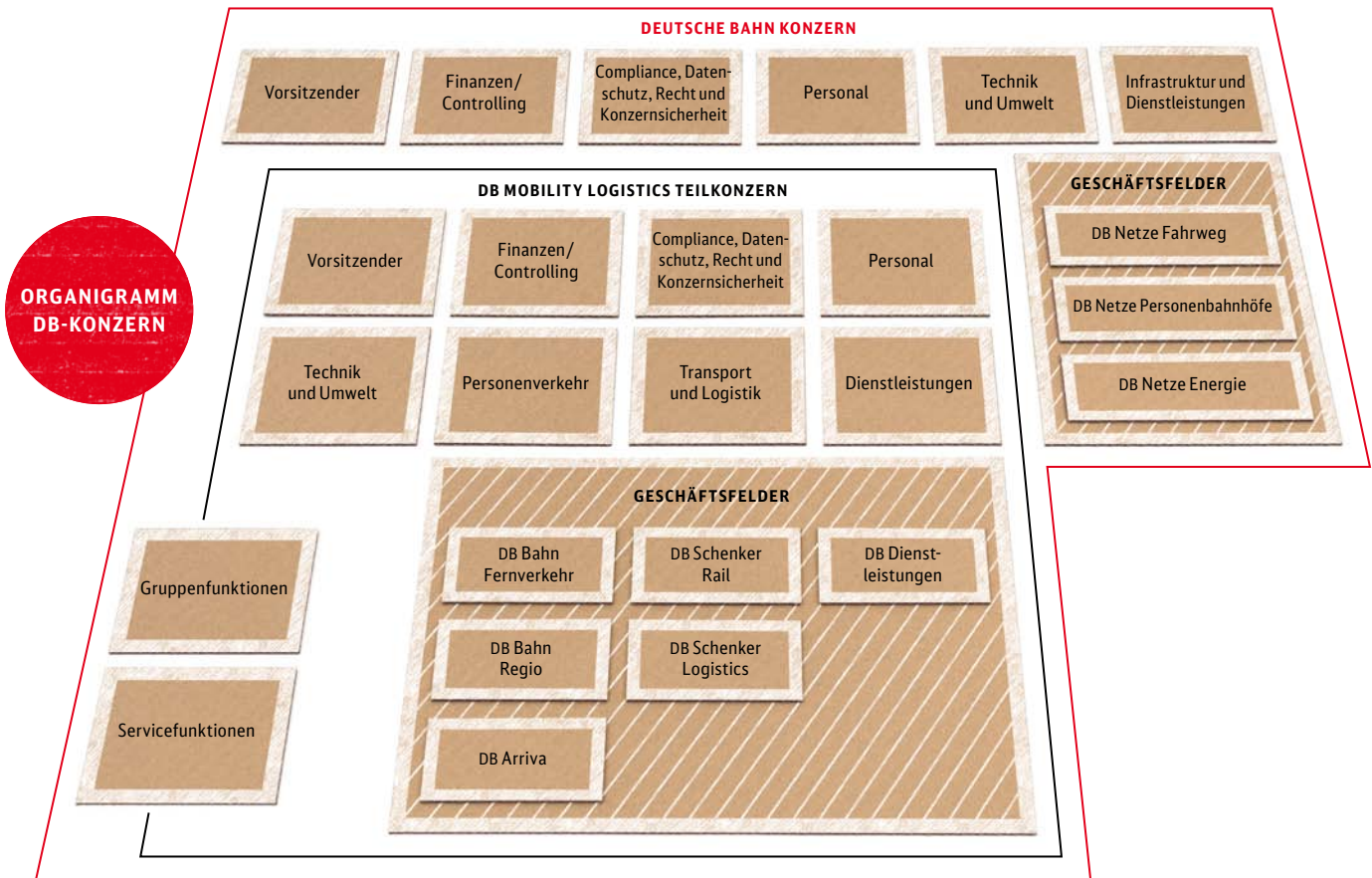




Deutsche Bahn AG
**Lagebericht und
Jahresabschluss 2014**

Integriert denken. Nachhaltig handeln. Langfristig erfolgreich.

ORGANIGRAMM DB-KONZERN



STRATEGIE DB2020

UNSERE DREI DIMENSIONEN



UNSERE VIER STOSSRICHTUNGEN



INHALT

**2 VORWORT DES
VORSTANDSVORSITZENDEN**

5 LAGEBERICHT

61 JAHRESABSCHLUSS

87 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

DR. RÜDIGER GRUBE,
VORSTANDSVORSITZENDER
DER DEUTSCHEN BAHN AG



VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN


Sehr geehrte Damen und Herren,


wir freuen uns, Ihnen neben dem Lagebericht und Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG auch den ersten Integrierten Bericht des Deutsche Bahn Konzerns zu präsentieren. Geschäftsbericht und Nachhaltigkeitsbericht sind zu einem kompakten Paket verschmolzen. Damit erhalten Sie erstmalig alle Daten und Fakten zum Geschäftsjahr 2014 aus unseren drei Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie sowie viele ergänzende Informationen zu aktuellen Entwicklungen im Deutsche Bahn Konzern zu einem Zeitpunkt, mit einer Publikation.

Parallel ist die Online-Berichterstattung auf www.deutschebahn.com/ib noch umfassender und nutzerfreundlicher geworden.

Der integrierte Bericht ist qualitativ wie quantitativ eine Weiterentwicklung. Finanzielle und nicht finanzielle Entwicklungen werden gleichermaßen beschrieben. Gänzlich neu sind unter anderem die Ergebnisse unserer ersten Stakeholderbefragung. Geschäftszahlen werden in ihren jeweiligen Kontext gesetzt, Informationen miteinander verknüpft und Wechselwirkungen innerhalb des Konzerns aufgezeigt.

Wir wollen Ihnen unsere Geschäfte und das, was wir tun, um besser zu werden, noch verständlicher machen. So ist unser erster integrierter Bericht weniger ein rückwärtsgewandtes Bilanzbuch, sondern vielmehr eine in die Zukunft gerichtete unternehmerische Bestandsaufnahme.

Wir folgen dabei der Logik unserer Strategie **DB2020** , nämlich alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen – Ökonomie, Soziales und Ökologie – vollumfänglich und gleichwertig abzudecken.

Hinsichtlich unserer Strategie markiert 2014 ein wichtiges Etappenziel. Drei Jahre ist es her, dass wir **DB2020**  aufs Gleis gesetzt haben. Ein Drittel des Zeithorizonts ist um. Wie fällt die Bilanz nach den ersten drei Jahren aus?

In einigen Bereichen sind wir weiter als geplant. Manche Ziele wurden bereits frühzeitig erreicht. An anderen Zielwerten wird weiter hart gearbeitet, um unsere Marktpositionen zu verteidigen und zu verbessern.

Dass sich die Bemühungen um Produktqualität und Kundenzufriedenheit in unserem Kerngeschäft auszahlen, beweist der neue Fahrgastrekord. 14 Millionen zusätzliche Reisende waren 2014 in unseren Zügen allein in Deutschland unterwegs, insgesamt 2,03 Milliarden. Und das in einem Jahr mit 165 Stunden GDL-Streik und tagelangen Einschränkungen im Bahnverkehr nach dem verheerenden Unwetter Ela im Frühsommer. Vor allem der Regionalverkehr in den Ballungsräumen entwickelt sich anhaltend positiv.

Der Kundenzuwachs auf der Schiene hat seinen Beitrag dazu geleistet, dass wir den konzernweiten Umsatz 2014 um weitere 1,5 Prozent auf 39,7 Milliarden Euro steigern konnten. Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern liegt erneut bei über 2 Milliarden Euro, aufgrund der erwähnten exogenen Einflussfaktoren jedoch leicht unter dem Vorjahreswert.

Deutliche Fortschritte haben wir bei der Arbeitgeberattraktivität gemacht. Bei den besonders umworbenen Ingenieurstudenten ging es für den Deutsche Bahn Konzern im Unternehmensranking von Universum mit Platz 10 erstmals in die Top Ten der beliebtesten Arbeitgeber Deutschlands. Das Marktforschungsinstitut trendence zählte den Deutsche Bahn Konzern bei Hochschulabsolventen gar zu den Aufsteigern der letzten fünf Jahre.

Unsere hohe Arbeitgeberattraktivität belegen zudem die geringe Mitarbeiterfluktuation und die niedrige Abbrecherquote bei Auszubildenden. Während deutschlandweit 24 Prozent aller Azubis vorzeitig ihren Ausbildungsbetrieb verlassen, sind es im Deutsche Bahn Konzern lediglich 11 Prozent.

Mit insgesamt über 12.000 neu an Bord geholten Kolleginnen und Kollegen zählen wir erneut zu den Arbeitgebern mit den meisten Neueinstellungen.


Nicht nur als Arbeitgeber setzt der Deutsche Bahn Konzern Maßstäbe in Deutschland, sondern auch als Umwelt-Vorreiter. Der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix beträgt mittlerweile knapp 40 Prozent. Und das Ziel, unsere weltweiten spezifischen CO₂-Emissionen zwischen 2006 und 2020 um 20 Prozent zu reduzieren, haben wir mit 22,7 Prozent bereits jetzt, sechs Jahre früher, übertroffen.


Klar ist, dass wir uns nicht auf diesen Erfolgen ausruhen, geschweige denn die noch unerreichten Ziele vernachlässigen. Im Gegenteil: Wir werden der zunehmenden Wettbewerbsdynamik im Mobilitätsmarkt mit neuen Angebotskonzepten begegnen, die mit klaren Vorteilen für unsere Kunden verknüpft sind.

Dabei wollen wir die vielfältigen Chancen der Digitalisierung nutzen. Schon heute erteilen wir im Personenverkehr rund 90 Millionen Reiseauskünfte pro Monat über das mobile Internet. Big Data ist bei uns längst Realität. Dennoch stehen wir erst am Anfang. Mit unseren 4.0-Initiativen werden wir die Zukunft der Mobilität und Logistik aktiv gestalten.

Die Nachfrage auf der Schiene wächst. Das belegen die steigenden Fahrgastzahlen. Die Basis für weiteres Wachstum schaffen wir mit dem größten Modernisierungsprogramm für die bestehende Eisenbahninfrastruktur, das es je gegeben hat. Rund 28 Milliarden Euro investieren wir gemeinsam mit dem Bund in den kommenden fünf Jahren in das Bestandsnetz. Weitere rund 7 Milliarden Euro fließen in Aus- und Neubaustrecken.

Wir schauen zuversichtlich nach vorn. Sicher ist: Die Digitalisierung wird noch zu weitreichenden Umbrüchen auf den Mobilitäts- und Logistikmärkten führen. Auch der Deutsche Bahn Konzern steht vor dem größten Umbruch seit der Bahnreform von 1994. Doch wir verstehen diesen Umbruch als Aufbruch! Im digitalen Wandel werden wir Treiber sein, nicht Getriebene. Und dennoch stets einen kühlen Kopf bewahren.

Wir folgen weiter dem Kurs unserer Strategie **DB2020** . Genau deshalb steht der Deutsche Bahn Konzern auch künftig für Stabilität, Solidität, Qualität und Verlässlichkeit sowie einen ganzheitlichen, nachhaltigen Unternehmenserfolg.

Herzlichst
Ihr


Dr. Rüdiger Grube
Vorstandsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

LAGEBERICHT

6 ÜBERBLICK

7 DER DB-KONZERN

- 7 Konzernstruktur
- 8 Geschäftsmodell
- 11 Verantwortung und gesellschaftliches Engagement

14 STRATEGIE

- 14 DB-Trendlandschaft
- 16 Strategie DB2020
- 17 Dimensionen und Managementansätze
- 19 Wirkungszusammenhänge innerhalb des Zielsystems
- 20 Nachhaltigkeitsmanagement

21 GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

- 21 Wirtschaftliches Umfeld
- 24 Entwicklungen auf den relevanten Märkten
- 28 Politisches Umfeld

30 KUNDE UND QUALITÄT

- 30 Kundenzufriedenheit auf hohem Niveau
- 30 Pünktlichkeit leicht verbessert
- 31 Imagewerte annähernd unverändert
- 31 Maßnahmen im Bereich Kunde und Qualität

32 ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

- 32 Ertragslage
- 33 Finanzlage
- 35 Vermögenslage

36 SOZIALES

- 36 Strategische Personalplanung
- 36 Personalgewinnung
- 36 Personalentwicklung
- 37 Unternehmenskultur
- 39 Beschäftigungsbedingungen
- 40 Optimierung und Internationalisierung der HR-Arbeit
- 40 Entwicklung der Mitarbeiterzahl

41 ÖKOLOGIE

- 41 Klimaschutz
- 42 Lärmreduktion
- 44 Material- und Ressourceneffizienz
- 44 Luftreinhaltung
- 44 Naturschutz

45 WEITERE INFORMATIONEN

- 45 Einkaufsvolumen
- 47 Weitere Themen zur Betriebs- und Geschäftstätigkeit

48 CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

- 48 Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern
- 50 Wesentliche Chancen und Risiken

56 BERICHT DES VORSTANDS ÜBER BEZIEHUNGEN ZU VERBUNDENEN UNTERNEHMEN

56 NACHTRAGSBERICHT

- 56 Intertec in Joint Venture eingebracht
- 56 Verbändeanhörung eingeleitet
- 56 LuFV II unterzeichnet
- 56 Vorabzahlung auf Tarifabschluss
- 56 Schweizer Franken freigegeben

57 PROGNOSEBERICHT

- 57 Konjunkturelle Aussichten
- 57 Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte
- 59 Voraussichtliche Entwicklung der Beschaffungs- und Finanzmärkte
- 59 Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen
- 59 Voraussichtliche Entwicklung der DBAG





ÜBERBLICK



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


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**  und **ÖKOLOGIE**  hat der DB-Konzern im Berichtsjahr gute Erfolge erzielt. Insbesondere im Arbeitgeber-Ranking in Deutschland konnte sich der DB-Konzern spürbar verbessern. Das Klimaschutzziel für 2020 wurde im Berichtsjahr bereits übertroffen.

Die Entwicklung in der Dimension **ÖKONOMIE**  war nicht zufriedenstellend, der Konzernumsatz stieg zwar leicht an, das bereinigte operative Konzernergebnis war allerdings rückläufig. Die Leistungsentwicklung verlief über alle Aktivitäten des DB-Konzerns hinweg überwiegend positiv. Die Entwicklung der Schienenaktivitäten in Deutschland wurde insbesondere durch Streikmaßnahmen beeinträchtigt. Eine schwache Entwicklung zeigte sich konjunkturbedingt 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 zeigte sich das Beteiligungsergebnis nach dem Rückgang im Vorjahr wieder verbessert. Insbesondere die DB Netz AG, die Schenker AG und die DB Energie GmbH trugen dazu bei. Die Ertragslage verbesserte sich daher insbesondere infolge der gestiegenen Beteiligungserträge wieder. Das zeigte sich auch in einem im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Ergebnis aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit.

DER DB-KONZERN

*Integrierte Konzernstruktur mit zwei Management-Holdings
Transparente Leistungs- und Finanzbeziehungen im DB-Konzern
DB-Konzern übernimmt Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt*

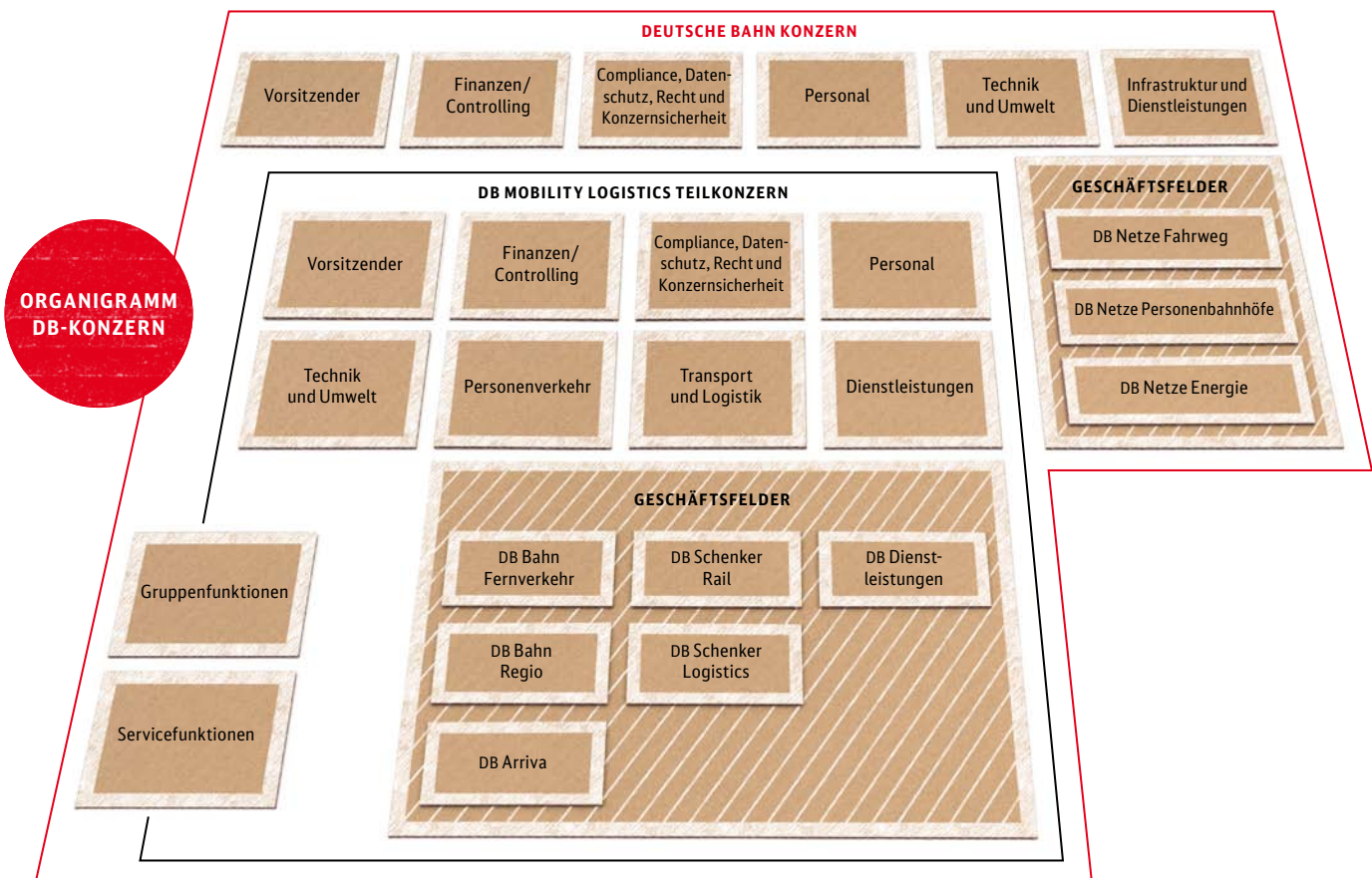
KONZERNSTRUKTUR

Der Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) ist ein internationaler Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen und agiert weltweit in über 130 Ländern. Die Konzernleitung befindet sich in Berlin. Über 300.000 Mitarbeiter sind im DB-Konzern beschäftigt, etwas mehr als ein Drittel davon im Ausland. Bereits heute nimmt der DB-Konzern Spitzenpositionen in Europa und der Welt ein. Im Jahr 2020 wollen wir das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen sein.

Wir gestalten und betreiben die Verkehrsnetzwerke der Zukunft. Durch den integrierten Betrieb von Verkehr und Eisenbahninfrastruktur sowie die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger bewegen wir Menschen und Güter.

