkshops oder andere internationale Folgeaktivitäten. Im Team diskutierten die Mitarbeiter des DB-Konzerns gemeinsam mit ihrer Führungskraft und einem Moderator die Ergebnisse und legten Verbesserungsmaßnahmen fest. Insgesamt haben DB-konzernweit 10.500 Folgeworkshops und -aktivitäten stattgefunden.

Mehr als 126.000 Mitarbeiter des DB-Konzerns nahmen daran teil. In den Folgeworkshops wurden konkrete Schritte vereinbart und verbindlich in einem Online-Tool hinterlegt. Insgesamt sollen so DB-konzernweit fast 30.000 Maßnahmen gemeinsam umgesetzt werden.

Den Dialog aus den Zukunftskonferenzen und Regionalen Zukunftsdialogen wird der Vorstand des DB-Konzerns im Jahr 2014 mit Mitarbeitern und Führungskräften in weiteren Veranstaltungen fortführen. Zu den Handlungsfeldern der Mitarbeiterbefragung sind sogenannte Zukunftswerkstätten geplant, in denen Mitarbeiter und Fachexperten aus allen Geschäftsfeldern zusammenkommen, um gemeinsam umsetzungsreife Lösungen zu erarbeiten.

Rund 850 Impulsgeber unterstützen geschäftsfeld- und hierarchieübergreifend den Kulturwandel als wichtige Multiplikatoren. Um ihr Engagement zielgerichtet auszubauen und zu stärken, startete im Berichtsjahr ein Unterstützungsangebot in Form von Fach- und Methodenschulungen. Auch für 150 ausgewählte Personaler des DB-Konzerns gibt es ein Qualifizierungsprogramm. Sie sollen wichtige strategische Themen wie transformationale Führung und Kulturwandel stärker vorantreiben.

### DIVERSITY

Ein wertschätzender Umgang mit Vielfalt und die Nutzung ihres Innovationspotenzials sind zentrale Bestandteile der Unternehmenskultur des DB-Konzerns. Vielfalt zu fördern und zu leben, wird in der DB-Konzernleitung von der im Jahr 2012 geschaffenen Abteilung *Diversity-Management*  strategisch vorangetrieben. Als Kernthemen wurden gleiche Entwicklungsmöglichkeiten für Frauen und Männer sowie die Förderung der Zusammenarbeit von Menschen verschiedener Altersgruppen und unterschiedlicher Kulturen identifiziert.

Als Gründungsmitglied unterstützt der DB-Konzern weiterhin den Verein Charta der Vielfalt und beteiligte sich an der von der Charta organisierten Diversity Konferenz 2013 mit einem Diversity-Slam. Mit seinem Engagement setzt sich der DB-Konzern für die Vielfalt und Toleranz in Deutschland ein und verpflichtet sich gleichzeitig, auch innerhalb des DB-Konzerns weiterhin für Chancengleichheit unabhängig von Alter, Geschlecht, Ethnie, Behinderung, religiöser und sexueller Orientierung einzutreten. Auch am 1. Deutschen Diversity Tag 2013 beteiligte sich der DB-Konzern mit verschiedenen Aktionen.



Zum sechsten Mal in Folge ist der DB-Konzern für seine Aktivitäten für mehr Chancengleichheit von Frauen und Männern mit dem Total-E-Quality-Prädikat ausgezeichnet worden. Besonders gewürdigt wurden die vielseitigen Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, die verschiedenen Mentoringprogramme sowie das konkrete Ziel, den Anteil von Frauen bis 2015 auf 25 % insgesamt und auf 20 % in Führungspositionen zu erhöhen. Per 31. Dezember 2013 erhöhte sich der Anteil von Frauen an der Gesamtbelegschaft in Deutschland auf 22,5 %. Der Anteil bei den Führungspositionen stieg auf 16,9 % an (per 31. Dezember 2012: 16,4 %).


Um den Anteil der Frauen im DB-Konzern zu steigern, hat der DB-Konzern weitere Maßnahmen entwickelt. Bei der Besetzung von Führungspositionen muss beispielsweise unter den Kandidaten mindestens eine geeignete Bewerberin sein. Zudem begleitet das Mentoringprogramm »Karriere mit Kindern« Führungs- und Führungsnachwuchskräfte auf ihrem Karriereweg. Das aus dem Europäischen Sozialfonds geförderte und mit der Europäischen Akademie für Frauen in Politik und Wirtschaft (EAF) durchgeführte Programm zeigt bereits erste Erfolge.

Neue einheitliche Regelungen zum Interimsmanagement wurden entwickelt, um Führungskräften die Überbrückung von Auszeiten zu erleichtern und den Wiedereinstieg sicherzustellen. Während dieser Auszeit (beispielsweise Elternzeit) übernimmt eine Nachwuchsführungskraft oder ein Potenzialträger die Position und kann Führungserfahrung sammeln und wird dabei aktiv vom Unternehmen unterstützt.

Die Unterstützung von unterschiedlichen Mitarbeiternetzwerken im DB-Konzern ist ein weiterer Weg, Interessengruppen zu fördern. So hat der DB-Konzern beispielsweise im Berichtsjahr ein unternehmensübergreifendes Väternetzwerk etabliert.

### **Beschäftigungsbedingungen**

Um geeignete Fachkräfte auf dem Arbeitsmarkt zu finden und seine Mitarbeiter langfristig zu binden, werden die Beschäftigungsbedingungen im DB-Konzern stetig angepasst und verbessert.

Eine faire und leistungsgerechte Vergütung sowie vielseitige Sozial- und Nebenleistungen sollen die *Arbeitgeberattraktivität*  des DB-Konzerns gewährleisten. Daher arbeitet der DB-Konzern mit seinen fünf größten Sozialpartnern in Deutschland (der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW), der BAHN-BKK, dem Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine (VDES), den DEVK-Versicherungen und den Sparda-Banken) seit Jahren eng zusammen.

### **TARIFPOLITIK**

Die Beschäftigungsbedingungen für Arbeitnehmer müssen auch unter sich verändernden Rahmenbedingungen attraktiv und zugleich für die Unternehmen finanzierbar bleiben.

Der Anteil der Mitarbeiter mit Tarifvertrag im DB-Konzern sank im Berichtsjahr aufgrund eines erhöhten Anteils an übertariflich vergüteten Mitarbeitern.


Im März 2013 einigten sich der Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (Agv MoVe) und die EVG auf folgenden Tarifabschluss:


- Erhöhung der Tarifentgelte in den funktionsgruppenspezifischen Tarifverträgen und bei der DB Systel GmbH um jeweils 3 % zum 1. Mai 2013 und zum 1. April 2014 (Laufzeit bis 31. Juli 2014, 19 Monate).
- Erhöhung der Tarifentgelte bei der DB Services GmbH, DB Sicherheit GmbH und DB Kommunikationstechnik GmbH um jeweils 3 % zum 1. Mai 2013 und zum 1. April 2014 (Laufzeit bis 30. November 2014, 23 Monate).
- 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 für den Branchentarifvertrag um jeweils 3 % am 1. Februar 2013 und am 1. April 2014 (Laufzeit bis 31. Dezember 2014, 23 Monate).

Basierend auf der Vereinbarung mit der GDL aus dem Sommer 2012 kam es zum 1. November 2013 zu einer weiteren Entgelterhöhung von 2,4 %. Die nächste Tarifrunde mit der GDL startet im Juli 2014.


Sowohl mit der EVG als auch mit der GDL wurde eine Erhöhung der monatlichen Beiträge zur betrieblichen Altersvorsorge vereinbart. Danach zahlt der DB-Konzern für jeden Arbeitnehmer ab 1. November 2013 (GDL) und ab 1. Juli 2014 (EVG) monatlich 2 % des Bruttoentgelts unmittelbar für die betriebliche Altersvorsorge ein.

### Demografietarifvertrag in Kraft getreten

Im Dezember 2012 haben 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. Er bietet Instrumente, um vor Ort in gemeinsamer Verantwortung der Betriebspartner und unter der Beteiligung der Mitarbeiter Lösungen erarbeiten zu können. Vereinbart wurden beispielsweise ein unbefristeter Kündigungsschutz sowie ein unbefristetes Übernahmeangebot für alle Auszubildenden mit erfolgreichem Abschluss.


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 des DB-Konzerns das Langzeitkonto auch für eine berufliche Auszeit (Sabbatical) nutzen. Die bisherigen Freistellungsmöglichkeiten bestehen weiterhin.

Für die Gestaltung von Maßnahmen zur Entlastung von älteren Arbeitnehmern mit besonders belastenden Tätigkeiten wurde unter anderem das Startmodell »besondere Teilzeit im Alter« vereinbart. So können Arbeitnehmer ab dem 60. Lebensjahr bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen ihre Arbeitszeit unter Zahlung eines Entgelt-Teilausgleichs reduzieren.

Auch mit der GDL wurde im Jahr 2013 über den Abschluss eines *Zukunft-Tarifvertrags*  verhandelt. Eine Einigung konnte bisher noch nicht erzielt werden.

### BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN FÜR LEITENDE ANGESTELLTE UND AUßERTARIFLICHE ARBEITNEHMER

Auch die Beschäftigungsbedingungen für leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmer des DB-Konzerns werden kontinuierlich weiterentwickelt. Die Vergütungspolitik und die Nebenleistungen werden dazu an den strategischen Zielen des DB-Konzerns ausgerichtet.


Für das Jahr 2013 wurde das DB-Konzern-Zielsystem der Strategie *DB2020*  in die variablen Gehaltsanteile integriert. Dadurch werden neben ökonomischen Kennzahlen auch die Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit sowie ökologische Ergebnisse in der variablen Vergütung gleichrangig berücksichtigt. Eine variable Jahresabschluss-Vergütung (JAV) erhalten im DB-Konzern rund 3.000 leitende Angestellte und rund 2.000 außertariflich bezahlte Mitarbeiter in Deutschland.

Das Mobilitätsangebot für leitende Angestellte des DB-Konzerns wurde grundlegend überarbeitet und erweitert. Mit der BahnCard 100 First, dem Flinkster und den Mietfahrrädern Call a Bike stehen DB-konzernerneigene ökologische Alternativen zum Firmenwagen zur Auswahl. Das Firmenwagenangebot wurde an ökologischen Kriterien ausgerichtet und es wurden Anreize zur Nutzung alternativer Antriebstechnologien geschaffen.

Um die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu verbessern, können leitende Angestellte und außertarifliche Mitarbeiter des DB-Konzerns bereits seit 2012 eine berufliche Auszeit von bis zu sechs Monaten vereinbaren. Darüber hinaus fördert der DB-Konzern das Angebot von Teilzeit in Führung.

### VEREINBARKEIT VON BERUF UND PRIVATLEBEN


Die Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie rückt in der heutigen Arbeitswelt zunehmend in den Vordergrund und hat im Zusammenhang mit dem Abschluss des Demografietarifvertrags einen noch höheren Stellenwert erhalten.

Im September 2013 unterzeichneten der DB-Konzern und der Konzernbetriebsrat die *Rahmen-Konzernbetriebsvereinbarung zur Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie* , die für einen großen Teil der DB-Unternehmen in Deutschland gilt und Mitarbeitern bei Fragen zu diesem Thema eine Hilfestellung sein soll.

Mit dem Ausbau der Angebote zur Kinderbetreuung will der DB-Konzern den Anspruch verwirklichen, Beruf und Familie besser zu vereinbaren. Im September 2013 eröffnete in Frankfurt am Main die erste DB-eigene Kindertagesstätte »Bahnbini« mit 90 Betreuungsplätzen. Bundesweit stehen weitere rund 150 Belegplätze in privaten Kindertageseinrichtungen für DB-Mitarbeiter zur Verfügung. Eltern werden von regionalen Kinderbetreuungskoordinatoren der Stiftung BSW bei der Suche nach freien Plätzen sowie nach Notfall- und Ferienbetreuungsangeboten unterstützt. Während der Sommerferien können Mitarbeiter des DB-Konzerns ihre Kinder an den Standorten Berlin, Frankfurt am Main und München durch das DB-konzernerneigene Programm »DB RasselBAHNde« betreuen lassen. Der Kooperationspartner des DB-Konzerns Elternservice AWO vermittelt zudem beispielsweise Au-pair- und Tagespflegepersonal und unterstützt bei der Organisation von Beratung und Betreuung bei der Pflege von Angehörigen.

Für die Balance zwischen Beruf und Familie beziehungsweise Privatleben ist die Flexibilisierung der Arbeitszeit von großer Bedeutung. Daher bietet der DB-Konzern seinen Mitarbeitern verschiedene Teilzeitmodelle an.

### **GESUNDHEITSMANAGEMENT**

Vielfältige Angebote zur Gesundheitsförderung und ein *modernes betriebliches Gesundheitsmanagement*  wirken sich positiv auf die Mitarbeiterzufriedenheit, die Arbeitgeberattraktivität sowie die Demografiefestigkeit aus. Daher will der DB-Konzern das bereits etablierte umfassende Angebot – wie gesunde Ernährungsangebote in der Betriebsgastronomie und Kurse zur Raucherentwöhnung oder zum Umgang mit Suchtmitteln – bedarfsgerecht ausbauen. Neben vielfältigen Sportangeboten gilt die besondere Aufmerksamkeit des DB-Konzerns der psychischen Gesundheit am Arbeitsplatz. Seit über zehn Jahren gibt es das Betreuungskonzept für Lokführer, die Unfallerlebnisse verarbeiten müssen. Zudem finden beim Mitarbeiter-Unterstützungsteam (MUT) alle Mitarbeiter des DB-Konzerns und ihre Angehörigen einen Ansprechpartner in individuellen Belastungssituationen.

Da der DB-Konzern seine Beschäftigten so lange wie möglich im Unternehmen halten will, erprobt er gemeinsam mit der Universität Heidelberg seit dem Jahr 2012 ein gesundheits-

orientiertes Präventionsprogramm für ältere Mitarbeiter. Das Pilotprojekt CLARA – »Clever und Aktiv in Richtung Alter« – verknüpft zentrale Themen der Gesundheitsförderung. Im Dezember 2013 wurde CLARA mit dem HR Excellence Award als innovatives Demografieprojekt ausgezeichnet.

### **Optimierung und Internationalisierung der HR-Arbeit**

Mit dem Aufbau eines internationalen Personalleiternetzwerks hat der DB-Konzern bereits im Vorjahr die Basis für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit der Personalbereiche im DB-Konzern geschaffen. Im Berichtsjahr fanden DB-konzernweit zwei Human Resources (HR) Manager Meetings in London und Amsterdam statt. Bei diesen Veranstaltungen wurde der Rahmen für ein gemeinsames Arbeiten geschaffen, um die *HR2020-Programme* [Seite 43] im internationalen Kontext umzusetzen. In geschäftsfeldübergreifenden, internationalen Projektgruppen werden zudem wichtige Themen mit dem Ziel bearbeitet, die Personalstrategie des DB-Konzerns weltweit umzusetzen. Die Zusammenarbeit in ausgewählten HR2020-Programmen – SPP, Personalentwicklung und Weiterentwicklung der Unternehmenskultur – wurde im Berichtsjahr vertieft.

Zur *SPP* [Seite 43] des DB-Konzerns wurden erste internationale Modelle entwickelt. Bei der Bearbeitung von Themen der Personalentwicklung wurde die Zusammenarbeit insbesondere zum Kompetenzsystem, zum 360-Grad-Feedback und zur Entwicklung internationaler Karrierewege ausgebaut. Bei der Weiterentwicklung der Unternehmenskultur setzt der DB-Konzern auch international auf Dialog. Im Februar 2013 fand der erste internationale Regionale Zukunftsdialog in Breslau mit polnischen Mitarbeitern statt, gefolgt von einem weiteren Zukunftsdialog in Amsterdam im November 2013 mit Mitarbeitern aus den Niederlanden und Belgien. Die Zukunftsdialoge wurden in den Ländern geschäftsfeldübergreifend organisiert.

Zur länderübergreifenden Vertretung der Interessen der Beschäftigten besteht seit dem Jahr 2005 ein Europäischer Betriebsrat (EBR) des DB-Konzerns. Aktuell entsenden DB-Konzern-Unternehmen aus 20 europäischen Ländern Arbeitnehmervertreter in den EBR.

# Ökologie

□—————□

**Positive Zwischenbilanz des Klimaschutzprogramms**  
**Einsatz erneuerbarer Energien ausgebaut**  
**Millionen Kunden fahren im Fernverkehr mit 100 % grünem Strom**

## UMWELTMANAGEMENT

Im Rahmen des strategischen Managementprozesses (SMP) des DB-Konzerns werden Inhalte und Strategien sowie die **Top-Ziele** [Seite 15] in der Dimension Ökologie gemeinsam mit Konzern- und Geschäftsfeldentwicklung sowie den Umweltfachstellen der Konzernleitung und der Geschäftsfelder erarbeitet und abgestimmt. Die Umweltfachstellen führen auch das Umweltmanagement in den Geschäftsfeldern durch. Die Durchführung des Umweltmanagements auf DB-Konzernebene verantwortet das DB Umweltzentrum. Darüber hinaus unterstützt es auf DB-Konzern- und Geschäftsfeldebene bei der Entwicklung, Umsetzung, Überwachung und Verbesserung von Strategien, Zielen und Maßnahmen im Umweltschutz.

Der Konzernausschuss Umwelt (KAU), der sich aus Vertretern des DB Umweltzentrums und aller Geschäftsfelder des DB-Konzerns zusammensetzt, sichert DB-konzernweit die Zusammenarbeit und kontinuierliche Verbesserung auf dem Gebiet des Umweltschutzes. In den Arbeits- und Fachgruppen des KAU werden Inhalte und Strategien im Umweltschutz des DB-Konzerns gemeinsam entwickelt und abgestimmt.

Das Umweltmanagementsystem des DB-Konzerns ist konform zur ISO 14001 gestaltet und gilt weltweit für alle Geschäftsfelder. Die Geschäftsfelder DB Bahn Regio und DB Bahn Fernverkehr sind bereits zertifiziert. Bei DB Schenker Logistics waren im Berichtsjahr bereits rund 70% der Standorte weltweit zertifiziert. Weitere Zertifizierungen folgen.

### **Stakeholderdialog**

Ein partnerschaftlicher Dialog und der kritische Austausch mit seinen Stakeholdern ist dem DB-Konzern wichtig. Ein Forum für den regelmäßigen Dialog bieten unter anderem Workshops mit den jeweiligen Anspruchsgruppen. Im Berichtsjahr haben wir den jährlich stattfindenden Workshop »Fahrgast, Umwelt & Verkehr« zum 17. Mal mit etwa 50 Vertretern von Fahrgast-, Behinderten- und Umweltverbänden von rund 30 Institutionen ausgerichtet.

Mitarbeiter informieren wir unter anderem in Form von Qualifikations- und Informationsveranstaltungen sowie einer Vielzahl von Umweltkursen. Im Berichtsjahr haben das DB Umweltzentrum und DB Training gemeinsam rund 700 Mitarbeiter in 60 Umweltkursen geschult. Um die Mitarbeiter von DB Schenker umfassend zu informieren und Hilfestellung für das Gespräch mit Kunden zu geben, wurde der elektronische Kurs »Eco Training 2013« eingerichtet. Im Rahmen von vier Modulen lernen die Mitarbeiter die Relevanz von Umwelt- und Klimaschutz sowie die Ziele des DB-Konzerns kennen.

## EMISSIONSREDUKTION

Der DB-Konzern hat sich das Ziel gesetzt, seine spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen weltweit zwischen 2006 und 2020 um 20% zu senken. Ein weiterer Schwerpunkt der Bemühungen des DB-Konzerns ist die Schadstoffminderung bei seinen Fahrzeugen.

### **Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen im Schienenverkehr weiter reduziert**

Seit dem Jahr 1990 und damit seit dem Beginn des ersten Klimaschutzprogramms des DB-Konzerns konnten die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im DB-Schienenverkehr in Deutschland um insgesamt 54% gesenkt werden. Absolut sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen in diesem Bereich gegenüber dem Vorjahr um rund 0,9 Mio. t gesunken. Die Daten für DB Schenker Logistics und DB Arriva sind erst in der zweiten Jahreshälfte 2014 verfügbar.

### ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN IN DER BAHNSTROMBESCHAFFUNG DEUTLICH GESTEIGERT

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern den Anteil der *erneuerbaren Energien* im Bahnstrommix weiter ausgebaut. Im Strombezug für die von DB Netze Energie versorgten elektrischen Schienenverkehre in Deutschland, im sogenannten Beschaffungsmix, erhöhte sich dieser Anteil um rund 11 Prozentpunkte auf 35,2% und liegt damit weit über dem des allgemeinen Strommixes in Deutschland. Der hohe Anstieg ist auf den zusätzlichen Einkauf von Ökostrom für die grünen Angebote im Fernverkehr sowie die neuen Verträge für Wind- und Wasserkraft zurückzuführen, die damit Kernenergie und fossile Energieträger substituieren. Das Ziel des DB-Konzerns, den Anteil erneuerbarer Energien bis zum Jahr 2020 auf mindestens 35% zu erhöhen, wurde damit bereits im Berichtsjahr erreicht.

Auf Ebene der Geschäftsfelder werden für grüne Angebote zusätzliche erneuerbare Energien eingekauft. Diese werden dem entsprechenden Geschäftsfeld in seiner Klimabilanz unmittelbar zugerechnet.

Wesentlicher Treiber der Entwicklung bei DB Bahn Fernverkehr ist die Einführung der neuen *grünen Angebote* seit April 2013. Somit wird der Anteil der erneuerbaren Energien im Strombezug von DB Bahn Fernverkehr im Jahr 2014 rund 75% betragen.

Auch der Anteil erneuerbarer Energien im Strombezug von DB Schenker Rail Deutschland und DB Bahn Regio hat sich im Berichtsjahr erhöht.

Die S-Bahn Hamburg und die Regioverkehre im Saarland verbessern die Klimabilanz von DB Bahn Regio zusätzlich, da diese ebenfalls mit 100% Ökostrom und damit CO<sub>2</sub>-frei unterwegs sind.

Daneben beschafft DB Netze Energie auch noch separat die Mengen für die CO<sub>2</sub>-freien Angebote im Schienengüter (Eco Plus) und im Fernverkehr (Umwelt-Plus). Diese Mengen – im Berichtsjahr waren es rund 69 GWh – führen zu einer weiteren Vergrünung des Bahnstrommixes. Die für die Kunden des DB-Konzerns beschafften Mengen Ökostrom werden jedoch nicht in das Ziel des DB-Konzerns, den Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix weiter zu erhöhen, eingerechnet und daher separat ausgewiesen.

### BREMSENERGIERÜCKSPEISUNG ERHÖHT

Alle modernen Schienenfahrzeuge können beim Bremsen die Bewegungsenergie in elektrische Energie umwandeln und wieder in das Bahnstromnetz einspeisen. Im Berichtsjahr hat sich der Anteil der sogenannten Bremsenergieerückspeisung besonders durch den Einsatz neuer Fahrzeuge im Nahverkehr erhöht. Damit konnten 1.040 GWh Strom »recycelt« und beim Bezug dadurch rund 11% eingespart werden.

### PHOTOVOLTAIKANLAGEN AUF DB-FLÄCHEN AUSGEBAUT

Seit 1997 nutzt der DB-Konzern geeignete Flächen und Dächer für den Einsatz von Photovoltaikanlagen. Im Jahr 2013 hat der DB-Konzern gemeinsam mit dem Projektentwickler Greenvest Solar aus Starnberg in Güsten bei Magdeburg die bislang größte und leistungsstärkste Photovoltaikanlage auf einer DB-Fläche eingeweiht. Das auf dem ehemaligen Rangierbahnhof errichtete Solarkraftwerk hat eine Ausdehnung von rund 10,4 ha und erbringt eine Leistung von etwa 6,4 MWp. Der hier produzierte Strom wird in das öffentliche Netz eingespeist und deckt den Bedarf von rund 1.500 Vierpersonenhaushalten.

### ENERGIEEFFIZIENZ AN BAHNHÖFEN GESTEIGERT

Auch für seine Bahnhöfe will der DB-Konzern die Energieeffizienz steigern. In Kerpen-Horrem eröffnet er Mitte 2014 den ersten *klimaneutralen Bahnhof* Deutschlands.

Aber auch insgesamt werden die Bahnhofsanlagen immer energieeffizienter. Im Jahr 2013 konnte der Primärenergiebedarf an Personenbahnhöfen um 34 GWh gesenkt werden. Der Rückgang geht auf zahlreiche Umsetzungsmaßnahmen zurück, wie beispielsweise:

- Optimierung der thermischen Bauphysik von Empfangsgebäuden,
- Einsatz energieeffizienter Anlagentechnik wie LED-Beleuchtung und rückspeisende Fördertechnik,
- Blockheizkraftwerke zur Verbesserung der Nutzungsgrade eingesetzter Primärenergie,
- Integration von Gebäudeautomation.

Das langfristige Energieeinsparungsziel des DB-Konzerns bei den Personenbahnhöfen ist es, ausgehend vom Jahr 2010 den Primärenergiebedarf bis 2020 um insgesamt 14% zu reduzieren.

### INVESTITIONEN IN UMWELTFREUNDLICHE LOGISTIKZENTREN

In Rudná/Tschechien wurde ein neues Logistikzentrum auf einer Gesamtfläche von 90.800 qm errichtet. Integriert in dieses moderne Bauprojekt sind eine Inhouse-Photovoltaik-tankstelle und ein System für solarbetriebene Erwärmung von Wasser am Betriebsgelände. Sowohl das Bürogebäude als auch das Lager sollen ihren Energiebedarf damit weitgehend selbst decken können. Zur ökologisch nachhaltigen Ausstattung gehören ferner intelligente Beleuchtungssysteme, eine hochmoderne Anlage zur Beheizung, Belüftung und Klimatisierung sowie eine Flüssiggastankstelle für Fahrzeuge, die mit komprimiertem Erdgas betankt werden.

### Moderne Fahrzeuge und Technologien verringern Emissionen

Der DB-Konzern arbeitet stetig daran, die Emissionen seiner Fahrzeugflotte zu verringern. Insgesamt konnte der DB-Konzern den Ausstoß von Rußpartikeln und die Stickoxidemissionen aus dieselgetriebenen Fahrzeugen im Berichtsjahr reduzieren. Der Anteil der elektrischen Fahrzeuge im Schienenverkehr in Deutschland ist im Berichtsjahr weiter um 0,5% gesteigert worden.


### HOHE EMISSIONSSTANDARDS IM FLOTTENBESTAND

DB Schenker Logistics erneuert aus ökologischen und ökonomischen Gründen kontinuierlich seine Fahrzeugflotte. Über 80% der Lkw, die für Langstrecken eingesetzt werden, haben die höchsten Abgasnormen Euro V und VI. Zudem wird durch strenge Monitoring-Maßnahmen auch die Modernität der Subunternehmerflotte sichergestellt. Dazu gehört, dass alle Landesgesellschaften einmal jährlich nach einem Standardverfahren die Lkw-Flotte ihrer rund 6.000 Subunternehmer bewerten. Grundlage der Bewertung ist unter anderem der aktuelle Zustand der Flottenstruktur. Im Fokus stehen dabei die Euro-Norm-Klassifizierung sowie das Fahrertraining.


Auch bei der Pkw-Flotte des DB-Konzerns sinken die Schadstoffemissionen durch den zunehmenden Einsatz von Fahrzeugen mit der Euro-Norm 5.