Im Personenverkehr befördern wir europaweit rund zwölf Millionen Personen pro Tag in unseren Zügen und Bussen. Im Bereich Transport und Logistik werden in unserem europäischen Netzwerk pro Jahr rund 330 Mio. t Güter auf der Schiene und rund 99 Millionen Sendungen auf der Straße transportiert. In unseren weltweiten Netzwerken werden über 1,1 Mio. t Luftfracht und knapp 2,0 Mio. TEU Seefracht abgewickelt. In Deutschland betreiben wir das mit rund 33.000 km längste Schienennetz Europas. Darüber hinaus sind wir der fünftgrößte Energieversorger Deutschlands.

Die Deutsche Bahn AG (DBAG) ist seit ihrer Gründung 1994 eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Sie verfügt dementsprechend über eine duale Führungs- und Kontrollstruktur mit Vorstand und Aufsichtsrat. Alleiniger Eigentümer ist die Bundesrepublik Deutschland (Bund). Im DB-Konzern führt die DBAG das Ressort Infrastruktur mit seinen Geschäftsfeldern 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) im DB Mobility Logistics Konzern (DB ML-Konzern) gebündelt. DB AG und DB ML AG haben im DB-Konzern gemeinsam die Funktion einer operativen Management-Holding.

Das Geschäftsportfolio des DB-Konzerns umfasst neun Geschäftsfelder. Diese sind den drei operativen Ressorts Personenverkehr, Transport und Logistik sowie Infrastruktur und Dienstleistungen zugeordnet und werden integriert geführt. Vervollständigt wird die Struktur durch zentrale Gruppen- und Servicefunktionen (unter anderem Recht, Strategie, Controlling, Treasury und DB Umwelt). Deren Leistungen werden von der DB AG beziehungsweise der DB ML AG erbracht. Dabei werden zugleich die Entflechtungsvorgaben des europäischen und des nationalen Rechts erfüllt. So sind die Infrastrukturunternehmen gesonderte Gesellschaften mit separaten Bilanzen, Gewinn- und Verlustrechnungen und eigenen Buchungssystemen. Zudem besteht eine sogenannte funktionale Entflechtung, die unabhängige Entscheidungen der DB Netz AG zum Infrastrukturzugang und zu den Entgelten gewährleistet.

Die Infrastrukturgeschäftsfelder agieren als Wirtschaftsunternehmen. Verlässlichkeit und Stabilität sind Ausweis einer hohen Qualität der Infrastruktur. Programme wie »Zukunft Infrastruktur« sollen sicherstellen, dass im Betrieb und bei Bauprojekten Leistungszusagen, Termine und Kosten eingehalten werden. Spezifische Kundenanforderungen werden durch gezielte Anpassung der Infrastruktur auch unter dem Einsatz von Eigenmitteln ermöglicht.

Wesentliche Eckpfeiler für ein profitables Geschäft sind die nachhaltige Finanzierung der bestehenden Infrastruktur und deren bedarfsgerechter Ausbau. Der Abschluss der LuFu II ist ein wesentlicher Beitrag, um den Erhalt des Bestandsnetzes zu sichern.

Veränderungen im DB-Konzern

WEITERENTWICKLUNG DES RESSORTS TECHNIK

Mit der Umbenennung des Ressorts Technik in »Technik und Umwelt« wird die Verantwortung des DB-Konzerns für Umwelt und Klima unterstrichen. Zugleich spiegelt sich damit auch unsere Zielsetzung, Umwelt-Vorreiter zu sein, im Namen des Ressorts wider.

Dem Ressort Technik und Umwelt wurde zudem die DB Systemtechnik zugeordnet. Das Expertenwissen und das Leistungsportfolio der DB Systemtechnik leisten einen maßgeblichen Beitrag für eine erfolgreiche Umsetzung der strategischen Ziele des Ressorts.

Corporate Governance Bericht

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

GESCHÄFTSMODELL

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

Die Geschäftsaktivitäten im Personenverkehr sind heute breit aufgestellt. Sie umfassen neben Bus- und Schienenverkehren auch intelligente Vernetzungen mit anderen Verkehrsträgern. Darüber hinaus pflegen wir 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. DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail sind ganz überwiegend im Business-to-Business-Geschäft tätig. Die Kundenbasis ist in beiden Geschäftsfeldern breit gestreut. Sie deckt überwiegend die Industrien Automotive, Chemie, Industrie- und Kaufmannsgüter, Hightech/Elektronik, Konsumgüter, Gesundheitswesen, Montan, Baustoffe und Stahl ab. In der Marktbearbeitung und Produktentwicklung legen wir ein besonderes Augenmerk auf industriespezifische Lösungskompetenz für umfassende Logistikdienstleistungen und verkehrsträgerübergreifende Produktbilder. Damit stärken wir auch Synergien zwischen unseren Netzwerken und sind in der Lage, global agierenden Unternehmen qualitätsgerechte Logistiklösungen anzubieten und Synergien zwischen den Verkehrsnetzwerken im Interesse unserer Kunden zu entwickeln.

Das Betreiben von Verkehrsnetzwerken zeichnet sich in der Regel durch hohe Kapitalbindung, lange Investitionszyklen und ausgeprägte Fixkostenstrukturen aus. Insoweit sind die optimale Auslastung unserer Netzwerke, das systematische Entwickeln und Integrieren sowie das ressourceneffiziente und kostenoptimale Betreiben dieser Netzwerke von herausragender Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns. Steigende Volumina in unseren

Netzwerken führen nicht nur zu Skaleneffekten in der Kostenposition, sondern verbessern in der Regel auch die Servicequalität für den Kunden durch steigende Frequenzen und kürzere Reise- und Transportzeiten. Unsere führenden Marktpositionen sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor für Kundenzufriedenheit und Profitabilität.

Die marktbezogene Auslastung unserer Netzwerke und die relativen Marktanteile in den Verkehrsmärkten messen wir in der Regel anhand von operativen Leistungsdaten. Zur Ermittlung einer relativen Erlösergiebigkeit werden diese Leistungsdaten auch ins Verhältnis zu den erwirtschafteten Umsätzen gesetzt (spezifische Erlössätze).

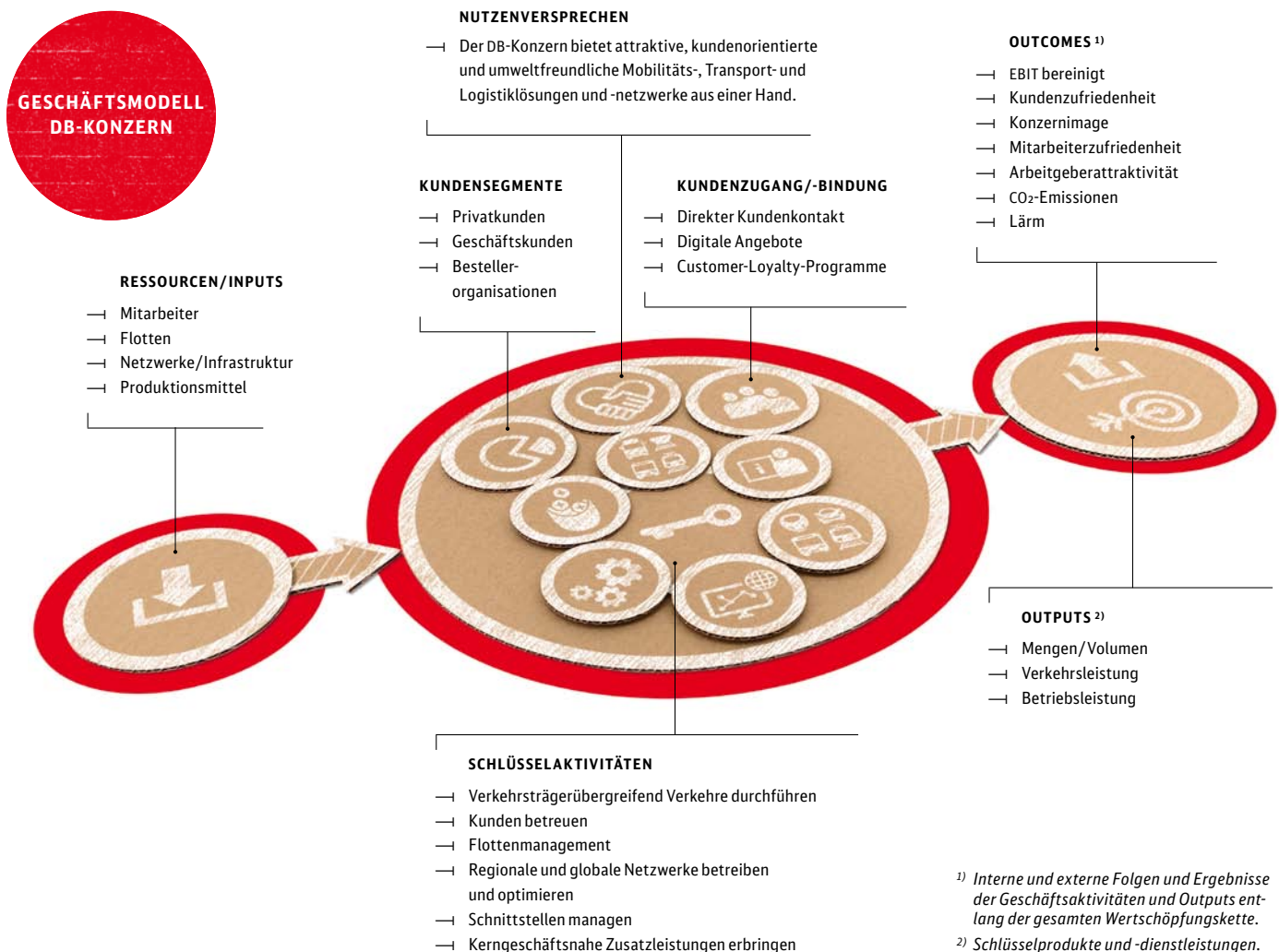
Mit der Verzahnung der Ressorts Personenverkehr, Transport und Logistik sowie Infrastruktur verfügt der DB-Konzern über ein effektives Geschäftsmodell. Der DB-Konzern kann somit Leistungen aus einer Hand anbieten und ist mit seinen nationalen und internationalen Dienstleistungen in allen Segmenten des Verkehrsmarkts erfolgreich tätig.

Die positive Entwicklung des DB-Konzerns wird maßgeblich von vier Erfolgsfaktoren getragen, die ein zentraler Bestandteil des Geschäftsmodells des DB-Konzerns sind:

— 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. Wir tragen damit dem Kundenbedürfnis nach grenzüberschreitenden Lösungen Rechnung. Zugleich besitzen wir eine exzellente Ausgangsbasis für die Wahrnehmung von Wachstumschancen.



→ Verkehrsträgerübergreifende Lösungen: Unseren Kunden bieten wir Tür-zu-Tür-Mobilitäts- und -Logistiklösungen aus einer Hand an. Unterschiedliche Verkehrsträger verknüpfen wir ökonomisch und ökologisch intelligent. Im Bereich Transport und Logistik bieten wir zudem ergänzende Mehrwertdienste an.

Relevante Märkte

Der DB-Konzern erbringt nationale und internationale Dienstleistungen, deren Zielmärkte sich in unserem Konzernmarkenauftritt unter »Mobility–Networks–Logistics« widerspiegeln. Wir agieren weltweit und sind mit unseren über 2.000 Standorten in über 130 Ländern vertreten. Der DB-Konzern nimmt bereits heute führende Marktpositionen ein. Im Jahr 2020 will er das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen sein.

→ In Europa ist der DB-Konzern die Nummer eins im Schienenpersonennahverkehr sowie die Nummer zwei im Schienenpersonenfernverkehr. Im europäischen Straßenpersonenverkehr liegt der DB-Konzern auf Platz drei. Bei der Schieneninfrastruktur und beim Betrieb von Bahnhöfen in Europa steht der DB-Konzern ebenso auf Platz eins wie im europäischen Schienengüterverkehr und im europäischen Landverkehr.

→ Weltweit ist der DB-Konzern in der Luftfracht auf Platz drei, die Nummer drei in der globalen Seefracht und die Nummer fünf in der Kontraktlogistik.

PERSONENVERKEHR

Im Personenverkehr ist es unser Ziel, unsere starke Marktstellung in Deutschland langfristig aufrechtzuerhalten und in Europa zu wachsen. Mit unseren Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr und DB Bahn Regio sind wir in Deutschland im Schienen- und im Busverkehrsmarkt sehr gut positioniert.

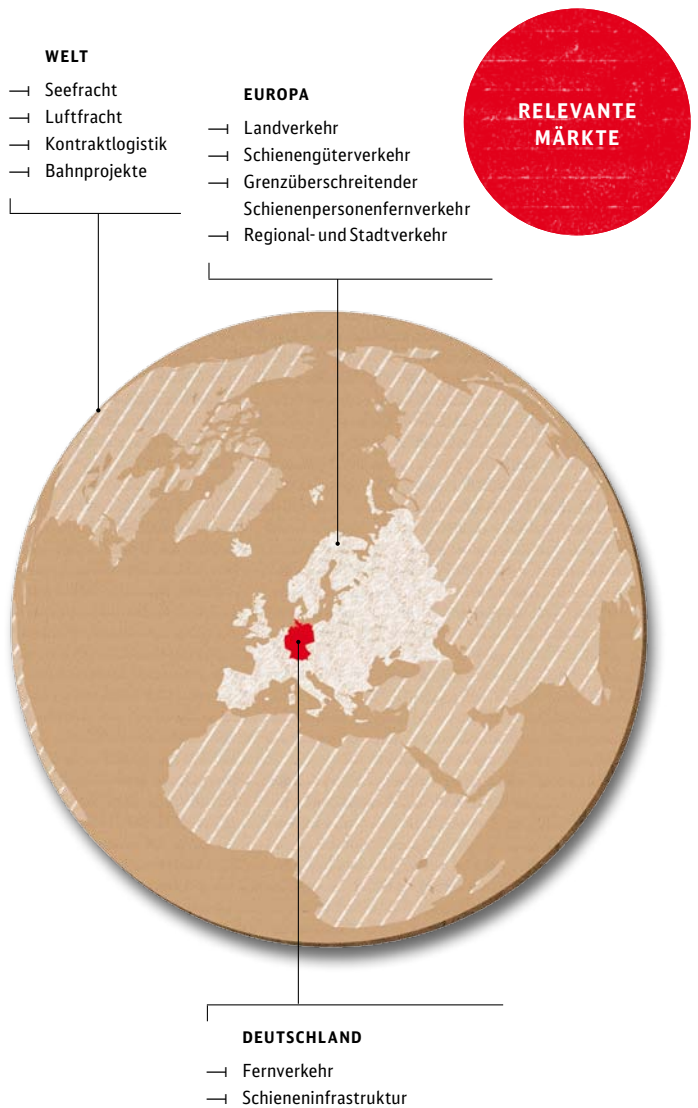
Europaweit werden im Regional- und Stadtverkehr zunehmend Verkehre ausgeschrieben. Davon wollen wir auch künftig profitieren. Mit unserem Geschäftsfeld DB Arriva sind wir in 14 europäischen Ländern mit Bus- und/oder Schienenverkehren erfolgreich vertreten. Dies stellt für uns eine gute Ausgangsposition für weiteres Wachstum dar.

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 haben wir uns als Top-Logistikanbieter weltweit auf aktuelle und zukünftige Marktanforderungen frühzeitig strategisch eingestellt. Wir verfügen über dichte Netzwerke im europäischen Schienengüter- und Landverkehr, in der weltweiten Luft- und Seefracht sowie über industriespezifisches Know-how in der weltweiten Kontraktlogistik. Im Ressort Transport und Logistik werden die beiden Geschäftsfelder DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics geführt.

Die Nachfrage nach internationalen Logistikangeboten steigt infolge der weiter zunehmenden Internationalisierung sowie der grenzüberschreitenden Ausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen in den Märkten unserer Kunden. Wir begegnen 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 sorgen wir, indem wir ihn in leistungsstarke und internationale Logistiknetzwerke einbinden und so neue Wachstumschancen eröffnen. Der europäische Markt im Schienengüterverkehr ist seit dem Jahr 2007 geöffnet. Hier bedienen wir alle relevanten Achsen und sind mit eigenen Tochtergesellschaften oder Partnerschaften in allen wesentlichen Ländern aktiv.

INFRASTRUKTUR

In Deutschland übernehmen wir mit unserer integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Wir sind 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. Unser Ziel ist die Weiterentwicklung des Verkehrsträgers Schiene und damit die Stärkung der für den Standort Deutschland wichtigen Verkehrsinfrastruktur. Zudem schaffen wir die Voraussetzungen, um die wachsenden Verkehrsströme in Europa bewältigen zu können. Dazu kümmern wir uns ebenso um das Schienennetz und die Personenbahnhöfe wie auch um die Energieversorgung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Deutschland.

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, die zusammen rund 30% des Konzernumsatzes erzielen. 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, die rund 5% der Konzernumsätze erzielt, 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 Auftragsengänge in der Regel die an Eisenbahnverkehrsunternehmen vergebenen Trassen. Hier wird zwischen Dauerverkehren und Gelegenheitsverkehren unterschieden.

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

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

VERANTWORTUNG UND GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

Da der DB-Konzern eng mit der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands verbunden ist, leiten wir daraus unsere Verantwortung für die Gesellschaft und Umwelt ab. Anfang 2013 gründeten wir die Deutsche Bahn Stiftung als gemeinnützige GmbH. Das DB Museum mit seinen drei Standorten Nürnberg, Koblenz und Halle (Saale) wurde in die Deutsche Bahn Stiftung eingebracht. Bis zu 0,5% des operativen Gewinns des DB-Konzerns fließen jährlich in die Stiftung. Als Schirmherrin der Stiftung konnte Christina Rau gewonnen werden. Auch nach der Gründung der Deutsche Bahn Stiftung engagiert sich der DB-Konzern selbst weiter in gesellschaftlichen Projekten wie »Bahn Azubis gegen Hass und Gewalt«, wo sich junge Mitarbeiter gegen Fremdenfeindlichkeit, Rechts extremismus und Diskriminierung positionieren.

Darüber hinaus fördern wir die über 100 Bahnhofsmissionen in Deutschland. Diese nehmen nicht nur Aufgaben der Sozialarbeit und Seelsorge wahr, sondern unterstützen auch mobilitätseingeschränkte Menschen kostenfrei bei Ein-, Um- und Ausstieg und begleiten allein reisende Kinder im Rahmen des Programms »Kids on Tour«. Insgesamt erreichen die Bahnhofsmissionen jährlich über zwei Millionen Menschen. Dafür stellt der DB-Konzern ihnen Räumlichkeiten in Bahnhöfen mietfrei zur Verfügung und unterstützt die Mitarbeiter durch Freifahrten. Zudem wird der Bahnhofsmission als einziger Institution das Recht eingeräumt, an Bahnhöfen Spenden zu sammeln.

Außerhalb Deutschlands sind wir unter anderem in Großbritannien gemeinsam mit dem Youth Offending Service aktiv. Youth Offending Service ist eine Partnerschaft verschiedener Einrichtungen, die Jugendkriminalität bekämpft. DB Arriva setzt sich im Rahmen von Wiedereingliederungsprojekten für jugendliche Straftäter in den Bahnhöfen von DB Arriva Trains Wales ein.

Deutsche Bahn Stiftung

Die Deutsche Bahn Stiftung arbeitet praxisorientiert, wirkungsvoll und kooperativ. Dieser Ansatz wurde in den Grundsätzen für die Stiftungsarbeit festgeschrieben. Das im Berichtsjahr entwickelte Leitbild lenkt ihr Handeln: Sie will eine Gesellschaft mitgestalten, in der Menschen für sich und für andere Verantwortung übernehmen. Hierzu fördert sie Menschen, die ihre Anliegen teilen, und befähigt sie, sich aktiv zu engagieren. Hierzu wurden drei übergeordnete Ziele bestimmt, die das Handeln der Stiftung lenken.

ANSCHLUSS SICHERN: DIE DEUTSCHE BAHN STIFTUNG LEBT SOLIDARITÄT MIT MENSCHEN AM RAND DER GESELLSCHAFT

Die Deutsche Bahn Stiftung setzt sich für Menschen in Notlagen ein und unterstützt Projekte, die diesen Menschen helfen, eine Lebensgrundlage zu erhalten beziehungsweise zurückzugewinnen.

Die Berliner Stadtmission wird beim Betrieb einer Ambulanz für obdachlose Menschen unterstützt. Dank der finanziellen Unterstützung konnte die Ambulanz im Berichtsjahr ganzjährig an zwei Tagen in der Woche öffnen.

Mithilfe der Deutsche Bahn Stiftung konnte das 2013 ins Leben gerufene Projekt der »Mobilen Einzelfallhelfer« am Bahnhof Zoo fortgeführt werden. Die Straßensozialarbeiter sind seitdem in ganz Berlin im Einsatz, um hilflosen, überforderten und wohnungslosen Menschen zu helfen. Mit

einer einmaligen Spende hat die Deutsche Bahn Stiftung im Berichtsjahr die Arbeit der City Station Berlin sichergestellt. Ziel der diakonischen Einrichtung ist es, Wohnungslose auf dem Weg zu einem selbstständigen und eigenverantwortlichen Leben in der Gemeinschaft zu motivieren und zu unterstützen.

Bis zu 2.500 Kinder und Jugendliche landen jedes Jahr auf der Straße. Diesen jungen Menschen wieder eine neue Lebensperspektive zu geben, ist das Ziel der Off Road Kids Stiftung. Die Deutsche Bahn Stiftung hat den Straßensozialarbeitern neun übertragbare Netzkarten zur Verfügung gestellt, mit denen Straßenkinder bundesweit betreut werden können. Rund 60 Kinder aus Jugendhilfeeinrichtungen nahmen im Berichtsjahr am Ferienprogramm DB Kids Camp teil, das gemeinsam mit der ORK Stiftung organisiert wird.

Die Deutsche Bahn Stiftung engagiert sich – mit Unterstützung von DB Schenker – in der Ad-hoc-Katastrophenhilfe weltweit. Im Mai 2014 wurde nach der Flutkatastrophe auf dem Balkan ein groß angelegter Hilfskonvoi der Organisation Luftfahrt ohne Grenzen e. V. unterstützt. Zehn DB Schenker-Lkw lieferten den Opfern der Katastrophe über 100 t dringend benötigter Hilfsgüter, vor allem Kinderernährung und Trinkwasser sowie Decken und Hygieneartikel. Darüber hinaus transportierte die Deutsche Bahn Stiftung mit einem humanitären Hilfskonvoi 276 Zelte und Küchensets im Wert von 100.000 € in das Krisen- und Flüchtlingsgebiet im Nordirak. Die Zelte ließ die Deutsche Bahn Stiftung eigens in Ankara produzieren. DB Schenker Arkas übernahm den Transport.

VERBINDUNGEN SCHAFFEN: DIE DEUTSCHE BAHN STIFTUNG ÜBERWINDET GRENZEN ZWISCHEN MENSCHEN

Die Deutsche Bahn Stiftung setzt sich dafür ein, Vorurteile zwischen Menschen abzubauen mit dem Ziel, Menschen zu integrieren, die im Alltag benachteiligt werden. Ihre Projekte setzen bei Themen an, die Menschen aus unterschiedlichen Teilen der Gesellschaft verbinden und Verständnis füreinander schaffen.

Im Berichtsjahr konnte mithilfe der Deutsche Bahn Stiftung das »Forschungszentrum Depression« der Stiftung Deutsche Depressionshilfe in Leipzig eingerichtet werden. Ziel des Forschungszentrums ist es, die Depressionserkrankung unabhängig von der Pharmaindustrie umfassend zu erforschen und neue Therapieansätze zu entwickeln. Darüber hinaus setzte sich die Deutsche Bahn Stiftung weiter für den Ausbau der regionalen Bündnisse gegen Depression ein. Damit sind wir das erste große Unternehmen, das sich für das Thema psychische Gesundheit und für die Bekämpfung von Depression einsetzt.

Gemeinsam mit der Freien Universität Berlin (FU) engagiert sich die Deutsche Bahn Stiftung für moralisches Verständnis, soziale Kompetenz und Zivilcourage von Kindern und Jugendlichen und unterstützt das von der FU entwickelte Trainingsprogramm »FairPlayer«. Im Berichtsjahr förderte die Deutsche Bahn Stiftung die Fortbildung von 100 Lehrern, Schulsozialarbeitern und anderen Interessierten aus dem schulischen Bereich an 50 Schulen in Berlin. Erstmals konnten auch Pädagogen in Hessen mit dem viertägigen Kurs geschult werden.

WEICHEN STELLEN: DIE DEUTSCHE BAHN STIFTUNG BIETET MENSCHEN ZUKUNFTSCHANCEN

Die Deutsche Bahn Stiftung zeigt mit ihren Projekten Menschen insbesondere im Bereich Bildung Perspektiven auf, damit sie ihre individuellen Potenziale nutzen und ihre persönlichen Ziele erreichen können. So werden sie in die Lage versetzt, Verantwortung für sich und ihre Umwelt zu übernehmen. Ein Element dabei ist auch die Vermittlung der Eisenbahnkultur und -geschichte in Deutschland.

Im Berichtsjahr hat die Deutsche Bahn Stiftung erstmals die Organisation und Durchführung des DB Schenker Awards übernommen. Der Preis ist einer der wichtigsten internationalen Preise der Logistikbranche. Prämiert werden herausragende wissenschaftliche Arbeiten auf dem Gebiet Logistik, Transport und Verkehrswesen. Die Auszeichnung ist mit 10.000 € für den Preisträger sowie mit 5.000 € für den betreuenden Lehrstuhl dotiert. Im Berichtsjahr wurde eine Arbeit darüber ausgezeichnet, wie das Management von Katastrophenrettungsmaßnahmen systematisch verbessert werden kann.

Die Deutsche Bahn Stiftung unterstützt das Engagement der Stiftung Lesen und deren Motto »Lesefreude wecken. Lesekompetenz stärken«. Damit ist die Deutsche Bahn Stiftung einer der wichtigsten Förderer der Lese- und Sprach-

kultur von Kindern und Jugendlichen in Deutschland. 2014 wurde eine Sonderedition des Vorlese- und Bücherkoffers für soziale Einrichtungen herausgegeben, die für kleine Patienten in Kinderkliniken und -hospizen entwickelt wurde. Mit dem Lesekoffer-Projekt »Alle Kinder dieser Welt« soll bei Kindern das interkulturelle Verständnis geweckt werden. Darüber hinaus hat die Deutsche Bahn Stiftung den Bundesweiten Vorlesetag initiiert. Zehntausende Menschen haben Kindern vorgelesen.

Das DB Museum in Nürnberg hat seine Dauerausstellung mit dem Zeitraum 1990 bis zur Gegenwart vollendet. Seitdem präsentiert das Museum die komplette Geschichte der Eisenbahn in Deutschland von 1835 bis heute und wirft zudem einen Blick auf die Zukunft der Mobilität. Mehrere Sonderausstellungen, wie die Fotoausstellung über berühmte Bahnhöfe in der Literatur, sorgten für zusätzliche Besucher. Seit dem Berichtsjahr ist das Museum für Sehbehinderte und Blinde barrierefrei. Mit seinem Gastspiel im Bahnmuseum der mexikanischen Stadt San Luis Potosí machte das DB Museum deutsche Bahngeschichte zum Exportschlager.

Die Deutsche Bahn Stiftung unterstützt auch Umweltbildungsprojekte wie das 2010 ausgezeichnete UN-Dekade-Projekt »FairFuture II«. Durch die Unterstützung der Deutsche Bahn Stiftung konnten im Berichtsjahr an 47 Schulen deutschlandweit Veranstaltungen durchgeführt werden, an denen insgesamt über 11.000 Schülerinnen und Schüler teilgenommen haben.

STRATEGIE

Geschäftsumfeld des DB-Konzerns befindet sich im stetigen Wandel

Umsetzung der Strategie DB2020 vorangetrieben

Digitalisierung ist zentrales strategisches Handlungsfeld

DB-TRENDLANDSCHAFT

Das Umfeld des DB-Konzerns verändert sich stetig. Die DB-Trendlandschaft beleuchtet die 24 wichtigsten Entwicklungen aus den vier Trendclustern Kunde, Gesellschaft, Politik und Weltwirtschaft, auf die sich der DB-Konzern einstellt, um Chancen frühzeitig zu nutzen und Risiken umfassend zu begegnen. Die DB-Trendlandschaft wurde als Grundlage für die Strategiearbeit des DB-Konzerns entwickelt und in den strategischen Managementprozess (SMP) überführt. Unser Ziel ist es, Potenziale frühzeitig in Geschäftserfolge umzuwandeln: Eine breit angelegte Umfeldbetrachtung rückte eine Vielzahl von Entwicklungen in den Fokus, die in Bezug auf die Geschäftstätigkeiten des DB-Konzerns analysiert, gebündelt und priorisiert wurden. Der DB-Konzern will komplexe Entwicklungen verstehen und den Wandel aktiv mitgestalten. Wesentliche mögliche Auswirkungen auf die zukünftige Entwicklung des DB-Konzerns sind unter Chancen und Risiken dargestellt.

Trendcluster

KUNDE

Die Bedürfnisse und Erwartungen unserer Kunden haben sich in den vergangenen Jahren insbesondere durch die Digitalisierung erheblich verändert. Gefragt sind intermodal vernetzte Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen, die sich bequem von unterwegs und in Echtzeit steuern lassen. Gleichzeitig wächst die Nachfrage nach ökologisch und sozial nachhaltigen Angeboten. In Europa besitzen immer weniger junge Leute ein eigenes Auto, und die Mobilitätskaufkraft wird aufgrund steigender Kosten für Lebensunterhalt und Alterssicherung insgesamt sinken. Diese Entwicklungen stellen uns vor große Herausforderungen, jedoch bieten sie uns auch Chancen, beispielsweise ein weiteres Wachstum im öffentlichen Verkehr durch neue Produkte und Dienstleistungen.

GESELLSCHAFT

Global betrachtet wächst die Bevölkerung weiter an. Auf der Suche nach Arbeit und Wohlstand ziehen immer mehr Menschen in Städte. Die Nachfrage nach effizienter und emissionsarmer Mobilität und Logistik wird damit steigen. Dies gilt auch für Europa, obwohl hier die Geburtenzahlen stagnieren und die Bevölkerung altert. Unter Arbeitgebern

intensiviert sich dadurch der Wettstreit um Talente. Die junge Generation zeigt sich leistungswillig, sucht aber gleichzeitig individuelle Sinnstiftung und fordert Zeit für das Private. Damit einher geht eine zunehmende Sensibilität für das eigene Umfeld. Lokal wächst die Bereitschaft, sich politisch zu engagieren und einen eigenen Gestaltungsanspruch geltend zu machen, wenn Großprojekte Veränderungen im persönlichen Umfeld mit sich bringen.

POLITIK

Das politische Umfeld ist geprägt von einer wachsenden Akzeptanz staatlicher Regulierung und gleichzeitig dem Ruf nach mehr Wettbewerb und Liberalisierung. Ein zentrales Thema ist dabei der Klimawandel. Die Diskussion über bindende CO₂-Reduktionsziele ist auf UN-Ebene bislang ohne Ergebnis geblieben. Deutschland hingegen hält an seiner Vorreiterrolle fest und strebt weiterhin eine Umstellung auf erneuerbare Energien an. Die Ausgestaltung und Kostenverteilung der Stromwende wird jedoch kontrovers diskutiert. In vielen Ländern der Europäischen Union (EU) nimmt zudem die Staatsverschuldung weiter zu, was die Mittel für Infrastrukturinvestitionen, aber auch ÖPNV-Subventionen limitiert. Gleichzeitig zielen die Liberalisierungsbemühungen der Europäischen Kommission auf eine weitere Qualitätsverbesserung im Verkehrssektor ab. Die konkrete Umsetzung neuer Mobilitätskonzepte mit mehr Vernetzung und einer Förderung emissionsarmer Antriebe geschieht jedoch bisher auf lokale Initiative hin in Städten und Metropolregionen, wo starkes Verkehrsaufkommen den Handlungsdruck erhöht.

WELTWIRTSCHAFT

Das globale Wirtschaftsgefüge ist seit der Finanzkrise 2008/2009 mit gestiegenen globalen Risiken konfrontiert. Der Aufstieg der Schwellenländer, vor allem der Volksrepublik China, hält zwar an, jedoch wird er nicht stetig verlaufen und birgt damit weitere Risiken für die Weltwirtschaft. Mit dem Aufstieg der Schwellenländer werden sich für viele Produkte die Warenströme regionalisieren. Vor allem der Anteil innerasiatischer Transporte wird zunehmen. Damit verbunden sind auch Veränderungen in den Wertschöpfungsbedingungen der Logistik, die sich aufgrund technischer Innovationen und langfristig knapper werdender Ölressourcen verstärken. Die abnehmende Ver-

fügbare von Rohöl wird den Mobilitäts- und Logistiksektor zunehmend unter Innovationsdruck setzen. Ohne ölunabhängige Antriebstechnologien werden die wachsenden globalen Transportbedarfe langfristig nicht zu decken sein.

Fokus-Trends 2014

DIGITALES LEBEN, INTELLIGENTE EINFACHHEIT, VERNETZTER TRANSPORT UND JUGEND OHNE EIGENES AUTO

Smartphones und mobiles Internet sind die wesentlichen Innovationen im Alltag der letzten Jahre, die nahezu alle Bereiche des modernen Lebens verändern. Das führt auch zu neuen Anforderungen an Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen. Kunden erwarten heute die Integration zu schnittstellenarmen Komplettlösungen. Technik soll dabei komplexe Anforderungen erfüllen, für den Nutzer jedoch unkompliziert und intuitiv gestaltet sein.

Auch der Wunsch nach intelligenter Einfachheit von Produkten und Dienstleistungen rückt in den Vordergrund. Dies zeigt sich etwa in dem Wunsch, ein Auto zwar zu benutzen, es aber nicht zu besitzen. Anbieter, die im Wettbewerb um intelligent einfache Lösungen bestehen wollen, müssen komplexe Hintergrundprozesse in unkomplizierte Produkte und Dienstleistungen überführen.

Neben neuen Antriebs- und Steuerungstechnologien setzt der Transportsektor auf eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger. In der Logistik gewinnen mit knapper werdenden Infrastrukturen und regulatorischen Maßnahmen multimodale Transportketten an Bedeutung. Im Personenverkehr werden Carsharing-Angebote zunehmend fester Bestandteil der Reisekette. Im urbanen Umfeld ist in der jungen Generation der Besitz eines eigenen Autos stark rückläufig. Die Lücke wird durch intelligent vernetzte und digital zugängliche Angebote im Nah- und Fernverkehr geschlossen. Das wachsende Bedürfnis nach besserer Vernetzung fordert die Entwicklung neuer Apps und Online-Plattformen, die verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsketten ermöglichen.

REGIONALISIERUNG VON HANDELSSTRÖMEN

Produkte und Dienstleistungen werden zunehmend in derselben Wirtschaftsregion produziert und nachgefragt. Getrieben wird dies vor allem durch den wirtschaftlichen Aufstieg der Schwellenländer. Einerseits nimmt in den aufstrebenden Regionen der Wohlstand und somit die Binnenfrage zu. Andererseits wachsen so auch die Lohnstückkosten in Schwellenländern, wodurch beispielsweise für europäische Absatzmärkte günstige Produktionsstandorte in Osteuropa an Bedeutung gewinnen. Dies stärkt die Entwicklung intraregionaler Handelsströme in Europa.

STAATSVerschuldung

Die Staatsverschuldung in der Euro-Zone bleibt auf einem hohen Niveau. Um handlungsfähig zu bleiben, sind die Länder zur Konsolidierung der Staatskassen gezwungen. Dies stellt für den Verkehrssektor eine große Herausforderung dar, da auch hier erhebliche Einsparpotenziale angestrebt werden.

DEMOGRAFISCHER WANDEL, VIELFÄLTIGE LEBENSMUSTER UND LEISTUNGSGESELLSCHAFT

Bis 2060 soll die Weltbevölkerung um 50% auf neun Milliarden Menschen anwachsen. Regional gestaltet sich der demografische Wandel sehr unterschiedlich. Europäische Unternehmen müssen sich auf alternde Belegschaften einstellen und Maßnahmen zur Personalerhaltung ergreifen. Neue Wege des Recruitings müssen gefunden werden, um ausreichend Mitarbeiter zu gewinnen. Als Arbeitgeber attraktiv zu sein, wird daher immer wichtiger.

Die Lebensentwürfe der Menschen werden immer vielfältiger. Unternehmen müssen sich fragen, wie sie diesen unterschiedlichen Interessen ihrer Arbeitnehmer und Kunden gerecht werden. Diversity-Management gewinnt daher kontinuierlich an Bedeutung. Work-Life-Balance wird zum Wettbewerbsfaktor.

KLIMAVERÄNDERUNG, ENERGIEWENDE UND NACHHALTIGER KONSUM

Das hohe Maß an vom Menschen verursachten Treibhausgasemissionen führt zu Veränderungen der klimatischen Bedingungen. Die Folge ist eine steigende Anzahl und Intensität von Extremwetterereignissen. Um den Klimawandel einzudämmen, wird in Deutschland die Stromerzeugung schrittweise auf CO₂-freie Energieträger umgestellt. Noch weitgehend ungeklärt ist die Frage, wie die Kosten der Energiewende sozialverträglich und ohne Wettbewerbsverzerrungen verteilt werden sollen.

In vielen europäischen Ländern drängen Behörden und die öffentliche Hand auf mehr Öko- und Sozialverträglichkeit im Transportsektor, um den Klima- und weiteren Umweltproblemen zu begegnen. Die Einführung von Pkw-Mauten, Einfahrverboten und CO₂-Richtlinien fördert die Nachfrage nach nachhaltigen Mobilitätsangeboten. Neue Mobilitätsangebote treten zunehmend in direkte Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr. Will sich dieser erfolgreich als nachhaltiges Mobilitätsangebot platzieren, muss er im Preis wettbewerbsfähig bleiben.

In der Logistik gewinnt Nachhaltigkeit aufgrund der zunehmenden Forderung nach unternehmerischer Verantwortung in der Lieferkette an Bedeutung. Dabei stehen nicht nur Produktionsprozesse, sondern auch Transport- und Logistikdienstleistungen im Fokus.