### MASSNAHMEN 2013

- Mit Bombardier hat sich der DB-Konzern über einen Rahmenvertrag zur Lieferung von elektrischen Lokomotiven geeinigt. Die Loks haben geringere Lebenszykluskosten und eine hohe Energieeffizienz. Energieeinsparungen werden unter anderem durch einen verbesserten Wirkungsgrad der Transformatoren sowie durch Fahrassistenzsysteme für energieoptimale Fahrweise und Rückspeisung der Bremsenergie erzielt.
- DB Bahn Regio Bus hat 350 Busse von EvoBus und Iveco Irisbus eingekauft. Alle Busse verfügen über Motoren gemäß dem derzeit anspruchsvollsten Emissionsstandard »Enhanced Environmentally Friendly Vehicle« (EEV). Damit wird die bis zum Jahr 2013 gesetzlich geforderte Norm Euro V übertroffen. Für Bestellungen ab dem Jahr 2014 werden Fahrzeuge nach der Norm Euro VI ausgeliefert.
- DB Arriva setzt in London bereits über 140 Hybridbusse ein. Im Berichtsjahr sind im Umkreis von London 77 Hybridbusse und 21 Gasbusse hinzugekommen. Auch in weiteren europäischen Ländern setzt DB Arriva verstärkt auf die umweltfreundlichere Hybridtechnik, die CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen reduziert: In den Niederlanden fahren mehr als 50 Hybridbusse, weitere kommen in Südeuropa zum Einsatz.
- DB Arriva hat den Mehrheitsanteil an der *Zeta Automotive* [Seite 11], einem innovativen Anbieter von Umwelttechnologielösungen im Bereich Fahrzeugkontroll- und Motorensteuerungssysteme, übernommen. Eines der Hauptprodukte, Econospeed, ist ein System, um spürbare Kraftstoffeinsparungen in den Straßenverkehren erreichen zu können. DB Arriva wird dieses System ab dem Jahr 2014 sukzessive einführen. Zukünftig ist auch ein Einsatz in anderen Geschäftsfeldern denkbar.
- Bis zum Ende des Berichtsjahres waren 125 der 130 bestellten Gravita-Rangierlokomotiven mit Rußpartikelfiltern an DB Schenker Rail Deutschland ausgeliefert. Spezielle Filter fangen nach Herstellerangaben 97% der Rußpartikel auf. DB Schenker Rail ist damit das erste deutsche Unternehmen, das Diesellokomotiven mit Partikelfiltern in großer Zahl einsetzt.

- DB Schenker Logistics hat in Schweden Ende März 2013 den ersten Lkw in Betrieb genommen, der mit dem sogenannten *Frozen Biogas*  betrieben wird. Dabei handelt es sich um ein methanhaltiges Gas, das als alternativer Treibstoff verwendet wird. Entscheidend ist die Herkunft: Man spricht von einem Biokraftstoff der zweiten Generation, da die Quelle organischer Müll ist und damit keine Konkurrenz zum Anbau von Nahrungsmitteln besteht. Die Treibhausgasreduktion gegenüber herkömmlichem Diesel liegt entsprechend einer vollständigen Analyse des Kraftstoffzyklus (Well-to-Wheel; WTW) bei über 80 %.

#### ABGASREINIGUNG FÜR BAUSTELLENFAHRZEUGE VERPFLICHTEND


Am 1. Juli 2013 ist die erste Stufe der neuen Ausschreibungsregelung des DB-Konzerns für die Abgasreinigung auf Baustellen in Kraft getreten, die zunächst für den innerstädtischen Bereich gilt. Die Regelung geht über die gesetzlichen Anforderungen hinaus und legt bauvertragliche Anforderungen an den *Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge und Baumaschinen*  fest. Grundsätzlich fordert der DB-Konzern dort für Straßenfahrzeuge die grüne Plakette und für alle anderen dieselgetriebenen Baumaschinen ein Partikelminderungssystem, mit dem mindestens 90 % der Partikelmasse zurückgehalten werden. Das dreistufige Regelungsmodell erhöht ab Juli 2015 und Juli 2018 jeweils die Ansprüche an die Emissionsstandards und schränkt jetzt noch zulässige Ausnahmen ein.

#### ECO RAIL ENTWICKELT INNOVATIONEN WEITER

Für die Brancheninitiative »Eco Rail Innovation« (ERI) konnte der DB-Konzern im Berichtsjahr weitere Kooperationspartner gewinnen. Die nunmehr 19 Partner entwickeln im Rahmen von Kooperationsprojekten innovative Technologien, um die Wettbewerbsposition der schienengebundenen Mobilität im intermodalen Wettbewerb zu stärken. Im Rahmen von ERI startete im August 2013 das Projekt *Hybrid-H3-Rangierloks* . Beteiligt sind neben dem DB-Konzern Alstom Deutschland, der Freistaat Bayern und die DAL Deutsche Anlagen-Leasing. Gebaut werden fünf Rangierloks der Baureihe H3 mit Hybridtechnologie, die ab dem Jahr 2015 acht Jahre lang an den DB Bahn Regio-Standorten Würzburg und Nürnberg auf ihre Praxistauglichkeit getestet werden sollen. Ziel ist es, die technische und wirtschaftliche Serienreife nachzuweisen. Im Vergleich zu herkömmlichen Rangierloks stößt eine H3-Lok bis zu 70 % weniger Schadstoffe aus


und verbraucht zudem bis zu 50 % weniger Kraftstoff. Mit der H3 wird emissionsarmer Schienenverkehr im lokalen Bereich – wie zum Beispiel in Innenstadtbereichen – möglich.

#### Ausbau umweltfreundlicher Mobilitätsketten

In Ergänzung zu den Angeboten im Schienenverkehr sieht der DB-Konzern insbesondere im Stadtverkehr sehr gute Einsatzmöglichkeiten für *Elektrofahrzeuge* . Dafür entwickelt der DB-Konzern Mobilitätskonzepte und -angebote für seine Kunden, die er weiter ausbauen wird.

#### NEUE CARSHARING-KONZEPTE GESTARTET

Im März 2013 erfolgte mit dem Start von »e-Mobil Saar« ein weiterer Meilenstein für den Einsatz von Elektroautos bei Flinkster, dem Carsharing des DB-Konzerns. Das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geförderte Forschungsprojekt zur Elektromobilität hat zum Ziel, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Individualverkehr enger miteinander zu vernetzen. Durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen im Carsharing-Mietsystem wird das öffentliche Mobilitätsangebot ausgeweitet und noch umweltfreundlicher.

Das Forschungsprojekt »Elektromobiles Thüringen in der Fläche« (EMOTIF) erprobt Elektromobilität insbesondere in den ländlichen und touristischen Regionen. In Kooperation mit den regionalen Tourismusorganisationen soll die Anschlussmobilität von Bahnreisenden zu touristischen Zielen in der Region Erfurt/Weimar/Jena/Eisenach durch das Carsharing-Angebot mit Elektrofahrzeugen gewährleistet werden. Im Bayerischen Wald ist mit 150 Fahrzeugen und auf einer Fläche von 7.000 qkm das Projekt »E-Wald« gestartet, in dem DB RegioNetz gemeinsam mit sechs Landkreisen und 90 Kommunen den Kunden ermöglicht, direkt am Bahnhof auf ein Elektroauto umzusteigen. Ein ähnliches Projekt startete im Juli 2013 am Bahnhof in Garmisch-Partenkirchen. Hier werden Elektrofahrzeuge im *e-Flinkster-Carsharing*  angeboten. Ziel ist es, auch jenseits der großen Ballungsräume ein attraktives und umweltschonendes Mobilitätsangebot anzubieten. Sollten sich diese Projekte bewähren, ist eine Ausweitung auf andere Regionen möglich.

Darüber hinaus haben Peugeot Deutschland und DB Netze Energie im April 2013 ihre Zusammenarbeit verlängert und mit dem Einbinden der Peugeot-Tochter Citroën erweitert.


DB Netze Energie begleitet die Automobilhersteller bei der Vermarktung ihrer Elektrofahrzeuge in Deutschland mit energiewirtschaftlichen Dienstleistungen von der Ladeinfrastruktur bis zur Stromlieferung.

Das Konzept Citroën Multicity Carsharing in Berlin, das im August 2012 startete, zieht immer mehr Kunden an. Nach einem Jahr hatten sich rund 3.700 Kunden für das erste stationenunabhängige, rein elektrische One-Way-Carsharing in Deutschland angemeldet und führten insgesamt rund 47.700 Fahrten mit dem Citroën C-Zero durch. Im Berichtsjahr waren 450 Citroën C-Zero im Einsatz. Eine Erweiterung der Flotte auf 500 ist im Jahr 2014 geplant. Mit der Multicity-Kundenkarte ist eine Quernutzung mit Flinkster sowie mit Call a Bike möglich.


#### CALL A BIKE WEITER AUF WACHSTUMSKURS

Insgesamt wurden im Jahr 2013 rund 3,3 Millionen Fahrten von den rund 615.000 Kunden – einschließlich der Kunden von StadtRAD Hamburg und Konrad Kassel – mit den »Bahn-Rädern« unternommen. Deutschlandweit standen den Call-a-Bike-Kunden während der gesamten Fahrradsaison rund 9.000 Räder zur Verfügung. In Lüneburg startete im August 2013 das neue Fahrradmietsystem StadtRAD Lüneburg an fünf Stationen mit 50 Rädern.

## LÄRMREDUKTION

Auch das Ziel des DB-Konzerns bei der *Lärmreduktion*  ist ambitioniert: Er will den Schienenverkehrslärm in Deutschland zwischen den Jahren 2000 und 2020 halbieren.

#### Programm Lärmsanierung weiter umgesetzt

Das 1999 von der Bundesregierung ins Leben gerufene Programm »Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes« ist für den DB-Konzern ein zentrales Element bei der Reduzierung des Schienenverkehrslärms. Im Jahr 2013 hat er das *Lärmsanierungsprogramm*  weiter umgesetzt. Mit der Fertigstellung von Schallschutzwänden von 62 km Länge im Berichtsjahr erhöht sich die Gesamtlänge der Schall-


schutzwände auf über 500 km. Insgesamt hat der DB-Konzern im Berichtsjahr über 2.500 Wohnungen mit Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern ausgestattet.

Die Lärmvorsorge wird bei Neu- und Ausbaumaßnahmen angewandt und richtet sich nach der 16. Bundesimmissionschutzverordnung. Die Maßnahmen sind abhängig von der Intensität der Bautätigkeit des jeweiligen Jahres und daher Schwankungen unterworfen.


#### Lärmreduzierung im Schienengüterverkehr

Durch den Einsatz von leiseren Bremsen, sogenannten Verbundstoffbremssohlen (V-Sohlen), die das Aufrauen der Radoberflächen gering halten, kann der vom Güterverkehr ausgehende Lärm effektiv gemindert werden. Die V-Sohle gibt es in zwei verschiedenen Typen. Bereits seit 2001 beschafft der DB-Konzern nur Güterwagen mit dem Typ K-Sohle. Die Anzahl neuer Güterwagen mit dieser lärmindernden Technologie hat sich im Berichtsjahr um rund 280 auf rund 7.750 erhöht. Mit Zulassung der LL-Sohle im Juni 2013 können Bestandsgüterwagen auf den Bremssohlentyp LL-Sohle umgerüstet werden. Im Rahmen des Projekts »Leiser Rhein« konnte der DB-Konzern so die Anzahl umgerüsteter Güterwagen mit K- und LL-Sohlen auf 650 erhöhen. Insgesamt sind damit über 10 % der im Besitz des DB-Konzerns befindlichen Güterwagen mit der neuen Bremssohle ausgestattet. Das Ziel des DB-Konzerns ist es, bis zum Jahr 2020 alle relevanten Bestandsgüterwagen umzurüsten.

#### LÄRMABHÄNGIGES TRASSENPREISSYSTEM EINGEFÜHRT

Unterstützt wird die Umrüstung der Güterwagen durch das neu eingeführte *Lärmabhängige Trassenpreissystem* , eine lärmabhängige Entgeltkomponente für laute Güterzüge.

#### Sonderprogramm Lärmschutz umgesetzt

Für die Jahre 2013 und 2014 wurden seitens des Bundes insgesamt 40 Mio. € im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (IBP II) für ein *Sonderprogramm Lärmschutz*  zur Verfügung gestellt. Hiermit werden zusätzlich zum Lärmsanierungsprogramm unter anderem innovative Techniken




zum Lärmschutz am Fahrweg, wie beispielsweise der versuchsweise Einbau von Schienenstegdämpfern oder einer lärmgeminderten Schiene, sowie eine Lärminderung an Weichen finanziert. Die erfolgreich getesteten Neuentwicklungen können nach dem Inkrafttreten der vom Bund zu überarbeitenden Berechnungsvorschrift »Schall 03« auch in der Lärmvorsorge eingesetzt werden, sofern sie im Einzelfall wirtschaftlich sind.

Von den rund 40 Mio. €, die das BMVI mit dem IBP II für zusätzlichen Lärmschutz an der Schiene bereitstellt, fließt rund die Hälfte ins Mittelrheintal. Ein erster Teil der Maßnahmen konnte bereits umgesetzt werden oder ist derzeit im Bau. So wurden im Mittelrheintal über 25 km Schienenstegabschirmungen (SSA) eingebaut. Außerdem wurden über 140 sogenannte Isolierstöße ausgebaut, um punktuelle Lärmbelastungen zu entschärfen. Darüber hinaus hat der DB-Konzern im November 64 km Schienenstrecken im Mittelrheintal mit speziellen Maschinen geschliffen. Mit dieser Sondermaßnahme, die für glatte Schienen sorgt, kann der Lärm um bis zu 3 dB verringert werden. In Kombination mit den SSA ergibt sich somit eine Reduzierung des Schienenverkehrslärms um bis zu 6 dB in einigen Ortstagen.

## MATERIAL- UND RESSOURCENEFFIZIENZ

Die Verknappung der Ressourcen bei steigenden Preisen stellt auch den DB-Konzern vor große Herausforderungen. Der Handlungsdruck vor allem beim Materialeinsatz für Produkte, die für die Eisenbahninfrastruktur benötigt werden, erhöht sich. Der DB-Konzern stellt sich dieser Verantwortung mit Blick auf seine gesamte Wertschöpfungskette: vom Einkauf über den betrieblichen Einsatz bis hin zur Wiederverwertung und Entsorgung. Er will die Abfallwirtschaft von einem optimierten Entsorgungs- hin zu einem modernen Rohstoffmanagement entwickeln.

Teil der *Optimierung des Ressourcenmanagements*  des DB-Konzerns ist vor allem auch die Stärkung des Recyclings. So möchte der DB-Konzern einen Beitrag zur verstärkten Nutzung von Sekundärrohstoffen und zur Schonung natürlicher Ressourcen leisten. Darüber hinaus will er den Einsatz von Recyclingmaterialien erhöhen und die Lebensdauer von Materialien in Fahrzeugen verlängern.

## Wiederverwertung von Schotter und Betonschwellen

Für die regelmäßige Erneuerung und Instandhaltung des Schotterbetts hat der DB-Konzern einen Materialkreislauf für Schotter, Betonschwellen und Schienen etabliert. Rund 4 bis 5 Mio. t des alten und abgenutzten Materials werden jährlich aus dem Netz aus- und fast ebenso viel wieder eingebaut.

Jährlich werden rund 1,6 Mio. t Schotter vor Ort durch gleisgebundene Bettungsreinigungsmaschinen oder mobile Aufbereitungsanlagen maschinell aufbereitet und direkt wieder eingebaut. Damit wird nicht nur die benötigte Menge an Neuschotter, sondern auch der Transportaufwand und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß deutlich reduziert. Das restliche Material wird in externen zertifizierten Entsorgungsanlagen größtenteils wieder zu Recyclingschotter für den DB-Konzern verarbeitet oder als Splitt oder Brechsand für den Straßenbau aufgearbeitet. Im Jahr 2013 wurden rund 3,8 Mio. t Schotter eingesetzt, davon rund 760.000 t Recyclingschotter.

Betonschwellen haben ebenfalls eine begrenzte Einsatzdauer und müssen ausgetauscht werden. Im Berichtsjahr wurden zwei Millionen Betonschwellen eingesetzt, davon waren rund 230.000 Recycling-Betonschwellen. Die gemäß den erforderlichen Qualitätskriterien nicht mehr aufarbeitungsfähigen Betonschwellen werden recycelt und weiteren wirtschaftlichen Verwendungszwecken außerhalb des DB-Konzerns zugeführt.

## Redesign verlängert Einsatzdauer

Um die Lebensdauer des Fahrzeugparks zu verlängern, modernisiert der DB-Konzern unter anderem sukzessive seine ICE- und IC-Flotte. Die Modernisierung führt zu einer deutlichen Reduzierung von Material- und Energieverbrauch. Im Vergleich zu einer Neubeschaffung werden bis zu 80 % der Materialkosten eingespart.

## WASSERVERBRAUCH GESENKT

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern – nach Hochrechnungen und auf Grundlage der zum Zeitpunkt der Berichterstattung vorliegenden Erfassungsergebnisse – den Wasserverbrauch weltweit, bezogen auf den öffentlichen Bezug, gegenüber dem Vorjahr um rund 5 % auf 7,81 Mio. m<sup>3</sup> gesenkt.

Zur Schonung der Ressource Wasser setzt der DB-Konzern in seinen Zügen wassersparende Toiletten ein. Bei der Reinigung der Züge achtet der DB-Konzern ebenfalls auf einen sparsamen Wasserverbrauch und nutzt Wasser mehrfach.

## NATURSCHUTZMASSNAHMEN UMGESETZT

Der Schutz der Natur hat für den DB-Konzern einen hohen Stellenwert. Sowohl im täglichen Betrieb als auch beim Neu- und Ausbau von Strecken wird der DB-Konzern mit Naturschutzfragen konfrontiert. Der Schienenweg bietet oft einen einzigartigen Lebensraum für geschützte Arten. Dort, wo Konflikte auftreten, sucht der DB-Konzern Lösungen, die sowohl ökologisch als auch ökonomisch vertretbar sind. Um die Berührungspunkte zwischen Natur und Eisenbahntrassen zu ermitteln, nutzt er ein geografisches Informationssystem (GIS), in dem Bahnstrecken und alle digital verfügbaren Schutzgebiete Deutschlands hinterlegt sind. Nur mit dem Wissen, wo er bei seinen Trassen, Flächen und Freileitungen Berührungspunkte mit Schutzgebieten hat, kann sich der DB-Konzern entsprechend der Sensibilität dieser Gebiete verhalten.


### **Vegetationskontrolle für sicheren Bahnbetrieb**

Um die Sicherheit der Reisenden zu gewährleisten, wartet der DB-Konzern regelmäßig seine Züge, Gleise und Gleisanlagen. Dazu gehört auch, regelmäßig Pflanzen zu entfernen, damit diese nicht die Funktion des Schotterbetts beeinträchtigen oder die Sicht auf Signale versperren. Bei der Vegetationskontrolle werden chemische Pflanzenschutzmittel grundsätzlich nur im unmittelbaren Gleisbereich eingesetzt, da dort keine Alternativen zur Aufwuchsvermeidung zur Verfügung stehen. Auf mehr als 57.500 km Gleis wurde im Jahr

2013 eine Wirkstoffmenge von 85 t eingesetzt – dies entspricht 1,47 kg/km. Damit wurden rund 94 % der Gleise mit Herbiziden behandelt. Eingesetzt wurden die vom Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit speziell für den Gleisbereich zugelassenen Wirkstoffe Flazasulfuron, Flumioxazin und Glyphosat. Im Gleisumfeld sowie auf Bahnhöfen, Wegen und Plätzen wenden wir mechanische Verfahren an.

### **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Die Bereiche entlang der Schienenverkehrsstrassen, aber auch andere Anlagen und Flächen des DB-Konzerns, stellen häufig einen wichtigen Lebensraum für Tiere und Pflanzen dar und sind oft die einzigen Rückzugsgebiete in stark beanspruchten Landschaften. Daraus leitet der DB-Konzern seine Verantwortung für den Erhalt der biologischen Vielfalt ab, denn seine Geschäftstätigkeit beeinflusst den Lebensraum von Tier- und Pflanzenarten ganz unmittelbar.

Wenn der DB-Konzern Strecken baut oder ausbaut, berücksichtigt er den Schutz der Natur schon im Planungsprozess. So kann vermieden werden, dass in natürliche Lebensräume eingegriffen wird. Sollte es dennoch zu Überschneidungen kommen, schafft der DB-Konzern einen entsprechenden Ausgleich oder Ersatz. Auch für die Bauphase selbst hat der DB-Konzern im Dezember 2013 die Funktion der *umweltfachlichen Bauüberwachung*  geschaffen, die unter anderem Eingriffe in Natur- und Vogelschutz so gering wie möglich halten soll. Ein Beispiel dafür sind die Ausbauarbeiten an der Bahnstrecke Berlin – Rostock im Berichtsjahr und damit verbunden der Umbau eines alten, abrissreifen Trafohauses im mecklenburgischen Naturpark Nossentiner/Schwinzer Heide. Mit 23.000 € fördern wir den Umbau und die Instandhaltung des Trafohauses sowie die Herrichtung und Pflege von Nistkästen. Zudem werden für die Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale zwölf naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt. Die größte befindet sich in dem Dorf Gassenreuth im Vogtland, wo eine Fläche von 1,6 ha von veralteten Stallgebäuden befreit und aufgeforstet wurde.

# Chancen- und Risikobericht

## *Integriertes Risikomanagement sichert Transparenz*

### *Wesentliche Risiken in den Bereichen Regulierung, Absatzmarkt sowie Produktion und Technik Risikofortfolio ohne bestandsgefährdende Risiken*

Mit den Geschäftsaktivitäten des DB-Konzerns sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt die Geschäftspolitik des DB-Konzerns sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen mit dem Chancenmanagementsystem als auch im Rahmen des Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt im integrierten Risikomanagementsystem des DB-Konzerns. Das System ist entlang der Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ausgerichtet und wird kontinuierlich weiterentwickelt.

## **BEURTEILUNG DER RISIKOSITUATION DURCH DIE UNTERNEHMENSLEITUNG**

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis des Risikomanagementsystems des DB-Konzerns. Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte in den Bereichen Regulierung, Absatzmarkt sowie Produktion und Technik. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr leicht reduziert.

Daneben besteht ein Wertberichtigungs-Risiko infolge der niedrigen Kapitalverzinsung in der Infrastruktur und der Gefahr einer strukturellen Unterfinanzierung im Bestandsnetz. Eine Wertberichtigung hätte auch Auswirkungen auf die Ausschüttungsfähigkeit der DBAG. Regelungen zur Infrastrukturfinanzierung stehen noch aus. Ein wichtiger Indikator für die Gesamtrisikoeinschätzung ist auch eine Bewertung durch Dritte. Neben der internen Risikobewertung werden die Bonität und das aggregierte Ausfallrisiko des DB-Konzerns durch die drei Rating-Agenturen Moody's, S&P und Fitch eingeschätzt. Deren externe Einschätzungen zur Gesamtrisikoposition des DB-Konzerns werden in den guten Rating-Bewertungen reflektiert.

Als Ergebnis der Analysen von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sowie nach Einschätzung des DB-Konzernvorstands sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und der Mittelfristplanung des DB-Konzerns keine Risiken vorhanden, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns bestandsgefährdend beeinträchtigen könnten.

Organisatorisch hat der DB-Konzern alle Voraussetzungen geschaffen, um mögliche Risiken frühzeitig erkennen zu können. Das kontinuierliche Risikomanagement und die aktive Steuerung der wesentlichen Risikokategorien tragen zur Risikobegrenzung im DB-Konzern bei.

## **CHANCEN- UND RISIKOMANAGEMENT IM DB-KONZERN**


Die Grundsätze des Risikomanagements werden von der DB-Konzernleitung vorgegeben und DB-konzernweit umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DBAG quartalsweise berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende wesentliche Risiken besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Im Risikomanagementsystem (RMS) des DB-Konzerns wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikofortfolio 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. Organisatorisch ist das DB-Konzerncontrolling die zentrale Koordinationsstelle für das Risikomanagement des DB-Konzerns.

Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegen die Limitierung und die Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DBAG werden die möglichen Risiken zentral gesteuert und begrenzt. Das Konzern-Treasury ist in Anlehnung an die für Kreditinstitute formulierten Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk) organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des KonTraG.

Der DB-Konzern leitet sein Chancenmanagement im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder ab. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von Chancen liegt primär beim operativen Management der Geschäftsfelder und ist ein integraler Bestandteil der DB-konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Der DB-Konzern beschäftigt sich dazu intensiv mit detaillierten Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in seinem politischen und regulatorischen Umfeld. Daraus werden konkrete geschäftsbereichsspezifische Chancenpotenziale abgeleitet und analysiert.

## CHANCENBERICHT

Um das DB-Konzern-Ziel eines *profitablen Wachstums*  zu erreichen, setzt der DB-Konzern umfassende Maßnahmenpakete im Rahmen DB-konzernübergreifender oder geschäftsfeldspezifischer Programme um, von denen er Verbesserungen in den Bereichen Leistungsqualität, Effizienz, Kostenstrukturen und Profitabilität erwartet. Der DB-Konzern sieht hierin Chancen für Wachstum sowie zur Verbesserung des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen. Diese sind teilweise in der Mittelfristplanung des DB-Konzerns verarbeitet worden, teilweise gehen sie aber auch darüber hinaus.

Der DB-Konzern ist insgesamt gut aufgestellt für das Nutzen von Chancen, die aus den wesentlichen Trends in seinen Märkten resultieren. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Ausführungen im Kapitel *Unternehmensstrategie und -steuerung* [Seite 14] verwiesen.

Zur Einhaltung seines Leistungsversprechens sowie zur kontinuierlichen Qualitätsverbesserung der Produkte im Bereich Schiene hat der DB-Konzern eine *Kunden- und Qualitätsinitiative* [Seite 40] aufgesetzt. Auch in den nächsten Jahren investiert der DB-Konzern weiter intensiv in die nachhaltige Verbesserung seiner Leistungs- und Produktqualität.

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich insgesamt besser entwickeln, als der DB-Konzern es erwartet. Sich daraus ergebende positive Impulse würden sich positiv auf die Leistungsentwicklung der Geschäftsfelder, insbesondere im Bereich Transport und Logistik, auswirken.

Marktbezogene Chancen sieht der DB-Konzern zudem darin, Marktconsolidierungen aus seinen führenden Marktpositionen heraus aktiv gestalten zu können. Er will dabei die Möglichkeiten nutzen, die ihm die fortschreitende Globalisierung eröffnet. Von dieser Entwicklung kann der DB-Konzern insbesondere über die sehr gute Positionierung des Geschäftsfelds DB Schenker Logistics profitieren.

Mit DB Arriva hat der DB-Konzern eine starke Position im europäischen Verkehrsmarkt. Er hat sich dabei so aufgestellt, dass er Chancen in bereits offenen beziehungsweise sich öffnenden Märkten gut nutzen kann. Infolge der Staatsschuldenkrise in Europa sieht der DB-Konzern Chancen aus einer Verstärkung der Ausschreibungsaktivitäten für Bus- und Schienenverkehre in den Staaten, in denen die Regierungen Sparmaßnahmen durchsetzen müssen. Zudem bestehen Chancen, dass neue Märkte oder Marktsegmente für den Wettbewerb geöffnet werden.

Günstige Wechselkurs- und Zinsentwicklungen können sich potenziell positiv auf das Finanzergebnis auswirken. Das Konzern-Treasury verfolgt daher die Entwicklungen auf den Finanzmärkten genau, um mögliche Chancen zu erkennen und zu nutzen.

## RISIKOBERICHT

Im Berichtsjahr hat es methodische Änderungen in der Risikoberichterstattung des DB-Konzerns gegeben. Die wesentliche Änderung ergibt sich aus der Umstellung des Referenzpunkts vom Ist des Vorjahres (»Status quo«) auf die jeweils aktuelle Planung. Damit werden Risiken als potenzielle Abweichungen zur Planung definiert. Im Rahmen des jährlichen Planungsprozesses wird entschieden, welche Risiken in die Planung aufgenommen werden.

### **Wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagements im Hinblick auf den Konzernrechnungslegungsprozess**

Das Risikomanagementsystem des DB-Konzerns wird durch ein unternehmensweit eingerichtetes internes Kontrollsystem (IKS) unterstützt, das auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse einschließt. Das IKS des DB-Konzerns orientiert sich an den Kriterien des vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen »Internal Control – Integrated Framework«. Das COSO-Modell ist ein allgemein anerkannter theoretischer Rahmen, der ein internes Kontrollsystem in fünf Ebenen unterteilt und diese einzeln bewertet. Ausgehend hiervon stützt sich das rechnungslegungsbezogene IKS auf grundlegende Kontrollmechanismen wie zum Beispiel systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen sowie auf die Einhaltung von DB-konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen.

Zu den vom DB-Konzern eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus unter anderem eine DB-konzernweit einheitliche Berichterstattung auf Basis der Standardsoftware Oracle Hyperion Financial Management (HFM) und die regelmäßige Aktualisierung der entsprechenden Bilanzierungsrichtlinien und der rechnungslegungsbezogenen Systeme.

Die Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die als prozessunabhängiges Instrument ein wesentliches Element der Kontrollmechanismen des DB-Konzerns darstellen, zielen mit einem Prüfungsplanschwerpunkt auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit des IKS. Darüber hinaus erfolgen Prüfungshandlungen im Rahmen der Sachanlagen- und Vorratsinventur. Ergänzt werden die Überwachungsmechanismen des DB-Konzerns durch die Befassung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses beziehungsweise des Aufsichtsrats mit dem Rechnungslegungsprozess und der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems.

Einem verbindlichen Terminplan folgend, werden die abschlussrelevanten Sachverhalte in den dezentralen Buchhaltungen, die im Wesentlichen unter Verwendung einer Standardsoftware geführt werden, nach den Grundsätzen der IFRS unter Beachtung der konzerneinheitlich geltenden Vorgaben aufbereitet und in das zentrale HFM gemeldet.

Über einen quartalsweise durchgeführten internen Meldeprozess bestätigt das Management der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und der einzelnen Geschäftsfelder unter anderem die Korrektheit der abschlussrelevanten Berichtsdaten. Zusätzlich wird bestätigt, dass das verantwortliche Management die zentral vorgegebenen internen Kontrollsysteme der Berichterstattung eingerichtet und, wenn erforderlich, um eigene dokumentierte Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ergänzt hat.

### **Wesentliche Risikokategorien**

#### **ERGEBNISRISIKEN**

##### **Absatzmarkt**

Absatzmarkttrisiken resultieren zum einen aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und zum anderen aus Veränderungen der Wettbewerbssituation.

Die Nachfrage nach den Mobilitäts- und insbesondere nach den Transport- und Logistikdienstleistungen des DB-Konzerns ist unter anderem abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Wirtschaftliches Wachstum fördert die der Strategie des DB-Konzerns zugrunde liegenden Megatrends in den relevanten Märkten. Gesamtwirtschaftliche Schocks wie zum Beispiel Wirtschafts- und Finanzkrisen können sich insofern negativ auf das Geschäft des DB-Konzerns auswirken. Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten seiner Kunden oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen begegnet der DB-Konzern konzernübergreifend mit einer intensiven Marktbeobachtung und einer kontinuierlichen Weiterentwicklung des Portfolios. Hinsichtlich Risiken aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler wie internationaler Ebene bringt der DB-Konzern seine Position in die vorausgehenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein.

Für den Personenverkehr ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren, wie des verfügbaren Einkommens oder der Zahl der Erwerbstätigen, von Bedeutung. Risiken aus der Staatsschuldenkrise könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) vor allem auf die Aktivitäten im Geschäftsfeld DB Arriva haben.

DB Bahn Fernverkehr steht in einem harten inter- und intramodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Aus der Liberalisierung des Fernbusverkehrs resultiert eine weitere Intensivierung des Wettbewerbs. Um seine Position

im Wettbewerb zu stärken, verbessert der DB-Konzern fortlaufend seine Service- und Leistungsqualität. Die *Entwicklung der Pünktlichkeit* [Seite 40f.] unterliegt einem strengen Monitoring. Die Preiswahrnehmung versucht der DB-Konzern durch Angebotsmaßnahmen zu verbessern. Zudem investiert er umfangreich in seine Fahrzeugflotte. Einschränkungen in der Produktqualität können auch dazu führen, dass geplante Preismaßnahmen nur in geringem Umfang oder nicht umgesetzt werden können.

Im Regionalverkehr gibt es europaweit einen intensiven Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Das Marktvolumen wird hier ganz wesentlich durch die finanziellen Möglichkeiten der Bestellerorganisationen bestimmt. In Deutschland ist dieser Rahmen im Regionalisierungsgesetz bis zum Jahr 2015 festgelegt.

Zudem besteht das Risiko von Ausschreibungsverlusten. Um sich in diesem Markt behaupten zu können, optimiert der DB-Konzern fortlaufend sein Ausschreibungsmanagement und seine Kostenstrukturen. Hier besteht das Risiko, dass geplante Neu-/Wiedergewinne von Verkehrsverträgen nicht realisiert werden können. Darüber hinaus besteht je nach Vertragstyp das Risiko von Fahrgastverlusten ohne die Möglichkeit, das Betriebsprogramm anpassen zu können.

Im Schienengüterverkehr sind die wichtigsten Faktoren die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemieerzeugnissen und Baumaterialien. Diese unterliegen konjunkturellen Schwankungen. Zudem sind strukturelle Veränderungen der Produktionsstrukturen der Kunden des DB-Konzerns zu berücksichtigen, die sich häufig in einem globalen Wettbewerb befinden. Zudem besteht sowohl ein hoher intramodaler als auch ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Dieser verschärft sich durch die zunehmende Marktbedeutung kostengünstiger Lkw-Flotten aus den neuen EU-Staaten. Die verkehrsträgerübergreifend zunehmende Wettbewerbsintensität kann zu Margenverlusten führen. Der DB-Konzern reagiert darauf mit Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung. Zudem optimiert der DB-Konzern seine Leistungsangebote und bindet den Schienengüterverkehr in umfassende Logistikangebote ein. Eine weitere Verschärfung des Wettbewerbs könnte auch durch die Zulassung längerer Lkw erfolgen.

Im Bereich von Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung der Kunden des DB-Konzerns den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen. Die

Aktivitäten des DB-Konzerns sind insbesondere von einem sehr wettbewerbsintensiven Marktumfeld betroffen. Hierauf reagiert der DB-Konzern mit dem weiteren Ausbau seiner Netzwerke sowie der Verbesserung von Kostenstrukturen, Angeboten und IT-Infrastruktur.

Die Nachfrageentwicklung in der Schieneninfrastruktur ist abhängig von der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene auf den vorgelagerten Verkehrsmärkten.

#### **Produktion und Technik**

Die Tätigkeit des DB-Konzerns als Eisenbahnverkehrsunternehmen basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnet der DB-Konzern generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung seiner 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, vom DB-Konzern allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt das Bemühen des DB-Konzerns der Minimierung möglicher Auswirkungen. Allerdings können hieraus auch Kostenrisiken aus Gegenmaßnahmen resultieren.

Die Verfügbarkeit und der Zustand der Schieneninfrastruktur sind ein wesentliches Merkmal für die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs. Eine intensive Bautätigkeit im Netz hat Auswirkungen auf die Produktionsqualität der Transporteure (insbesondere Betriebsprogramm und Pünktlichkeit), die teilweise nicht kompensiert werden kann.

Im Fernverkehr verschlechtert eine Beeinträchtigung der Produktionsqualität die Qualität der Dienstleistung und kann zu Kundenverlusten führen. Im Regionalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Fall von Zugausfällen oder unzureichender Pünktlichkeit.

Kritisch ist zudem eine ausreichende Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte des DB-Konzerns. Signifikante Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit gefährden den fahrlängemäßigen Betrieb. Der DB-Konzern versucht diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten zum Beispiel durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

Im Regionalverkehr kann ein Risiko aus der Freisetzung von Fahrzeugen nach dem Auslaufen oder der Neuvergabe eines Verkehrsvertrags resultieren. Als Gegenmaßnahme werden kontinuierlich alternative Verwendungsmöglichkeiten geprüft.

Im Schienengüterverkehr ist die Pünktlichkeit der Transporte für die Kunden des DB-Konzerns ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten beim Transport ergeben, wie zum Beispiel Zollverstöße und Diebstähle. Dem begegnet der DB-Konzern unter anderem durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinatoren sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.

Das Angebot und die Qualität der Leistungen des DB-Konzerns hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führt der DB-Konzern einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern. Dies gilt insbesondere für die Fahrzeugindustrie.

Die technischen Produktionsmittel im Schienenverkehr müssen den geltenden und sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen entsprechen, sodass es zur technischen Beanstandung von Fahrzeugen kommen kann. Hier besteht das Risiko, dass einzelne Baureihen oder Wagentypen gar nicht oder nur unter Auflagen – zum Beispiel geringere Geschwindigkeiten, kürzere Wartungsintervalle oder geringere Radsatzlasten – eingesetzt werden dürfen. Zudem können neu beschaffte Fahrzeuge, die mit Mängeln behaftet sind oder keine Zulassung bekommen, vom DB-Konzern nicht abgenommen werden.

#### **Regulierungsrisiken**

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für das Geschäft des DB-Konzerns zur Folge haben. Aus dem allgemeinen Regulierungsrisiko können sich spürbare Umsatz- und Ergebnisauswirkungen ergeben.

Der DB-Konzern erbringt im Schienenverkehr Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des DB-Konzerns verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier bestehen die Risiken der Beanstandung und des Eingriffs. Maßnahmen, die die Erzielung einer angemessenen Rendite in den Infrastrukturgeschäftsfeldern des DB-Konzerns gefährden oder sogar verhindern (zum Beispiel durch

einen Eingriff in die Preissysteme), erschweren eine unternehmerische Steuerung dieser Aktivitäten und können damit Finanzierungsbeiträge aus DB-Mitteln für Infrastrukturinvestitionen gefährden.

#### **IT/Telekommunikation**

In zunehmendem Ausmaß sind die Geschäftsprozesse des DB-Konzerns von hochverfügbarer und sicherer Informationstechnik abhängig. Zukünftig wird ein immer größerer Teil von Geschäftsprozessen von Informationstechnik abhängig sein. Ein vorausblickendes IT-Management sorgt für die notwendige Absicherung der IT-gestützten Geschäftsprozesse. Eine hierfür wesentliche Methode ist das IT-Risikomanagement für Anwendungen sowie Infrastrukturen und Services. Hierin werden die relevanten Risiken systematisch analysiert, bewertet und eliminiert oder minimiert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie gegebenenfalls an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Beispielhafte Risiken sind hier die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen oder der unautorisierte Zugang Dritter zu Kundendaten.

Durch einen Ausfall des Internetvertriebskanals oder Kreditkartenbetrug kann es zu Einnahmeausfällen sowie Imageschäden kommen. Um kritische Sicherheitslücken zu vermeiden, wurden entsprechende Gegenmaßnahmen (wie Firewalls, Verschlüsselung und abgeschottete Serverbereiche) umgesetzt. Um eine hohe Verfügbarkeit im IT-Betrieb sicherzustellen, verwendet der DB-Konzern auf mehrere Standorte verteilte und redundante Systeme für den Betrieb und die Datensicherung, ausfallsichere Systeme sowie ausgelagerte Bandsicherungen und getrennte Administrationen. Insbesondere das Wide Area Network (WAN) ist überall dort redundant ausgelegt, wo IT-Sicherheit und Geschäftskontinuität dies erfordern. Diese Maßnahmen reduzieren das Risiko eines Ausfalls von IT-Systemen, vermeiden massive Störungen und sichern damit unternehmenskritische Geschäftsprozesse.

#### **Personalrisiken**

Die Mitarbeiter des DB-Konzerns sind für den zukünftigen Erfolg des DB-Konzerns von zentraler Bedeutung. Die Vergütungssysteme und Personalentwicklungsprogramme und -maßnahmen des DB-Konzerns zielen darauf ab, Mitarbeiter zu binden und zu motivieren. Die unerwünschten Mitarbeiterabgänge liegen auf einem niedrigen Niveau.

Die aktuelle Altersstruktur im DB-Konzern wird zukünftig einen deutlich höheren Personalbedarf zur Folge haben, der infolge der demografischen Entwicklung schwieriger am Arbeitsmarkt zu decken sein wird. Der DB-Konzern steht zudem in einem immer stärker werdenden Wettbewerb um hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte. Beiden Herausforderungen begegnet er unter anderem durch enge Kontakte zu Schulen und Universitäten und durch die Rekrutierungsmaßnahmen, die er über den Ausbau seiner Personalgewinnungsorganisation weiter verstärkt.

Um sich im Wettbewerb behaupten zu können, ist die Personalkostenstruktur des DB-Konzerns in Relation zu der seiner Wettbewerber von entscheidender Bedeutung. Belastungen, zum Beispiel in Form von höheren Tarifabschlüssen als bei den Wettbewerbern, verschlechtern hier seine Wettbewerbsposition. Dem versucht der DB-Konzern durch den Abschluss von Branchentarifverträgen entgegenzuwirken.

#### **Beschaffungs-/Energemarktrisiken**

Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen schwanken. In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es dabei kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen.

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnet der DB-Konzern durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente.

Aus der Entwicklung der Energiepreise und damit in Zusammenhang stehend der Entwicklung des Energieindexes zur Berechnung der Preisgleitung Energie resultiert ein Risiko.

Bislang hat DB Energie für die in den Bahnstromkraftwerken erzeugten Strommengen keine Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG)-Umlage an die Übertragungsnetzbetreiber abgeführt. Zukünftig wird sich dies ändern. Die Höhe der zukünftigen EEG-Aufschlagssätze unterliegt erheblichen Unsicherheiten, insbesondere im Hinblick auf die Preisentwicklung an der Strombörse, den Zubau an EEG-Anlagen und nicht zuletzt auch die politische Willensbildung.

Spürbare Trassenpreiserhöhungen der nationalen Infrastrukturbetreiber außerhalb Deutschlands (zum Beispiel in Frankreich) haben eine signifikante Verteuerung der Kosten für Infrastrukturnutzung zur Folge. Infolge der Wettbewerbsintensität ist eine Durchreichung der Kostenerhöhungen nicht immer möglich.

#### **RISIKEN MIT BILANZIELLER VORSORGE**

Hierunter werden alle Risikosachverhalte des DB-Konzerns, für die eine gebuchte bilanzielle Vorsorge besteht, ab einer Wertgrenze von 250 Mio. € je Einzelrückstellung erfasst.

- Drohverluste Verkehrsverträge: Für einzelne Verkehrsverträge werden negative Ergebnisbeiträge erwartet. Die Rückstellung berücksichtigt die diskontierten zukünftigen Verluste aus diesen Verträgen. Die Gegenmaßnahmen umfassen Kostensenkungen und die Steigerung der Fahrgelderlöse.
- Stilllegung, Rückbau und Entsorgung GKN: Die Rückstellung betrifft die anteiligen Stilllegungsverpflichtungen für das Gemeinschaftskraftwerk Neckarwestheim (GKN). Berücksichtigt sind die Kosten für die Stilllegung und den Rückbau der Anlage sowie für die Entsorgung der Brennstoffe. Die Ermittlung der Rückstellung erfolgt durch den Betreiber Energie Baden-Württemberg (EnBW).
- DemografieTV: Der *Demografietarifvertrag* [Seite 48] führt durch die Ausweitung der Kündigungsbeschränkung zu einem höheren Personalbestand im DB-Konzern.
- Sanierung ökologischer Altlasten: Berücksichtigt sind die Kosten für Sanierungsverpflichtungen der DB AG zur Beseitigung ökologischer Altlasten. Zur Sicherstellung einer systematischen, rechtskonformen und kostenoptimierten Sanierungserkundung/-durchführung hat der DB-Konzern Programme zur Bodensanierung und Deponiestilllegung sowie ein Kanalprogramm aufgesetzt.
- Immobilienbewertung: Für Teile des Immobilienbestands können voraussichtlich nicht die bilanzierten Werte erzielt werden.
- Forderungsportfolio und Vorräte: Für mögliche Wertberichtigungen auf Forderungen und Vorräte sind entsprechende Vorsorgen gebildet worden.

#### **Sonstige Risiken**

##### **RISIKEN AUS DER INFRASTRUKTURFINANZIERUNG**

Als eine wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine gesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Investitionen in die Infrastruktur erlassen. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Neben dem Risiko der fehlenden Verfügbarkeit von Mitteln



für die Finanzierung von Investitionen besteht auch ein Risiko aus zu geringen Mitteln für die Instandhaltung des Bestandsnetzes. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit von aus Eigenmitteln geleisteten Investitionen oder Finanzierungsbeiträgen zu Investitionsprojekten ist essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns langfristig zu sichern.

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.

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 der mehrjährigen Unternehmensplanung des DB-Konzerns auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es bereits abschließende Vereinbarungen hierfür gab. Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.

### PROJEKTRISIKEN

Mit den Maßnahmen des DB-Konzerns sind teilweise 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. Diese haben aufgrund der vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen. Auch Preissteigerungen bei bezogenen Leistungen beziehungsweise Leistungen für Baumaßnahmen können negative Auswirkungen haben. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte. Im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 haben sich im Berichtsjahr signifikante Kostenrisiken gezeigt, die zu einer Erhöhung des Finanzierungsrahmens um 2,0 Mrd. € auf 6,5 Mrd. € geführt haben.

### POLITISCHE RISIKEN

Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens. Auch die Struktur des DB-Konzerns ist potenziell regulatorischen Risiken ausgesetzt. Diese könnten sowohl auf der nationalen als auch auf der europäischen Ebene entstehen.

### FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Zins-, Währungs- und Energiepreissrisiken aus dem operativen Geschäft sichert der DB-Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese Instrumente werden im Anhang erläutert. Es besteht das Risiko, dass sich Absicherungen nicht oder nicht wie beabsichtigt materialisieren.

Zur Vermeidung des Adressenausfallrisikos bei Finanz- und Energiederivaten schließt der DB-Konzern für alle Sicherungsgeschäfte Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) ab.

Mit dem Ausbau des internationalen Geschäfts entsteht ein Währungsrisiko. Dies gilt unter anderem für den US-Dollar und das britische Pfund.

Ein Teil der Verpflichtungen aus Pensions- und anderen pensionsähnlichen Leistungszusagen ist durch Planvermögen gedeckt, das aus Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen besteht. Wertverluste bei diesen Anlagen verringern direkt die Abdeckung der Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen und können unter Umständen Zuführungen durch das Unternehmen erforderlich machen.

Daneben bestehen potenziell Risiken aus Steuernachzahlungen für offene Betriebsprüfungen.

### COMPLIANCE-RISIKEN

Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards ist Aufgabe und Verpflichtung jedes Mitarbeiters des DB-Konzerns. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens dient dem DB-Konzern seine Compliance-Organisation.

Das Ressort Infrastruktur ist angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Auch der Bund als Drittmittelgeber stellt mit seiner Antikorruptionsrichtlinie hohe Compliance-Anforderungen an den DB-Konzern. Um Führungskräfte und Mitarbeiter gezielt über Compliance-Themen zu informieren und sie dafür zu sensibilisieren, startete im Dezember 2012 eine besondere Informationskampagne im Ressort Infrastruktur.

### RECHTLICHE UND VERTRAGLICHE RISIKEN

Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Diese betreffen vielfach Bauprojekte und Immobilien oder Umweltangelegenheiten. Es besteht zudem das Risiko, dass einige der langfristigen Verkehrsverträge unter anderem auf-

grund von unvorhersehbaren Kostensteigerungen unwirtschaftlich werden könnten. Der DB-Konzern versucht, hier entsprechend kosten- und erlösseitig gegenzusteuern.

Für rechtliche und vertragliche Risiken wurden unter Abschätzung der jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten Rückstellungen gebildet.

## Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die Bundesrepublik Deutschland hält alle Anteile an der DB AG. Gemäß § 312 AktG hat der Vorstand deshalb einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgestellt, der mit folgender Erklärung abschließt: »Wir erklären, dass unsere Gesellschaft nach den Umständen, die

uns zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhielt.

Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse des Bundes oder mit ihm verbundener Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.«

## Nachtragsbericht

### **Regelung zur Infrastrukturfinanzierung steht noch aus**

#### **Vier Anleihen begeben**

#### **Arriva Malta verkauft**

### KARTELLVERFAHREN WEGEN FAHRKARTENVERKÄUFEN

Das Bundeskartellamt hat gegen die DB AG ein Verfahren wegen des Verdachts des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung beim Vertrieb von Fahrkarten für den Schienenpersonenverkehr eingeleitet. In diesem Zusammenhang hat das Bundeskartellamt einen Fragebogen übermittelt, in dem es um Informationen zu Tarif- und Vertriebs-

kooperationen mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie zu Vertriebsprovisionen und Vertriebskanälen bittet. Wir werden mit dem Bundeskartellamt umfassend kooperieren. Das Bundeskartellamt hat auch von anderen Unternehmen des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs sowie vom Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland Informationen zu den Marktverhältnissen und den der DB AG vorgeworfenen Verhaltensweisen angefordert.

## VIER ANLEIHEPLATZIERUNGEN

Im Januar 2014 hat der DB-Konzern über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance vier Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 560 Mio. € begeben.

## GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN AUF MALTA UND GOZO VERÄUSSERT

Im Januar 2014 hat der DB-Konzern die Aktivitäten von DB Arriva auf Malta und Gozo an das Land Malta veräußert. Maßgeblich für diesen Schritt waren die andauernden betrieblichen Schwierigkeiten.

## REGELUNG ZUR INFRASTRUKTURFINANZIERUNG STEHT AUS

Der im November 2013 zwischen CDU, CSU und SPD geschlossene Koalitionsvertrag erkennt an, 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. Euro erhöht werden.

Die Aussagen des Koalitionsvertrags werden vom DB-Konzern 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 Bestandsnetzes zur Verfügung stehen wird und ab 2017 auf erhöhtem Niveau fortgeschrieben werden kann. Diese erhöhte Haushaltslinie

soll aufseiten des DB-Konzerns durch eine im Zeitablauf ab 2015 steigende und vollständig der Infrastrukturfinanzierung zugutekommende Dividende verstärkt werden. Damit wäre auch sichergestellt, dass die Nachsteuerergebnisse der Infrastrukturunternehmen vollständig in die Infrastruktur zurückfließen. Gegenüber der Verwendung als Eigenmittel hat die Ausschüttung und Rückführung als Baukostenzuschüsse den Vorteil, dass die Kapitalbindung geschont und zusätzlicher Druck auf die Infrastrukturpreise vermieden wird.

Aus Sicht des DB-Konzerns geben die finanziellen Rahmenbedingungen des Koalitionsvertrags Spielraum, die Qualität und Verfügbarkeit des Bestandsnetzes zu erhalten und die Gefahr einer Abwertung des bilanzierten Infrastrukturvermögens zu vermeiden. Wichtigste Voraussetzungen sind, dass ein angemessener Anteil der Gesamtmittel auf die Schieneninfrastruktur entfällt, ab 2017 eine Fortschreibung auf hohem Niveau erfolgt, die Dividende vollständig in die Infrastruktur zurückfließt 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 des DB-Konzerns haben. Für den Einzelabschluss der DB AG besteht darüber hinaus das Risiko, dass Beteiligungsbuchwerte von Infrastrukturgesellschaften abgeschrieben werden müssen. Sollten die dargestellten Voraussetzungen in wesentlichen Eckpunkten nicht eintreten, sind Auswirkungen auf die Werthaltigkeit des in der Infrastruktur bilanzierten Vermögens, Beeinträchtigungen von Qualität und Verfügbarkeit sowie die Notwendigkeit, über eine langfristige Redimensionierung der Schieneninfrastruktur nachzudenken, nicht auszuschließen.

## WEITERE VERGLEICHSVEREINBARUNG MIT THYSSENKRUPP WIRKSAM

Die im November 2013 getroffene Vergleichsvereinbarung mit ThyssenKrupp im Zusammenhang mit kartellbedingten Schäden bei Direktlieferungen von Schienen und Weichen wurde nach Zustimmung durch die zuständigen Gremien bei ThyssenKrupp sowie den betroffenen Zuschussgebern am 31. Januar 2014 wirksam.

# Weitere Informationen

## **Einkaufsvolumen des DB-Konzerns reduziert sich auf rund 24 Mrd. €**

### **DB International erhält Auftrag in Saudi-Arabien**

### **Wettbewerbsbehinderungsbeschwerde in Frankreich**

#### **EINKAUFSVOLUMEN RÜCKLÄUFIG**

Im Berichtsjahr ist das Einkaufsvolumen des DB-Konzerns auf 24,2 Mrd. € gesunken (im Vorjahr: 29,4 Mrd. €). Bei den industriellen Produkten sank das Einkaufsvolumen von 8,7 Mrd. € auf 4,3 Mrd. €, da sich die hochvolumigen Fahrzeugbestellungen aus dem Vorjahr nicht wiederholten. Die anderen wesentlichen Bestandteile haben sich vergleichsweise stabil entwickelt. Die Fracht- und Speditionleistungen sanken von 10,3 Mrd. € auf 9,7 Mrd. €. Die Bau- und Ingenieurleistungen reduzierten sich von 5,1 Mrd. € auf 4,7 Mrd. €. Dagegen stiegen die Dienstleistungen Dritter von 2,9 Mrd. € auf 3,1 Mrd. €. Die leitungsgebundene Energien und Kraftstoffe blieben konstant bei 2,4 Mrd. €.

#### **Wesentliche Vergaben**

##### **INFRASTRUKTUR**



- Im Rahmen des Projekts Stuttgart–Ulm wurden insbesondere folgende Vergaben durchgeführt: Tunnel Alb- aufstieg (rund 635 Mio. €) und Tunnel Alabstieg (rund 250 Mio. €), Streckenausbau der S-Bahn-Verbindung des Stuttgarter Hauptbahnhofs und Stuttgart Nord (rund 56 Mio. €), die Filstalbrücke (rund 53 Mio. €) sowie der Bau des Tunnels Widderstall (rund 37 Mio. €).
- Für Bauleistungen in Bezug auf die Ausbaustrecke Hanau–Nantenbach, inklusive vier Tunneln sowie Erneuerungs- und Anpassungsmaßnahmen, wurden Aufträge in Höhe von rund 224 Mio. € vergeben.
- Die Vergaben für Bauleistungen für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) 8.1 Hallstadt–Ebensfeld–Erfurt beliefen sich auf rund 59 Mio. €.
- Die Ausrüstungsverträge für Leit- und Sicherungstechnik, Bahnübergänge und Elektrotechnik ergaben insgesamt ein Vergabevolumen von rund 240 Mio. €.
- Das Vergabevolumen für die Rahmenverträge über die Lieferung von Betonweichenschwellen umfasste rund 140 Mio. €.


- Die Rahmenverträge für schienengebundene Transporte zur Ver- und Entsorgung von Gleisbaustellen beliefen sich auf ein Auftragsvolumen von rund 110 Mio. €.
- Für die Entsorgung von Oberbaumaterial sowie Bau- und Abbruchabfällen wurden Rahmenverträge mit einem Volumen von rund 110 Mio. € vergeben.