STRATEGIE DB2020

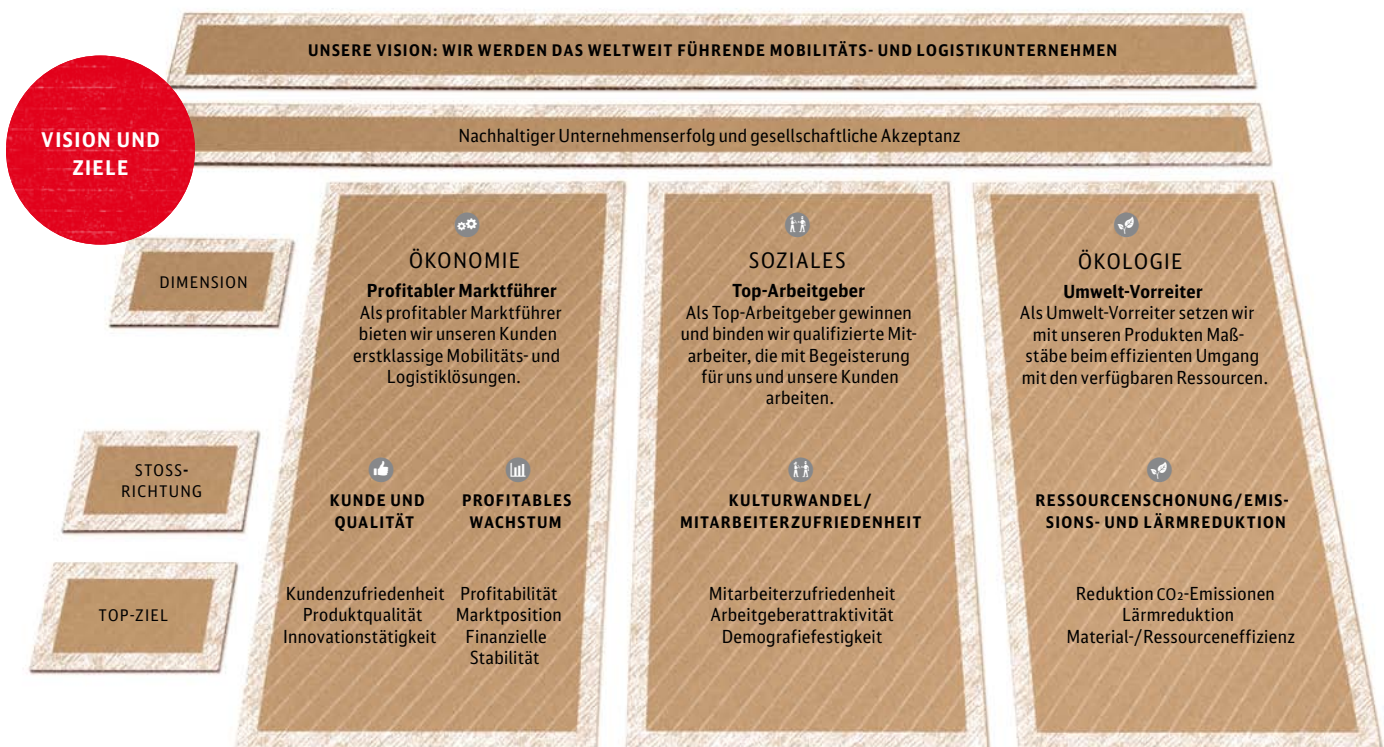
Mit der Strategie DB2020 hat der DB-Konzern einen rahmengerichteten Ansatz, der die Dimensionen ÖKONOMIE, SOZIALES und ÖKOLOGIE miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Zur Erreichung unserer Vision, das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu werden, haben wir uns für alle drei Dimensionen ambitionierte Ziele gesetzt: Wir wollen PROFITABLER MARKTFÜHRER mit Schwerpunkt auf KUNDE UND QUALITÄT, TOP-ARBEITGEBER und UMWELT-VORREITER werden. Zur inhaltlichen Konkretisierung und Umsetzungsbegleitung haben wir ein integriertes Zielsystem entwickelt. Zwölf Top-Ziele entlang der vier Stoßrichtungen stellen eine ausgewogene Abbildung der nachhaltigen Strategie sicher.

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

Im jährlichen strategischen Managementprozess (SMP) haben die Geschäftsfelder die Strategie DB2020 für sich übersetzt. Die Strategie DB2020 ist mit den korrespondierenden Zielen und daraus abgeleiteten Programmen und Maßnahmen in der mittelfristigen Planung hinterlegt. Für die Jahresabschlussvergütung aller Führungskräfte und außertariflichen Mitarbeiter werden seit 2013 Ziele aus allen vier strategischen Stoßrichtungen berücksichtigt.


Die Kommunikation zur Strategie DB2020 führen wir 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.

Ein übergreifend herausgehobenes strategisches Handlungsfeld stellt die Digitalisierung dar, unter deren Einfluss wir grundlegende Veränderungen unserer Märkte, der Wettbewerber und der Bedürfnisse unserer Kunden feststellen. Sie stellt eine enorme Herausforderung für uns dar, bietet aber gleichzeitig die Chance, neue Zielgruppen anzusprechen, unsere Effizienz zu erhöhen, die Qualität zu verbessern und neue Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln. Daher haben wir DB-konzernübergreifend Initiativen wie Mobilität 4.0, Logistik 4.0 und Infrastruktur 4.0 gestartet, um unsere Produkte, Leistungen und Prozesse optimal in das digitale Zeitalter zu überführen.



DIMENSIONEN UND MANAGEMENTANSÄTZE

Profitabler Marktführer

Als **PROFITABLER MARKTFÜHRER**  wird der DB-Konzern seinen Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen anbieten. Zur Erreichung dieses Ziels sind zwei strategische Stoßrichtungen von Bedeutung: Kunde und Qualität und profitables Wachstum.



STOSSRICHTUNG KUNDE UND QUALITÄT


Wir wollen erstklassige Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen anbieten und damit eine entscheidende Voraussetzung für die Erhöhung der Kundenzufriedenheit schaffen. Neben einer kontinuierlichen Optimierung sämtlicher Leistungsprozesse sind hierzu umfangreiche Investitionen in die Netzwerke, die Infrastruktur und die Flotten notwendig.

Im Rahmen der Stoßrichtung Kunde und Qualität werden unter anderem die folgenden Handlungsfelder verfolgt:

- konsequente Prozessqualität,
- Ausbau Kundeninformation und -service,
- Vernetzung weltweiter IT-Systeme,
- Erneuerung und Ausbau Infrastruktur,
- Modernisierung und Ausbau Bahnhöfe,
- Modernisierung Fahrzeugflotte und
- Forcierung Produkt- und Prozessinnovation.

Top-Ziele


- **KUNDENZUFRIEDENHEIT**  erhöhen: Neben Investitionen in neue Zugtechnik und in die Modernisierung der bestehenden Flotte sind kontinuierliche Optimierungen der angebotenen Transport- und Dienstleistungen, umfassende Informationen und erstklassiger Service weitere Hebel zur Steigerung der Kundenzufriedenheit. In jedem Geschäftsfeld werden regelmäßig Befragungen zur Kundenzufriedenheit durchgeführt. Der DB-Konzern nutzt die daraus gewonnenen Erkenntnisse, um Maßnahmen zur stetigen Verbesserung nach dem Leitsatz »Die Kundenwünsche bestimmen unser Handeln« abzuleiten.
- **PRODUKTQUALITÄT**  verbessern: Pünktlichkeit ist der wichtigste Indikator für die Produktqualität. Die Pünktlichkeit ist zentraler Bestandteil des Leistungsversprechens. Im Fokus der Bemühungen zur Steigerung der Pünktlichkeit steht die Reduktion der betriebsbedingten Störfälle insbesondere durch betrieblich-planerische Maßnahmen. Hierzu wurde ein breit angelegtes Portfolio entsprechender Verbesserungsprojekte eingerichtet. Besondere Herausforderungen bestehen darin, sich dem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen auf der Schiene zu stellen, aber natürlich auch die intensiven Neubau- und Instandhaltungsprojekte bei laufendem Betrieb zu bewältigen.



- **INNOVATIONSTÄTIGKEIT**  vorantreiben: Wir investieren kontinuierlich in innovative Projekte und Lösungen zur Entwicklung fortschrittlicher Prozesse und innovativer Geschäftsmodelle. Im Rahmen der Innovationstätigkeit liegt unser Fokus auf der Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen, die den Bedürfnissen von morgen entsprechen. Im gesamten DB-Konzern soll eine innovationsfreundliche Unternehmenskultur etabliert werden. Dazu gehört zum Beispiel der Pilot Innovationsmanagement im Personenverkehr. Geplant sind zudem weitere Innovationen bei Online- und mobilen Vertriebskanälen. Außerdem setzen wir auf die Chancen der Digitalisierung. WLAN in Zügen und Bahnhöfen, neue Apps für noch bequemerer Reisen (beispielsweise Zugradar, Qixxit und ICE-Portal), digitale Lösungen zur Fahrplangestaltung oder zur Sendungsnachverfolgung und Ressourceneinsparung in der Logistik sind einige Beispiele.

STOSSRICHTUNG PROFITABLES WACHSTUM


In den letzten Jahren konnten wir unsere Marktpositionen über organisches Wachstum und Portfolioergänzungen ausbauen. Wir beabsichtigen, diesen Wachstumskurs fortzuführen. Synergien, die uns der integrierte Konzern ermöglicht, gilt es hierbei konsequent auszuschöpfen. Die Verbesserung von Auslastung und Produktivität und die kontinuierliche Sicherstellung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen sind eine wesentliche Voraussetzung, um in unseren Märkten zu bestehen und profitabel zu wachsen.

Top-Ziele


- **PROFITABILITÄT**  VERBESSERN: Die Wirtschaftlichkeit als übergeordnetes Ziel des Wertmanagements stellt sicher, über Konjunkturzyklen hinweg eine angemessene Verzinsung zu erzielen. Hierfür ermitteln wir jährlich auf Basis von Marktwerten die Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital; WACC) als gewichteten Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital. Die tatsächliche Rendite, den Return on Capital Employed (ROCE), messen wir als Verhältnis des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) zum operativ gebundenen Vermögen (Capital Employed). Der ROCE-Zielwert wird oberhalb der Kapitalkosten gesetzt. Langfristiger Anspruch ist, dass der mehrjährige Durchschnitt des ROCE oberhalb des Zielwerts liegt und damit die Kapitalkosten gedeckt bleiben. Dieser ROCE-Zielwert entspricht der Mindestrendite für Investitionsentscheidungen (Minimum Required Rate of Return; MRR).

- **MARKTPPOSITION**  ausbauen: Der DB-Konzern hat das Ziel, seine führenden Marktpositionen in allen relevanten Märkten/Marktsegmenten auch in Zukunft weiter auszubauen.
- **FINANZIELLE STABILITÄT**  sichern: Für den DB-Konzern als anlagenintensives Unternehmen ist der jederzeitige Zugang zum Kapitalmarkt zu guten Konditionen essenziell. Folglich ist ein weiteres wesentliches Ziel, angemessene Verschuldungskennzahlen aus Sicht der Fremdkapitalgeber zu erreichen. Eine zentrale Kennzahl zur Steuerung der Verschuldung ist die Tilgungsdeckung (Verhältnis von operativem Cashflow zu adjustierten Netto-Finanzschulden).



Top-Arbeitgeber

*Der DB-Konzern will **TOP-ARBEITGEBER**  werden, bis 2020 zu den zehn führenden Unternehmen auf dem deutschen Arbeitsmarkt gehören und auch international Spitzenplätze einnehmen.*


STOSSRICHTUNG KULTURWANDEL/ MITARBEITERZUFRIEDENHEIT

Als **TOP-ARBEITGEBER**  wollen wir qualifizierte Mitarbeiter gewinnen und binden, die mit Begeisterung für den DB-Konzern und seine Kunden arbeiten. Hierzu werden wir den angestoßenen Kulturwandel weiter vorantreiben und unsere Mitarbeiterzufriedenheit weiter steigern.


Top-Ziele

- **ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT**  stärken: Wir arbeiten intensiv daran, als Arbeitgeber immer attraktiver zu werden – für unsere heutigen und zukünftigen Mitarbeiter. Um im Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte erfolgreich zu sein, ist ein sichtbares und überzeugendes Auftreten am Arbeitsmarkt entscheidend. Daher haben wir im Berichtsjahr unsere erfolgreiche Arbeitgeberkampagne mit Fokus auf Engpassgruppen fortgesetzt. Doch um als Arbeitgeber attraktiv zu sein und auch zu bleiben, braucht es noch mehr: So bieten wir unseren Mitarbeitern sinnstiftende Aufgaben und Tätigkeiten, attraktive Beschäftigungsbedingungen und eine wertschätzende Unternehmenskultur.
- **MITARBEITERZUFRIEDENHEIT**  erhöhen: Zufriedene Mitarbeiter sind die Voraussetzung für zufriedene Kunden und damit für den nachhaltigen Unternehmenserfolg. Daher arbeiten wir seit 2010 konsequent an der Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur. Diese soll geprägt sein von Partnerschaftlichkeit und konsequenter Einbindung, einem wertschätzenden Miteinander sowie einem vorbildlichen Führungsverhalten. Im Herbst 2014


wurde die zweite konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Sie gibt ein umfassendes Bild von der Zufriedenheit der Mitarbeiter und bietet die Möglichkeit, Veränderungen im Vergleich zur Mitarbeiterbefragung 2012 zu erkennen sowie konkrete Verbesserungs- und Veränderungsmaßnahmen abzuleiten.

- **DEMOGRAFIEFESTIGKEIT**  sichern: Die Bevölkerungsentwicklung stellt den DB-Konzern vor große Herausforderungen. Der Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen, gleichzeitig müssen wir fluktuations- und altersbedingt jedes Jahr rund 8.000 neue Mitarbeiter einstellen. Neben der Gewinnung neuer Mitarbeiter gilt es, die bestehenden Mitarbeiter zu entwickeln und langfristig an das Unternehmen zu binden. Die berufliche Entwicklung der Mitarbeiter soll sich dabei an den individuellen Berufs- und Lebensphasen orientieren, um ihnen so ein ganzes Berufsleben im DB-Konzern zu ermöglichen. Neben der Schaffung tariflicher Grundlagen bilden vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten, sinnstiftende, facettenreiche und zukunftsfähige Tätigkeiten sowie ein breites Angebot zur Gesundheitsförderung die Voraussetzung, die Mitarbeiter an den DB-Konzern zu binden. Darüber hinaus haben wir uns vorgenommen, die Vielfalt unserer Belegschaft zu fördern.

Umwelt-Vorreiter

*Als **UMWELT-VORREITER**  will der DB-Konzern mit seinen Produkten Maßstäbe beim effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen setzen. Durch die Steigerung der Material- und Ressourceneffizienz und die Reduktion von CO₂ und Lärm wollen wir unsere führende Umweltposition weiter ausbauen.*

STOSSRICHTUNG RESSOURCENSCHONUNG/ EMISSIONS- UND LÄRMREDUKTION

Umweltfreundlichkeit ist Teil unseres Marken- und Leistungsversprechens. Für das konzernweite Umweltmanagement ist DB Umwelt verantwortlich. Zentrale Aufgaben sind das Chancen- und Risikomanagement sowie die Entwicklung und das Monitoring von Zielen und Programmen gemeinsam mit den Geschäftsfeldern und Konzernbereichen. Die Umsetzung der Ziele steuern DB Umwelt und der Konzernausschuss Umwelt mit den Vertretern aller Geschäftsfelder gemeinsam. In seinen einzelnen Arbeits- und Fachgruppen werden die Umweltschutzeergebnisse des Konzerns ausgewertet und Maßnahmen für die zentralen Ziele innerhalb der Strategie **DB2020**  entwickelt.



Einen deutlichen Umweltvorsprung gegenüber anderen Verkehrsmitteln besitzt der Schienenverkehr in Deutschland. Diese führende Umweltposition werden wir weiter ausbauen. Besonders im Fokus stehen die Handlungsfelder Minderung der spezifischen CO₂-Emissionen und des Energieverbrauchs sowie Lärmreduktion und Erhöhung der Ressourceneffizienz.

Weiterer Schwerpunkt ist die Reduktion von Luftschadstoffen bei unseren Fahrzeugen. Mehr als 90% der DB-Schienenverkehrsflotte fährt bereits mit Elektrotraktion und erzeugt so keine direkten Schadstoffemissionen. Mehr als ein Drittel der Dieselloks sind zudem mit schadstoffarmen Motoren unterwegs. Unsere Pkw- und Lkw-Flotten erfüllen die höchsten Abgasnormen und haben so einen niedrigen Schadstoffausstoß.




Beim Neu- und Ausbau von Strecken berücksichtigen wir die Interessen des Naturschutzes bereits in der Planungsphase. Sind Eingriffe in den Naturhaushalt nicht zu vermeiden, schaffen wir einen entsprechenden Ausgleich, damit zum Beispiel Lebensräume für seltene Tierarten nicht verloren gehen.

Top-Ziele


- **CO₂-EMISSIONSREDUKTION** : Wir wollen die weltweiten spezifischen – das heißt die auf die Verkehrsleistung bezogenen – CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 gegenüber 2006 um 20% senken. Mit den grünen Angeboten im Fernverkehr und Effizienzsteigerungen im Schiffsverkehr unserer Partner haben wir dieses Ziel bereits übererfüllt. Wir werden den Anteil erneuerbarer Energien im Bahnstrommix weiter erhöhen, die Energieeffizienz in Betrieb und Produktion stetig steigern sowie unsere Fahrzeugflotte kontinuierlich erneuern.
- **LÄRMREDUKTION**  vorantreiben: Wir arbeiten daran, den Schienenverkehrslärm in Deutschland zwischen 2000 und 2020 zu halbieren. Schwerpunkte sind dabei die Fortführung der Aktivitäten zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen, der Einsatz von Verbundstoffbremssohlen bei Güterwagen sowie innovative Maßnahmen am Gleis und an Schienenfahrzeugen.
- **MATERIAL- UND RESSOURCENEFFIZIENZ**  verbessern: Einen weiteren Beitrag zum Umweltschutz leisten wir mit einer verbesserten Material- und Ressourceneffizienz. Zentrales Element ist eine Recyclingquote von 95%. Die Rohstoffeffizienz wollen wir deutlich steigern, indem wir den Einsatz unserer Produktionsmittel verlängern, Recyclingmaterialien einsetzen und unsere Materialkreisläufe regelmäßig optimieren.


- **LUFTREINHALTUNG**  und **NATUR- UND ARTENSCHUTZ**  wollen wir weiter verbessern. Im Berichtsjahr haben wir weiter an einer konkreten Zielstellung für die beiden Handlungsfelder gearbeitet.

WIRKUNGSZUSAMMENHÄNGE INNERHALB DES ZIELSYSTEMS

Das Wechselspiel der Dimensionen **ÖKONOMIE** , **SOZIALES**  und **ÖKOLOGIE**  sowie die Identifizierung und Evaluierung der Wirkungszusammenhänge sind der Ausgangspunkt einer integrierten Berichterstattung. Die drei Dimensionen sind untrennbar miteinander verbunden. Maßnahmen, die in der einen Dimension wirken sollen, wirken sich häufig auch auf mindestens eine weitere Dimension aus.

Ziel ist es, die miteinander verbundenen Auswirkungen von ökonomischen, sozialen, ökologischen und Governance-Faktoren auf den langfristigen Unternehmenserfolg zu reflektieren und darzustellen. Die ganzheitliche Leistungsbetrachtung gibt Aufschluss darüber, welchen Mehrwert ein Unternehmen schaffen kann und wie es seinen nachhaltigen Erfolg sichert.

Wechselwirkungen bestehen auch zwischen unseren Top-Zielen: Diese sind sowohl innerhalb der einzelnen Stoßrichtungen als auch stoßrichtungsübergreifend voneinander abhängig. Es gilt, Zielkonflikte zu identifizieren und zu bewerten. Eines haben unsere Top-Ziele jedoch alle gemein: Sie haben einen wesentlichen Einfluss auf die Erreichung der Ziele unserer Strategie **DB2020** .

Das Verständnis dieser Wirkungszusammenhänge ist die Basis für die Beurteilung der Wirksamkeit von Maßnahmen zur Erreichung unserer strategischen Ziele. Zusammenhänge zwischen wesentlichen finanziellen und nicht finanziellen Kennzahlen werden so auf einer ganzheitlichen Basis betrachtet. Die Betrachtungsweise ist im ersten Schritt rein qualitativ. Wir identifizieren, welche wesentlichen Wechselwirkungen zwischen unseren Top-Zielen bestehen. Über die Intensität der Wechselwirkungen treffen wir im Rahmen von Entscheidungsprozessen Annahmen, die nicht vollständig quantitativ hinterlegt sind. Im Jahr 2012 haben wir diesen Erfahrungs- und Lernprozess mit der Einführung unserer nachhaltigen Strategie **DB2020**  begonnen, und er bleibt weiterhin eine herausfordernde Aufgabe.