##### **FAHRZEUGE**

- An Bombardier wurde ein Auftrag über die Lieferung von zwölf elektrischen Doppelstocktriebzügen für den Regionalverkehr vergeben. Das Investitionsvolumen beträgt rund 113 Mio. €.
- Mit Bombardier hat sich der DB-Konzern auf einen Rahmenvertrag zur Lieferung von elektrischen Lokomotiven mit einem möglichen Lieferumfang von bis zu 450 Lokomotiven mit möglicher unterschiedlicher technischer Ausstattung bis zum Jahr 2023 geeinigt. Das Investitionsvolumen beläuft sich auf bis zu 1,5 Mrd. €. Aus dem Rahmenvertrag wurden 110 Lokomotiven für DB Schenker Rail und 20 für DB Bahn Regio abgerufen.
- Bei Bombardier wurden für die S-Bahn Hamburg 60 neue Züge bestellt. Die Investitionssumme beläuft sich auf rund 327 Mio. €.
- Mit Skoda wurde mit einem Vertrag über die Lieferung von sechs lokbespannten Doppelstockzügen für den Regionalverkehr die erste Fahrzeugbestellung abgeschlossen. Das Investitionsvolumen beträgt rund 101 Mio. €.
- An Bombardier wurde ein Auftrag über die Lieferung von 18 elektrischen Doppelstocktriebzügen für den Regionalverkehr vergeben. Das Investitionsvolumen beträgt rund 216 Mio. €.
- Bei PESA (Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Spolka Akcyjna) hat der DB-Konzern 36 Dieseltriebzüge (20 zweiteilige und 16 dreiteilige Dieseltriebzüge) des Typs LINK für den Regionalverkehr bestellt. Das Investitionsvolumen beträgt über 118 Mio. €.

### BESCHAFFUNG MIT NEUEN HERAUSFORDERUNGEN

Die Zentrale Beschaffung leistet einen Beitrag zur Umsetzung der Strategie *DB2020* . Zur Unterstützung des Ziels, *profitabler Marktführer*  zu werden, hat die Zentrale Beschaffung zur Absicherung der Ergebnislinien der Geschäftsfelder die Potenzialarbeiten in allen Warengruppen fortgesetzt. Die höheren Lohnabschlüsse – gerade in Deutschland – erzeugen einen zunehmenden Preisdruck, vor allem bei meist lokalen, arbeitsintensiven und wenig handelbaren Gütern und Dienstleistungen. Preiszuwächse bei den Rohstoffen blieben im Berichtsjahr weitgehend aus. Dabei verläuft die Kapazitätsauslastung verschiedener Zulieferbranchen rückläufig. Die unverändert schwache konjunkturelle Entwicklung in Europa wirkt sich preisseitig dämpfend aus. Im Rahmen der Lieferantenqualifizierung prüfen wir unabhängig von einer Vergabe Lieferanten auf ihre Mindesteignung.

Im Rahmen seines Ziels, *Top-Arbeitgeber*  zu werden, hat der DB-Konzern die »Fachkarriere Einkauf« aufgesetzt. Alle Einkaufsmitarbeiter wurden im Berichtsjahr einer von fünf Fachkarrierestufen zugeordnet. Hinter jeder Fachkarrierestufe liegen normierte Kompetenzanforderungen und Qualifizierungsangebote. Die Qualifizierungsangebote wurden im Berichtsjahr ausgerollt.

Durch die Analyse der zentralen ökologischen Kennzahlen in den relevanten Warengruppen leistet die Zentrale Beschaffung einen Beitrag zum Ziel, *Umwelt-Vorreiter*  zu werden. Zukünftig werden in den betreffenden Warengruppen ausgewählte Nachhaltigkeitsaspekte, wie die Produktlebenszykluskosten (Life-Cycle-Costs), systematisch untersucht.

### WEITERE THEMEN ZUR BETRIEBS- UND GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

#### **DB International erhält Auftrag in Saudi-Arabien**

Die DB International GmbH (DB International) hat einen Auftrag für die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke in Saudi-Arabien erhalten. Mitte September 2013 haben die Projektverantwortlichen die DB International mit der Planprüfung des Oberbaus, der Ausrüstungstechnik, der Bauüberwachung und der Kontrolle der Fahrzeugproduktion sowie dem Projektmanagement beauftragt.

#### **Bekämpfung von Buntmetalldiebstahl**

Die Zahl der Metalldiebstähle ist im Berichtsjahr weiter zurückgegangen. Insgesamt wurden rund 1.750 Taten gezählt, ein Rückgang von mehr als einem Drittel gegenüber dem Vorjahr. Die Folgeschäden, wie Betriebsstörungen und Verspätungen, übersteigen den Wert des gestohlenen Metalls um ein Vielfaches. Im Berichtsjahr waren rund 10.000 Züge von Betriebsstörungen betroffen und es kam zu rund 134.000 Verspätungsminuten. Gegenüber dem Vorjahr gingen diese Zahlen jedoch um rund 40 % zurück.

Im Rahmen der Prävention engagiert sich der DB-Konzern in einer Sicherheitspartnerschaft mit der Deutschen Telekom, RWE und dem Verband Deutscher Metallhändler unter anderem für eine Standardisierung des Einsatzes von Markierungstoffen wie künstlicher DNA. Mit der Polizei, dem Zoll und anderen europäischen Bahnen hat der DB-Konzern im Juni 2013 eine grenzüberschreitende Initiative gegen Metalldiebstahl gestartet. Ziel der internationalen Arbeit ist es, die Absatzwege außerhalb Deutschlands zu unterbrechen.

#### **Weitere rechtliche Themen**

##### **KARTELLVERFAHREN BRENNTAG**

Im Zuge des Erwerbs der Stinnes AG Ende 2002 hat die DB AG auch die im Chemikalienvertrieb tätige Brenntag-Gruppe erworben, die Anfang 2004 weiterveräußert wurde. Im Mai 2013 hat die französische Kartellbehörde wegen angeblich kartellrechtswidriger Absprachen, an denen Unternehmen der Brenntag-Gruppe beteiligt gewesen sein sollen, gegen die Brenntag-Gruppe ein Bußgeld von rund 48 Mio. € verhängt. Obwohl der DB ML AG (vormals Stinnes AG) kein eigenes kartellrechtswidriges Verhalten vorgeworfen wird, soll sie als ehemalige Muttergesellschaft gesamtschuldnerisch mit Brenntag für dieses Bußgeld haften. Ferner wurde gegen die DB ML AG ein Bußgeld von rund 5 Mio. € verhängt, weil ihr die Bußgeldermäßigung für den von der Brenntag-Gruppe im Jahr 2006 gestellten Kronzeugenantrag nicht zugutekommen soll. Die DB ML AG hat von dem Verfahren jedoch erstmals Mitte 2012 erfahren. Gegen die Bußgeldentscheidung hat die DB ML AG eine Klage beim Cour d'appel in Paris eingereicht. Zur Zahlung des Bußgeldes von rund 48 Mio. € hat die französische Finanzverwaltung die Brenntag SA aufgefordert. Diese hat gegenüber der DB ML AG deshalb einen Zahlungsanspruch in Höhe von rund 24 Mio. € geltend gemacht. Die DB ML AG hat diesen Anspruch zurückgewiesen.

### WETTBEWERBSBEHINDERUNGSBESCHWERDE IN FRANKREICH

Am 18. Dezember 2012 hat die französische Wettbewerbsbehörde in einem Verfahren, an dem sich die Euro Cargo Rail (ECR) als Beschwerdeführerin beteiligt hat, eine Entscheidung gegen die SNCF getroffen. Aus Sicht der Behörde behinderte die SNCF den Wettbewerb im französischen Schienengüterverkehrsmarkt mit verschiedenen rechtswidrigen Praktiken. Die Behörde hat der SNCF ein Bußgeld in Höhe von rund 60 Mio. € auferlegt und sie zur Beendigung der Praktiken verpflichtet. Der Bußgeldbescheid ist noch nicht rechtskräftig, da die SNCF in die Berufung gegangen ist. Die ECR beteiligt sich in dem Berufungsverfahren als Nebenklägerin aufseiten der Behörde, um den Bußgeldbescheid aufrechtzuerhalten. Inhalt des Bußgeldbescheids war neben mehreren praktischen Marktzugangshemmnissen wie fehlenden Nutzungsbedingungen für den Terminalzugang, Nichtvermietung von für Getreideverkehre notwendigen Waggons, Weitergabe von Geschäftsgeheimnissen der ECR von der Infrastruktur- zur Güterverkehrssparte der SNCF insbesondere auch die Anwendung von Verdrängungspreistaktiken. Die ECR hat am 14. Juni 2013 in Paris eine Schadenersatzklage gegen die SNCF-Frachtsparte eingereicht. Die Klageforderung wurde auf Basis eines externen Gutachtens auf 68 Mio. € festgelegt.

### VERTRAGSVERLETZUNGSVERFAHREN WEGEN ÜBERLEITUNG ÖFFENTLICHER GELDER

Die EU-Kommission wirft der Bundesrepublik Deutschland vor, die Vorschriften zur buchhalterischen Trennung bei der DB AG nur unzureichend umgesetzt zu haben, und bereitet deswegen ein weiteres Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland vor.

Am 21. Juni 2013 hat die EU-Kommission eine »mit Gründen versehene Stellungnahme« gegenüber der Bundesrepublik Deutschland abgegeben. Der Vorwurf der Kommission lautet dahin gehend, dass es gegen das Europarecht verstoße, dass die DB AG die Möglichkeit habe, über Gewinne der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des DB-Konzerns frei zu verfügen. Dies ermögliche eine verbotene Quersubventionierung der EVU. Gleiches gelte im Hinblick auf die Bestellerentgelte. Auch hier könnten öffentliche Mittel (Bestellerentgelte) unzulässigerweise auf andere Tätigkeitsbereiche übertragen werden. Die Kommission stützt sich dabei unter anderem auf das im Eisenbahnrecht geregelte »Verbot der Überleitung öffentlicher Gelder«.

Zu den Vorwürfen hat die Bundesregierung Ende August 2013 ausführlich gegenüber der EU-Kommission Stellung genommen. Nach Auffassung der Bundesregierung, die die DB AG vollumfänglich teilt, entbehren die Vorwürfe der EU-Kommission jeder Grundlage. Das deutsche Recht gewährleistet das Verbot der Überleitung öffentlicher Gelder.

### KARTELLRECHTLICHES MISSBRAUCHSVERFAHREN GEGEN KONZERNUNTERNEHMEN

Die EU-Kommission hat im Rahmen eines kartellrechtlichen Missbrauchsverfahrens im Jahr 2011 an mehreren Standorten des DB-Konzerns Nachprüfungen durchgeführt. Im Anschluss wurden schriftliche Auskunftersuchen gestellt. Im Juni 2012 wurde das Verfahren formell eröffnet. Gegenstand des Verfahrens ist das seit dem Jahr 2003 geltende Bahnstrompreissystem der DB Energie GmbH. Dieses System wurde bereits 2006 vom Oberlandesgericht Frankfurt am Main als zulässig erachtet.

Die EU-Kommission hat das Verfahren gegen die Abgabe von Verpflichtungszusagen im Dezember 2013 eingestellt. Die gegen die Nachprüfungen eingereichte Klage ist vom Gericht der Europäischen Union in Luxemburg zurückgewiesen worden. Gegen die Entscheidung hat die DB AG Rechtsmittel zum EuGH eingelegt.

### ERMITTLUNGEN BEI DB INTERNATIONAL

Nach den im Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Frankfurt am Main bekannt gewordenen Vorwürfen gegen die DB International hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG eine Sonderuntersuchung bei DB International durchgeführt. Die Staatsanwaltschaft wirft ehemaligen Mitarbeitern vor, in der Vergangenheit unmittelbar oder über Dritte Geld- und Sachzuwendungen an Entscheidungsträger im Ausland geleistet zu haben. Die Sonderuntersuchung hat die Vorwürfe teilweise bestätigt. Bei DB International wurden entsprechende Konsequenzen gezogen. Die behördlichen Ermittlungen werden voraussichtlich im Jahr 2014 abgeschlossen. Es ist mit einer Geldbuße sowie Gewinnabschöpfung bei DB International zu rechnen. Parallel verfolgt DB International Schadenersatzansprüche gegen ehemalige Verantwortliche des Unternehmens.

# Prognosebericht

## Verbesserung des Wirtschaftswachstums im Jahr 2014

### Ergebnisverbesserung im Jahr 2014 erwartet

### Ausblick bleibt mit Unsicherheiten behaftet

## KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

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

Voraussichtliche Entwicklung [in %]	2013	2014
BIP Welt	+2,2	<+3,0
Welthandel <sup>1)</sup>	+2,9	-+5,0
BIP Euro-Raum	-0,4	-+1,0
BIP Deutschland	+0,5	>+1,5

<sup>1)</sup> Nur Warenhandel.

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für 2013 entsprechen den per Februar 2014 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2014 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Quelle: Oxford Economics

Im Jahr 2014 wird für die globale Wirtschaftsleistung ein stärkeres Wachstum als 2013 erwartet. Die Basis dafür dürfte die zunehmende Erholung in den Industrieländern bilden – insbesondere in den USA und in großen Teilen Europas. Das Wachstum der wichtigsten Schwellenländer dürfte in Summe ungefähr auf dem Niveau des Jahres 2013 liegen.

Die Erholung in den USA wird voraussichtlich vor allem von der Inlandsnachfrage nach Konsum- und Investitionsgütern bestimmt sein. Im internationalen Vergleich dürften niedrige Energiekosten die Standortattraktivität steigern. Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung sollte dadurch sowohl nachfrage- als auch angebotsseitig positive Impulse erhalten.

Für das globale Wirtschaftswachstum von besonderem Interesse sind die Erwartungen zur US-amerikanischen Geldpolitik. Es wird erwartet, dass die Fed den Liquiditätszufluss im Jahr 2014 weiter einschränken wird, infolge dessen sich durch den Abzug von Kapital insbesondere Risiken für die Entwicklung der Schwellenländer ergeben. Trotz dieses Umstands dürfte das Wirtschaftswachstum Asiens im Jahr

2014 dem des Jahres 2013 entsprechen. Der anhaltenden Sorge über die wirtschaftliche und politische Stabilität in China begegnet die dortige Regierung mit umfänglichen marktwirtschaftlichen und gesellschaftspolitischen Reformen.

Im Euro-Raum ist für das Jahr 2014 mit einer Fortsetzung der Erholung zu rechnen. Ein starkes Wirtschaftswachstum ist jedoch nicht zu erwarten, da weiterhin strukturelle Probleme bestehen.

Die anziehende globale Nachfrage sollte die Unternehmen im Euro-Raum im Jahr 2014 veranlassen, ihre Produktion kontinuierlich auszuweiten. Der Abbau der Arbeitslosigkeit in den Krisenstaaten dürfte aber auch im Jahr 2014 weitgehend ausbleiben. Die Investitionsneigung dürfte sich zwischen Mitgliedern der Währungsunion teilweise erheblich unterscheiden. In Ländern wie Spanien, Frankreich oder Italien ist die bestehende Unsicherheit über die wirtschaftliche Zukunft weiter vorherrschend, wodurch die Investitionen zurückgehen oder nur leicht steigen sollten. In Ländern mit wettbewerbsfähigen Industriestrukturen, wie Deutschland, werden die Investitionen voraussichtlich deutlich anziehen. Auch in Osteuropa sollten die Wachstumserwartungen passend zur Entwicklung in Westeuropa ansteigen.

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 2014 der Privatkonsum zeigen. Vom Außenhandel sind verstärkt positive Effekte zu erwarten. Die schrittweise Erholung im Euro-Raum und steigende BIP-Wachstumsraten im angelsächsischen Raum sollten die Aussichten auf wichtigen Absatzmärkten deutscher Güter verbessern.

## VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

### Personenverkehr

Voraussichtliche Entwicklung [ in % ]	2013	2014
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+1,1	≤ +1,0 bis +1,5

Die Daten für 2013 entsprechen den per Februar 2014 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2014 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Im Jahr 2014 ist für den Personenverkehrsmarkt in Deutschland ein erneuter Zuwachs der Verkehrsleistung von bis zu 1,5% zu erwarten. Er dürfte von der im europäischen Vergleich robusten konjunkturellen Lage mit unter anderem steigenden Erwerbstätigenzahlen und verfügbaren Einkommen sowie sinkenden Kraftstoffpreisen profitieren. Zugleich sind dies auch wesentliche Treiber für die Entwicklung des MIV als marktdominierender Verkehrsträger.

Für den innerdeutschen Luftverkehr erwartet der DB-Konzern abgeleitet aus den Nachfrageverlusten im Jahr 2013 einen positiven Basiseffekt für 2014. Durch die voraussichtliche Beibehaltung der Luftverkehrsteuer und die fortgesetzten Konsolidierungsbestrebungen der Airlines erscheint ein moderater Zuwachs der Verkehrsleistung realistisch.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr zeichnen sich weitere moderate Leistungsrückgänge ab. Demografische Veränderungen führen voraussichtlich zu Rückgängen im Busliniennahverkehr. Positive Impulse dürften aus dem dynamisch wachsenden Fernbuslinienverkehr resultieren.

Für den Schienenpersonenverkehr geht der DB-Konzern 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.

In Europa dürfte sich im Jahr 2014 trotz einer wirtschaftlichen Erholung keine wesentliche Verbesserung der Arbeitsmarktsituation und der Einkommensentwicklung einstellen. Für den europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkt ist – wie bereits in den Vorjahren – eine regional differenzierte Entwicklung zu erwarten.

### Transport und Logistik

Voraussichtliche Entwicklung [ in % ]	2013	2014
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	+1,9	+3,0 bis +3,5
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	-0,5	+1,0 bis +2,0
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+0,8	+3,0 bis +3,5
Globale Luftfracht (Basis t)	+1,0	-+2,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	+2,0	+3,0 bis +4,0
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+5,5	-+7,0

Die Daten für 2013 entsprechen den per Februar 2014 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2014 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Unter Berücksichtigung der erwarteten Wachstumsimpulse aus Produktion und Handel ist für den deutschen Güterverkehrsmarkt von einer Steigerung der Transportnachfrage um etwa 3,0 bis 3,5% auszugehen. Trotz der Aufhellung des konjunkturellen Umfelds in Europa bleibt der Ausblick jedoch aufgrund der weiterhin bestehenden Strukturprobleme mit Unsicherheiten behaftet. Auch vor dem Hintergrund einer nur allmählichen Markterholung, der Erwartung steigender Faktorkosten und eines anhaltenden (Preis-)Wettbewerbs wird das Jahr 2014 für die Marktakteure zu einer weiteren Herausforderung werden.

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 Kombinierten Verkehr wieder von einem deutlicheren Wachstumsbeitrag auszugehen, sodass eine Leistungssteigerung leicht oberhalb des Gesamtmarktwachstums angenommen werden kann.

Für den Straßengüterverkehr wird eine Beschleunigung der bereits in der zweiten Jahreshälfte 2013 erkennbaren Erholungstendenzen erwartet, sodass ein kräftiger Leistungsanstieg erwartet werden kann.

Mit einer im Verkehrsträgervergleich eher moderaten Wachstumserwartung ist für die Binnenschifffahrt im Jahr 2014 auszugehen. Nach einem durch Basiseffekte überzeichneten Vorjahr wird eine Rückkehr auf den bereits vor der Krise 2009 sichtbaren unterdurchschnittlichen Entwicklungspfad erwartet.

Der Ausblick auf das Jahr 2014 fällt für den europäischen Schienengüterverkehr verhalten positiv aus. Mit der im Jahresverlauf unterstellten Konjunkturerholung und den aus den schwachen Vorjahren erwarteten positiven Basiseffekten



sollte die Nachfrageentwicklung aber wieder an Dynamik gewinnen. Es ist weiterhin von einer regionalen Heterogenität auszugehen.

Im für DB Schenker relevanten europäischen Landverkehrsmarkt wird in Anbetracht der unterstellten Konjunkturerholung im Jahr 2014 ein Umsatzwachstum von 3,0 bis 3,5% erwartet. Dabei dürfte das Wachstum in Osteuropa stärker ausfallen als im restlichen Europa. Vor dem Hintergrund der erwarteten Markterholung ist im Jahr 2014 von einem abnehmenden Margendruck und bei konstantem Marktwachstum mittelfristig auch von einer Erholung des Preisniveaus auszugehen.

Für den globalen Luftfrachtmarkt wird im Jahr 2014 mit einem Zuwachs von etwa 2% eine leichte Markterholung erwartet. Da auch im Jahr 2014 vor allem die Belly-Kapazität (Auslieferungen von vor allem größeren Passagierflugzeugen) steigen wird, ist mit ausreichend Frachtraum zu rechnen. Es bleibt abzuwarten, ob sich die Raten auf dem im Schlussquartal 2013 gesteigerten Niveau halten werden.

Die Wachstumsannahme für die Seefracht im Jahr 2014 liegt bei rund 3,0 bis 4,0%. Die erwartete Nachfragesteigerung wird jedoch nicht ausreichen, um die derzeit prognostizierten Kapazitätszuwächse durch Schiffsneuauslieferungen auszulasten. Dem dadurch entstehenden Ratendruck könnte jedoch durch Maßnahmen der Reedereien (Verschrottungen oder Auflegen von Tonnage) entgegengewirkt werden.

Für den Bereich Kontraktlogistik/SCM geht der DB-Konzern für das Jahr 2014 von einer beschleunigten Marktentwicklung mit einem Marktwachstum von rund 7% aus. Maßgebliche Faktoren dafür sind die erwartete Erholung der weltweiten Konjunktur und die damit weiterhin unterstellten steigenden Outsourcing-Raten sowie die Zunahme komplexer Lösungen in den für uns wichtigen Industrien.

### **Infrastruktur**

Im Personenverkehr erwartet der DB-Konzern für 2014 einen leichten Anstieg der Betriebsleistung. Im Wesentlichen beruht dies auf Mehrbestellungen einzelner Aufgabenträger im Rahmen von neu vergebenen Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr. Aufgrund der verhaltenen Erholung der wirtschaftlichen Entwicklung geht der DB-Konzern zudem von keinem signifikanten Wachstum der Betriebsleistung im Schienengüterverkehr aus.

Bei den Stationshalten ist – bedingt durch die Ausweitung von Linienverkehren und Inbetriebnahme von neuen Stationen (insbesondere City-Tunnel Leipzig) – von einer leicht steigenden Entwicklung auszugehen.

Die Perspektiven für den Bereich Vermietung dürften sich infolge der für den Einzelhandel und die Gastronomie positiven Rahmenbedingungen wie des stabilen privaten Konsums leicht verbessern. Auch die Einzelhandelsumsätze in Deutschland dürften weiterhin moderat steigen.

## **VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER BESCHAFFUNGS- UND FINANZMÄRKTE**

### ***Voraussichtliche Entwicklung der Beschaffungsmärkte***

Im Jahr 2014 erwartet der DB-Konzern unverändert keine prinzipiellen Engpässe auf der Beschaffungsseite. Für den Ölmarkt dürften weiterhin die Entwicklung im Nahen Osten und die Ölproduktion in den USA eine wichtige Rolle spielen. Die wachsende Unabhängigkeit der USA von Ölimporten sollte weitreichende geopolitische Konsequenzen mit sich bringen. Insgesamt geht der DB-Konzern von einer moderaten Energie- und Rohstoffpreisentwicklung aus.

### ***Voraussichtliche Entwicklung der Finanzmärkte***

Im Jahr 2014 dürfte die Entwicklung der Finanzmärkte wesentlich von den geldpolitischen Entscheidungen der weltweit größten Notenbanken in den USA, Europa und Japan abhängen.

Aktuelle Renditeprognosen lassen für den Jahresverlauf 2014 keine wesentlichen Änderungen für die Renditen zehnjähriger Bundesanleihen bis zum Jahresende 2014 erwarten.

Der US-Dollar dürfte im Verlauf des Jahres 2014 wieder stärker notieren. Mögliche Rückschläge bei der Konsolidierung der Schulden einzelner europäischer Länder oder aber eine Aufweichung der Reformbemühungen könnten den Euro unter Druck setzen und gleichzeitig die Renditeunterschiede innerhalb der Währungsgemeinschaft ausweiten.

## VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Im Rahmen der Verkehrspolitik und des regulatorischen Umfelds können die Gesetzesinitiativen der EU-Kommission zum *vierten Eisenbahnpaket* [Seite 33] sowie die Vorbereitungen zum *Eisenbahnregulierungsgesetz* [Seite 35] zukünftig spürbare Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit haben. Im Hinblick auf die derzeitigen Planungen geht der DB-Konzern jedoch davon aus, dass im Geschäftsjahr 2014 nicht mit konkreten Umsetzungen zu rechnen ist.

## VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB AG

### **Ertragslage**

Die Geschäftsentwicklung der DB AG wird auch im Geschäftsjahr 2013 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt sein. Ein übergreifendes Ziel im DB-Konzern ist die nachhaltige weitere Verbesserung der Ertragskraft.

Nach der schwachen Entwicklung im Berichtsjahr wird im Geschäftsjahr 2014 mit einer insgesamt stabilen Entwicklung des Beteiligungsergebnisses gerechnet. Es wird erwartet, dass sich insbesondere bei der DB Netz AG Belastungen aufgrund des Anstiegs der Instandhaltungsaufwendungen und eines steigenden Personalaufwands zur Sicherung des einsatzfähigen Personalbestands zeigen. Die erwartete moderat positive Entwicklung der meisten übrigen Tochtergesellschaften dürfte dadurch vollständig kompensiert werden.

Die DB AG sollte im Geschäftsjahr 2014 Verbesserungen auf der Aufwandsseite erzielen. Wir erwarten daher ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie einen Jahresüberschuss über dem Niveau des Berichtsjahres.

### **Finanzlage**

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch im Geschäftsjahr 2014 eine hohe Priorität für den DB-Konzern. Der DB-Konzern konzentriert sich darauf, den Mittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit kontinuierlich zu prognostizieren, da dieser die Hauptquelle für liquide Mittel darstellt. Die Liquiditätsprognose erfolgt monatsweise rollierend anhand eines Liquiditätsplans für zwölf Monate.

Im Geschäftsjahr 2014 hat der DB-Konzern fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in Höhe von rund 1,2 Mrd. € zu tilgen. Der Finanzmittelbedarf wird durch die Emission von öffentlichen und nicht öffentlichen Anleihen gedeckt. Emissionsbegleitend sind Roadshows in Europa und Asien geplant. Es wird davon ausgegangen, dass durch die Finanzierungsmaßnahmen die Struktur der Passivseite der Bilanz nicht wesentlich verändert wird, da die Maßnahmen im Wesentlichen der Refinanzierung von auslaufenden Finanzschulden dienen.

Für seine Kapitalmarktaktivitäten verfügt der DB-Konzern unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus seinem Debt-Issuance- und seinem Commercial-Paper-Programm. Die garantierten Kreditfazilitäten dienen als Rückfallebene im Fall der Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung des DB-Konzerns und der DB AG ist auch im Geschäftsjahr 2014 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen der Tochtergesellschaften werden auch im Geschäftsjahr 2014 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse abgedeckt. Die vom DB-Konzern zu finanzierenden Netto-Investitionen werden im Geschäftsjahr 2014 voraussichtlich deutlich ansteigen. Der DB-Konzern geht daher davon aus, die Netto-Investitionen nicht vollständig aus der Innenfinanzierung abdecken zu können. Daher werden die Verbindlichkeiten der DB AG per 31. Dezember 2014 voraussichtlich über dem Niveau des Berichtsjahresendes liegen.

Seine M&A-Aktivitäten wird der DB-Konzern im Geschäftsjahr 2014 selektiv und fokussiert fortführen. Er erwartet hieraus im Geschäftsjahr 2014 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Finanzlage.

### **ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN**

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB AG, des DB-Konzerns, seiner Geschäftsfelder und einzelner Gesellschaften beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

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

# **Jahresabschluss**

**74 GEWINN- UND  
VERLUSTRECHNUNG**

**74 BILANZ**

**75 KAPITALFLUSSRECHNUNG**

**76 ENTWICKLUNG DES  
ANLAGEVERMÖGENS**

**77 ANHANG**

**92 ANTEILSBESITZLISTE**

**105 BESTÄTIGUNGSVERMERK  
DES UNABHÄNGIGEN  
ABSCHLUSSPRÜFERS**

## Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio.€]	Anhang	2013	2012
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		-	0
<b>Gesamtleistung</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
Sonstige betriebliche Erträge	(16)	1.087	1.348
Materialaufwand	(17)	- 91	- 77
Personalaufwand	(18)	- 303	- 224
Abschreibungen		- 12	- 13
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(19)	- 850	- 983
		<b>- 169</b>	<b>51</b>
Beteiligungsergebnis	(20)	583	1.430
Zinsergebnis	(21)	- 37	15
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>377</b>	<b>1.496</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(22)	- 10	- 13
<b>Jahresüberschuss</b>		<b>367</b>	<b>1.483</b>
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		4.364	3.406
<b>Bilanzgewinn</b>		<b>4.731</b>	<b>4.889</b>

## Bilanz

### AKTIVA

[in Mio.€]	Anhang	31.12.2013	31.12.2012
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>			
Sachanlagen	(2)	33	30
Finanzanlagen	(2)	27.298	26.480
		<b>27.331</b>	<b>26.510</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
Vorräte	(3)	1	1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	3.690	3.656
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		2.021	1.391
		5.712	5.048
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(5)	1	0
<b>Bilanzsumme</b>		<b>33.044</b>	<b>31.558</b>

### PASSIVA

[in Mio.€]	Anhang	31.12.2013	31.12.2012
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150
Kapitalrücklage	(7)	5.310	5.310
Gewinnrücklagen	(8)	3.563	3.563
Bilanzgewinn	(9)	4.731	4.889
		<b>15.754</b>	<b>15.912</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>	(10)	3.357	3.372
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>	(11)	13.883	12.228
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(12)	50	46
<b>Bilanzsumme</b>		<b>33.044</b>	<b>31.558</b>

## Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €]	Anhang	2013	2012
Ergebnis vor Steuern		377	1.496
Abschreibungen auf Sachanlagen		12	13
Veränderung der Pensionsrückstellungen (ohne konzerninterne Wechsler)		13	16
Cashflow vor Steuern		402	1.525
Veränderung der übrigen Rückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		- 62	- 415
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		1	0
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		2	0
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		780	- 87
Veränderung der übrigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 72	41
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		- 10	- 13
<b>Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit</b>		<b>1.041</b>	<b>1.051</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		- 1	3
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		- 15	- 22
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		7	0
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 10	0
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>- 19</b>	<b>- 19</b>
Gewinnausschüttung an Gesellschafter		- 525	- 525
Auszahlungen für Finance -Lease-Finanzierungen		- 1	0
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		853	- 16
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 738	- 358
Einzahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten und Commercial Paper		0	0
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten und Commercial Paper		0	- 227
Ein-/Auszahlungen für Übertragung Rückstellungsverpflichtungen von/an Konzernunternehmen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)		19	635
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>- 392</b>	<b>- 491</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>		<b>630</b>	<b>541</b>
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(23)	1.391	850
<b>Finanzmittelbestand am Jahresende</b>	<b>(23)</b>	<b>2.021</b>	<b>1.391</b>

## Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag zum 01.01. 2013	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2013	Vortrag zum 01.01. 2013	Ab- schrei- bungen Ge- schäfts- jahr	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2013	Stand per 31.12. 2012	
[in Mio.€]												
<b>SACHANLAGEN</b>												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	4	0	0	0	4	0	-1	0	0	-1	3	4
	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen												
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr												
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören												
	2	0	0	0	2	-1	0	0	0	-1	1	1
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung												
	44	12	1	-7	50	-21	-11	0	7	-25	25	23
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau												
	1	3	-1	0	3	0	0	0	0	0	3	1
	<b>52</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>-7</b>	<b>60</b>	<b>-22</b>	<b>-12</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>-27</b>	<b>33</b>	<b>30</b>
<b>FINANZANLAGEN</b>												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen												
	13.766	63	0	-56	13.773	0	0	0	0	0	13.773	13.766
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen												
	12.672	997	0	-180	13.489	0	0	0	0	0	13.489	12.672
3. Beteiligungen												
	42	0	0	-6	36	0	0	0	0	0	36	42
4. Sonstige Ausleihungen												
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>26.480</b>	<b>1.060</b>	<b>0</b>	<b>-242</b>	<b>27.298</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>27.298</b>	<b>26.480</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>26.532</b>	<b>1.075</b>	<b>0</b>	<b>-249</b>	<b>27.358</b>	<b>-22</b>	<b>-12</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>-27</b>	<b>27.331</b>	<b>26.510</b>

## Anhang

Der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG (DB 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 zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

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

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Zum 1. Januar 2013 wurde die DB Services Immobilien GmbH auf die DB AG verschmolzen. Dabei wurden Vermögensgegenstände in Höhe von 18 Mio. € sowie Rückstellungen und Verbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 18 Mio. € übertragen. Im Berichtsjahr entstanden in dem verschmolzenen Bereich insbesondere sonstige betriebliche Erträge von 94 Mio. €, Materialaufwand von 7 Mio. €, Personalaufwand von 74 Mio. € und sonstige betriebliche Aufwendungen von 17 Mio. €. Der Jahresabschluss 2013 der DB AG ist deshalb insbesondere hinsichtlich der Gewinn- und Verlustrechnung nicht oder nur bedingt mit dem Vorjahr vergleichbar.

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 pro rata temporis. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	5 - 50
Gleisanlagen	20 - 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 - 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 - 20
Schienefahrzeuge	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 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.

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 der §253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

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

Die Pensionsrückstellungen werden zum Wert des garantierten Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den garantierten Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt.

Die Erträge aus der Bewertung des Deckungsvermögens zum Zeitwert sind grundsätzlich ausschüttungsgesperrt. Durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen und Gewinnvorräte gemäß §268 Abs. 8 HGB in ausreichender Höhe ist jedoch keine Ausschüttungssperre entstanden.

Die DB AG hat 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 ausschüttungsgesperrten Erträge entstanden.

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

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. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungs-

zinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Personalaufwand erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen per 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 mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen 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 und 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 Zins-effekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden im Zinsergebnis ausgewiesen.



Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Die DBAG hat in Ausübung des Wahlrechts des §274 Abs. 1 Satz 2 HGB keine latenten Steuern aktiviert.

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 Grundgeschäften (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. Eine Kreditrisikoadjustierung der ermittelten Marktwerte wird bei unbesicherten Derivatetransaktionen anhand der am Markt beobachtbaren CDS-Werte vorgenommen. Das Geschäft mit langlaufenden Finanzderivaten betreibt die DB AG grundsätzlich auf besicherter Basis.

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 §12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DBAG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der 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 im Anlagegitter auf Seite 76 dargestellt.

### (3) Vorräte

[in Mio.€]	31.12.2013	31.12.2012
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	0
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	1
<b>Insgesamt</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

### (4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

[in Mio.€]	31.12.2013	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2012	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	-	18	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.513	-	3.525	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-	0	-
Sonstige Vermögensgegenstände	175	51	113	52
<b>Insgesamt</b>	<b>3.690</b>	<b>51</b>	<b>3.656</b>	<b>52</b>

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus dem Cashpooling (2.334 Mio. €; im Vorjahr: 1.529 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, kurzfristige Darlehen und Zinsen; insgesamt 897 Mio. €; im Vorjahr 1.709 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (240 Mio. €; im Vorjahr: 228 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (42 Mio. €; im Vorjahr 59 Mio. €).

Die sonstigen Vermögensgegenstände umfassen im Wesentlichen Forderungen an die Finanzverwaltung, Forderungen aus der Rückdeckungsversicherung, Forderungen gegenüber dem Bund sowie debitorische Kreditoren und Zinsabgrenzungen.

#### **(5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten**

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten enthalten im Wesentlichen die Vorauszahlung des Beitrags zur Eisenbahnunfallkasse.

#### **(6) Gezeichnetes Kapital**

Das gezeichnete Kapital der DB AG beträgt 2.150 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der Bundesrepublik Deutschland gehalten.

#### **(7) Kapitalrücklage**

Die Kapitalrücklage beläuft sich auf unverändert 5.310 Mio. €.

#### **(8) Gewinnrücklagen**

Die anderen Gewinnrücklagen gemäß §266 Abs.3 HGB belaufen sich auf 3.563 Mio. € (im Vorjahr: 3.563 Mio. €).

#### **(9) Bilanzgewinn**

Aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 4.889 Mio. € wurde im Berichtsjahr eine Dividende von 525 Mio. € ausgeschüttet. Im Bilanzgewinn per 31. Dezember 2013 in Höhe von 4.731 Mio. € ist ein Gewinnvortrag von 4.364 Mio. € enthalten.

#### **(10) Rückstellungen**

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	208	184
Steuerrückstellungen	101	104
Sonstige Rückstellungen	3.048	3.084
<b>Insgesamt</b>	<b>3.357</b>	<b>3.372</b>

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im Berichtsjahr 8 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €) zugeführt.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 23 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €).

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und pensionsähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen (33 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Verpflichtungen (45 Mio. €) verrechnet. Dabei betragen der beizulegende Zeitwert und die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens jeweils 33 Mio. €.

Am 13. Dezember 2012 haben die DB AG und die DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 den Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis zu den von der DB ML AG an ihre Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen vereinbart. Hierbei handelt es sich um einen laufenden Schuldbeitritt. Dementsprechend wurden im Berichtsjahr Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, in Höhe von 7 Mio. € sowie Pensionsrückstellungen mit Deckungsvermögen in Höhe von 4 Mio. € auf die DB AG übertragen. Korrespondierend zu den letztgenannten Pensionsverpflichtungen wurde ein Deckungsvermögen in Höhe von 4 Mio. € auf die DB AG übertragen.

Gleichzeitig hat die DB AG darüber hinaus auch den Schuldbeitritt mit Erfüllungsübernahme zu den von weiteren Tochterunternehmen an deren Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen erklärt. Dementsprechend wurden der DB AG im Berichtsjahr Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, in Höhe von insgesamt 18 Mio. € von den betreffenden Töchtern übertragen.

Im Zuge der Verschmelzung der DB Services Immobilien GmbH wurden im Berichtsjahr 9 Mio. € aus den Rückstellungen für den Schuldbeitritt in die originären Pensionsrückstellungen umgegliedert.

Die DB ML AG sowie die DB AG und ihre weiteren Tochterunternehmen haften fortan für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der

betreffenden Gesellschaften als Gesamtschuldner. Für den vereinbarten Schuldbetritt haben die DB ML AG und die weiteren Tochterunternehmen an die DB AG nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen zum jeweiligen Bilanzstichtag ermittelte Erstattungsleistungen zu entrichten. Demnach erfolgte zum 31. Dezember 2012 eine Übernahme 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 übernommen. Dies erfolgte so auch im Berichtsjahr. Durch die zukünftige Tätigkeit der aktiven Mitarbeiter nach dem 31. Dezember 2013 entstehende Barwerterhöhungen werden ebenfalls die Gesellschaften, bei der die originäre Verpflichtung besteht, tragen.

Die im Rahmen des Schuldbetriffs übertragenen Pensionsrückstellungen werden unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen; das übertragene Deckungsvermögen ist unter den sonstigen Vermögensgegenständen bilanziert.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
Verpflichtungen im Personalbereich	77	61
Restrukturierungsmaßnahmen	369	455
Besondere Teilzeit im Alter	46	-
Ökologische Altlasten	1.113	1.171
Rückgabeverpflichtungen	30	31
Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag	66	80
Schuldbetritt	722	685
Übrige Risiken	625	601
<b>Insgesamt</b>	<b>3.048</b>	<b>3.084</b>

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Tantiemen, mittelbare Altersvorsorgeverpflichtungen sowie Altersteilzeitverpflichtungen.

Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen entfallen auf eine Verlustausgleichsverpflichtung gegenüber der DB JobService GmbH.

Im Berichtsjahr wurde erstmalig eine Rückstellung für besondere Teilzeit im Alter, die auf Grundlage des im Vorjahr abgeschlossenen Demografietarifvertrags für Mitarbeiter der DB AG und ihrer Tochterunternehmen zu bilden war, ausgewiesen.

Die Rückstellungen für ökologische Altlasten beziehen sich in erster Linie auf die Beseitigung von vor dem 1. Juli 1990 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Hierfür wurde bereits in der Eröffnungsbilanz der Deutschen Reichsbahn ein entsprechender Betrag in Höhe von 2,9 Mrd. € zurückgestellt und unverändert in die Eröffnungsbilanz der DBAG übernommen.

Rückstellungen für mögliche Rückgabeverpflichtungen wurden für Risiken aus Restitutionsansprüchen für Grundstücke im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn gebildet.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind im Wesentlichen Rückstellungen für:

- Rekultivierungs- und Rückbaumaßnahmen (Stilllegung von Anlagen),
- Verpflichtungen aus der Umsetzung der Immobilienneuzuordnung,
- ungewisse Verbindlichkeiten aus noch nicht abgerechneten Lieferungen und Leistungen,
- die gesetzlich vorgeschriebene Aufbewahrung von Geschäftsunterlagen für die wesentlichen Konzernunternehmen (Archivierungskosten),
- Prozessrisiken.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (2 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (2 Mio. €) verrechnet.

**(11) Verbindlichkeiten**

[in Mio. €]	davon mit Restlaufzeit				31.12. 2012	davon Restlaufzeit bis 1 Jahr
	31.12. 2013	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13	13	0	-	18	18
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	13.026	1.175	2.556	9.295	11.319	1.459
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	728	528	-	200	728	9
Sonstige Verbindlichkeiten	116	70	19	27	163	120
davon aus Steuern	17	17	-	-	8	8
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>13.883</b>	<b>1.786</b>	<b>2.575</b>	<b>9.522</b>	<b>12.228</b>	<b>1.606</b>
davon zinspflichtig	13.266				11.539	

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Darlehen gegenüber der Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande (12.281 Mio. €; im Vorjahr: 10.610 Mio. €), Verbindlichkeiten aus dem Cash-pooling (266 Mio. €; im Vorjahr: 208 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, weitere Darlehen und Zinsen; insgesamt 274 Mio. €; im Vorjahr: 219 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (171 Mio. €; im Vorjahr: 164 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (34 Mio. €; im Vorjahr: 118 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, enthalten unter anderem langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, in Höhe von 719 Mio. € (im Vorjahr: 719 Mio. €). Diese Darlehen müssen aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden. Dies erfolgte durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen der Tochtergesellschaften DB Fernverkehr AG, DB Regio AG und DB Schenker Rail AG.

Weitere Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

Eine zusammenfassende Auflistung der Finanzschulden und weitere Erläuterungen hierzu sind unter Anhangziffer (15) zu finden.

### (12) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen, Baukostenzuschüssen und Ausgleichszahlungen im Zusammenhang mit der Verlängerung von Mietverträgen.

### (13) Haftungsverhältnisse

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
Bürgschafts- und Gewährleistungsverpflichtungen	5.916	5.985
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	5.899	5.960

Die DB AG hat zugunsten der DB Finance für ein mit dieser im Umfang von maximal 2 Mrd. € aufgelegtes Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm eine unbedingte und unwiderrufliche Garantie abgegeben, die zum 31. Dezember 2013 mit 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) valutierte. Darüber hinaus bürgt die DB AG für die Rückzahlung von durch die DB Finance emittierten Anleihen in Höhe von 3.393 Mio. € (Vorjahr: 3.402 Mio. €).

Die DB AG hat unbeschränkte Bürgschaften für verbundene Unternehmen ausgegeben. Hierbei handelt es sich um Patronats- und Organschaftserklärungen sowie um Vertragserfüllungsbürgschaften. Da zum Stichtag keine verlässliche Ermittlung der Verpflichtung aus diesen Bürgschaften möglich ist, werden die betroffenen Bürgschaften zum Stichtag mit einem Erinnerungswert ausgewiesen.

Die DB AG ist unbeschränkt haftende Gesellschafterin der:

- Stinnes Immobiliendienst AG & Co. KG, Mülheim an der Ruhr,
- Zweiten Kommanditgesellschaft Stinnes Immobiliendienst AG & Co., Mülheim an der Ruhr.

Die zugunsten verbundener Unternehmen eingegangenen Verpflichtungen aus Bürgschafts- und Gewährleistungsverträgen gegenüber Dritten waren nicht zu passivieren, da die zugrunde liegenden Verbindlichkeiten durch die verbundenen Unternehmen voraussichtlich erfüllt werden können und daher mit einer Inanspruchnahme nicht zu rechnen ist.

### (14) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
Bestellobligo für Investitionen	1	5
Ausstehende Einlagen	383	389
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.865	1.963
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	96	104
<b>Insgesamt</b>	<b>2.249</b>	<b>2.357</b>

Die ausstehenden Einlagen betreffen die EUROFIMA.

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die beiden nachfolgenden Tabellen zeigen zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von Nominal- und Barwerten (per 31. Dezember 2013), untergliedert nach Fristigkeiten:

[in Mio. €]	Nominalwert	Barwert
<b>FÄLLIGKEITEN:</b>		
fällig bis 1 Jahr	36	35
fällig 1 bis 5 Jahre	54	50
fällig über 5 Jahre	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>89</b>	<b>85</b>

Insgesamt wurden im Berichtsjahr Leasingraten in Höhe von 35 Mio. € (im Vorjahr: 48 Mio. €) gezahlt.

[in Mio. €]	Nominalwert	Barwert
<b>MIET- UND ANDERE DRITTSCHULDVERHÄLTNISSSE:</b>		
fällig bis 1 Jahr	244	240
fällig 1 bis 5 Jahre	801	722
fällig über 5 Jahre	730	538
<b>Insgesamt</b>	<b>1.776</b>	<b>1.499</b>

### (15) Finanzinstrumente

Die DB AG als Treasury-Zentrum des DB-Konzerns ist für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte zuständig. Bei den Arbeitsabläufen besteht eine klare funktionale und organisatorische Trennung zwischen Disposition und Handel einerseits (Front Office) sowie Abwicklung und Kontrolle andererseits (Back Office). Das Treasury-Zentrum operiert auf den Finanzmärkten unter sinngemäßer Anwendung der von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht aufgestellten Mindestanforderungen an das Risikomanagement der Kreditinstitute und unterliegt der regelmäßigen internen Revision.

#### A. ORIGINÄRE FINANZINSTRUMENTE

Die DB Finance hat per 31. Dezember 2013 Kredite über insgesamt 12.281 Mio. € an die DB AG ausgereicht. Die Refinanzierung der Kredite erfolgt über Anleiheemissionen unter der Garantie der DB AG.

Im Berichtsjahr wurde eine fällig gewordene börsennotierte Anleihe der DB Finance über 750 Mio. € getilgt, die zuvor als Darlehen an die DB AG weitergereicht wurde. Das fällige Darlehen der DB AG wurde im Berichtsjahr an die DB Finance zurückgezahlt.

Im Berichtsjahr wurden durch die DB Finance acht neue Anleihen zuzüglich zweier Erhöhungen emittiert. Dabei handelt es sich um börsennotierte Anleihen über 300 Mio. €, 50 Mio. €, 1.500 Mio. NOK (202 Mio. €), 475 Mio. CHF (223 Mio. € plus Erhöhung 163 Mio. €), 425 Mio. GBP (346 Mio. € plus Erhöhung 151 Mio. €), 500 Mio. €, 300 Mio. € und 250 Mio. USD (186 Mio. €). Die aufgenommenen Mittel wurden als Darlehen an die DB AG weitergeleitet.

Des Weiteren bestehen langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA in Höhe von 719 Mio. € (im Vorjahr: 719 Mio. €).

Der DB AG standen per 31. Dezember 2013 garantierte Kreditfazilitäten als Back-up-Linien für das 2-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG und der DB Finance in einem Gesamtvolumen von 2.080 Mio. € (im Vorjahr: 2.030 Mio. €) zur Verfügung. Keine der Back-up-Linien wurde per 31. Dezember 2013 in Anspruch genommen.

#### B. DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Derivative Finanzinstrumente werden zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreissrisiken eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen beziehungsweise antizipierten Grundgeschäften (zum Beispiel Anleihen, Commercial Paper und geplanter Energiebedarf). Spekulationsgeschäfte sind nicht erlaubt. Einsatz, Abwicklung und Kontrolle von derivativen Finanzgeschäften sind durch interne Richtlinien geregelt. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt. Sofern die Voraussetzungen vorliegen, werden stets Bewertungseinheiten gebildet.

Sämtlicher Absicherungsbedarf innerhalb des DB-Konzerns wird grundsätzlich über die DB AG abgewickelt und von dieser extern eingedeckt. Daher wird unterschieden zwischen Transaktionen der DB AG mit externen Kontrahenten (Banken) und der Weiterreichung solcher externen Geschäfte innerhalb des Konzernverbunds (Spiegelgeschäfte).

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken werden Zinsswaps und Zinsbegrenzungsgeschäfte abgeschlossen. Zum Jahresende befand sich nur ein Geschäft mit vergleichsweise geringem Volumen (60 Mio. €) im Bestand der DB AG.

Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisenswaps/-forwards abgeschlossen. Der Bestand an Devisenswaps legte um 160 Mio. € auf 1.097 Mio. € zu. Der geringe Rückgang bei den Devisenforwards ist rein stichtagsbezogen. Da die Refinanzierung der Bahn auch in Währungen außerhalb des Euro-Raums erfolgte, wurden diese Positionen mithilfe von Zins-Währungs-Swaps unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu eliminieren. Ferner werden im Konzernverbund interne Fremdwährungsdarlehen vergeben, die die DB AG extern absichert. Im Berichtsjahr

erhöhte sich das Volumen der Zins-Währungs-Swaps, da insbesondere die Absicherungen für die emittierten Fremdwährungsanleihen den Effekt aus der Rückzahlung von auslaufenden Geschäften stark überkompensierten.

Energiepreisrisiken entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dieseldieselkraftstoff und aus Strombezugsverträgen mit Kohle- und Heizölpreisbindung. Das Volumen der Diesel-derivate ging geringfügig zurück, während die Heizöl- und Kohlesicherungen nominell leicht zulegen.

Das Nominalvolumen der nachfolgend dargestellten Sicherungsgeschäfte stellt die Summe aller Kauf- und Verkaufsbeträge dar, die den Geschäften zugrunde liegen. Bei auf Diesel, Kohle oder Heizöl basierenden Geschäften wird die Tonnage angegeben. Die Höhe des Nominalvolumens erlaubt Rückschlüsse auf den Umfang des Einsatzes von derivativen Finanzinstrumenten, gibt aber nicht das Risiko aus dem Einsatz von Derivaten wider.

Der Marktwert eines Finanzderivats entspricht dem Preis für die Auflösung beziehungsweise Wiederbeschaffung des Geschäfts. Für die Bewertung der Derivate wurden Barwertmodelle oder Monte-Carlo-Simulationsrechnungen unter Zugrundelegung marktgerechter Zinsstrukturkurven verwendet. Die dabei anzusetzenden Marktdaten wurden aus Marktinformationssystemen wie Reuters oder Bloomberg übernommen. Dabei wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus den entsprechenden Grundgeschäften nicht berücksichtigt.

Als Kreditrisiko werden mögliche Vermögensverluste durch die Nichterfüllung seitens der Vertragspartner bezeichnet (»Ausfallrisiko«). Es stellt die Wiederbeschaffungskosten (Marktwerte) der Geschäfte dar, bei denen Ansprüche unsererseits gegenüber den Vertragspartnern bestehen. Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimiten wird das Ausfallrisiko aktiv gesteuert. Um das Adressenausfallrisiko aus Derivaten zu minimieren, hat die DBAG mit ihren Kernbanken Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) abgeschlossen. In den CSA wurde die wechselseitige Stellung von Barsicherheiten für Zins- und Zins-Währungs-Swaps sowie Energiederivate vereinbart.

Die nachfolgende Angabe zum Kreditrisiko gibt die einfache Summe aller Einzelrisiken wieder und bezieht sich auf externe Kontrahenten.

#### Nominal- und Marktwert der Zins- und Zins-Währungs-Swaps:

[in Mio. €]	2013	2012
Nominalvolumen mit Externen	5.151	4.025
Marktwert der Derivate (Externe)	-285	-121
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	1.203	1.347
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	19	80

Am 31. Dezember 2013 bestand das Portfolio im Wesentlichen aus Zins-Währungs-Swaps, hauptsächlich mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Ausleihungen an verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit liegt unter 13 Jahren. Die negative Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps mit Externen basiert auf der Aufwertung des Euro gegenüber den meisten Währungen und insbesondere der Schwäche des japanischen Yen. Eine Drohverlustrückstellung war nicht zu bilden, da den unrealisierten Verlusten im Rahmen der gebildeten Bewertungseinheiten entsprechende unrealisierte Gewinne aus den Grundgeschäften gegenüberstehen. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Micro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

#### Nominal- und Marktwert der Devisenswaps/-forwards:

[in Mio. €]	2013	2012
Nominalvolumen mit Externen	1.845	1.755
davon Devisenswaps	1.097	937
davon Devisenforwards	748	818
Marktwert der Derivate (Externe)	-1	5
davon Devisenswaps	-1	4
davon Devisenforwards	0	1
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	1.494	1.354
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	1	-3

Die per 31. Dezember 2013 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden größtenteils aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Forderungen gegen verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit beträgt fünf Jahre. Die überwiegende Mehrheit der Geschäfte mit externen Kontrahenten wurde an die DB ML durchgeleitet. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Micro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

**Nominal- und Marktwert der Energiederivate:**

	2013	2012
Dieselmotoren [in t]		
Nominalvolumen mit Externen	1.470.000	1.590.070
Marktwert der Derivate (Externe)	- 42	- 14
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	1.470.000	1.590.070
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	42	14
Gas, Heizöl [in t]	2013	2012
Nominalvolumen mit Externen	288.000	265.200
Marktwert der Derivate (Externe)	- 5	0
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	288.000	265.200
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	5	0
Kohle, BAFA [in t]	2013	2012
Nominalvolumen mit Externen	2.234.000	2.054.000
Marktwert der Derivate (Externe)	- 46	- 18
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	2.234.000	2.054.400
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	46	18

Das Portfolio der Energiepreissicherungen bestand per 31. Dezember 2013 sowohl aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr als auch aus Geschäften mit längeren Laufzeiten. Die maximale Laufzeit beträgt acht Jahre. Die Transaktionen wurden an die DB Energie GmbH durchgeführt beziehungsweise direkt an Tochtergesellschaften der DB ML (vor allem im Segment DB Arriva) weitergereicht. Die Wertentwicklung der externen Energiederivate basiert überwiegend auf den gesunkenen Terminpreisen am Öl- und Kohlemarkt. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Micro-Hedges gestaltet, Grund- und Sicherungsgeschäft stimmen jeweils überein. Die gesicherten Risiken werden vollständig kompensiert.