Zwischen den einzelnen Top-Zielen herrschen komplexe Beziehungen. Beispielsweise wirkt sich der Ausbau unserer CO₂-freien Angebote bei DB Bahn Fernverkehr direkt positiv auf die Reduktion der CO₂-Emissionen und damit auf unser Klimaschutzziel aus. Weitere positive Effekte sind

zusätzliche Umsätze und eine Erhöhung der Kundenzufriedenheit. Hier besteht Zielharmonie. Andererseits ist Strom aus erneuerbaren Energien teurer als konventionell erzeugter Strom (Zielkonflikt Profitabilität).

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 Transport und Logistik) wahrgenommen wird. Unterstützend haben wir 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.

Ratings

Die Rating-Agentur oekom research hat unsere Aktivitäten in den Bereichen Umwelt und Soziales im Berichtsjahr erneut bewertet. Wiederholt konnten wir ein »B« erlangen und erhalten damit den Status »Prime«, der Branchenführer auszeichnet. Der DB-Konzern hat in der Branche Transport und Logistics/Rail den ersten Platz erzielt. Bewertet wurden 29 internationale Unternehmen unter anderem aus Japan, Kanada und Europa.

Darüber hinaus hat die Rating-Organisation CDP (vormals Carbon Disclosure Project) für das Berichtsjahr das Klimaengagement des DB-Konzerns gewürdigt. CDP vergab die Bestnote A für die Klimaschutzleistungen des Konzerns sowie 99 von 100 Punkten für die Transparenz in der Berichterstattung. Mit diesem Ergebnis erreicht der DB-Konzern bereits im ersten Jahr seiner Teilnahme am CDP-Rating nahezu die Bestnote und zugleich als nur eines von zwölf deutschen Unternehmen eine Platzierung im renommierten Climate Performance Leadership Index, in dem CDP die 189 führenden Unternehmen weltweit listet.

Gute Noten für seine Nachhaltigkeitsstandards erhält der DB-Konzern zudem von EcoVadis. Die Organisation erstellt für Dritte Lieferanten-Scorings im Bereich Nachhaltigkeit. EcoVadis zeichnet die Leistungen des DB-Konzerns gesamthaft mit dem höchstmöglichen Gold-Status aus.

Mitgliedschaften

Gemeinsam mit 31 weiteren multinationalen Unternehmen der deutschen Industrie ist der DB-Konzern Partner des Unternehmensnetzwerks econsense. Ziel ist es, gemeinsam Lösungen für nachhaltiges Wirtschaften zu entwickeln, politische Entscheidungsprozesse anzustoßen und so Innovationen und Strategien für zukunftsrelevante Themen zu bündeln und voranzutreiben. Das Netzwerk wurde im Jahr 2000 auf Initiative des Bundesverbands der Deutschen Industrie e. V. (BDI) gegründet.

Auf internationaler Ebene ist der DB-Konzern Mitglied im World Business Council for Sustainable Development (WBCSD). Der DB-Konzern engagiert sich in diesem Rahmen in einem global angelegten Projekt zur Förderung nachhaltiger Mobilität in Ballungsräumen.

Ferner bekennen wir uns zu den unternehmerischen Grundsätzen des Global Compact der Vereinten Nationen. Entlang der zehn Prinzipien stellt der DB-Konzern jährlich seine Fortschritte dar (Communication on Progress). Darüber hinaus engagiert sich der DB-Konzern im Deutschen Global Compact Netzwerk (DGCN), dem Forum deutscher Unternehmen zur Umsetzung und Förderung der United Nations-Global-Compact-(UNGC-)Prinzipien.

Im Rahmen der Korruptionsbekämpfung engagiert sich der DB-Konzern als korporatives Mitglied bei Transparency International. Im Zuge unserer Antikorruptionsanstrengungen findet ein regelmäßiger Austausch über die Erfahrungen mit Systemen und Verfahren der Korruptionsbekämpfung statt und es werden Standards gesetzt.

GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

*Divergente konjunkturelle Entwicklung
 Märkte entwickeln sich positiv
 Belastungen aus dem regulatorischen Umfeld*

Als Betreiber von Netzwerken im Personen- und Güterverkehr sowie in der Infrastruktur wird unser wirtschaftlicher Erfolg von dem allgemeinen konjunkturellen Umfeld und der spezifischen Entwicklung auf den verschiedenen Verkehrsmärkten beeinflusst.

→ Die Nachfrage im Personenverkehr wird wesentlich von der Bevölkerungszahl, der Zahl der Erwerbstätigen sowie dem real verfügbaren Einkommen bestimmt.

Die relative Wettbewerbssituation mit dem Pkw wird durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise maßgeblich beeinflusst.

In den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Arriva spielt zudem die finanzielle Ausstattung der Bestellerorganisationen eine wesentliche Rolle. Im Schienen- und im Busverkehr wird die Versorgung der Bevölkerung mit Nahverkehrsleistungen über langfristige Verkehrsverträge sichergestellt, die zwischen öffentlichen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen geschlossen werden.

→ Im Bereich Transport und Logistik hängen wir in besonderem Maße von der konjunkturellen Entwicklung der Wirtschaft ab. Aufgrund unserer weltweiten Netzwerke beobachten wir neben der Entwicklung des Welt-Bruttoinlandsprodukts (BIP) und des Welthandels vor allem das Wirtschaftswachstum in jenen Regionen, Ländern und Handelsrelationen, wo wir über hohe Marktanteile verfügen beziehungsweise wo mit hohen Wachstumsraten im Warenaustausch zu rechnen ist. Darauf richten wir unsere Marktaktivitäten aus. Marktübliche Frühwarnindikatoren zu Geschäftsklima und Erwartungen von Einkaufsmanagern sind fester Bestandteil unseres Monitoringsystems.

→ Das spezifische Marktumfeld von DB Schenker Rail wird dabei in besonderem Maße durch die Produktion des verarbeitenden Gewerbes und die Entwicklung der Kernindustrien beeinflusst. Im grenzüberschreitenden Verkehr sind die Export- und Importtätigkeit der einzelnen Länder und der Warenverkehr innerhalb Europas von besonderer Bedeutung.

→ Die Geschäftsfelder in der Infrastruktur decken mit ihren Leistungen wichtige Bestandteile der Wertschöpfungskette ihrer Kunden ab. Gleiches gilt für DB Dienstleistungen. Insoweit ist die Nachfrageentwicklung eine

weitgehend aus den vorgelagerten Verkehrsmärkten im Personen- und Güterverkehr abgeleitete Größe. Bedeutung hat zudem der Vermarktungsbereich von DB Netze Personenbahnhöfe. Hier ist – vergleichbar mit dem deutschen Einzelhandel – die Konsumneigung der Bevölkerung eine wichtige Einflussgröße.

Die Entwicklung der aufgeführten Konjunktur- und Frühwarnindikatoren beeinflusst die Steuerung unserer Marktaktivitäten sowie unseren Ressourceneinsatz. Chancen und Risiken werden dadurch frühzeitig erkannt, sodass kurzfristige Steuerungsaktivitäten und langfristige Positionierungen darauf ausgerichtet werden können. Daneben arbeiten wir systematisch an der Optimierung unserer operativen Werttreiber.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

ENTWICKLUNG WESENTLICHER MAKROÖKONOMISCHER GRÖSSEN [IN %]	2014	2013	2012
BRUTTOINLANDSPRODUKT (BIP)			
Welt	+2,6	+2,5	+2,5
USA	+2,4	+2,2	+2,3
China	+7,4	+7,7	+7,7
Japan	+0,0	+1,6	+1,7
Europa	+1,4	+0,3	-0,2
Großbritannien	+2,6	+1,7	+0,7
Polen	+3,4	+1,5	+1,8
Euro-Raum	+0,9	-0,4	-0,7
Deutschland	+1,6	+0,2	+0,6
Frankreich	+0,4	+0,4	+0,4
Italien	-0,4	-1,9	-2,3
WELTHANDEL (REAL)			
Warenhandel	+3,9	+3,0	+2,6

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für die Jahre 2012 bis 2014 entsprechen den per Februar 2015 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Oxford Economics

Beurteilung des wirtschaftlichen Umfelds durch den Vorstand

Die Weltwirtschaft wuchs 2014 etwas stärker als im Vorjahr. Dennoch blieb die Dynamik schwach, maßgeblich beeinträchtigt von dem langwierigen Erholungsprozess der Euro-Zone und einem abgeschwächten Wachstum in den großen Schwellenländern. Der Welthandel entwickelte sich analog.

Der Euro-Raum hatte weiter mit den Folgen wirtschaftlicher Entwicklungen aus der Vergangenheit wie dem in hohem Maße kreditfinanzierten privaten und staatlichen Konsum zu kämpfen. Deutschland entwickelte sich leicht überdurchschnittlich. Der robuste deutsche Binnenmarkt war weiterhin Stütze der Konjunktur. Dennoch belasteten die schwierigen Bedingungen auf wichtigen europäischen Absatzmärkten die wirtschaftliche Entwicklung.

BIP mit schwacher Wachstumsdynamik

Die Weltwirtschaft wuchs 2014 um 2,6%. Zu Jahresbeginn höhere Erwartungen aus der Hoffnung kräftiger Erholungseffekte nach den wirtschaftlich schwierigen Vorjahren wurden nicht bestätigt. In den USA konnte ein Wachstum im Rahmen der Vorjahre erzielt werden. China wuchs weiter kräftig, wenn auch unter Vorjahresniveau. Europa, vor allem der Euro-Raum, verfehlte die Wachstumsziele insbesondere aufgrund struktureller Probleme in mehreren großen Volkswirtschaften der Währungsunion deutlich. Nach rückläufiger Wirtschaftsentwicklung in den beiden Vorjahren legte die Wirtschaftskraft jedoch erstmals wieder leicht zu.

In Deutschland trübte sich die Stimmung 2014 durch wirtschaftspolitische Weichenstellungen wie die Rente mit 63 oder den Mindestlohn merklich ein. Der Exportsektor wurde von der Schwäche wichtiger Absatzmärkte beeinträchtigt, expandierte aber. Die Ukraine-Krise verstärkte die Unsicherheit von Investoren. Investitionen, die in den Vorjahren krisenbedingt aufgeschoben worden waren, wurden dadurch in Teilen nicht realisiert.

Der Welthandel nahm 2014, verglichen mit der BIP-Entwicklung, überproportional zu, allerdings deutlich geringer als im langjährigen Durchschnitt. Strukturelle Hemmnisse wie überschuldete Staaten in Europa oder die zunehmende Verlagerung von Produktionsstätten zu den Absatzmärkten sind hierbei wichtige Gründe.

USA

- Schwacher Jahresbeginn durch strengen Winter, Rückgang des BIP im ersten Quartal.
- Kräftiges Wirtschaftswachstum im zweiten Halbjahr.
- Wachstum insgesamt auf Vorjahresniveau aufgrund positiver Rahmenbedingungen (niedrige Energiepreise, vorangeschrittener Entschuldungsprozess der privaten Haushalte und gestiegene Erwerbstätigenzahlen).
- Weniger expansive Geldpolitik durch US-Notenbank.

ASIEN

- Kräftiges Wirtschaftswachstum in China, aber Wachstumsraten der Vorjahre nicht erreicht.
- Chinesische Regierung verfehlt zum ersten Mal seit 24 Jahren das selbst gesteckte Wachstumsziel. Positiven Einfluss auf das Wirtschaftswachstum hatten staatliche Investitionsprogramme wie zum Beispiel Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur.
- Japans Wirtschaft stagnierte 2014 unter anderem aufgrund einer Erhöhung der Mehrwertsteuer.
- Die in Japan praktizierte expansive Fiskal- und Geldpolitik konnte nicht die erhofften positiven Impulse setzen.

EUROPA

- Geopolitische Krisen wie die Ukraine-Krise oder die Konflikte im Nahen Osten belasteten die Wirtschaft und das allgemeine Geschäftsklima.
- Kräftiger Anstieg der Wirtschaftsleistung in mehreren mittel- und osteuropäischen Ländern (Tschechien, Ungarn und Polen).
- Positive Entwicklung auch in Großbritannien durch steigende Investitionen und private Konsumausgaben sowie eine expansiv ausgerichtete Geldpolitik, die dem Bausektor zu einem temporären Boom verhalf.

EURO-RAUM

- Im gesamten Euro-Raum haben sich neben den Investitionen auch die Staatsausgaben nur geringfügig erhöht, die zusammen knapp 40% der gesamten Wirtschaftsleistung ausmachen. Dadurch fehlten Wachstumsimpulse.
- Dagegen wirkten Exporte infolge der Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar sowie gestiegener preislicher Wettbewerbsfähigkeit stützend. Auch die privaten Konsumausgaben trugen zur gesamtwirtschaftlichen Expansion bei.
- Unterschiedliche wirtschaftliche Entwicklung der einzelnen Mitglieder im Euro-Raum setzte sich fort.
- Spanien und Griechenland profitieren von während der Euro-Krise eingeführten Reformen.
- Frankreich und Italien schwach. Positive Impulse aus eingeleiteten Strukturreformen werden erst zeitverzögert wirksam. Aufgrund der vergleichsweise geringen Wettbewerbsfähigkeit konnten externe Impulse die schwache Binnennachfrage nur partiell ausgleichen.
- Deutschland entwickelte sich besser als der restliche Euro-Raum. Nach starkem ersten Quartal infolge des milden Winters trübte sich die Entwicklung im Jahresverlauf ein.

- Stütze der Konjunktur war erneut die Binnennachfrage (+1,2%). Neben dem privaten Konsum nahmen auch die Investitionen kräftig zu.
- Auch die Exporte wuchsen stärker als die gesamte Wirtschaftsleistung, trotz Schwäche wichtiger Absatzmärkte. Allerdings nahmen die Importe in ähnlicher Größenordnung zu, sodass der Beitrag des Außenhandels zum BIP-Wachstum sich nur geringfügig erhöhte.

Energiemärkte im Zeichen von Überkapazitäten

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

ÖLMARKT

BRENT IN USD/BBL	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Durchschnittspreis	99,5	108,7	- 9,2	- 8,5
Höchstpreis	115,7	119,2	-	-
Tiefstpreis	55,8	96,8	-	-
Jahresendpreis	57,3	110,8	- 53,5	- 48,3

Quelle: Thomson Reuters

- Der Ölmarkt wurde 2014 maßgeblich durch den Strategiewechsel der OPEC beeinflusst. Saudi-Arabien schließt trotz sinkender Preise Förderkürzungen aus, um Marktanteilsverluste zu verhindern.
- Bis ins dritte Quartal prägte der Widerstreit zwischen Angebotsüberhang und geopolitischen Risiken das Bild. Angesichts der expansiven Geldpolitik der wichtigsten Notenbanken setzten spekulative Investoren auf weitere Preisanstiege. Der Preis für Brent erreichte im Juni seinen Jahreshöchststand.
- Verhaltene Wirtschaftsentwicklung in Europa und Asien übte Druck auf die Ölnachfrage aus, während auf der Angebotsseite die Produktion weiter ausgeweitet wurde (unter anderem durch Schieferölboom in den USA).
- Preisrutsch ab September angesichts des großen Angebotsüberhangs und des starken US-Dollars. Weitere Beschleunigung infolge der OPEC-Sitzung im November. Der Preis für Brent stürzte im Dezember auf den Jahrestiefststand (niedrigster Stand seit Mai 2009).

STROMMARKT

ENTWICKLUNG ENERGIEPREISE	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	35,1	39,1	- 4	- 10,2
Höchstpreis	37,0	45,6	-	-
Tiefstpreis	32,8	36,0	-	-
Jahresendpreis	32,9	36,5	- 3,6	- 9,9
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO₂				
Durchschnittspreis	6,0	4,5	1,5	33,3
Höchstpreis	7,6	6,8	-	-
Tiefstpreis	3,7	2,5	-	-
Jahresendpreis	7,3	5,0	2,3	46,0

Quelle: Thomson Reuters

- Rekordhohe vorrangige Einspeisung erneuerbarer Energien drückt den Großhandelspreis. Stein- und vor allem Braunkohlekraftwerke erleben aufgrund historischer Tiefststände am Kohlemarkt und moderater CO₂-Preise eine Renaissance.
- Mangelnde Steuerbarkeit der Einspeisung erneuerbarer Energien führt zu hohen Ausschlägen am Stromspotmarkt bei einem im Durchschnitt rückläufigen Preisniveau. Außerdem induziert sie die Notwendigkeit einer immer feineren zeitlichen Steuerung, die sich in deutlich gestiegenen Handelsvolumina im Intraday-Markt widerspiegeln.
- Im ersten Quartal erreichte der Preis für Grundlaststrom für das Folgejahr seinen Höchststand, der trotz der Sorgen um die Gasversorgung nach Eskalation der Ukraine-Krise nicht wieder erreicht wurde. Zum Jahresende markierte der Grundlastkontrakt zur Lieferung im Jahr 2015 ein Jahres- und Allzeittief.
- Einbehaltung von 400 Millionen Zertifikaten führte Anfang März zum Jahreshöchststand am Emissionsmarkt (7,6 €/t CO₂). Bis Ende März brach der Preis bis auf 3,71 €/t ein. Spekulationen über den Zeitpunkt der Einführung der Marktstabilitätsreserve sorgten für neuen Auftrieb.

Euro-Entwicklung im zweiten Halbjahr unter Druck

Im Jahresverlauf 2014 haben sich die globalen Währungsmärkte volatil gezeigt. Die wirtschaftliche Entwicklung im Euro-Raum sowie die Ankündigung der Europäischen Zentralbank (EZB), einen expansiveren Kurs in der Geldpolitik zu verfolgen, hatten zur Folge, dass die Euro-Nachfrage in der zweiten Jahreshälfte deutlich zurückging. Im Gesamtjahr notierte die Währung aufgrund der Aufwertung in der ersten Jahreshälfte gegenüber den meisten Währungen fester.

Neben diesen grundlegenden Einflussfaktoren waren weitere, landesspezifische Effekte für die Entstehung von Währungskurseffekten verantwortlich:

- Der australische Dollar (AUD) wertete insbesondere infolge der abgeschwächten Güter- und Rohstoffnachfrage des wichtigsten Handelspartners China ab (-6,4%).
- Der kanadische Dollar (CAD) verlor infolge der global schwachen Rohstoffnachfrage sowie eines gesunkenen Preisniveaus für Rohöl an Wert (-6,7%).
- Ein robustes Wirtschaftswachstum sowie ein steigendes reales Zinsdifferenzial zum Euro bildeten das Fundament für eine gestiegene Nachfrage nach dem britischen Pfund (GBP) (+5,4%).
- Die expansive japanische Geldpolitik übte weiterhin Druck auf den Yen (JPY) aus (-7,5%). Gegenläufig wirkte die zunehmende Schwächung des Euros.
- Die norwegische Krone (NOK) schwächte sich nach der deutlichen Aufwertung während der Euro-Krise das zweite Jahr in Folge ab (-6,6%). Maßgebliche Einflussfaktoren waren der gesunkene Ölpreis und die Leitzinssenkung der norwegischen Notenbank.
- Der Rubel (RUB) hat 2014 bei starken Schwankungen ein Fünftel seines Werts verloren (-16,9%). Der sinkende Rohölpreis, der Abzug von Investorenkapital und Wirtschaftssanktionen westlicher Länder belasten die russische Währung.
- Deflationäre Tendenzen der schwedischen Wirtschaft haben die Notenbank Mitte des Jahres zu einer deutlichen Leitzinssenkung veranlasst. Begleitet von einem Wirtschaftswachstum, das schwächer ausfiel als erwartet, wertete die schwedische Krone (SEK) ab (-4,9%).
- Die türkische Lira (TRY) verlor an Wert (-12,8%). Ein hohes Leistungsbilanzdefizit und ein verändertes Risikobewusstsein vonseiten ausländischer Investoren senkten die Nachfrage nach der Währung.