Bei Zins- und Zins-/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. Bei dieser Methode wird die Wertentwicklung des tatsächlich abgeschlossenen Sicherungsgeschäfts mit der Wertentwicklung eines fiktiven Sicherungsgeschäfts, bei dem alle bewertungsrelevanten Parameter mit dem Grundgeschäft übereinstimmen, verglichen.

Bei Energiepreisderivaten wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der linearen Regression überprüft. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch eine lineare Regression der realisierten Cashflows aus Grund- und Sicherungsgeschäft.

**Kreditrisiko der Zins-, Währungs- und Energiederivate mit Externen:**

	2013	2012
[in Mio. €]		
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Energiederivate	38	131

Der Rückgang der Kreditrisiken im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen durch die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps begründet. Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 7 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von A2. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Baa2 auf.

**ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**

**(16) Sonstige betriebliche Erträge**

	2013	2012
[in Mio. €]		
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	427	319
davon Verkauf von Material und Energie	0	0
davon sonstige Leistungen Dritte	427	319
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	311	320
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	55	4
Erträge aus der Erstellung von Anlagevermögen	23	18
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	5	4
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	0	1
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (einschließlich sonstiger Steuern)	150	463
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0
Währungskursgewinne	2	14
Übrige Erträge	114	205
davon Erträge aus Gebühren von Dritten	0	0
davon Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	15	15
davon sonstige übrige Erträge	99	190
<b>Insgesamt</b>	<b>1.087</b>	<b>1.348</b>
davon periodenfremd	150	464

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betreffen im Wesentlichen die Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen.

Die periodenfremden Erträge umfassen im Wesentlichen die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

### (17) Materialaufwand

[in Mio. €]	2013	2012
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	11	10
davon Aufwendungen für Energie	11	10
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	3	3
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	- 3	- 3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	52	39
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	12	10
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	0	0
davon sonstige bezogene Leistungen	40	29
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	28	28
<b>Insgesamt</b>	<b>91</b>	<b>77</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	234	168
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	20	9
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	1
	<b>255</b>	<b>178</b>
<b>SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG <sup>1)</sup></b>		
für Arbeitnehmer	44	44
für zugewiesene Beamte	4	2
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	48	46
davon für Altersversorgung	13	22
<b>Insgesamt</b>	<b>303</b>	<b>224</b>

<sup>1)</sup> Enthält auch Zahlungen für Unterstützung, zum Beispiel an ehemalige Betriebsangehörige oder Hinterbliebene.

### (19) Sonstige betriebliche Aufwendungen

[in Mio. €]	2013	2012
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	288	295
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	23	18
Gebühren und Beiträge	11	11
Aufwendungen für Versicherungen	43	44
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	2	2
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	4	2
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	13	10
Forschungs- und Entwicklungskosten	2	0
Sonstige bezogene Dienstleistungen	291	317
davon bezogene IT-Leistungen	38	33
davon sonstige Kommunikationsdienste	2	1
davon sonstige Serviceleistungen	251	283
Aufwendungen aus Schadenersatz	42	38
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0	0
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	1	2
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzanlagen	2	-
Sonstige betriebliche Steuern	0	0
Übrige Aufwendungen	128	244
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	12	17
davon Währungskursverluste	2	13
davon sonstige übrige Aufwendungen	114	214
<b>Insgesamt</b>	<b>850</b>	<b>983</b>
davon periodenfremd	3	2

### (20) Beteiligungsergebnis

[in Mio. €]	2013	2012
Erträge aus Beteiligungen	22	8
davon aus verbundenen Unternehmen	22	8
Erträge aus assoziierten Unternehmen	0	0
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	648	1.476
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 87	- 54
<b>Insgesamt</b>	<b>583</b>	<b>1.430</b>



**(21) Zinsergebnis**

[in Mio. €]	2013	2012
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	545	524
davon aus verbundenen Unternehmen	545	524
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	47	69
davon aus verbundenen Unternehmen	35	44
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 629	- 578
davon an verbundene Unternehmen	- 425	- 394
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	- 130	- 82
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	- 1	- 1
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	2	1
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	- 3	- 2
<b>Insgesamt</b>	<b>- 37</b>	<b>15</b>

Im Berichtsjahr erfolgten Zinsauszahlungen in Höhe von 491 Mio. € (im Vorjahr: 487 Mio. €) und Zinseinzahlungen in Höhe von 601 Mio. € (im Vorjahr: 580 Mio. €). Aus Vereinfachungsgründen wurden Agien beziehungsweise Disagien in den vorgenannten Werten berücksichtigt.

**(22) Steuern vom Einkommen und Ertrag**

In den Steuern vom Einkommen und Ertrag in Höhe von 10 Mio. € sind keine periodenfremden Aufwendungen (im Vorjahr: 6 Mio. €) enthalten.

**ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG**

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung auf Seite 75 folgt den Empfehlungen des 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.

**(23) Finanzmittelbestand**

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

**SONSTIGE ANGABEN**

**(24) Anteilsbesitz**

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf den Seiten 92 bis 104 dargestellt.

**(25) Beschäftigte**

[in Vollzeitpersonen]	2013		2012	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	3.144	3.244	2.119	2.166
Zugewiesene Beamte	470	451	199	192
<b>Zwischensumme</b>	<b>3.614</b>	<b>3.695</b>	<b>2.318</b>	<b>2.358</b>
Auszubildende	56	62	5	12
<b>Insgesamt</b>	<b>3.670</b>	<b>3.757</b>	<b>2.323</b>	<b>2.370</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 in der Regel mit der Eintragung der DB AG dieser kraft Art. 2 §12 ENeuOG zugewiesen worden (»zugewiesene Beamte«). Sie arbeiten für die DB AG, ihr Dienstherr ist das BEV.

**(26) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats**

[in T €]	2013	2012
Gesamtbezüge des Vorstands	6.130	8.700
davon fixer Anteil	3.579	3.212
davon erfolgsabhängiger Anteil	2.551	5.488
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	3.257	3.693
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	52.959	52.193
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	631	843

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung in Höhe von insgesamt 3.471 T €, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme in Höhe von 1.472 T € und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan; 1.079 T €). Die Gesamtvergütung umfasst auch sonstige Nebenleistungen.

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

Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

**ALS AUFSICHTSRATSMITGLIEDER WAREN  
IM GESCHÄFTSJAHR 2013 BESTELLT:**

**Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,  
Partner One Equity Partners Europe GmbH,  
München

- a)  DB Mobility Logistics AG (Vorsitz)
- b)  CRH plc, Irland
  - Jungbunzlauer Holding AG, Schweiz (Verwaltungsrat)

**Alexander Kirchner\***

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,  
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Runkel

- a)  DB Mobility Logistics AG
  - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche  
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
  - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach-  
und HUK-Versicherungsverein a.G. (Vorsitz)  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
  - DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-Aktiengesellschaft  
(Vorsitz)

**Dr. Hans Bernhard Beus**

Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,  
Berlin

– bis 8. Januar 2014 –

- a)  DB Mobility Logistics AG
  - Deutsche Telekom AG
- b)  Bundesanstalt für Immobilienaufgaben  
(Verwaltungsrat)
  - g.e.b.b. Gesellschaft für Entwicklung,  
Beschaffung und Betrieb mbH
  - KfW IPEX-Bank GmbH

**Jürgen Beuttler**

Leiter ITK und CIO Fernverkehr, Datenschutz,  
Compliance bei der DB Fernverkehr AG,  
Wiesbaden

– seit 1. August 2013 –

**Christoph Dänzer-Vanotti**

Rechtsanwalt,  
Essen

- a)  RWE Generation SE
- b)  RAG Stiftung (Kuratorium)

**Patrick Döring**

Vorstandsmitglied Agila Haustierversicherung AG,  
Hannover

- a)  VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft GmbH

**Dr.-Ing. Dr. E.h. Jürgen Großmann**

Gesellschafter Georgsmarienhütte Holding GmbH,  
Hamburg

- a)  BATIG Gesellschaft für Beteiligungen mbH
  - British American Tobacco (Germany) GmbH
  - British American Tobacco (Industrie) GmbH
  - SURTECO SE (Vorsitz)
- b)  Hanover Acceptances Limited, London/Großbritannien
  - RAG Stiftung (Kuratoriumsvorsitz)

**Dr. Bernhard Heitzer**

Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie,  
Alfter

– bis 29. Januar 2014 –

- a)  DB Mobility Logistics AG

**Jörg Hensel\***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Schenker Rail AG,  
Hamm

- a)  DB Schenker Rail AG
- b)  DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
  - DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

**Klaus-Dieter Hommel\***

Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn-  
und Verkehrsgewerkschaft,  
Frankfurt am Main

- a)  DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
  - 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
  - DEVK Pensionsfonds-AG
  - DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
- b)  DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

**Wolfgang Joosten\***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,  
Lünen

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

**Dr. Jürgen Krumnow**

Ehemaliges Mitglied des Vorstands der Deutschen Bank AG,  
Wiesbaden

- a)  DB Mobility Logistics AG  
 Lenze SE (Vorsitz)
- b)  Peek & Cloppenburg KG (Beirat)

**Prof. Dr. Knut Löschke**

Unternehmer-Berater,  
Leipzig

- a)  SoftLine AG (Vorsitz)  
 Stratos Business Solutions AG
- b)  Druck & Werte GmbH (Beirat, Vorsitz)  
 Universitätsklinikum Leipzig, AÖR (Vorsitz)

**Vitus Miller\***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats Regio/Stadtverkehr  
des Deutsche Bahn Konzerns,  
Stuttgart

- a)  DB Regio AG

**Fred Nowka\***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,  
Glinzig

- b)  DEVK Lebensversicherungsverein a.G. (Beirat, Vorsitz)

**Michael Odenwald**

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur,  
Kleinmachnow

- a)  DB Mobility Logistics AG  
 DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (Vorsitz)  
 Fraport AG

**Ute Plambeck\***

Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG  
für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein,  
Hamburg

– bis 30. April 2013 –

- a)  Autokraft GmbH (Vorsitz)  
 S-Bahn Hamburg GmbH  
 Sparda-Bank Hamburg eG
- b)  Seehafen Kiel GmbH & Co. KG (Beirat)

**Mario Reiß\***

Vorsitzender des Betriebsrats der DB Schenker Rail AG, NL Süd-Ost,  
Süptitz

- a)  DB Schenker Rail AG

**Regina Rusch-Ziemba\***

Stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft (EVG),  
Hamburg

- a)  DB Regio AG  
 DB Station & Service AG  
 DB Bahnbau Gruppe GmbH  
 DB Fahrwegdienste GmbH  
 DB JobService GmbH  
 DB ProjektBau GmbH  
 DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Vorsitz)  
 DEVK Allgemeine Versicherungs-AG  
 DEVK Pensionsfonds-AG

**Jens Schwarz\***

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Deutschen Bahn AG,  
Chemnitz

- a)  DB-Fahrzeuginstandhaltung GmbH  
 DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach-  
und HUK-Versicherungsverein a.G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)
- b)  DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG

**Dr. Rainer Sontowski**

Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie,  
Berlin

– seit 30. Januar 2014 –

- a)  DB Mobility Logistics AG

**Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Heinrich Weiss**

Vorsitzender des Aufsichtsrats der SMS Holding GmbH,  
Meerbusch

- a)  DB Mobility Logistics AG
  - SMS Holding GmbH (Vorsitz)
  - Voith GmbH
- b)  Bombardier Inc., Montreal/Kanada

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

- 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.

**Aufsichtsratsausschüsse**

**MITGLIEDER DES PRÄSIDENTIAUSSCHUSSES**

- Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
- Alexander Kirchner
- Sts Michael Odenwald
- Jens Schwarz

**MITGLIEDER DES PRÜFUNGS- UND COMPLIANCE-AUSSCHUSSES**

- Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)
- Jörg Hensel
- Sts Michael Odenwald
- Regina Rusch-Ziemba

**MITGLIEDER DES PERSONALAUSSCHUSSES**

- Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
- Alexander Kirchner
- Sts Michael Odenwald
- Jens Schwarz

**MITGLIEDER DES VERMITTLUNGS-AUSSCHUSSES**

- Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
- Alexander Kirchner
- Sts Michael Odenwald
- Jens Schwarz

**DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM GESCHÄFTSJAHR 2013 AN:**

**Dr. Rüdiger Grube**

Vorsitzender des Vorstands,  
Vorsitzender des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,  
Hamburg

- a)  DB Netz AG<sup>1)</sup> (Vorsitz)
  - 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)

**Gerd Becht**

Ressort Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit,  
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,  
Bad Homburg

- a)  DB Schenker Rail AG<sup>1)</sup>
  - Schenker AG<sup>1)</sup>
  - DB International GmbH<sup>1)</sup>
  - DB Sicherheit GmbH<sup>1)</sup>
  - DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-Aktiengesellschaft
- b)  DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

**Dr. Heike Hanagarth**

Ressort Technik,  
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,  
Oberteuringen  
– seit 1. Dezember 2013 –

**Dr. Volker Kefer**

Ressort Infrastruktur und Dienstleistungen,  
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,  
Erlangen

- a)  DB Energie GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)
  - DB International GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)
  - DB ProjektBau GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)
  - DB Station&Service AG<sup>1)</sup> (Vorsitz)
  - DB Systemtechnik GmbH<sup>1)</sup>

- b)  DB Dienstleistungen GmbH<sup>1)</sup> (Beirat, Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

#### **Dr. Richard Lutz**

Ressort Finanzen/Controlling,  
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,  
Hoppegarten (Mark)

- a)  DB Netz AG<sup>1)</sup>
- b)  Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien<sup>1)</sup> (Board of Directors)

#### **Ulrich Weber**

Ressort Personal,  
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,  
Krefeld

- a)  DB Schenker Rail AG<sup>1)</sup>
  - Schenker AG<sup>1)</sup>
  - DB Gastronomie GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)
  - DB JobService GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)
  - 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
  - HDI-Gerling Industrie Versicherung AG
- b)  DB Zeitarbeit GmbH<sup>1)</sup> (Beirat, Vorsitz)
- Sparda-Bank West eG

<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.

#### **(27) Honorare des Abschlussprüfers**

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

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

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

#### **(29) Ergebnisverwendungsvorschlag**

Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem per 31. Dezember 2013 ausgewiesenen Bilanzgewinn (4.730.247.978,38 €) eine Dividende von 200.000.000,00 € auszuschütten und den Restbetrag in Höhe von 4.530.247.978,38 € auf neue Rechnung vorzutragen.

Berlin, den 18. Februar 2014

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

Der Vorstand

## Anteilsbesitzliste

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
<b>DB BAHN FERNVERKEHR</b>			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	5.485	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund	EUR	- 34	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.284.425	100,00
DB Reise & Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz	CHF	- 906	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH, Saarbrücken <sup>2)</sup>	EUR	223	50,00
RailLink B.V., Amsterdam/Niederlande <sup>3),4)</sup>	EUR	115	25,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande <sup>3),4)</sup>	EUR	61	25,00
Rheinalp GmbH, Freiburg im Breisgau <sup>3),4)</sup>	EUR	116	50,00
<b>DB BAHN REGIO</b>			
VOLLKONSOLIDIERT			
Autokraft GmbH, Kiel	EUR	10.278	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	EUR	4.218	100,00
BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn	EUR	2.419	100,00
BERLIN LINIEN BUS Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	EUR	26	65,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	13.897	100,00
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede	EUR	4.829	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	5.860	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.637	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	12.363	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	4.556	100,00
DB Busverkehr Hessen GmbH, Gießen	EUR	2.442	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	1.920.583	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Coburg	EUR	1.165	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	26	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	68.321	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	26.325	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	566	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode-Honerdingen	EUR	369	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg	EUR	205	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	1.013	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster (Westfalen)	EUR	1.371	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	14.375	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	5.329	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	10.760	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	17.392	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig	EUR	7.186	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	3.040	70,00
Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden	EUR	6.155	51,00
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	EUR	11.931	100,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	12.269	100,00
RegioTram Betriebsgesellschaft mbH i. L., Kassel	EUR	266	50,96
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	159	48,69
Rheinpfalzbus GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	329	100,00
Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH, Montabaur	EUR	103	61,36
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	9.942	74,90
RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen	EUR	1.442	100,00
RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel	EUR	610	100,00
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	7.595	100,00
Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken	EUR	9.654	100,00
Saar-Pfalz-Mobil GmbH, Bexbach	EUR	470	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	170.972	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	62.238	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	7.655	100,00
Südwest Mobil GmbH, Mainz	EUR	-73	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU-, Aschaffenburg	EUR	2.613	100,00
Vorpommernbahn GmbH, Wolgast	EUR	8.476	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	6.069	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	EUR	10.439	100,00
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin	EUR	414	100,00
AT EQUITY			
»Steig ein« GmbH i. L., Kempten <sup>3),4)</sup>	EUR	50	23,33
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen <sup>3),5)</sup>	EUR	27	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg <sup>3),4)</sup>	EUR	163	25,31
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover <sup>3),4)</sup>	EUR	111	42,00
die linie GmbH, Kellinghusen <sup>3),4)</sup>	EUR	1.144	25,00
FahrBus Ostalb GmbH, Aalen <sup>3),4)</sup>	EUR	202	49,90

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen <sup>3),4)</sup>	EUR	59	30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen <sup>3),4)</sup>	EUR	140	47,50
Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück <sup>3),4)</sup>	EUR	26	50,00
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen <sup>3),4)</sup>	EUR	8.235	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen	EUR	-	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich <sup>2),3)</sup>	EUR	1.163	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden (Main) <sup>3),4)</sup>	EUR	107	25,00
Niedersachsentarif GmbH, Hannover <sup>3),4)</sup>	EUR	54	8,33
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel <sup>3),6)</sup>	EUR	71	46,90
OWL Verkehr GmbH, Bielefeld <sup>3),4)</sup>	EUR	60	30,43
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing <sup>3),4)</sup>	EUR	75	33,33
Regionalverkehr Bayerisch Schwaben GmbH (RBS) i. L., Augsburg <sup>3),5)</sup>	EUR	118	50,00
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg <sup>3),4)</sup>	EUR	419	45,00
Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH, Ingelheim am Rhein <sup>3),4)</sup>	EUR	124	38,33
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken <sup>3),4)</sup>	EUR	50	41,67
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg <sup>3),4)</sup>	EUR	25	45,20
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg <sup>3),4)</sup>	EUR	240	48,50
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim <sup>3),4)</sup>	EUR	238	30,91
UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH i. L., Kaiserslautern <sup>3),4)</sup>	EUR	47	61,67
Verkehrsgemeinschaft Aalen GmbH, Aalen <sup>3),4)</sup>	EUR	70	26,67
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt <sup>3),4)</sup>	EUR	69	16,67
Verkehrsgemeinschaft Schwäbisch Gmünd GmbH (VSG) i. L., Schwäbisch Gmünd <sup>3),5)</sup>	EUR	26	25,00
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg/Weser <sup>3),4)</sup>	EUR	26	47,00
Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Lauda-Königshofen <sup>3),5)</sup>	EUR	50	42,19
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz <sup>3),4)</sup>	EUR	30	34,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH - VVM, Würzburg <sup>3),4)</sup>	EUR	28	18,64
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg <sup>2),3)</sup>	EUR	52	26,92
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen <sup>3),4)</sup>	EUR	40	21,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen <sup>3),6)</sup>	EUR	17	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen <sup>3),5)</sup>	EUR	85	33,08
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw <sup>3),4)</sup>	EUR	445	32,50
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig <sup>3),4)</sup>	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig <sup>3),4)</sup>	EUR	617	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier <sup>2),3)</sup>	EUR	51	38,46
Völklinger Verkehrsgesellschaft mbH, Völklingen <sup>3),4)</sup>	EUR	217	25,50
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern <sup>3),4)</sup>	EUR	269	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen <sup>3),4)</sup>	EUR	96	40,00
AT COST			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach <sup>3),4)</sup>	EUR	179	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil <sup>3),4)</sup>	EUR	94	70,20
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal <sup>3),4)</sup>	EUR	154	51,92
<b>DB ARRIVA</b>			
VOLLKONSOLIDIERT			
A & T Motor Retailing Limited, Großbritannien	GBP	1.522	100,00
ACTIJOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid/Spainien	EUR	560	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, York/Großbritannien	GBP	-1.115	75,10
Alliance Rail Management Ltd, York/Großbritannien	GBP	0	75,10
Ambuline Limited, Birmingham/Großbritannien	GBP	1.970	100,00
Ambuline Training Limited, Birmingham/Großbritannien	GBP	5	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	117.781	100,00
Arriva (2007) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	393.832	100,00
Arriva Abbey Line Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Achterhoek - Rivierenland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	5.133	100,00
Arriva Beheer NV, Heerenveen/Niederlande	EUR	3.998	100,00
Arriva Brabant BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	1.140	100,00
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	21.250	100,00
Arriva Bus and Coach Finance Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.919	100,00
Arriva Bus and Coach Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	20.640	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (4) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	-147	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	4.594	100,00
Arriva Busfleet NV, Heerenveen/Niederlande	EUR	10.942	100,00
Arriva Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Coöperatie W.A., Heerenveen/Niederlande	EUR	690.518	100,00
Arriva CR s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	112	100,00
Arriva Crossrail Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Croydon & North Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	36.469	100,00
Arriva Danmark A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	1.355.108	100,00
Arriva DAV BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	3.335	100,00
Arriva Derby Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.041	100,00
Arriva DLR Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov, d.d., Koper/Slowenien	EUR	4.672	100,00
Arriva Durham County Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.005	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.140	100,00
Arriva Europe GmbH, Berlin	EUR	133.558	100,00
Arriva Finance Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	68.746	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.035	100,00
Arriva Findiv Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	259.966	100,00
Arriva Guildford & West Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.177	100,00
Arriva Holding Česká Republika s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	612.685	100,00
Arriva Hongarije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	33.468	100,00
Arriva Hrvatska d.o.o., Osijek/Kroatien	HRK	53.997	100,00
Arriva Hungary Zrt., Budapest/Ungarn	HUF	3.641.991	100,00
Arriva HWGO BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	-1.257	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	70.250	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar	GBP	4.119	100,00
Arriva International (2) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	18	100,00
Arriva International (7) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	212.007	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	355.058	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	355.058	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Arriva International Finance Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	297.236	100,00
Arriva International Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	401.587	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	28.225	100,00
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS, SA, Almada/Portugal	EUR	216.877	100,00
Arriva Italia Rail S.R.L., Mailand/Italien	EUR	322	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien	EUR	190.373	100,00
Arriva Kent & Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	77.588	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	52.934	100,00
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal	EUR	6	100,00
Arriva LITAS d.o.o. Požarevac, Požarevac/Serbien	RSD	1.062.457	100,00
Arriva Liverpool Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	716	100,00
Arriva London Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
ARRIVA LONDON NORTH EAST LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.752	100,00
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	53.627	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	38.171	100,00
Arriva LUV doo Beograd (Palilula), Belgrad/Serbien	RSD	286.086	100,00
Arriva Malta Finance & Investments Limited, Valletta/Malta	EUR	528.691	100,00
Arriva Malta Holdings Limited, Valletta/Malta	EUR	520.079	100,00
Arriva Malta Limited, Qormi/Malta	EUR	0	100,00
Arriva Manchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-730	100,00
Arriva Medway Towns Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.671	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	135.231	100,00
Arriva Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei	EUR	10.319	60,14
Arriva Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	21.600	100,00
Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	54.180	100,00
Arriva Morava a.s., Ostrava/Tschechien	CZK	1.443.348	100,00
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	140.863	100,00
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00
Arriva Night Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Nitra a.s., Nitra/Slowakei	EUR	16.049	60,48
Arriva Noroeste s.l., Ferrol/Spanien	EUR	13.323	100,00



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Arriva North East Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.319	100,00
Arriva North West Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-16.246	100,00
Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	11.819	100,00
Arriva Nove Zamky, a.s., Nove Zamky/Slowakei	EUR	8.563	60,36
Arriva Openbaar Vervoer NV, Heerenveen/Niederlande	EUR	109.221	100,00
Arriva Östgötapendeln AB, Stockholm/Schweden	SEK	77.987	100,00
Arriva Passenger Services (International) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	73	100,00
Arriva Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	334.808	100,00
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	226.757	100,00
Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien	GBP	605.502	100,00
Arriva Polen Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	6.103	100,00
Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	33.702	100,00
ARRIVA PORTUGAL - TRANSPORTES LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	11.564	100,00
Arriva Praha s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	652.604	100,00
Arriva RP Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	4.905	100,00
Arriva Scotland West Limited, Inchinnan/Großbritannien	GBP	2.021	100,00
Arriva Scotrail Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Service s.r.o., Komárno/Slowakei	EUR	25.663	100,00
Arriva Services a.s., Králův Dvůr/Tschechien	CZK	65.982	100,00
Arriva Southend Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.804	100,00
Arriva Southern Counties Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	722	100,00
Arriva Spolka z o.o., Toruń/Polen	PLN	139.678	99,57
Arriva Stajerska, družba za prevoz potnikov, d.d., Maribor/Slowenien	EUR	2.381	75,90
Arriva Sverige AB, Helsingborg/Schweden	SEK	163.850	100,00
Arriva Tag AB, Helsingborg/Schweden	SEK	5.033	100,00
Arriva Techniek BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	532	100,00
Arriva Tees & District Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	957	100,00
Arriva Teesside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	749	100,00
Arriva Teplice s.r.o., Teplice/Tschechien	CZK	137.157	100,00
Arriva the Shires Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	55.158	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	321.569	100,00
Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	2.414	100,00
Arriva Trains (Poland) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	710	100,00
Arriva Trains Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains Northern Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains Wales Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	59.311	100,00
Arriva Transport Česká Republika a.s., Prag/Tschechien	CZK	1.688.049	100,00
Arriva Transport Services s.r.o., Nitra/Slowakei	EUR	10.819	100,00
Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.254	100,00
ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL, SA, Almada/Portugal	EUR	82.276	100,00
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	154.979	100,00
Arriva vlaky s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	-1.764	100,00
Arriva Východní Čechy a.s., Chrudim/Tschechien	CZK	588.410	100,00
Arriva Wadden BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	2.980	100,00
Arriva Waterland Rivierenland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	-139	100,00
Arriva West Sussex Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.331	100,00
Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	36.900	100,00
Arriva Yorkshire North Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.283	100,00
Arriva Yorkshire South Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Yorkshire West Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.282	100,00
Arriva Zuid Europa Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	510.184	100,00
At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	15	100,00
AUTOBUSES GREISI S.L., Madrid/Spanien	EUR	355	100,00
AUTOCARES FRAY ESCOBA SLU, Madrid/Spanien	EUR	238	100,00
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spanien	EUR	2.169	100,00
Autoservizi F.V.G. S.P.A. - SAF, Udine/Italien	EUR	59.763	60,00
B.B. Motors (Bristol) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	93,67
Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	65,76
BOSAK BUS spol. s.r.o., Dobris/Tschechien	CZK	65.236	100,00
Botniatåg AB, Stockholm/Schweden	SEK	-309.386	60,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
British Bus (Properties) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	75.822	100,00
British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.090	100,00
Broadwood Finance Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	32.181	100,00
Bus Nort Balear s.l., Alcudia/Spanien	EUR	574	100,00
BUSDAN 29 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	26.012	100,00
BUSDAN 29.1 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	45.723	100,00
BUSDAN 30 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	41.809	100,00
BUSDAN 31 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	32.793	100,00
BUSDAN 32 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	25.845	100,00
Busdan 32.1 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	235.434	100,00
BUSDAN 33 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	32.169	100,00
BUSDAN 34 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	50.836	100,00
Centrebus Holdings Limited, Leicester/Großbritannien	GBP	325	100,00
CERTUS Transport družba za prevoz potnikov d.o.o., Maribor/Slowenien	EUR	8	100,00
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	483	100,00
Cooperativa Bergamasca Trasporti a.r.l. i. L., Bergamo/Italien	EUR	1	80,63
DB Regio Tyne and Wear Limited, London/Großbritannien	GBP	-2.195	100,00
DB Regio UK Limited, London/Großbritannien	GBP	-812	100,00
EMPRESA DE BLAS Y CIA S.L., Madrid/Spanien	EUR	133.221	100,00
ESFERA BUS SLU, Madrid/Spanien	EUR	2.416	100,00
ESFERA UNIVERSAL SLU, Madrid/Spanien	EUR	25.884	100,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien	EUR	341	80,14
Eurocare Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	343	100,00
Flight Delay Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
GCRC Holdings Limited, Bristol/Großbritannien	GBP	195	100,00
Grand Central Railway Company Limited, Bristol/Großbritannien	GBP	22.153	100,00
Great North Eastern Railway Company Ltd, York/Großbritannien	GBP	0	75,10
Great North Western Railway Company Ltd, York/Großbritannien	GBP	0	75,10
Greenline Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	8	100,00
JTL 2004 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	43.324	100,00
JTL 2009 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	32.523	100,00
Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/Italien	EUR	10	56,94
London and North Western Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.394	100,00
London Pride Sightseeing Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.681	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Londonlinks Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
M40 Trains Limited, London/Großbritannien	GBP	43.344	100,00
Meadowhall Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	52	100,00
Merseyrail Electrics Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Merseyside Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Midland Red North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MK Metro Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	9.355	100,00
Moor-dale Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	500	100,00
MTL Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	29.464	100,00
NETOSEC SLU, Madrid/Spanien	EUR	237	100,00
Network Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	335	100,00
New Enterprise Coaches (Tonbridge) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-245	100,00
Nitravel s.r.o., Nitra/Slowakei	EUR	238	60,48
Northern Spirit Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/Niederlande	EUR	421	100,00
OFJ Ground Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	102	100,00
OSNADO spol. s r.o., Svoboda nad Úpou/Tschechien	CZK	42.581	100,00
Panturist dioničko društvo za prijevoz putnika i tutizam d.d., Osijek/Kroatien	HRK	24.578	99,69
Pickerings Transport Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.032	100,00
Premier Buses Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.102	100,00
PROBO BUS a.s., Králův Dvůr/Tschechien	CZK	195.030	100,00
PT REAL, spol. s r.o., Králův Dvůr/Tschechien	CZK	47.285	100,00
RDS bus s.r.o., Babylon/Tschechien	CZK	1.020	100,00
RIVIERA TRASPORTI LINEA S.P.A., Imperia/Italien	EUR	591	80,00
S.A.B. AUTOSERVIZI S.R.L., Bergamo/Italien	EUR	34.596	100,00
S.A.L. Servizi automobilistici Lecchesi S.R.L., Lecco/Italien	EUR	7.448	100,00
S.I.A. Società Italiana Autoservizi S.p.A., Brescia/Italien	EUR	43.170	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
SAB Piemonte S.r.l. a socio unico, Grugliasco (TO)/Italien	EUR	6.483	100,00
SADEM - SOCIETÀ PER AZIONI, Turin/Italien	EUR	19.973	100,00
SAIA TRASPORTI S.P.A., Brescia/Italien	EUR	22.202	100,00
SERVICIOS INTEGRALES BUS & TRUCK S.A., Madrid/Spanien	EUR	451	100,00
Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	226	100,00
Teamdeck Limited, Leicester/Großbritannien	GBP	2.429	100,00
Tellings Golden Miller Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	657	100,00
TGM (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.873	100,00
TGMGroup Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	10.659	100,00
The Chiltern Railway Company Limited, London/Großbritannien	GBP	- 38.074	100,00
The Original London Sightseeing Tour Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.639	100,00
Transcare Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	16	100,00
TRANSCENTRUM bus s.r.o., Kosmonosy/Tschechien	CZK	72.198	100,00
Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal	EUR	5.702	100,00
TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	13	100,00
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	92,00
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	93,00
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMILICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal	EUR	- 380	66,67
UCPLUS A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	26.909	100,00
United Automobile Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	13.085	100,00
White Rose Bus Company Limited, Leicester/Großbritannien	GBP	- 996	100,00
XC Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	75.839	100,00
Yorkshire Bus Group Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	38.544	100,00
Yorkshire Tiger Limited, Leicester/Großbritannien	GBP	2.074	100,00
Zeta Automotive Limited, Bicester/Großbritannien	GBP	4.543	51,00
<b>AT EQUITY</b>			
Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande <sup>2),3)</sup>	EUR	4.558	50,00
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal <sup>2)</sup>	EUR	180.743	31,50
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien <sup>3),4)</sup>	EUR	10	25,57
Bus Point Srl, Lallio (BG)/Italien <sup>3),4)</sup>	EUR	151	30,00
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien <sup>6)</sup>	EUR	9	33,33
Explotacion Gasoleos de la Coruna, s.l., Ferrol/Spanien <sup>3),4)</sup>	EUR	83	40,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/Italien <sup>3),5)</sup>	EUR	100	30,01
Garda Trasporti Scarl, Desenzano del Garda (BS)/Italien <sup>3),4)</sup>	EUR	20	23,00
Great Park Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-	50,00
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien <sup>2),3)</sup>	EUR	9.074	30,00
KM S.P.A., Cremona/Italien <sup>2)</sup>	EUR	4.912	49,00
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien <sup>3)</sup>	GBP	3.224	50,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/Italien <sup>2),3)</sup>	EUR	7.244	50,00
Prometro S.A., Porto/Portugal <sup>3),4)</sup>	EUR	3.831	20,00
PTI (South East) Limited, Sunderland/Großbritannien <sup>7)</sup>	GBP	238	20,00
Rodinform - Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon/Portugal <sup>2),3)</sup>	EUR	27	20,00
S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali SpA, Cordenons PN/Italien <sup>3),5)</sup>	EUR	962	9,81
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/Italien <sup>2),3)</sup>	EUR	83	15,00
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien <sup>2),3)</sup>	EUR	44.459	39,94
Union Ferrolana de Transportes S.A., Ferrol/Spanien <sup>3),6)</sup>	EUR	2	50,00
Viajeros del Eo, Ferrol/Spanien <sup>3),8)</sup>	EUR	11	50,00
VT-ARRIVA Személyszállító és Szolgáltató Kft., Székesfehérvár/Ungarn <sup>2)</sup>	HUF	3.329.670	49,91
WSMR (Holdings) Limited, London/Großbritannien <sup>3),4)</sup>	GBP	0	50,00
<b>DB SCHENKER RAIL</b>			
<b>VOLLKONSOLIDIERT</b>			
ATG Autotransportlogistic Sp. z o. o., Malaszewicze/Polen	PLN	8.286	100,00
Autologic Poland Sp. z o. o., Tychy/Polen	PLN	2.607	51,00
Auxiliar Logística de Vehiculos S.L., Saragossa/Spanien	EUR	83	65,28
Axiom Rail (Cambridge) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	677	100,00
Axiom Rail (Stoke) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	- 5.854	100,00
Axiom Rail Components Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	- 2.117	100,00
Axiom Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	- 1.083	100,00
Boreal & Austral Railfreight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	67.500	100,00
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	EUR	13.312	65,28
Container Szállítmányátrakó Állomás Kft., Győr/Ungarn	EUR	106	100,00
Container-Terminal Púchov s.r.o., Púchov/Slowakei	EUR	97	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Corridor Operations NMBS/SNCB DB Schenker Rail N.V., Brüssel/Belgien	EUR	1.562	51,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	EUR	3.786	100,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	12.063	96,80
DB Schenker BTT GmbH, Mainz	EUR	1.825	100,00
DB Schenker Nietten GmbH, Freilassing	EUR	3.856	100,00
DB Schenker Rail (UK) Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	195.441	100,00
DB Schenker Rail (UK) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	112.408	100,00
DB Schenker Rail Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	665.706	100,00
DB Schenker Rail Automotive GmbH, Kelsterbach	EUR	11.771	100,00
DB Schenker Rail Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	3.930	100,00
DB Schenker Rail Corridor Operations GmbH, Mainz	EUR	47	100,00
DB Schenker Rail Danmark Services A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	895	100,00
DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	50	100,00
DB Schenker Rail Hungaria Kft., Győr/Ungarn	HUF	691.508	100,00
DB Schenker Rail Information Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	804	100,00
DB Schenker Rail International Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-15.249	100,00
DB Schenker Rail Italia S.r.L., Alessandria/Italien	EUR	13.709	100,00
DB Schenker Rail Italia Services S.r.l., Mailand/Italien	EUR	1.009	100,00
DB Schenker Rail Nederland N.V., Utrecht/Niederlande	EUR	3.804	100,00
DB Schenker Rail Polska S.A., Zabrze/Polen	PLN	522.359	100,00
DB Schenker Rail Romania S.R.L., Timișoara/Rumänien	RON	13.305	100,00
DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	347.326	51,00
DB Schenker Rail Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	CHF	1.148	100,00
DB Schenker Rail Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Koźle/Polen	PLN	30.650	100,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl/Rhein	EUR	1.872	77,33
Doker-Port Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	-179	60,50
DUSS Italia Terminal s.r.l., Verona/Italien	EUR	93	80,00
East & West Railway Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	90.192	100,00
Guga B.V., Amsterdam/Niederlande	EUR	-77	77,33
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	PLN	4.825	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	EUR	299	67,62
LGP Lagerhausgesellschaft Pfullendorf mbH i. L., Pfullendorf	EUR	182	49,08
Loadhaul Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.131	100,00
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
Logística Sanmival S.L., Burgos/Spanien	EUR	461	57,99
Mainline Freight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	21.266	100,00
Marcroft Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-3.048	100,00
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/Spanien	EUR	13.186	77,33
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	EUR	1.239	80,00
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
NordCargo S.r.l., Mailand/Italien	EUR	10.778	60,00
OOO Railion Russija Services, Moskau/Russland	RUB	81.024	100,00
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	30.012	100,00
Rail Service Center Rotterdam B. V., Rotterdam/Niederlande	EUR	5.042	100,00
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-2.073	100,00
Railway Investments Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-200	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	EUR	28.242	100,00
RES December Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.048	100,00
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Frankfurt am Main	EUR	-28	100,00
TGP Terminalgesellschaft Pfullendorf mbH, Pfullendorf	EUR	322	75,50
Transervi France S.A.S., Cerbère/Frankreich	EUR	458	77,33
Transervi S.A., Madrid/Spanien	EUR	3.830	77,33
Transfesa Benelux S.P.R.L., Genk/Belgien	EUR	683	77,33
Transfesa France SAS, Gennevilliers/Frankreich	EUR	2.264	77,33
Transfesa Marítimo Terrestre, S.L., Cantabria/Spanien	EUR	44	77,33
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	EUR	321	77,33
Transfesa Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	716	77,33
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Großbritannien	GBP	461	77,33
Transportes Ferroviarios Especiales S.A., Madrid/Spanien	EUR	189.580	77,33
AT EQUITY			
»Cross-Baltic Terminaloperators« Sp. z o. o. i. L., Stettin/Polen	PLN	-	48,40
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss <sup>3), 4)</sup>	EUR	5.330	50,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Autoterminal Slask Logistic Sp. z o. o., Dąbrowa Górnicza/Polen <sup>2)</sup>	PLN	4.031	50,00
Autotrax Limited, Lufton/Großbritannien <sup>3),4)</sup>	GBP	1.616	24,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg <sup>3),4)</sup>	EUR	168	25,10
BLS Cargo AG, Bern/Schweiz <sup>3),4)</sup>	CHF	88.927	45,00
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund <sup>3),4)</sup>	EUR	3.977	30,00
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln <sup>3)</sup>	EUR	1.643	22,50
DAP Barging B.V., Rotterdam/Niederlande <sup>3),4)</sup>	EUR	2.029	55,00
DCH Düsseldorf Container-Hafen GmbH, Düsseldorf <sup>3)</sup>	EUR	434	51,00
Doerpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen <sup>3),4)</sup>	EUR	4.483	35,00
Etihad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate <sup>2),3)</sup>	AED	300	49,00
Hansa Rail GmbH i. L., Frankfurt am Main <sup>6)</sup>	EUR	222	50,00
Hispanauto-Empresas Agrupadas A.E.I.E. ©, Madrid/Spanien <sup>2)</sup>	EUR	0	58,04
INTERCONTAINER – INTERFRIGO SA i. L., Brüssel/Belgien <sup>3),9)</sup>	EUR	- 5.874	36,20
Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria/Spanien	EUR	-	24,75
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main <sup>3),4)</sup>	EUR	16.759	50,00
Lokomotio Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München <sup>3),4)</sup>	EUR	8.076	30,00
OFP La Rochelle Maritime Rail Services SAS, La Rochelle/Frankreich	EUR	3	24,90
Omfesa Logistica S.A., Madrid/Spanien <sup>2)</sup>	EUR	280	38,66
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande <sup>3),5)</sup>	EUR	399	24,34
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg <sup>2),3)</sup>	EUR	1.361	50,00
Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/Spanien <sup>2)</sup>	EUR	0	9,02
Railmax B.V., Nimwegen/Niederlande <sup>2)</sup>	EUR	88	38,66
Railmax C.V., Nimwegen/Niederlande <sup>2)</sup>	EUR	0	38,28
ŚLĄSKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gleiwitz/Polen <sup>2),3)</sup>	PLN	47.131	21,86
Sociedad de Estudios y Explotación Material Auxiliar de Transportes, S.A. («SEMAT»), Madrid/Spanien <sup>2)</sup>	EUR	4.377	48,56
Stifa S.A. i. L., Malveira/Portugal <sup>2)</sup>	EUR	- 85	38,66
Terminal Singen TSG GmbH, Singen <sup>3),4)</sup>	EUR	549	50,00
Trans-Eurasia Logistics GmbH, Berlin <sup>3),4)</sup>	EUR	1.237	40,00
Xrail S.A., Brüssel/Belgien <sup>3),4)</sup>	EUR	308	32,00
ZAO Eurasia Rail Logistics i. L., Moskau/Russland <sup>3),10)</sup>	RUB	1.675	34,90

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
<b>DB SCHENKER LOGISTICS</b>			
VOLLKONSOLIDIERT			
Air Terminal Handling S.A., Tremblay en France/Frankreich	EUR	1.621	100,00
ALB Automotive Logistica LTDA, Juiz de Fora – MG/Brasilien	BRL	3.101	51,00
Anterist + Schneider Zeebrugge B.V., Zeebrugge/Belgien	EUR	1.175	100,00
AS Schenker, Tallinn/Estland	EUR	10.987	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import-Export SAS, Stiring-Wendel/Frankreich	EUR	562	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	308	100,00
BAX Global (Aust.) Pty Ltd., Alexandria/Australien	AUD	190	100,00
BAX Global (Malaysia) Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	- 3.102	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/Südafrika	ZAR	68	100,00
BAX Global (Thailand) Limited, Bangkok/Thailand	THB	391.445	100,00
BAX Global (UK) Limited, London/Großbritannien	GBP	7.979	100,00
BAX Global Holdings Pty Ltd., Alexandria/Australien	AUD	0	100,00
BAX Global Inc., Norfolk/USA	USD	79.913	100,00
BAX Global Limited, London/Großbritannien	GBP	2.738	100,00
BAX Global Logistics (Shanghai) Co. Ltd., Shanghai/China	CNY	108.697	100,00
BAX Global Logistics Sdn.Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	92.000	100,00
BEMIJOUYAU SCI, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	134	100,00
Bischof Gesellschaft mbH., Wien/Österreich	EUR	109	100,00
BTL AB, Göteborg/Schweden	SEK	2.013.616	100,00
BTL Nord GmbH, Lübeck	EUR	19.374	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/Luxemburg	SEK	42.791	100,00
DB Schenker FLLC, Minsk/Weißrussland	BYR	-117.072	100,00
DP Schenker, Kiew/Ukraine	UAH	-21.735	100,00
DVA Marine Re S.A., Luxemburg/Luxemburg	EUR	11.041	65,00
ELAG Emder Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden	EUR	1.490	100,00
ELSPED Speditions-Gesellschaft m.b.H., Hamburg	EUR	3.400	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela	VEF	19.483	100,00
EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden	EUR	2.501	100,00
EVH Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	25	100,00
Facility Plus B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	855	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Fastighets Aktieförbundet Orbyn, Göteborg/Schweden	SEK	10.874	100,00
Fertrans AG, Buchs SG/Schweiz	CHF	849	100,00
HANGARTNER Terminal AG, Aarau/Schweiz	CHF	586	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien	EUR	-115	100,00
HB Zolldeklarationsservice GmbH, Wien/Österreich	EUR	65	100,00
Heck Slovensko s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	36	100,00
Herber Hausner Szállítványozási Kft., Budapest/Ungarn	HUF	21.879	100,00
Intertec Asia Limited, Sheung Wan/Hongkong	HKD	14.116	100,00
Intertec Beteiligungs-GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	29.729	100,00
Intertec GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	100,00
INTERTEC Polska Sp.oz.o., Nadarzyn/Polen	PLN	412	100,00
Intertec Retail Logistics GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	100,00
Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	19	100,00
Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	100,00
Intreprinderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	MDL	2.655	96,69
Joyau S.A., Montaigne Cedex/Frankreich	EUR	14.298	100,00
Karpeles Flight Services (H.K.) Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	5.264	100,00
Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.637	100,00
Karpeles Freight Services Inc., Delaware/USA	USD	-15	100,00
KB Ädelgasen 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	111.422	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	21.894	100,00
KB Älghunden 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	28.871	100,00
KB Anholt 3, Stockholm/Schweden	SEK	9.199	100,00
KB Arbetsbasen 4-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	43.517	100,00
KB Ättehögen Östra 1-Helsingborg, Helsingborg/Schweden	SEK	67.336	100,00
KB Backa 107:3-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	137.409	100,00
KB Backa 107:4-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	33.707	100,00
KB Baggböle 2:35-Umeå, Umeå/Schweden	SEK	23.787	100,00
KB Benkammen 12-Malmö, Malmö/Schweden	SEK	133.304	100,00
KB Bleket 1-Karlstad, Karlstad/Schweden	SEK	44.604	100,00
KB Distributören 3 och 4-Örebro, Örebro/Schweden	SEK	87.093	100,00
KB Forsmark 2-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	65.891	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
KB Forsmark 3-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	173.366	100,00
KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg/Schweden	SEK	-290	100,00
KB Frysen 1 Visby, Visby/Schweden	SEK	16.809	100,00
KB Fryshuset 3-Visby, Visby/Schweden	SEK	1.029	100,00
KB Köpmannen 10-Västerås, Västerås/Schweden	SEK	39.729	100,00
KB Kungsängen 28:1-Uppsala, Uppsala/Schweden	SEK	11.357	100,00
KB Langtradaren 2-Borlänge, Borlänge/Schweden	SEK	35.968	100,00
KB Lertaget 1, Skara, Skara/Schweden	SEK	48.419	100,00
KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö/Schweden	SEK	67.791	100,00
KB Maskinen 3-Linköping, Linköping/Schweden	SEK	63.924	100,00
KB Neonljuset 3-Eskilstuna, Eskilstuna/Schweden	SEK	4.979	100,00
KB Önnestad 108:4-Kristianstad, Kristianstad/Schweden	SEK	43.243	100,00
KB Överön 1:66-Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/Schweden	SEK	11.319	100,00
KB Pantern 1-Växjö, Växjö/Schweden	SEK	39.145	100,00
KB Reläet 8-Norrköping, Norrköping/Schweden	SEK	27.259	100,00
KB Sandstuhagen 3-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	53.698	100,00
KB Sörby 24:3-Gävle, Gävle/Schweden	SEK	36.845	100,00
KB Storheden 1:8-Luleå, Luleå/Schweden	SEK	30.105	100,00
KB Tingstadvassen 31:3-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	38.328	100,00
KB Transporten 1-Hultsfred, Hultsfred/Schweden	SEK	20.123	100,00
KB Transportören 1-Värnamo, Värnamo/Schweden	SEK	88.730	100,00
KB Viken 3-Karlshamn, Karlshamn/Schweden	SEK	12.103	100,00
KB Vindtrycket 1-Borås, Borås/Schweden	SEK	67.791	100,00
KB Vivstamon 1:13-Timrå, Timrå/Schweden	SEK	55.409	100,00
Kiinteistö Oy Ferryroad, Helsinki/Finnland	EUR	437	100,00
Kiinteistö Oy Helsingin Metsäläntie 2-4, Helsinki/Finnland	EUR	4.075	100,00
Kiinteistö Oy Kaakon Terminaali, Lappeenranta/Finnland	EUR	137	100,00
Kiinteistö Oy Porin Kiitolinja, Björneborg/Finnland	EUR	136	100,00
Kiinteistö Oy Reininkatu 9, Vaasa/Finnland	EUR	34	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki/Finnland	EUR	165	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere/Finnland	EUR	437	100,00
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentaustankatu/Finnland	EUR	529	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku/Finnland	EUR	1.100	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Kiinteistömaaliikenne Oy, Helsinki/Finnland	EUR	1.759	54,70
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden	SEK	5.677	100,00
Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/Luxemburg	EUR	669	100,00
Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland	EUR	56.322	100,00
PT. Schenker Petrolog Utama, Jakarta/Indonesien	USD	17.310	71,00
Rengaslinja Oy, Helsinki/Finnland	EUR	360	100,00
Romtrans Holiday Ltd., Eforie Sud, Constanța/Rumänien	RON	-213	99,46
Scanspol Sp.zo.o., Warschau/Polen	PLN	2.507	99,62
Scantrans SAS, Rouen/Frankreich	EUR	447	100,00
SCHENKER & Co. AG, Wien/Österreich	EUR	138.177	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	SGD	574.195	100,00
Schenker (BAX) Europe Holding GmbH, Essen	EUR	25	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware/USA	USD	120.295	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	114.329	100,00
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	EUR	11.166	100,00
Schenker (L.L.C.), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	39.311	60,00
Schenker (Lao) Sole Co., Ltd., Vientiane/Laos	USD	166	100,00
Schenker (NZ) Ltd., Auckland/Neuseeland	NZD	15.143	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand	THB	54.916	100,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	1.587.952	100,00
Schenker A.E., Athen/Griechenland	EUR	106	100,00
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	DKK	129.000	100,00
Schenker AB, Göteborg/Schweden	SEK	667.609	100,00
Schenker Akeri AB, Göteborg/Schweden	SEK	139.556	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	EUR	855.074	100,00
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	ARS	5.245	100,00
Schenker AS, Oslo/Norwegen	NOK	612.850	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	AUD	247.314	100,00
Schenker B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	2.108	100,00
SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH, Dortmund	EUR	26	100,00
SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH & Co. OHG, Mülheim an der Ruhr	EUR	0	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Beijing/China	CNY	1.015	70,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Beijing/China	CNY	81.225	70,00
Schenker Business Services LLC, Moskau/Russland	RUB	-2.024	100,00
Schenker Cargo Oy, Turku/Finnland	EUR	21.810	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago, Chile	CLP	5.165.016	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Schenker China Ltd., Pudong, Shanghai/China	CNY	1.441.699	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden	SEK	12.793	100,00
Schenker Customs Agency B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	3	100,00
Schenker d.d., Ljubljana/Slowenien	EUR	16.993	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien-Herzegowina	BAM	1.106	100,00
Schenker d.o.o., Zagreb/Kroatien	HRK	19.424	100,00
Schenker d.o.o., Belgrad/Serbien	RSD	58.803	100,00
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	SEK	17.315	100,00
Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen	EUR	292	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main	EUR	64	100,00
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien	BRL	29.547	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien	MKD	51.916	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten	EGP	5.876	60,00
SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	10.709	100,00
Schenker Equipment AB, Göteborg/Schweden	EUR	5.044	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	4.973	100,00
Schenker High Tech Logistics B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	21.899	100,00
Schenker Holdings (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	NZD	20.314	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi/Indien	INR	1.895.327	100,00
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	1.475.382	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau/Macau	HKD	30.899	100,00
SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen	EUR	56	100,00
Schenker International B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	9.617	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexiko-Stadt/Mexiko	MXN	244.828	100,00
Schenker Ireland Holding Limited, Dublin/Irland	EUR	23.991	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera/Italien	EUR	54.751	100,00
Schenker Khimji's LLC, Maskat/Sultanat Oman	OMR	336	60,00
Schenker Korea Ltd., Seoul/Republik Korea	KRW	35.040.429	100,00
Schenker Limited, London/Großbritannien	GBP	17.899	100,00
Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu/China	CNY	-12.583	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing/China	CNY	14.747	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China	CNY	71.275	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	107.771	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China	CNY	8.540	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China	CNY	34.071	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China	CNY	108.978	100,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	CNY	51.726	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden	SEK	-1.500	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba-Stadt/Philippinen	PHP	10.868	100,00
Schenker Logistics L.L.C., Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate	AED	32.959	70,00
Schenker Logistics S.A., Barcelona/Spanien	EUR	135.600	100,00
Schenker Logistics, Inc., Greensboro, NC/USA	USD	39.643	100,00
Schenker Ltd., Nairobi/Kenia	KES	-296.083	100,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange/Luxemburg	EUR	634	100,00
Schenker Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	0	100,00
Schenker Maroc S.a.r.l., Casablanca/Marokko	MAD	12.406	100,00
Schenker Mauritanie SAS, Nouakchott/Mauretanien	MRO	298.817	100,00
Schenker Mauritius (Malaysian Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	USD	36.017	100,00
Schenker Mauritius (Thai Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	USD	35.100	100,00
Schenker Metafores A.G. i. L., Athen/Griechenland	EUR	786	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	49.150	100,00
SCHENKER N.V., Antwerpen/Belgien	EUR	42.244	100,00
Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek/Namibia	NAD	5.166	100,00
Schenker Nederland B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	5.396	100,00
Schenker Nemzetközi Szállítmányozási és Logisztikai Kft., Budapest/Ungarn	HUF	3.921.107	100,00
Schenker North AB, Göteborg/Schweden	SEK	1.864.755	100,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	CAD	54.756	100,00
Schenker OY, Helsinki/Finnland	EUR	28.063	100,00
Schenker Panama S.A., Panama-Stadt/Panama	USD	2.897	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima/Peru	PEN	5.795	100,00
Schenker Philippines, Inc., Makati-Stadt/Philippinen	PHP	623.321	100,00
Schenker Privpak AB, Borås/Schweden	SEK	2.876	100,00
Schenker Privpak AS, Oslo/Norwegen	NOK	-101	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg/Schweden	SEK	28.598	100,00
Schenker Re Limited, Dublin/Irland	EUR	42.522	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Schenker Romtrans S.A., Bukarest/Rumänien	RON	378.844	99,46
Schenker S.A., Guatemala-Stadt/Guatemala	GTQ	-11.437	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	2.109	100,00
Schenker SA, Gennevilliers/Frankreich	EUR	87.509	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad/Saudi-Arabien	SAR	24.212	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	CHF	59.050	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing/China	CNY	7.043	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., International Forwarders, Singapur/Singapur	SGD	167.058	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	ZAR	202.098	100,00
Schenker Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	299.406	99,62
SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechien	CZK	294.172	100,00
Schenker Transitarios, S.A., Loures/Portugal	EUR	-384	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	71.005	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	2.066	100,00
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	USD	13.566	100,00
Schenker, Inc., New York/USA	USD	86.459	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	TRY	41.521	55,00
Schenker-BTL Ltd., London/Großbritannien	GBP	0	100,00
Schenker-Gemadepot Logistics Vietnam Company Limited, Provinz Binh Duong/Vietnam	USD	-545	51,00
SCHENKER-JOYAU SAS, Montaigne Cedex/Frankreich	EUR	22.905	100,00
Schenker-ocean Ltd, Wanchai/Hongkong	HKD	5.748	100,00
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokyo/Japan	JPY	5.393.958	60,00
SIA Schenker, Riga/Lettland	LVL	3.136	100,00
SIA Sky Partners, Riga/Lettland	LVL	30	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland	EUR	1.073	100,00
Stinnes (UK) Limited, Feltham, Middlesex/Großbritannien	GBP	22.194	100,00
Stinnes Immobiliendienst AG & Co. KG, Mülheim an der Ruhr	EUR	5.909	100,00
Suomen Kiitoautot Oy, Kuopio/Finnland	EUR	19.153	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Wees	EUR	1.317	100,00
TEGRO AG, Schwerzenbach/Schweiz	CHF	7.404	90,00
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden	SEK	1.899	100,00
TRANSASpedition GmbH, Offenbach am Main	EUR	13.139	100,00
Transorient SA, Bukarest/Rumänien	RON	2.623	53,71
Transport Gesellschaft mbH, Hamburg	EUR	586	96,70
Transworld Asig - Broker de Asigare Ltd., Bukarest/Rumänien	RON	351	99,46
UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen	LTL	4.940	100,00