Entwicklung der Rentenmärkte

RENDITE [IN %]	2014	2013	Veränderung in Prozentpunkten
BUNDESANLEIHEN (ZEHNJÄHRIGE)			
Durchschnittsrendite	1,24	1,63	-0,39
Höchstrendite	1,94	2,04	-0,10
Tiefstrendite	0,54	1,17	-0,63
Jahresrendite	0,54	1,94	-1,40

Quelle: Thomson Reuters

Der DB-Konzern emittiert über seine Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance regelmäßig Anleihen am Kapitalmarkt. Zentraler Benchmark für die DB-Anleihen sind dabei die entsprechenden Bundesanleihen. Die Anleihenmärkte verzeichneten 2014 einen kontinuierlichen Renditerückgang auf niedrigem Niveau.

- Die Rendite der zehnjährigen Bundesanleihe erreichte Ende 2014 einen historischen Tiefststand.
- Im ersten Halbjahr zeigten die Reformbemühungen einzelner Euro-Mitgliedsstaaten erste Wirkungen, entsprechend sanken die Renditen der Staatsanleihen.
- Getragen von niedrigen Inflationsraten hat die EZB ihre Geldpolitik mit dem Ziel, die Kreditvergabe an den Privatsektor zu intensivieren, gelockert. In der Folge gingen die Renditen weiter zurück.
- Mit der Zuspitzung der geopolitischen Lage zum Jahresende 2014 wurden Bundesanleihen verstärkt als sicheres Ankerinvestment nachgefragt, wodurch die Renditen nochmals kräftig nachgaben.
- Neben zusätzlichen Offenmarktgeschäften zur expliziten Bereitstellung von Krediten an private Kunden hat die EZB erstmals negative Einlagezinsen für Banken in Rechnung gestellt.

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Personenverkehr

DEUTSCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

PERSONENVERKEHRSMARKT IN DEUTSCHLAND [IN % AUF BASIS DER VERKEHRSLISTUNG]	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2014	2013	2014	2013
Motorisierter Individualverkehr	+1,5	+0,3	84,5	84,4
Schienerpersonenverkehr	+0,0	+0,9	8,1	8,2
DB-Konzern	-0,9	-0,5	7,2	7,4
DB-konzernexterne Bahnen	+7,4	+15,1	0,9	0,9
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr ¹⁾	+1,5	+1,3	6,4	6,4
DB-Konzern	-2,3	-1,8	0,7	0,8
Luftverkehr (innerdeutsch)	+0,5	-4,0	0,9	0,9
Gesamtmarkt	+1,4	+0,4	100,0	100,0

¹⁾ Grenzüberschreitende Verkehre nicht mehr enthalten. Vorjahreszahlen angepasst. Die Daten für die Jahre 2013 und 2014 entsprechen den per Februar 2015 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt verzeichnete 2014 einen Leistungszuwachs und setzte seine positive Entwicklung fort. Gute konjunkturelle und sozioökonomische Rahmenbedingungen in Form steigender Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahlen, wachsender verfügbarer Realeinkommen und deutlich sinkender Kraftstoffpreise stützten

die Entwicklung. Auch eine vergleichsweise milde Witterung in den Wintermonaten spiegelte sich positiv in den Zahlen wider.

Neben den konjunkturellen Impulsen profitierte der Personenverkehrsmarkt von einer wachsenden Wettbewerbsdynamik infolge der Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs im Vorjahr.

Motorisierter Individualverkehr

- Laut eigenen Berechnungen stieg die Verkehrsleistung um rund 1,5%.
- Positiv wirkten vor allem signifikant gesunkene Kraftstoffpreise bei einem gleichzeitig höheren Fahrzeugbestand.
- Wachsende Zahl von Car- und Ridesharing-Angeboten.
- Marktanteil stieg auf 84,5%.

Schienenverkehr

- Verkehrsleistung blieb trotz des Unwetters Ela und der Streiks der GDL auf Vorjahresniveau.
- Schienenpersonennahverkehr stagnierte – trotz der Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig im Dezember 2013.
- Schienenpersonenfernverkehr mit Einbußen (-2,0%), wachsender Wettbewerbsdruck sowie eine veränderte Preiswahrnehmung aufgrund des offensiven Auftretens von Fernbusanbietern wirkten negativ.
- Nachfrage bei DB Bahn Regio blieb auf Vorjahresniveau, bei DB Bahn Fernverkehr war sie rückläufig (-1,9%).
- DB-konzernexterne Bahnen konnten wiederum stärker zulegen und ihre Verkehrsleistung steigern (+7,4%).
- Schienenpersonenverkehr (SPV) erreichte insgesamt einen Marktanteil von 8,1%.

Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

- Verkehrsleistung kräftig gestiegen.
- Busliniennahverkehr infolge gesunkener Schüler- und Auszubildendenverkehre rückläufig.
- Buslinienfernverkehr expandierte dagegen stark:
 - Streiks im Schienen- und Luftverkehr sowie preissen-sible Nutzer verstärkten die Wachstumsdynamik.
 - Nachfrageboom führte zum Eintritt weiterer Akteure (Megabus, iDBus).
 - Intensiver Preiswettbewerb führte allerdings auch zu Marktaustritten erster Akteure.
- Marktanteil blieb insgesamt stabil bei 6,4%.

Luftverkehr

- Verkehrsleistung legte leicht zu.
- Reduktion des innerdeutschen Streckenangebots und mehrere Streiks dämpften die Entwicklung.
- Positiv wirkten gesunkene Kerosinpreise und günstige Witterungsbedingungen.
- Marktanteil verharrte bei 0,9%.

EUROPÄISCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Die schleppende wirtschaftliche Erholung vieler Staaten prägte die konjunkturellen Rahmenbedingungen für den europäischen Personenverkehr. Der europäische Schienenpersonenverkehr (SPV) konnte seine Leistung leicht steigern. Die Entwicklung in den einzelnen Ländern fiel uneinheitlich aus. Zugewinnen in Großbritannien, Spanien, Italien, den Niederlanden und der Schweiz standen zum Teil deutliche Leistungsverluste in Frankreich und Polen gegenüber.

Der DB-Konzern hielt seine Verkehrsleistung in Europa annähernd stabil (-0,1%).

Güterverkehr

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

GÜTERVERKEHRSMARKT IN DEUTSCHLAND [IN % AUF BASIS DER VERKEHRSLEISTUNG]	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2014	2013	2014	2013
Schiengüterverkehr	0,0	+2,3	17,1	17,5
DB-Konzern	-0,6	-4,2	11,4	11,7
DB-konzernexterne Bahnen	+1,3	+18,5	5,8	5,8
Straßengüterverkehr	+3,1	+1,6	71,2	70,4
Binnenschiff	-1,3	+2,7	9,0	9,3
Rohrfernleitungen	-3,9	+12,2	2,7	2,8
Gesamtmarkt	+1,9	+2,1	100,0	100,0

Die Daten für die Jahre 2013 und 2014 entsprechen den per Februar 2015 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

Die positive Entwicklung des Güterverkehrsmarkts setzte sich 2014, gestützt auf einen starken Jahresauftakt, in einem weiter herausfordernden Umfeld fort. Infolge des milden Winters und entsprechend kräftiger Impulse aus dem Lkw-affinen Baugewerbe wurde das Wachstum insbesondere vom Straßengüterverkehr getragen. Im Jahresverlauf nahm die Wachstumsdynamik vor allem konjunkturbedingt und infolge eines Basiseffekts durch die bereits kräftigere Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte 2013 ab. Während die robuste Binnennachfrage die Wareneinfuhren stimulierte, wurden die Warenexporte zwar durch die schwache Entwicklung wichtiger europäischer Absatzmärkte und die zunehmenden Unsicherheiten über die weitere Konjunktur-

entwicklung belastet, stiegen real aber dennoch kräftig an. Anders als der Schienen- und Binnenschiffsverkehr konnte der Straßengüterverkehr nach dem Rückgang der letzten zwei Jahre seine Marktposition wieder verbessern.

Schiene

- Unterjähriges Wachstum war wie bereits in den Vorjahren durch die nachträgliche Aufnahme von Güterbahnen in der Statistik überzeichnet, sodass nachlassende Konjunkturreffekte nur bedingt sichtbar wurden. Positive Konjunkturimpulse kamen aus dem robusten Außenhandel, der Bau-, Automobil- und Konsumgüterindustrie.
- Impulse aus der Stahl-, (Basis-)Chemie- und Maschinenbauindustrie waren eher verhalten bis rückläufig.
- Marktanteil der Schiene ging auf 17,1% zurück.
- DB-Verkehrsleistung blieb unter Vorjahr (–0,6%).
- Streiks verursachten eine hohe Verunsicherung bei den Kunden und führten zu Verlusten, von denen vor allem der Lkw profitierte.
- DB-Marktanteil fiel intramodal von 66,8% auf 66,4% beziehungsweise intermodal von 11,7% auf 11,4%.
- DB-konzernexterne Bahnen wuchsen moderat, aber weiter überdurchschnittlich (+1,3%). Vorjahresergebnis war durch einen Statistikeffekt stark überzeichnet.
- In einigen Bereichen anhaltend harter intramodaler Preiswettbewerb.
- Intramodaler Marktanteil DB-konzernexterner Bahnen stieg nach starkem Plus 2013 durch den Statistikeffekt moderat auf 33,6%.

Straße

- Nachfragebelebung aus der Bauindustrie führte verstärkt durch den sehr milden Winter zu einer dynamischen Transportentwicklung am Jahresanfang, wovon insbesondere deutsche Lkw profitierten. Die Dynamik ließ im Jahresverlauf spürbar nach.
- Gestützt wurde das Gesamtwachstum auf der Straße (+3,1%) gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr auch weiterhin von den im Ausland zugelassenen Lkw.
- Nach Rückgängen in den Vorjahren stieg 2014 der Marktanteil deutlich auf 71,2% an.

Binnenschiff

- Nachfrageentwicklung fiel schwach aus.
- Positiv entwickelten sich neben den Erz- insbesondere die Baustoffverkehre.

- Deutliche Rückgänge waren bei den Verkehren von Kohle und Kokerei-/Mineralölerzeugnissen zu verzeichnen.
- Entgegen der Entwicklung des Gesamtmarkts war die Entwicklung insgesamt negativ (–1,3%).
- Der Marktanteil ging auf 9,0% zurück.

EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHR

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 28, Schweiz und Norwegen) blieb 2014 annähernd auf dem Vorjahresniveau (+0,2%). Der Jahresverlauf war geprägt durch ein starkes Wachstum im ersten Halbjahr und einen Nachfragerückgang aufgrund der Konjunkturabkühlung in der zweiten Jahreshälfte. Gestützt wurde die Entwicklung durch die gestiegene Nachfrage aus der Automobil- und Bauindustrie sowie im Kombinierten Verkehr.

In einem unverändert wettbewerbsintensiven Marktumfeld zeigten sich weiterhin regional deutliche Unterschiede. Auf Basis bisheriger Erkenntnisse gab es zum Beispiel Zuwächse bei der französischen Fret SNCF, der bulgarischen BDZ und der slowakischen ZSSK Cargo sowie Rückgänge bei der polnischen PKP Cargo und der tschechischen CD Cargo. Im europäischen Netzwerk von DB Schenker Rail blieb die Verkehrsleistung unter dem Vorjahresniveau (–1,1%), was vor allem auf die Rückgänge in den für uns wichtigsten Märkten Deutschland, Großbritannien, Polen und Frankreich zurückzuführen ist.

EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

Die Marktsituation im europäischen Landverkehr blieb 2014 weiterhin angespannt. Die erste Jahreshälfte entwickelte sich trotz leichter monatlicher Schwankungen über Vorjahresniveau. Die Nachfrage blieb aufgrund der Ukraine-Krise und der eingetrübten Wirtschaftslage in Teilen Europas hinter den Prognosen zurück. Der Landverkehrsmarkt war weiterhin von einer hohen Wettbewerbsintensität und einem spürbaren Margendruck gekennzeichnet.

Auf gesamteuropäischer Ebene ist der Markt 2014, gemessen am Umsatz, gewachsen (+2,1%). Bei stabilen Mengen konnte DB Schenker Logistics seine Position als Marktführer behaupten.

LUFTFRACHT

2014 verbesserte sich die Marktentwicklung im internationalen Luftfrachtmarkt: Die Volumina legten um rund 4% zu. Maßgeblich verantwortlich für das Wachstum waren die Gütergruppen Hightech, Machinery Parts, Temperature-controlled Goods und Fashion Goods.

Differenziert nach Handelsrouten waren unterschiedliche Entwicklungen zu beobachten. Während die Exporte vom amerikanischen Kontinent nach Asien und Europa nur ein unterdurchschnittliches Wachstum verzeichneten, stiegen die Transporte auf den volumenstarken Routen von Asien nach Europa, von Asien nach Nordamerika und Intra-Asien überdurchschnittlich.

Durch die Auslieferung großer und damit auch für die Luftfracht nutzbarer Passagierflugzeuge wuchs die Marktkapazität weiterhin, jedoch übertraf das Nachfragewachstum die Kapazitätsentwicklung. Einige Fluggesellschaften reduzierten wegen der gestiegenen Kapazität in Passagiermaschinen ihre Frachtflotte oder lösten sie komplett auf.

Abnehmende Überkapazitäten sowie die Erhöhung von Zuschlägen vieler Airlines führten zu steigenden Luftfrachtraten. Aufgrund hoher verbleibender Überkapazitäten bewegte sich der globale Luftfrachtmarkt aber weiterhin auf einem niedrigen Ratenniveau.

In einer weiterhin herausfordernden Marktsituation verzeichnete DB Schenker Logistics ein Volumenwachstum von 1,8%.

SEEFRACHT

Die positive Entwicklung der Nachfragesituation in der globalen Seefracht führte zu einem Wachstum von rund 4%. Auf der weltweit volumenstärksten Route Intra-Asien (+6%) war ein Wachstum zu beobachten. Auch andere wichtige Handelsrouten wie Asien-Nordamerika (+5%) und Asien-Europa (+9%) verzeichneten einen Anstieg.

Die Frachtraten blieben aufgrund bestehender Überkapazitäten und weiterer Auslieferungen von Containerschiffen unter Druck. Die Carrier hoben mehrfach die Frachtraten in Form von General Rate Increases an. Das höhere Preisniveau konnte jedoch nicht gehalten werden. DB Schenker Logistics konnte seinen Marktanteil durch einen Volumenanstieg um 4,8% erhöhen.

KONTRAKTLOGISTIK

Im globalen Kontraktlogistikmarkt setzte sich 2014 die positive Entwicklung fort (+5,4%). Hierzu trugen alle wesentlichen Regionen bei, wenngleich die asiatischen Märkte weiterhin überdurchschnittliche Wachstumsraten aufwiesen. Die Produktionsmengen in den Kernindustrien nahmen zu, wodurch die Nachfrage nach dedizierten Lösungen in den Kernindustrien leicht anstieg. Insgesamt waren bei Industrie und Handel weiter gute Kapazitätsauslastungen und Auftragslagen zu beobachten. In allen Schlüsselländern und Regionen, vor allem in den Schwellenländern, konnten Zuwächse verzeichnet werden.

DB Schenker Logistics erzielte in diesem wettbewerbsintensiven Umfeld ein Umsatzwachstum von 10,3% und konnte seine Marktposition ausbauen.

Schieneinfrastruktur in Deutschland

AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN SCHIENENINFRASTRUKTUR DES DB-KONZERNS IN DEUTSCHLAND	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Infrastrukturkunden	401	389	+12	+3,1
DB-konzernintern	16	18	-2	-11,1
DB-konzernextern	385	371	+14	+3,8
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.044	1.035	+9	+0,9
DB-Konzern	783,0	782,2	-4,2	-0,5
DB-konzernexterne Bahnen	260,9	247,3	+13,6	+5,5
Anteil DB-konzernexterner Bahnen in %	25,0	23,9	-	-
Stationshalte in Mio. Stopps	148,4	146,2	+2,2	+1,5
DB-Konzern	119,8	119,0	+0,8	+0,7
DB-konzernexterne Bahnen	28,6	27,2	+1,4	+5,1

Die Zahl der Infrastrukturkunden ist auf hohem Niveau weiter leicht angestiegen. Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

Die Trassennachfrage entwickelte sich 2014 trotz streik- und Unwetter-Ela-bedingter Beeinträchtigungen des Zugverkehrs leicht positiv. Hintergrund war der leichte Anstieg der Verkehrsleistung im Güterverkehr. Der Anteil DB-konzernexterner Bahnen ist entsprechend dem langjährigen Trend weiter gewachsen.

Die Zunahme der Verkehre im SPNV ist insbesondere auf die Eröffnung des City-Tunnels Leipzig Ende 2013 und die damit einhergehende Inbetriebnahme des S-Bahn-Netzes Mitteldeutschland zurückzuführen. Zudem führte die Ausweitung von Linienverkehren im Nahverkehr zu steigenden Zughalten. Bedingt durch Ausschreibungsgewinne im Regionalverkehr ist der Anteil von DB-konzernexternen Bahnen weiter leicht gestiegen.

Für unsere Bahnhöfe ist die Entwicklung des Einzelhandels- und Gastronomieumsatzes beziehungsweise die Wettbewerbssituation der Waren- und Dienstleistungsangebote in den Stationen 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 2014 leicht über dem Vorjahresniveau. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen entwickelten sich positiv.

POLITISCHES UMFELD

Über Regulierungs- und verkehrspolitische Themen sowie die Weiterentwicklung des ordnungspolitischen Rahmens im Eisenbahnsektor berichten wir detailliert in unserem Wettbewerbsbericht.

Regulatorische und verkehrspolitische Themen in Deutschland

VERHANDLUNGEN ÜBER LUFV II ABGESCHLOSSEN

Im Berichtsjahr wurden die Verhandlungen für eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB-Konzern abgeschlossen. Sie regelt den Erhalt und die Finanzierung des Bestandsnetzes der Bundes schienewege. Die Erfolgsgeschichte LuFV als Maßstab für die Infrastrukturfinanzierung setzt sich damit fort.

Die LuFV II gilt für den Zeitraum 2015 bis 2019. Ziel ist die Sicherstellung des Substanzerhalts und die positive Entwicklung der Qualität der Infrastruktur. Wesentlicher Inhalt ist die Erhöhung der Finanzmittel. Insgesamt sollen rund 28 Mrd. € in die Modernisierung von Netz, Bahnhöfen und Energieanlagen fließen. Die bisherigen Qualitätskennzahlen bleiben grundsätzlich erhalten, jedoch werden die Zielwerte geschärft. Für voll- und teilerneuerte Brücken wird eine neue Kennzahl eingeführt.

Für die Erhaltung der Schienenwege sind in der LuFV II durchschnittlich 4 Mrd. € pro Jahr vorgesehen. Davon werden rund 0,6 Mrd. € über die Dividende der DB AG, durch DB-Eigenmittel sowie durch bestandsnetzrelevante Anteile bei Ausbaurvorhaben des Bedarfsplans abgedeckt. Zudem haben sich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) verpflichtet, ihre Instandhaltungsaufwendungen deutlich – auf mindestens 1,5 Mrd. € pro Jahr beziehungsweise mindestens 8,0 Mrd. € über die gesamte Vertragslaufzeit – zu erhöhen.

ÜBERPRÜFUNG DES TRASSENPREISSYSTEMS

Seit mehreren Jahren läuft eine gesamthafte Überprüfung des Trassenpreissystems durch die BNetzA. Der durch die Behörde angekündigte Abschluss des Prüfverfahrens Ende 2014 erfolgte nicht. Eine Entscheidung der Behörde steht noch aus. In dem Verfahren soll die Behörde die von der DB Netz vorgelegten Kosten der Pflichtleistungen nicht vollständig als solche anerkennen und Kürzungen an der Kosten- und Kapitalbasis vornehmen. Parallel befinden sich BNetzA und DB Netz in einem laufenden Austausch über die Grundsätze der Preisbildung und Möglichkeiten der Weiterentwicklung des Entgeltsystems.

Regulatorische und verkehrspolitische Themen in Europa

VERTRAGSVERLETZUNGSVERFAHREN DER EU-KOMMISSION

Ende Oktober 2014 reichte die EU-Kommission Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen angeblicher Nichtbeachtung der EU-Vorschriften über die finanzielle Transparenz im Eisenbahnsektor vor dem EU-Gerichtshof ein. In dem bereits seit 2012 geführten Vertragsverletzungsverfahren hat die Bundesregierung die Vorwürfe der EU-Kommission bereits mehrfach entkräftet und ausführliche Informationen über die Finanzflüsse im DB-Konzern zur Verfügung gestellt.

INNOVATIONSPROGRAMM FÜR DEN SCHIENENSEKTOR

Anfang Juli 2014 wurde Shift²Rail als Joint Undertaking innerhalb des EU-Förderprogramms Horizont 2020 gegründet. Es stellt ein internationales Forschungs- und Innovationsprogramm dar, in dem in öffentlich-privater Partnerschaft Bahnindustrie und Eisenbahnen technische Innovationen entwickeln und diese als Prototypen in Feldversuchen pilotieren werden. Das Finanzvolumen beträgt rund 920 Mio. € bis 2020 (maximal 450 Mio. € EU-Förderung und mindestens 470 Mio. € Eigenanteil der beteiligten Unternehmen). Ziel ist es, technologische Neuerungen schneller und leichter in den Markt einzuführen, die Gesamtkosten des Schienenverkehrs zu verringern, Kapazität und Nachfrage zu erhöhen und die Zuverlässigkeit beziehungsweise Qualität der Schienen zu verbessern. Der DB-Konzern bewirbt sich als assoziiertes Mitglied bei Shift²Rail.

Weiterentwicklung des verkehrs- und ordnungspolitischen Rechtsrahmens

HÖHERE EEG-UMLAGE

Entgegen der bisherigen Praxis wurde der Bahnstrom vollumfänglich, das heißt auch der in den Bahnstromkraftwerken erzeugte 16,7-Hz-Strom, in die Umlage gemäß dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) einbezogen. Mit der Verabschiedung der EEG-Novelle im Sommer 2014 wird zudem der von den Schienenbahnen zu entrichtende EEG-Satz für den Fahrstrom deutlich angehoben. Das neue Gesetz enthält eine Änderung der »Besonderen Ausgleichsregelung« für die Schienenbahnen, wonach ab dem Jahr 2015 eine Umlage in Höhe von 20% der vollen EEG-Umlage zu entrichten ist. Allein für den DB-Konzern resultieren aus der EEG-Novelle jährlich zusätzliche Kosten von mehr als 50 Mio. €. Diese fallen zusätzlich zu den Kosten für den Ausbau sowie die verstärkte Nutzung von erneuerbaren Energien des DB-Konzerns an.

UMSETZUNG DER RICHTLINIE 2012/34/EU (RECAST) IN NATIONALES RECHT

Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht eine Weiterentwicklung des Regulierungsrahmens vor. Nach dem Wortlaut der Vereinbarung ist eine »Regulierung mit Augenmaß« geplant, bei der Regulierung und Finanzierung eng verzahnt sein sollen. Die EU-Vorgaben der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sollen eins zu eins umgesetzt werden, um die Chancengleichheit im europäischen Binnenmarkt zu sichern. Die Richtlinie ist bis Mitte 2015 in nationales Recht umzusetzen. Es ergeben sich daraus jedoch keine grundlegenden Änderungsbedarfe. Zur Umsetzung der Vorgaben des Koalitionsvertrags arbeitet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an einem Entwurf für ein neues Eisenbahnregulierungsgesetz. Ein offizieller Gesetzentwurf lag bei Redaktionsschluss nicht vor.

NEUNTES GESETZ ZUR ÄNDERUNG EISENBAHNRECHTLICHER VORSCHRIFTEN

Anfang September 2014 hat das BMVI die Verbändeanhörung zum Neunten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (9. ERÄG) eingeleitet. Primärer Zweck ist die Reform des Zulassungsprozesses für Eisenbahntechnik. Daneben enthält der Entwurf auch eine Änderung im Hinblick auf die Regulierung von Wartungseinrichtungen. Durch die vorgesehene Regelung könnten Wartungseinrichtungen nach einem von der BNetzA durchgeführten Markttest bei den Vorschriften zur Entgeltregulierung entlastet werden. Dieser Vorschlag bleibt hinter den Erwartungen des Sektors und des DB-Konzerns zurück. Kommt ein Markttest zu dem Ergebnis, dass ein funktionierender Wettbewerb vorliegt, sollten Wartungseinrichtungen generell von den Regulierungsvorschriften befreit werden.

WEITERENTWICKLUNG VIERTES EISENBAHNPAKET

Die EU-Kommission hat Ende Januar 2013 ihre Gesetzesvorschläge zum vierten Eisenbahnpaket vorgelegt. Das Paket beinhaltet einen politischen Teil, der Vorschläge zur Öffnung des nationalen Schienenpersonenverkehrsmarkts und zur weiteren Trennung der Eisenbahninfrastruktur enthält, sowie einen technischen Teil, bestehend aus Vorschlägen zur technischen Interoperabilität und Sicherheit des europäischen Bahnsystems.

Mit der Abstimmung im EU-Parlament im Februar 2014 wurde die erste Lesung abgeschlossen. Bezüglich des politischen Teils sprach sich eine deutliche Mehrheit gegen eine weitgehende Trennung aus und setzte sich stattdessen für eine weitere Verbesserung der Transparenz von Finanzströmen in Bahnunternehmen sowie eine stärkere Regulie-

rung ein. Das EU-Parlament votierte auch für eine grundsätzliche Öffnung der nationalen Märkte für den eigenwirtschaftlichen SPV ab Dezember 2019, allerdings mit Einschränkungsmöglichkeiten. Ebenso soll das Wahlrecht zwischen einer Ausschreibung und einer Direktvergabe zukünftig bestehen bleiben. Bezüglich des technischen Teils stimmte eine überwiegende Mehrheit für den Abbau technischer Marktzugangsbarrieren in Europa und eine Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) gegenüber den nationalen Behörden.

Nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren muss neben dem EU-Parlament auch der Rat der EU den Gesetzesvorschlägen der EU-Kommission zustimmen. Bislang konnte dort nur eine Einigung in Bezug auf den technischen Teil erreicht werden. Anfang Juni 2014 verständigten sich die EU-Verkehrsminister darauf, dass künftig die ERA für die Eisenbahnzulassung und die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen verantwortlich sein soll. Zulassungsverfahren sollen durch klare und europaweit einheitliche Entscheidungsfristen vereinfacht und beschleunigt werden. Ebenso soll die ERA für eine einheitliche Zulassungspraxis sorgen. Darüber hinaus soll eine unabhängige Beschwerdekammer eingerichtet werden.

Auf Basis vorliegender Ratspositionen sowie der abgeschlossenen ersten Lesung im EU-Parlament wurden die sogenannten Trilog-Verhandlungen im zweiten Halbjahr 2014 aufgenommen. Ziel ist es, den technischen Teil des Pakets zum Abschluss zu bringen. Die Verbesserung der technischen Rahmenbedingungen ist dringend notwendig, da sie zum Abbau von Marktzugangsbarrieren und zur Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit der Schiene beitragen können.

BAHNREFORM IN FRANKREICH ABGESCHLOSSEN

Anfang August 2014 wurde das Gesetzgebungsverfahren zur Bahnreform in Frankreich abgeschlossen. Die neue Bahnstruktur, die eine Reintegration der heutigen SNCF und des Infrastrukturbetreibers Réseau ferré de France (RFF) vorsieht, ist zum 1. Januar 2015 in Kraft getreten. Vorschriften zu Beschäftigungsbedingungen im gesamten Schienen-sektor sowie zur Umsetzung der EU-Vorgaben der Recast-Richtlinie sollen in weiteren Rechtsakten geregelt werden. Unter anderem sollen die sozialen Rahmenbedingungen für den gesamten Sektor bis zum 1. Juli 2016 über ein Dekret und einen Branchentarifvertrag vereinheitlicht werden. Befürchtet wird eine Harmonisierung in Richtung des SNCF-Niveaus, was für den Schienengüterverkehr eine Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit bedeuten würde.

KUNDE UND QUALITÄT

*Kundenzufriedenheit auf hohem Niveau
Pünktlichkeitswerte leicht verbessert
Kunden- und Qualitätsinitiative fortgesetzt*

KUNDENZUFRIEDENHEIT AUF HOHEM NIVEAU

KUNDENZUFRIEDENHEIT [IN ZI]	2014	2013	2012
Business-to-Customer (B2C)	76,1	75,1	75,3
Business-to-Business (B2B)	68,2	66,6	65,8

Methodenänderung ab 2014.

Die regelmäßige Messung der Kundenzufriedenheit hat für uns eine große Bedeutung. Die Erhebung erfolgt jeweils durch unabhängige Marktforschungsinstitute. DB Arriva stützt sich auf eine Befragung des unabhängigen britischen Fahrgastverbands Passenger Focus. Im Berichtsjahr wurden DB-konzernweit rund 150.000 Reisende und 2.000 Geschäftspartner befragt. Ein positiver Effekt auf die Zufriedenheit im Berichtsjahr resultierte unter anderem auch aus einem durchgeführten Methodenwechsel innerhalb des Erhebungsprozesses.

Entwicklung in den Geschäftsfeldern

KUNDENZUFRIEDENHEIT [IN ZI]	2014	2013	2012
DB Bahn Fernverkehr	75	74	75
DB Bahn Regio (Schiene)	69	68	67
DB Bahn Regio (Bus)	75	74	-
DB Arriva	82	83	84
DB Dienstleistungen	61	64	64
DB Netze Fahrweg	71	72	73
DB Netze Personenbahnhöfe (Reisende/Besucher)	69	67	69
DB Netze Energie	78	78	77

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden bei DB Bahn Fernverkehr jährlich 12.000 Kunden in sechs Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt befragt. Im Berichtsjahr war eine Verbesserung auf hohem Niveau zu verzeichnen.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Bahn Regio werden in der Sparte Schiene jährlich 19.000 Kunden in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit befragt. Im Berichtsjahr wurde eine leichte Verbesserung erzielt. Die Kundenzufriedenheit bei der Sparte Bus wird jährlich bei 1.500 Kunden in zwei Wellen erfragt. Auch hier zeigte sich eine leichte Steigerung der Zufriedenheit.

Der Kundenzufriedenheitsindex von DB Arriva basiert auf den jährlich stattfindenden Befragungen der Sparten UK Bus und UK Trains. Sie dient als ein wichtiger von den Bestellerorganisationen ermittelter Erfolgsfaktor. Im Berichtsjahr war die Kundenzufriedenheit aufgrund schlechterer Verfügbarkeit des britischen Schienennetzes leicht rückläufig. Die Kundenzufriedenheit im britischen Busverkehr verbesserte sich und wirkte in der Gesamtentwicklung teilweise kompensierend.

Bei DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics wird die Kundenzufriedenheit alle zwei Jahre erhoben. Die nächste Befragung erfolgt im Jahr 2015.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Dienstleistungen werden jährlich rund 2.000 Kunden zu ihrer Zufriedenheit mit DB Kommunikationstechnik, DB Systel, DB Fahrzeuginstandhaltung, DB Sicherheit und DB Fuhrpark sowie DB Services befragt. Im Berichtsjahr ist der Wert etwas gesunken. Der Rückgang resultiert teilweise aus dem 2014 durchgeführten Methodenwechsel innerhalb des Erhebungsprozesses.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Netze Fahrweg werden jährlich rund 240 Kunden zu ihrer Zufriedenheit mit allen angebotenen Leistungsbereichen befragt. Diese Gesamtzufriedenheit schwankt seit mehreren Jahren nur minimal um einen Zufriedenheitsindex von 72.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich rund 29.000 Fahrgäste in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit den Bahnhöfen sowie jährlich rund 60 Mieter und rund 90 Aufgabenträger zu ihrer Zufriedenheit befragt. Die positive Entwicklung zeigt, dass die ergriffenen Maßnahmen zur Steigerung der Zufriedenheit ihre Wirkung entfalten.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Netze Energie werden jährlich rund 250 Kunden befragt. Infolge der konstant hohen Qualität konnte auch die gute Bewertung bei der Kundenzufriedenheit gehalten werden.

PÜNKTLICHKEIT LEICHT VERBESSERT

PÜNKTLICHKEIT [IN %]	2014	2013	2012
Schiene DB-Konzern in Deutschland	94,3	94,0	94,4
Schienenpersonenverkehr in Deutschland	94,5	94,1	94,6

Die Ankunft der planmäßigen oder bis zu einer definierten Zeit verspäteten Züge wird im Pünktlichkeitsgrad zusammengefasst. Im Rahmen der Pünktlichkeitsmessungen des Personenverkehrs erfassen wir die Ist-Zeiten an sämtlichen Verkehrshalten und setzen sie ins Verhältnis zu den im Fahrplan publizierten Soll-Zeiten. Im Güterverkehr wird die Pünktlichkeitsmessung nur an den Zielbahnhöfen vorgenommen.

Im Berichtsjahr verzeichneten wir eine Steigerung des durchschnittlichen Pünktlichkeitswerts für die Personen- und Güterverkehrszüge des DB-Konzerns in Deutschland. Die Pünktlichkeit für alle DB-Personenverkehrszüge verbesserte sich im Berichtsjahr und verzeichnete wieder einen Anstieg des Durchschnittswerts.

Positive Faktoren wie günstigere Witterungsbedingungen zu Jahresbeginn 2014, der Wegfall der Hochwasser-effekte aus dem Vorjahr und die Wirkung der Verbesserungsmaßnahmen der Kunden- und Qualitätsinitiative wurden durch negative Effekte infolge von Unwettern und Streiks der GDL teilweise kompensiert.

IMAGEWERTE ANNÄHERND UNVERÄNDERT

Neben Kundenzufriedenheit und Pünktlichkeit ist das Image eine wichtige Messgröße im Bereich Kunde und Qualität. Das Image des DB-Konzerns wird anhand des Corporate Reputation Index (CRI) gemessen und durch ein unabhängiges Marktforschungsinstitut ermittelt. Im Berichtsjahr lag der CRI bei 53. Damit liegt er trotz der streikbedingten Beeinträchtigungen 2014 nahezu auf dem Niveau der letzten Erhebung im Jahr 2012 (54).

MASSNAHMEN IM BEREICH KUNDE UND QUALITÄT

Im Berichtsjahr haben wir DB-konzernweit zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit und Qualität angestoßen.

Als Reaktion auf die hohe Anzahl von verzögerten Fahrzeugauslieferungen und Mängeln an Neufahrzeugen im Regional- und Fernverkehr wurde das Projekt Qualitätspartnerschaft ins Leben gerufen. Das Projekt soll den Grundstein für eine neue technische Zusammenarbeit zwischen dem DB-Konzern und der Bahnindustrie mit einem Fokus auf der Qualitätssicherung legen. Die hohen technischen Ansprüche des DB-Konzerns und der Bahnindustrie sollen durch dieses Projekt bereits in der Entwicklungsphase von Neufahrzeugen in Einklang gebracht werden, um das bestmögliche technische Ergebnis für das System Bahn und seine Kunden zu erreichen.

Kunden- und Qualitätsinitiative fortgeführt

Der Fokus unserer Kunden- und Qualitätsinitiative liegt auf der Verbesserung der Pünktlichkeit im Personen- und Güterverkehr als wesentlicher Bestandteil unseres Leistungsversprechens und damit als ein wichtiger Pfeiler zur Erreichung unserer Ziele in der Stoßrichtung Kunde und Qualität. Die Herausforderungen einer Verbesserung unserer Pünktlichkeitswerte liegen insbesondere in einem steigenden Bau- und Instandhaltungsvolumen der Schieneninfrastruktur bei gleichzeitig zunehmender Verkehrsnachfrage auf dem deutschen Schienennetz.

- Bei DB Bahn Fernverkehr konnte die Verfügbarkeit der ICE-Flotte erhöht, die Quote für die abweichende Wagenorientierung gesenkt sowie die Planmäßigkeit zu Beginn des Zuglaufs stabilisiert werden.
- Bei DB Bahn Regio wurde ein im Vorjahr entwickeltes und erprobtes Konzept zur Steigerung der Pünktlichkeit im Schienenverkehr deutschlandweit erfolgreich umgesetzt.
- DB Schenker Rail hat die Entwicklung und Umsetzung von Konzepten zur Erhöhung der Betriebsstabilität erfolgreich fortgesetzt.
- DB Netze Fahrweg konnte weitere Optimierungen im Bauplanungsprozess erreichen und so mit dazu beitragen, die Pünktlichkeit 2014 im Personen- und im Güterverkehr im Vergleich zum Vorjahr zu verbessern. Neben den Aktivitäten zur Pünktlichkeitsverbesserung hat die Kunden- und Qualitätsinitiative, wie bereits in den Vorjahren, die Vorbereitung der Maßnahmen für den Winter 2014/2015 unterstützt. Zudem stellt sie weiterhin die zentrale Austauschplattform für das DB-konzernweite Verbesserungsmanagement dar.

Zusammenarbeit mit dem Kundenbeirat

Seit seiner Gründung hat der Kundenbeirat in über 20 Sitzungen viele wertvolle Impulse gegeben und zahlreiche Maßnahmen auf den Weg gebracht. Das Fahrgastgremium besteht aus 30 ehrenamtlichen Mitgliedern, die für jeweils drei Jahre berufen werden und aus wesentlichen Kundengruppen stammen. Zweimal im Jahr kommt das Gremium zu ordentlichen Sitzungen zusammen, daneben unterstützt und berät es in zahlreichen Projekten mit Kundenrelevanz. Im Berichtsjahr lag der Schwerpunkt der gemeinsamen Arbeit auf der Verbesserung der Reisendeninformation entlang der gesamten Reisekette, der Einbindung in Fahrzeug- und Angebotsthemen sowie der Entwicklung von tragfähigen Ideen zur Ausgestaltung vernetzter Mobilität. In einem Workshop zur Wesentlichkeitsanalyse haben Vertreter des Kundenbeirats zudem die Ergebnisse der Stakeholderbefragung diskutiert und konkrete Impulse zu Handlungsempfehlungen gegeben.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

*Deutlich positive Ergebnisentwicklung
Rating-Einstufungen bestätigt
Leichte Verschiebung in der Bilanzstruktur*

ERTRAGSLAGE

Änderungen im Vorjahresvergleich

Wesentliche rechnungslegungsbezogene Veränderungen für den Vorjahresvergleich ergaben sich im Berichtsjahr nicht.

Umsatzentwicklung

Die DB AG erzielte wie im Vorjahr keine Umsatzerlöse.