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	1.958	100,00
ZAO Schenker, Moskau/Russland	RUB	239.772	100,00
ZAO Schenker Russija, Moskau/Russland	RUB	5.409	100,00
Zweite Kommanditgesellschaft Stinnes Immobiliendienst AG & Co., Mülheim an der Ruhr	EUR	96.205	100,00
<b>AT EQUITY</b>			
ADRIA KOMBI, nacionalna družba za kombinirani promet d.o.o., Ljubljana/Slowenien	EUR	10.749	26,00
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz <sup>4)</sup>	CHF	5.650	26,00
Autoport Emden GmbH, Emden <sup>2),3)</sup>	EUR	95	33,30
Bäckebols Åkeri AB, Hisings Backa/Schweden <sup>3)</sup>	SEK	65.447	35,00
BTU - Bilspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden <sup>3)</sup>	SEK	974	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel <sup>2),3)</sup>	EUR	3.709	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen <sup>2)</sup>	NOK	7.346	33,30
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien <sup>3)</sup>	EUR	814	20,00
Halmstadsäkarnas Fastighets AB, Halmstad/Schweden <sup>2),3)</sup>	SEK	19.984	31,44
I.M. »Moldromukrtrans« S.R.L., Chisinau/Moldawien <sup>3)</sup>	MDL	16.080	33,15
LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich <sup>2)</sup>	EUR	4.977	49,00
Speditionsbau und Verwertungsgesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich <sup>2),3)</sup>	EUR	45	25,00
Titan Containers Romania SRL, Constanta/Rumänien <sup>3)</sup>	RON	261	19,89
Trans Jelabel S.L., Aldeamayorde S Martin/Spanien <sup>3)</sup>	EUR	202	20,00
Transatlantic Shipping and Trading SRL, Bukarest/Rumänien <sup>3)</sup>	RON	5.209	49,73
Värnamo Åkeri AB, Värnamo/Schweden <sup>3)</sup>	SEK	15.910	50,00
Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen <sup>2),3)</sup>	NOK	13.321	50,00
<b>DB DIENSTLEISTUNGEN</b>			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Dienstleistungen GmbH, Berlin	EUR	618.511	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	EUR	199.850	100,00
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main	EUR	3.363	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin	EUR	3.685	100,00
DB Mobility Services Austria GmbH, Wien/Österreich	EUR	330	100,00
DB Rent GmbH, Frankfurt am Main	EUR	32	100,00
DB Services GmbH, Berlin	EUR	10.677	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin	EUR	1.893	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	EUR	226.219	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
DB Systel UK Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.567	100,00
DB Waggonbau Niesky GmbH, Niesky	EUR	- 8.154	100,00
<b>DB NETZE ENERGIE</b>			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	656.732	100,00
<b>DB NETZE FAHRWEG</b>			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	27.255	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.491	100,00
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	7.323.531	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	87,50
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover	EUR	296	65,62
THG Terminal Heilbronn GmbH, Heilbronn	EUR	33	65,71
<b>AT EQUITY</b>			
EEIG Corridor Rotterdam-Genoa EWIV, Frankfurt am Main <sup>3),5)</sup>	EUR	22	33,33
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden <sup>2),3)</sup>	EUR	2.397	24,53
TIA GmbH, Augsburg <sup>3),4)</sup>	EUR	146	42,88
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln <sup>3),4)</sup>	EUR	18	42,88
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg <sup>3),4)</sup>	EUR	1.489	21,88
<b>DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE</b>			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB BahnPark GmbH, Berlin	EUR	3.975	51,00
DB Station & Service Aktiengesellschaft, Berlin	EUR	1.496.691	100,00
<b>AT COST</b>			
Immobilien-Vermietungsgesellschaft Schumacher & Co Objekt Bahnhöfe Deutschland KG, Düsseldorf <sup>3),4)</sup>	EUR	- 18.382	100,00
TUDO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe KG Düsseldorf, Düsseldorf <sup>3),4)</sup>	EUR	- 987	100,00
<b>SONSTIGE BETEILIGUNGEN</b>			
VOLLKONSOLIDIERT			
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	2.843	100,00
DB (UK) Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	901.080	100,00
DB (UK) Logistics Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.880.054	100,00
DB Belgie Holding BVBA, Antwerpen/Belgien	EUR	37.769	100,00
DB Czech Holding s.r.o., Rudná/Tschechien	CZK	245.875	100,00
DB Danmark Holding ApS, Hvidovre/Dänemark	DKK	206.936	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin	EUR	1.003	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex /Frankreich	EUR	540.152	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.203	100,00
DB Hungaria Holding Kft., Budapest/Ungarn	HUF	11.098.876	100,00
DB International Brasil Servicos de Consultoria Ltda., Rio de Janeiro/Brasilien	BRL	- 641	100,00
DB International GmbH, Berlin	EUR	33.466	100,00
DB International USA, Inc., Delaware/USA	USD	-208	100,00
DB JobService GmbH, Berlin	EUR	3.354	100,00
DB Media & Buch GmbH, Kassel	EUR	26	100,00
DB Mobility Logistics AG, Berlin	EUR	2.388.783	100,00
DB Nederland Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	206.522	100,00
DB Polska Holding Sp.z.o.o., Warschau/Polen	PLN	1.527.416	100,00
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart	EUR	1.896	100,00
DB ProjektBau GmbH, Berlin	EUR	22.339	100,00
DB Schweiz Holding AG, Zug/Schweiz	CHF	96.066	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	1.371	100,00
DB UK Holding Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.882.917	100,00
DB US Corporation, Tarrytown/USA	USD	438.383	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA	USD	460.685	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	EUR	9.135	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	EUR	17	100,00
Deutsche Bahn Finance B. V., Amsterdam/Niederlande	EUR	35.671	100,00
Deutsche Bahn France Voyages & Tourisme SAS, Paris/Frankreich	EUR	274	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien	EUR	176.549	100,00
Deutsche Bahn Romania Holding S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	182	100,00
Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	EUR	494	100,00
Deutsche Industrieholz GmbH, Essen	EUR	236	29,15
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg	EUR	1.078	65,00
DVA REINSURANCE LIMITED, Dublin/Irland	EUR	5.966	65,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	724	100,00
Frank & Schulte GmbH, Essen	EUR	26	100,00
Grundstückspool Potsdam Center GbR mbH, Berlin	EUR	-	70,00
HEROS Rail Rent GmbH, Fürth <sup>11)</sup>	EUR	1.951	2,00
Mataki Kemi AB, Malmö/Schweden	SEK	0	100,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware/USA	USD	-18.125	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	253	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Schenker International AB, Göteborg/Schweden	SEK	847.005	100,00
Stinnes Beteiligungs-Verwaltungs GmbH, Essen	EUR	175.181	100,00
Stinnes Handel GmbH & Co. Beteiligungs OHG, Essen	EUR	- 92	100,00
Stinnes Holz GmbH, Essen	EUR	151	53,00
Stinnes Logistics GmbH, Essen	EUR	4.071	100,00
Stinnes Montan Gesellschaft mit beschränkter Haftung i. L., Essen	EUR	182	100,00
UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde/Polen	PLN	601	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	EUR	2.486	100,00
Unterstützungskasse der Firma H.M. Gehrckens Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg	EUR	103	100,00
AT EQUITY			
BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen <sup>3), 4)</sup>	EUR	302	49,90
Beijing Huajing DeBe International Engineering Consulting Co., Ltd, Beijing/China <sup>3), 4)</sup>	CNY	6.061	25,00
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf <sup>3), 4)</sup>	EUR	139.983	24,90
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechien <sup>3), 4)</sup>	CZK	6.844	49,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover <sup>2)</sup>	EUR	210	50,00
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz	CHF	1.545.392	22,60
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin <sup>3), 4)</sup>	EUR	177	50,27
Rail Technology Company Limited, Jeddah/Saudi-Arabien <sup>3), 4)</sup>	SAR	2.712	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken <sup>3)</sup>	EUR	1.352	25,50
AT COST			
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin <sup>2), 3)</sup>	EUR	4.155	94,00
TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG i. L., Düsseldorf <sup>3), 4)</sup>	EUR	- 504	100,00

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

<sup>2)</sup> Vorläufige Abschlussdaten.

<sup>3)</sup> Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

<sup>4)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2012.

<sup>5)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2011.

<sup>6)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2010.

<sup>7)</sup> Daten aus Zwischenbilanz zum 31.08.2010.

<sup>8)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2009.

<sup>9)</sup> Daten aus Liquidationsbilanz zum 30.09.2010.

<sup>10)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2008.

<sup>11)</sup> Einbeziehung in den Konzernabschluss aufgrund SIC-12 (Konsolidierung Zweckgesellschaften).

## Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin

### **VERMERK ZUM JAHRESABSCHLUSS**

Wir haben den beigefügten Jahresabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2013 – geprüft.

#### **Verantwortung des Vorstands für den Jahresabschluss**

Der Vorstand der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist verantwortlich für die Buchführung und die Aufstellung dieses Jahresabschlusses. Diese Verantwortung umfasst, dass dieser Jahresabschluss in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt wird und unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Der Vorstand ist auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

#### **Verantwortung des Abschlussprüfers**

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung abzugeben. Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit §317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Abschlussprüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Jahresabschluss frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist.

Eine Abschlussprüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Jahresabschluss enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, das relevant ist für die Aufstellung eines Jahresabschlusses, der ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben. Eine Abschlussprüfung umfasst auch die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden und der Vertretbarkeit der von dem Vorstand ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

#### **Prüfungsurteil**

Gemäß §322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des Jahresabschlusses zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2013 sowie der Ertragslage für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr.

## VERMERK ZUM LAGEBERICHT

Wir haben den beigefügten Lagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013 geprüft. Der Vorstand der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts in Übereinstimmung mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit §317 Abs. 2 HGB und unter Beachtung der für die Prüfung des Lageberichts vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach ist die Prüfung des Lageberichts so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Lagebericht mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Abschlussprüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt.

Gemäß §322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des Lageberichts zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung des Jahresabschlusses und Lageberichts gewonnenen Erkenntnisse steht der Lagebericht 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.

Berlin, den 28. Februar 2014

PricewaterhouseCoopers  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper  
Wirtschaftsprüfer

Rainer Kroker  
Wirtschaftsprüfer

# **Bericht des Aufsichtsrats**

**108 SITZUNGEN DER AUFSICHTSRÄTE**

**109 SITZUNGEN DER AUSSCHÜSSE  
DER AUFSICHTSRÄTE**

**110 CORPORATE GOVERNANCE**

**111 JAHRESABSCHLUSS**

**111 VERÄNDERUNGEN IN DER  
BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT  
UND VORSTAND**

# Bericht des Aufsichtsrats

Der Bericht des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG (DBAG) enthält im Hinblick auf die integrierte Konzernführungsstruktur nachrichtlich auch den Bericht des Aufsichtsrats der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG).

Die Aufsichtsräte der DBAG sowie der DB ML AG haben im Berichtsjahr alle ihnen nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Die Aufsichtsräte haben den jeweiligen Vorstand bei der Unternehmensleitung sowie der Führung der Geschäfte umfassend beraten und überwacht. Die Vorstände unterrichteten die Aufsichtsräte regelmäßig, zeitnah und ausführlich über die Unternehmensplanung und die wirtschaftliche, strategische und finanzielle Entwicklung der DBAG und ihrer Tochtergesellschaften beziehungsweise der DB ML AG und ihrer Tochtergesellschaften. Alle wesentlichen Geschäftsvorgänge wurden anhand der Berichte der Vorstände im Plenum und in den zuständigen Ausschüssen erörtert. Erhebliche Abweichungen des Geschäftsverlaufs wurden von dem jeweiligen Vorstand erläutert und von dem jeweiligen Aufsichtsrat geprüft. Der Aufsichtsratsvorsitzende der DBAG und der DB ML AG stand stets in engem Kontakt mit dem Vorsitzenden des Vorstands der DBAG und der DB ML AG und wurde von diesem regelmäßig über die aktuelle Geschäftsentwicklung der DBAG beziehungsweise der DB ML AG, die anstehenden unternehmerischen Entscheidungen und das Risikomanagement informiert.

## SITZUNGEN DER AUFSICHTSRÄTE

### **DBAG**

Der Aufsichtsrat der DBAG war in alle Entscheidungen, die für die DBAG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden.

Der Aufsichtsrat der DBAG trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen und zwei außerordentlichen Sitzungen sowie zu einer Strategiesitzung zusammen. Vier Aufsichtsratsmitglieder haben im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. In sechs Fällen wurden Beschlüsse auf der Grundlage schriftlicher Verfahren gefasst. Die Sitzungen des Aufsichtsrats der DBAG wurden durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet.

Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Deutschen Bahn Konzerns (DB-Konzern) sowie die wesentlichen Investitions-, Beteiligungs- und Desinvestitionsprojekte. Ebenso hat der Aufsichtsrat in seinen Sitzungen sowie in einer gesonderten Strategiesitzung die Strategie des DB-Konzerns sowie der Unternehmensbereiche beraten. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich nach dem in der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats am 5. März 2013 gefassten Beschluss zur Weiterführung des Großprojekts Stuttgart 21/Wendlingen – Ulm in allen weiteren Sitzungen des Berichtsjahres intensiv mit dem Fortschritt und der Kostenentwicklung des Projekts. Des Weiteren erörterte der Aufsichtsrat ausführlich die Fahrzeugsituation im Schienenverkehr. Er informierte sich über den anhaltenden Lieferverzug bereits früher bestellter Schienenfahrzeuge für den Regional- wie auch für den Fernverkehr und befasste sich mit den daraus resultierenden betrieblichen und finanziellen Auswirkungen sowie den Schäden aus Kartellabsprachen von Schienenlieferanten und den sich daraus ergebenden Regressansprüchen. Ferner genehmigte der Aufsichtsrat mehrere Beschaffungsvorhaben von Fahrzeugen für den Schienenpersonen- und den Schienengüterverkehr. Der Aufsichtsrat ließ sich nach dem wegen fehlender Fahrdienstleiter in Mainz zeitweise reduzierten Fahrplanangebot ausführlich über die Personalsituation im Konzern und die Überarbeitung der Personalplanung unterrichten. Ferner befasste er sich intensiv mit Fragen der Finanzierung der Schieneninfrastruktur. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Dezember dem Budget des DB-Konzerns und der Investitionsplanung für das Jahr 2014 zugestimmt.

### **DB ML AG**

Der Aufsichtsrat der DB ML AG war in alle Entscheidungen, die für die DB ML AG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden.

Der Aufsichtsrat der DB ML AG trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen und zwei außerordentlichen Sitzungen sowie zu einer Strategiesitzung zusammen. Zwei Aufsichtsratsmitglieder haben im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. In drei Fällen wurden Beschlüsse auf der Grundlage schriftlicher Verfahren



PROFESSOR DR. DR. UTZ-HELLMUTH FELCHT  
AUFSICHTSRATSVORSITZENDER DER DEUTSCHEN BAHN AG

gefasst. Die Sitzungen des Aufsichtsrats wurden durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet.

Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des DB Mobility Logistics Konzerns (DB ML-Konzern) sowie die wesentlichen Investitions-, Beteiligungs- und Desinvestitionsprojekte. Ebenso hat der Aufsichtsrat in seinen Sitzungen sowie in einer gesonderten Strategiesitzung die Strategie des DB ML-Konzerns sowie der Unternehmensbereiche beraten. Des Weiteren erörterte der Aufsichtsrat ausführlich die Fahrzeugsituation im Schienenverkehr. Er informierte sich über den anhaltenden Lieferverzug bereits früher bestellter Schienenfahrzeuge für den Regional- wie auch für den Fernverkehr und befasste sich mit den daraus resultierenden betrieblichen und finanziellen Auswirkungen sowie den Schäden aus Kartellabsprachen von Schienenlieferanten und den sich daraus ergebenden Regressansprüchen. Ferner genehmigte der Aufsichtsrat mehrere Beschaffungsvorhaben von Fahrzeugen für den Schienenpersonen- und den Schienengüterverkehr. Der Aufsichtsrat ließ sich nach dem wegen fehlender Fahrdienstleiter in Mainz zeitweise reduzierten Fahrplanangebot ausführlich über die Personalsituation im Konzern und die Überarbeitung der Personalplanung unterrichten. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Dezember dem Budget des DB ML-Konzerns und der Investitionsplanung für das Geschäftsjahr 2014 zugestimmt.

## SITZUNGEN DER AUSSCHÜSSE DER AUFSICHTSRÄTE

### **DB AG**

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG vier ständige Ausschüsse gebildet. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu fünf Sitzungen zusammen und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet.

Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr fünf Sitzungen durchgeführt und sich insbesondere jeweils mit der aktuellen wirtschaftlichen Lage des Konzerns und einzelner Geschäftsfelder, mit den Quartalsabschlüssen, dem Halbjahresabschluss sowie den diesbezüglichen Review-Ergebnissen und dem halbjährlichen Review großer Investitionsprojekte befasst. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat den Fortgang und die Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21 ausführlich beraten. Ferner befasste er sich mit der Weiterentwicklung der konzerninternen Risiko-berichterstattung sowie der Fortschreibung der Corporate Governance, der Bilanzierungsgrundsätze und des internen Kontrollsystems durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes. Darüber hinaus bereitete der Ausschuss die 2013 turnusmäßig durchgeführte Effizienzprüfung des Aufsichtsrats vor und erörterte deren Ergebnisse. Der

Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über Untersuchungen im Bereich Compliance und die Ergebnisse der internen Revision informieren lassen. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung diskutiert. Der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem Finanzvorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in sieben Sitzungen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet. Insbesondere wurden die im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats am 22. Juli 2013 erfolgte Bestellung von Frau Dr. Hanagarth zum Vorstandsmitglied für Technik sowie die im Berichtsjahr erfolgten Wiederbestellungen der Herren Becht und Weber beraten. Der Ausschuss hat sich ferner vorbereitend mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder für 2012 sowie mit den Zielvereinbarungen des Vorstands für das Berichtsjahr befasst.

Der gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG eingerichtete Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht zusammentreten.

### **DB ML AG**

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB ML AG vier ständige Ausschüsse gebildet. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu fünf Sitzungen zusammen und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet.

Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr fünf Sitzungen durchgeführt und sich insbesondere jeweils mit der aktuellen wirtschaftlichen Lage des Konzerns und einzelner Geschäftsfelder, mit den Quartalsabschlüssen, dem Halbjahresabschluss und den diesbezüglichen Review-Ergebnissen befasst. Ferner befasste er sich mit der Weiterentwicklung der konzerninternen Risikoberichterstattung sowie der Fortschreibung der Corporate Governance, der Bilanzierungsgrundsätze und des internen Kontrollsystems durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes. Darüber hinaus bereitete der Ausschuss die 2013 turnusmäßig durchgeführte Effizienzprüfung des Aufsichtsrats vor und erörterte deren Ergebnisse. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über Untersu-

chungen im Bereich Compliance und die Ergebnisse der internen Revision informieren lassen. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung diskutiert. Der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem Finanzvorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in sieben Sitzungen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet. Insbesondere wurden die im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats am 22. Juli 2013 erfolgte Bestellung von Frau Dr. Hanagarth zum Vorstandsmitglied für Technik sowie die im Berichtszeitraum erfolgten Wiederbestellungen der Herren Homburg, Becht und Weber beraten. Der Ausschuss hat sich ferner vorbereitend mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder für 2012 sowie mit den Zielvereinbarungen des Vorstands für das Berichtsjahr befasst.

Der gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG eingerichtete Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht zusammentreten.

### **CORPORATE GOVERNANCE**

Die Vorstände und Aufsichtsräte der DB AG und der DB ML AG haben sich auch im Berichtsjahr mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance befasst. Mit Kabinettsbeschluss vom 1. Juli 2009 hat die Bundesregierung den Public Corporate Governance Kodex des Bundes verabschiedet. Der Public Corporate Governance Kodex des Bundes enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Die Aufsichtsräte der DB AG und der DB ML AG haben sich mit der Umsetzung des Public Corporate Governance Kodex im DB-Konzern beziehungsweise DBML-Konzern befasst und die dazu notwendigen Entscheidungen getroffen.



## JAHRESABSCHLUSS

### DBAG

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2013 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikofrüherkennungssystem geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 24. März 2014 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 26. 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 und den Lagebericht der DBAG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DBAG für das Geschäftsjahr 2013 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Auch der vom Vorstand erstellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde vom Abschlussprüfer geprüft. Die Wirtschaftsprüfer haben einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt und über das Ergebnis ihrer Prüfung berichtet.

Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht ebenfalls geprüft und gegen die im Bericht enthaltene Schlussklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die PwC keine Einwendungen erhoben.

### DBMLAG

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB ML AG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2013 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 24. März 2014 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 26. 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 und den Lagebericht der DB ML AG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB ML AG für das Geschäftsjahr 2013 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Auch der vom Vorstand erstellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde vom Abschlussprüfer geprüft. Die Wirtschaftsprüfer haben einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt und über das Ergebnis ihrer Prüfung berichtet.

Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht ebenfalls geprüft und gegen die im Bericht enthaltene Schlussklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die PwC keine Einwendungen erhoben.

## VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

### DBAG

Im Zuge der 2013 vom Aufsichtsrat gebilligten Änderung der Geschäftsverteilung für den Vorstand zur Neuordnung der Ressorts Technik und Infrastruktur wurde neben der organisatorischen Veränderung im Ressortzuschnitt auch die bis dahin bestehende Führung beider Ressorts durch Herrn Dr. Kefer in Personalunion aufgelöst und das Ressort Technik mit einem eigenen Vorstandsmitglied besetzt. In seiner außerordentlichen Sitzung vom 22. Juli 2013 hat der Aufsichtsrat der DBAG Frau Dr. Heike Hanagarth zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Technik bestellt, die ihre Tätigkeit im DB-Konzern am 1. Dezember 2013 aufgenommen hat.

In der Sitzung am 18. September 2013 hat der Aufsichtsrat der DBAG Herrn Ulrich Weber mit Wirkung zum 1. Juli 2014 bis zum 31. März 2017 als Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektor wiederbestellt. Herr Weber wird weiterhin das Ressort Personal als Vorstand verantworten.

Am 11. Dezember 2013 hat der Aufsichtsrat Herrn Gerd Becht mit Wirkung zum 16. Oktober 2014 bis zum 28. Februar 2017 zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit wiederbestellt.

Aus dem Aufsichtsrat der DB AG ist Frau Ute Plambeck mit Wirkung zum 30. April 2013 aufgrund ihrer Bestellung zum Vorstandsmitglied einer Konzerntochter ausgeschieden. Als Nachfolger wurde Herr Jürgen Beuttler mit Wirkung zum 1. August 2013 gerichtlich bestellt.

Herr Dr. Hans-Bernhard Beus hat anlässlich seines Eintritts in den Ruhestand zum 8. Januar 2014 sein Mandat niedergelegt.

Des Weiteren hat Herr Dr. Bernhard Heitzer mit Wirkung zum 29. Januar 2014 sein Mandat niedergelegt. Als Nachfolger wurde mit Wirkung zum 30. Januar 2014 Dr. Rainer Sontowski in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.

Der Aufsichtsrat spricht den ausgeschiedenen Mitgliedern des Aufsichtsrats seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Unterstützung zum Wohl des Unternehmens aus.

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

### **DB MLAG**

Im Zuge der 2013 vom Aufsichtsrat gebilligten Änderung der Geschäftsverteilung für den Vorstand zur Neuordnung der Ressorts Technik und Infrastruktur wurde neben der organisatorischen Veränderung im Ressortzuschnitt auch die bis dahin bestehende Führung beider Ressorts durch Herrn Dr. Kefer in Personalunion aufgelöst und das Ressort Technik mit einem eigenen Vorstandsmitglied besetzt. In seiner außerordentlichen Sitzung vom 22. Juli 2013 hat der Aufsichtsrat der DB MLAG Frau Dr. Heike Hanagarth zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Technik bestellt, die ihre Tätigkeit im DB ML-Konzern am 1. Dezember 2013 aufgenommen hat.

Am 19. Juni 2013 wurde Herr Ulrich Homburg vom Aufsichtsrat der DB MLAG mit Wirkung zum 1. Juni 2014 für weitere fünf Jahre bis zum 31. Mai 2019 als Vorstandsmitglied für das Ressort Personenverkehr bestellt.

In der Sitzung am 18. September 2013 hat der Aufsichtsrat der DB MLAG Herrn Ulrich Weber mit Wirkung zum 1. Juli 2014 bis zum 31. März 2017 als Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektor wiederbestellt. Herr Weber wird weiterhin das Ressort Personal als Vorstand verantworten.

Am 11. Dezember 2013 hat der Aufsichtsrat Herrn Gerd Becht mit Wirkung zum 16. Oktober 2014 bis zum 28. Februar 2017 zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit wiederbestellt.

Aus dem Aufsichtsrat der DB MLAG ist Herr Horst Hartkorn mit Wirkung zum 30. September 2013 ausgeschieden. Als Nachfolgerin wurde Frau Heike Moll mit Wirkung zum 29. November 2013 gerichtlich bestellt.

Herr Dr. Hans-Bernhard Beus hat anlässlich seines Eintritts in den Ruhestand zum 8. Januar 2014 sein Mandat niedergelegt.

Des Weiteren hat Herr Dr. Bernhard Heitzer mit Wirkung zum 29. Januar 2014 sein Mandat niedergelegt. Als Nachfolger wurde mit Wirkung zum 30. Januar 2014 Dr. Rainer Sontowski in den Aufsichtsrat der DB MLAG entsandt.

Der Aufsichtsrat spricht den ausgeschiedenen Mitgliedern des Aufsichtsrats seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Unterstützung zum Wohl des Unternehmens aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB MLAG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Berichtsjahr geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2014

Für den Aufsichtsrat

Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht  
Aufsichtsratsvorsitzender  
der Deutschen Bahn AG

## IMPRESSUM

□ **Redaktion** Deutsche Bahn AG, Investor Relations □ **Gestaltung und DTP** Studio Delhi, Mainz □ **Lektorat** AdverTEXT, Düsseldorf  
□ **Lithografie** Koch Lichtsatz und Scan, Wiesbaden □ **Druck** ColorDruck Solutions, Leimen □ **Fotografie** Max Lautenschläger, Berlin



**Deutsche Bahn AG**  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

[www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)