Ergebnisentwicklung

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Sonstige betriebliche Erträge	1.179	1.087	+92	+8,5
Materialaufwand	-95	-91	-4	+4,4
Personalaufwand	-324	-303	-21	+6,9
Abschreibungen	-10	-12	+2	-16,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-970	-850	-120	+14,1
Beteiligungsergebnis	794	583	+211	+36,2
Zinsergebnis	-67	-37	-30	+81,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	507	377	+130	+34,5
Steuern vom Einkommen und Ertrag	37	-10	+47	-
Jahresüberschuss	544	367	+177	+48,2

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahr unter anderem aufgrund höherer Erträge aus Schadenersatzzahlungen von Kartellanten und Kostenerstattungen gestiegen. Gegenläufig wirkte der Wegfall von Effekten im Zusammenhang mit der Auflösung von Rückstellungen für Verlustausgleichsverpflichtungen im Vorjahr.

Der Materialaufwand lag im Berichtsjahr vor allem infolge gestiegener Aufwendungen für Instandhaltung, Sicherheits- und Ordnungsdienste und Reinigung etwas höher als im Vorjahr.

Der Personalaufwand lag oberhalb des Werts aus dem Vorjahr. Belastend wirkten hier Tariferhöhungen und die Zunahme der durchschnittlichen Beschäftigtenzahl.

Die Abschreibungen waren infolge rückläufiger Abschreibungen auf geringwertige Wirtschaftsgüter leicht unter Vorjahresniveau.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich deutlich. Dies resultierte aus der Auskehrung der aus Schadenersatzzahlungen von Kartellanten vereinnahmten Erlöse an den Bund und die ursprünglich von den überhöhten Einkaufspreisen betroffenen Konzernunternehmen.

Der deutliche Anstieg im Beteiligungsergebnis resultierte insbesondere aus der positiven Entwicklung der DB Netz AG (+151 Mio. €) und der DB Energie GmbH (+76 Mio. €). Das Ergebnis der DB MLAG war nahezu unverändert. Hier wurden positive Effekte aus der Entwicklung des Beteiligungsergebnisses durch Belastungen unter anderem im Bereich Personal kompensiert.

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 DBAG per Darlehen weitergereichten Mittel im Wesentlichen zu gleichen Konditionen an die DB-Konzerngesellschaften weiter. Das Zinsergebnis ist im Berichtsjahr deutlich zurückgegangen. Bei Zinsaufwendungen auf Vorjahresniveau wirkten sich hier gesunkene Zinserträge aus der DB-Konzernfinanzierung negativ aus.

Insgesamt ergab sich insbesondere infolge der Verbesserung des Beteiligungsergebnisses ein deutlicher Anstieg im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

Die Steuerposition verbesserte sich vor allem infolge höherer periodenfremder Erträge aus der Auflösung von Steuerrückstellungen (21 Mio. €) sowie Steuererstattungen für Vorjahre (19 Mio. €) spürbar.

Der Jahresüberschuss verbesserte sich dementsprechend noch etwas deutlicher als das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage

Die Entwicklung im Berichtsjahr deckt sich im Ergebnis mit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2013 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2014. Dabei hat sich allerdings das Beteiligungsergebnis deutlich besser entwickelt als prognostiziert.

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 in Höhe von 20 Mrd. € zur Verfügung. Das Programm war per 31. Dezember 2014 mit 17,2 Mrd. € in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2013: 15,7 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 2014 wie im Vorjahr ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses war per 31. Dezember 2014 nicht in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2013: keine Inanspruchnahme). Zudem verfügten wir per 31. Dezember 2014 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 2,0 Mrd. € (per 31. Dezember 2013: 2,0 Mrd. €) mit einer Restlaufzeit von 0,5 bis 1,6 Jahren sowie über eine weitere garantierte ungenutzte Kreditfazilität in Höhe von 0,1 Mrd. € (per 31. Dezember 2013: 0,1 Mrd. €).

Darüber hinaus konnte der DB-Konzern auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 1,7 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2013: 1,6 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 wurde ein Leasingvertrag für Fahrzeuge im Zusammenhang mit einem neuen Verkehrsvertrag bei der DB Regio AG über rund 100 Mio. € abgeschlossen, dessen Laufzeit im Dezember 2017 beginnt. Darüber hinaus wurden keine größeren Leasingverträge abgeschlossen.

Rating-Einstufungen unverändert

RATING-EINSTUFUNGEN DB AG	Erst- ertei- lung	Letzte Bestäti- gung	Aktuelle Einstufungen		
			kurz- fristig	lang- fristig	Ausblick
Standard&Poor's	16.05. 2000	01.08. 2014	A-1+	AA	stabil
Moody's	16.05. 2000	01.10. 2014	P-1	Aa1	stabil

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard&Poor's (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. Kredit-Ratings stellen ein unabhängiges und aktuelles Urteil über die Kreditwürdigkeit eines Unternehmens dar. Aufgrund der Eigentümerstruktur der DB AG berücksichtigen die Ansätze der Rating-Agenturen neben der quantitativen und qualitativen Analyse des Unternehmens auch eine Bewertung der Beziehung zu unserem Eigentümer, dem Bund und der potenziellen Unterstützungsmöglichkeiten des Bundes für die DB AG. Damit sind die Rating-Einstufungen des Bundes auch für die Rating-Einstufungen der DB AG von Bedeutung.

An den Einschätzungen der DB AG durch die Rating-Agenturen S&P und Moody's hat es im Berichtsjahr keine Veränderungen gegeben. Die Rating-Einstufungen der DB AG sind damit seit der ersten Erteilung unverändert.

Weitere Informationen zum Thema Rating und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG sind auf unserer Investor-Relations-Internetseite verfügbar.

Kapitalflussrechnung

KURZFASSUNG KAPITALFLUSSRECHNUNG [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit ¹⁾	458	1.069	- 611	- 57,2
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 6	- 19	+ 13	- 68,4
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ¹⁾	610	- 420	+ 1.030	-
Veränderung des Finanzmittelbestands	1.062	630	+ 432	+ 68,6
Flüssige Mittel per 31.12.	3.083	2.021	+ 1.062	+ 52,5

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit verringerte sich im Wesentlichen aufgrund rückläufiger Mittelzuflüsse aus Beteiligungserträgen aus dem Vorjahr (- 883 Mio. €). Gegenläufig wirkten unter anderem das verbesserte Ergebnis vor Steuern (+ 130 Mio. €) sowie Steuer-effekte (+ 47 Mio. €).

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit lag weiterhin auf niedrigem Niveau und ging im Berichtsjahr zurück. Dies resultierte aus rückläufigen Auszahlungen für Investitionen (- 8 Mio. €) und Finanzanlagen (- 8 Mio. €).

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr. Neben höheren Nettoeinzahlungen aus der Konzernfinanzierung (+ 729 Mio. €) kam hier die im Vergleich zum Vorjahr niedrigere Dividendenzahlung an den Bund (- 325 Mio. €) zum Tragen. Gegenläufig wirkten höhere Auszahlungen insbesondere im Zusammenhang mit dem Schuldbeitritt (+ 25 Mio. €).

Insgesamt verfügte die DB AG per 31. Dezember 2014 über einen im Vergleich zum Vorjahresende deutlich höheren Bestand an flüssigen Mitteln.

Verbindlichkeiten

VERBINDLICHKEITEN PER 31.12. [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	14.483	13.026	+ 1.457	+ 11,2
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	202	728	- 526	- 72,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14	13	+ 1	+ 7,7
Sonstige	119	116	+ 3	+ 2,6
Insgesamt	14.818	13.883	+ 935	+ 6,7

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen stiegen infolge höherer Anleiheemissionen der DB Finance, die per Darlehen an die DB AG weitergereicht worden sind, deutlich an.

Gegenläufig sind die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, gesunken. Dies resultierte aus der Tilgung von zwei Darlehen bei der EUROFIMA.

Insgesamt stiegen die Verbindlichkeiten deutlich.

Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen mit 7 Mio. € wie im Vorjahr auf niedrigem Niveau (im Vorjahr: 15 Mio. €). Investitionsschwerpunkt waren im Berichtsjahr Mietereinbauten und Mobiliar.

Abweichungen von der prognostizierten Finanz- und Vermögenslage

Die Entwicklung im Berichtsjahr deckt sich mit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2013 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2014.

VERMÖGENSLAGE

Bilanz

BILANZ PER 31.12. [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Bilanzsumme	34.361	33.044	+1.317	+4,0
AKTIVSEITE				
Anlagevermögen	26.865	27.331	-466	-1,7
Umlaufvermögen	7.496	5.712	+1.784	+31,2
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0	1	-1	-100
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	16.098	15.754	+344	+2,2
Rückstellungen	3.400	3.357	+43	+1,3
Verbindlichkeiten	14.818	13.883	+935	+6,7
davon zinspflichtig	14.175	13.266	+909	+6,9
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	45	50	-5	-10,0

BILANZSTRUKTUR PER 31.12. [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
AKTIVSEITE				
Anlagevermögen	78,2	82,7	-	-
Umlaufvermögen	21,8	17,3	-	-
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0	-	-
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	46,9	47,7	-	-
Rückstellungen	9,9	10,2	-	-
Verbindlichkeiten	43,1	41,9	-	-
davon zinspflichtig	41,3	40,1	-	-
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,2	-	-

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind mit Ausnahme der Bewertungsänderung für Altersversorgungsverpflichtungen in sogenannten Contractual-Trust-Arrangements gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2014 gestiegen. Diese Entwicklung wurde getrieben durch den höheren Bestand an Finanzmitteln.

Das Anlagevermögen lag unterhalb des Vorjahresendwerts. Maßgeblich war dafür der Rückgang der Ausleihungen an verbundene Unternehmen (-462 Mio. €).

Das Umlaufvermögen stieg entgegengesetzt stark an. Ursächlich hierfür war insbesondere der Anstieg der liquiden Mittel (+1.062 Mio. €). Auch die Forderungen gegen verbundene Unternehmen (+694 Mio. €) stiegen an. Hier wirkten vor allem höhere Forderungen aus dem DB-konzerninternen Cashpooling (+541 Mio. €).

Strukturell ergab sich daraus eine leichte Verschiebung in Richtung des Umlaufvermögens. Das Anlagevermögen dominiert mit einem Anteil von rund 78% allerdings weiterhin die Aktivseite der Bilanz.

Auf der Passivseite betrafen die maßgeblichen Veränderungen das Eigenkapital und die Verbindlichkeiten.

Das Eigenkapital stieg an. Dies resultierte aus dem Jahresüberschuss (544 Mio. €) abzüglich der Dividendenaus-schüttung (200 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten erhöhten sich spürbar infolge gestiegener Verbindlichkeiten aus Darlehen gegenüber der Konzernfinanzierungstochter DB Finance (+1.456 Mio. €). Kompensiert wurde dieser Anstieg infolge der planmäßigen Tilgung der im Vorjahr gegenüber der EUROFIMA (-519 Mio. €) bestehenden Finanzschulden.

Die Rückstellungen erhöhten sich nur leicht. Dies resultierte aus einer Erhöhung der sonstigen Rückstellungen.

Strukturell ergab sich dadurch eine leichte Verschiebung in Richtung des Fremdkapitals. Die Eigenkapitalquote ging leicht zurück.

SOZIALES

*Umsetzung der HR2020-Programme vorangetrieben
DB-konzernweite Mitarbeiterzufriedenheit leicht angestiegen
Zahl der Mitarbeiter leicht gefallen*

STRATEGISCHE PERSONALPLANUNG

Mit der Strategischen Personalplanung (SPP) verschafft sich der DB-Konzern für wesentliche Mitarbeitergruppen Transparenz über den zukünftigen Personalbestand und -bedarf. Auf Basis von DB-konzernweitlichen 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. Darüber hinaus will der DB-Konzern die SPP international etablieren. Erste internationale SPP-Modelle wurden bereits bei DB Schenker Rail Polska und DB Arriva Denmark implementiert.

Um auch die kurz- und mittelfristige Personalplanung und -steuerung zu optimieren, hat der DB-Konzern die einheitliche Abbildung des Personalbedarfs in Deutschland in einem EDV-System implementiert. Des Weiteren wurde im Sommer 2014 ein automatisierter Frühwarnbericht eingeführt, der potenzielle Personalengpassrisiken in betriebskritischen Bereichen transparent macht.

PERSONALGEWINNUNG

Der DB-Konzern will sein Profil als attraktiver Arbeitgeber schärfen und neue Mitarbeiter gewinnen. Dazu hat er 2012 die Personalgewinnung inhaltlich und organisatorisch neu aufgestellt und konnte so deutliche Verbesserungen in den Arbeitgeberrankings erzielen. Basierend auf Rankings, die von trendence – Europas führendem Forschungsinstitut im Bereich Employer-Branding, Personalmarketing und Recruiting – erhoben wurden, verbesserte sich der DB-Konzern insbesondere bei den Schülern von Rang 25 auf Rang 14. Bei den Facharbeitern verbesserte er sich von Rang 21 auf Rang 11. Bezogen auf alle Zielgruppen konnte er sich auf Platz 13 steigern. Damit ist der DB-Konzern seinem Ziel, bis 2020 zu den Top-10-Arbeitgebern Deutschlands zu gehören, einen großen Schritt näher gekommen.

Dazu beigetragen hat die Arbeitgeberkampagne des DB-Konzerns »Kein Job wie jeder andere«, die im Berichtsjahr fortgesetzt wurde. Das zentrale Element des Arbeit-

geberauftritts ist die Karrierewebsite des DB-Konzerns. Im Mai 2014 wurde sie mit dem Employer Branding Award von trendence ausgezeichnet. Social-Media-Kanäle wie Facebook, Twitter oder YouTube sind Teil des Online-Auftritts des DB-Konzerns. Eine Berufsberatung über Facebook wurde beispielsweise von Schülern gut angenommen.

Mit unseren rund 300 Schulkooperationen, 20 nationalen und vier internationalen Hochschulkooperationen sowie Recruiting-Veranstaltungen wie der DB Summer School will der DB-Konzern potenzielle Nachwuchskräfte frühzeitig binden. Hochschulabsolventen 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 eines direkten Berufseinstiegs an. Seine Kandidatenpools helfen dem DB-Konzern, mit interessanten Kandidaten langfristig im Kontakt zu bleiben.


Der DB-Konzern will die Auswahl von Bewerbern dauerhaft noch stärker an deren Potenzialen und Talenten ausrichten. Daher wird der 2013 pilotierte Online-Test zur kompetenzbasierten Auswahl von Schulabgängern standardmäßig eingeführt. In der Pilotphase haben 35% der Bewerber für einen Ausbildungsberuf den Test im Wunschberuf bestanden, im Bereich duales Studium waren es 28%. Trotz steigender Herausforderungen am externen Arbeitsmarkt konnte das Ziel zur Deckung des externen Nachführungsbedarfs von 95% im Berichtsjahr (96,4%) erreicht werden.

PERSONALENTWICKLUNG

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

Durch beschriebene Entwicklungswege werden den Mitarbeitern Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt, die auch eine geschäftsfeldübergreifende Nachfolgeplanung unterstützen. Ein Webtool sowie eine Landkarte zur Personalentwicklung machen die Entwicklungswege für alle Mitarbeiter transparent und zugänglich. Ein Weiterbildungskompass informiert online über Möglichkeiten der berufsbegleitenden Weiterbildung.


Nachwuchssicherung

Der DB-Konzern ist mit fast 12.000 Auszubildenden, Dual-Studierenden und »Chance plus«-Teilnehmern einer der **GRÖSSTEN AUSBILDER**  in Deutschland. Im Berichtsjahr haben rund 3.400 Jugendliche eine Berufsausbildung und 280 Jugendliche ein duales Studium im DB-Konzern begonnen. Der Anteil der jungen Menschen, die im Anschluss an ihre Ausbildung ein Übernahmeangebot bekommen, liegt bei 94%. Bundesweit an neun Standorten bietet der DB-Konzern über 300 Plätze in dem Berufsvorbereitungsprogramm »Chance plus« an. Schulabsolventen mit Startschwierigkeiten können sich hier, begleitet von betrieblichen Betreuern und Sozialpädagogen, intensiv auf eine Ausbildung vorbereiten. Über 80% der Teilnehmer des Jahrgangs 2013/2014, die das Programm erfolgreich beendet haben, konnten im Anschluss eine Berufsausbildung oder direkt eine Tätigkeit im DB-Konzern oder einem anderen Unternehmen beginnen. Neben der Vermittlung fachlicher Kenntnisse und praktischer Fertigkeiten ist der Erwerb von Service-, Sozial- und Methodenkompetenzen zentraler Bestandteil der Ausbildung im DB-Konzern.

Talentmanagement und Managementdiagnostik

Eine gezielte Nachführung von Talenten setzt voraus, geeignete Fach- und Führungskräfte systematisch zu identifizieren und zu fördern. Im Fokus des Talentmanagements steht zunächst die Besetzungsqualität im Führungskräftebereich. Entwicklungscenter zur Standortbestimmung und darauf aufbauende maßgeschneiderte Maßnahmen sind mögliche Instrumente 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 2012 an der Entwicklung eines **GEMEINSAMEN FÜHRUNGSVERSTÄNDNISSES** , das transformativ Führungselemente stärker betont. Deren werte- und sinnbasierende Ausrichtung spielt im Rahmen von Auswahlprozessen und Bewertungsentscheidungen von Füh-

rungskräften eine wichtige Rolle. Seit Herbst 2014 wurde die mit den Top-250-Führungskräften des DB-Konzerns und dem oberen Management begonnene Dialogreihe »Strategie und Führung« zur Verankerung des Führungsverständnisses mit den Führungskräften im leitenden Management fortgeführt. Das Format ergänzt die Aktivitäten und Maßnahmen, die bereits 2013 in den Ressorts und Geschäftsfeldern des DB-Konzerns initiiert wurden.


Qualifizierung


Die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter des DB-Konzerns in Deutschland erfolgt durch DB Training als Partner für Lern-, Entwicklungs- und Veränderungsprozesse. Mehr als 2.000 Qualifizierungsangebote sprechen alle Zielgruppenportfolios und Funktionen an. Neben dem Aufbau von Zielgruppenportfolios für Ingenieure und Einkäufer haben wir im Berichtsjahr auch ein modulares Qualifizierungsprogramm für alle Mitarbeiter und Führungskräfte des Finanzressorts entwickelt. Die DB Akademie verantwortet die Qualifizierung für die rund 7.600 Führungs- und Nachwuchsführungskräfte des DB-Konzerns. Damit gewährleistet dieser eine systematische und kontinuierliche Karrierebegleitung aus einer Hand. Mit den auf den individuellen Entwicklungsphasen basierenden Talent-, Transition- und Excellence-Programmen konnte der DB-Konzern im Berichtsjahr rund 50% seiner Führungskräfte erreichen. Um die Angebote auch weiterhin zukunftsorientiert auszurichten, wurde ein Projekt zur Weiterentwicklung gestartet. Dabei setzt der DB-Konzern unter anderem auf modulare Programmabbausteine, internationale Entwicklungsaktivitäten sowie neue Dialog- und digitale Lernformate.

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

Um die Unternehmenskultur nachhaltig weiterzuentwickeln, hat der DB-Konzern einen kontinuierlichen Organisationsentwicklungsprozess etabliert. Unter Berücksichtigung der strategischen Ziele des DB-Konzerns, der Ergebnisse der **MITARBEITERBEFRAGUNG**  und der Erkenntnisse aus regelmäßigen Dialogveranstaltungen wird der Prozess sukzessive justiert und neue Themen des Kulturwandels festgelegt.

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern fünf ZUKUNFTSWERKSTÄTTEN  durchgeführt, um konkrete Lösungen in den zentralen Handlungsfeldern der Mitarbeiterbefragung 2012 – Zusammenarbeit, Weiterentwicklung, Kommunikation/Information/Einbindung, Führung und Arbeitszeitgestaltung/Arbeitsbedingungen – zu entwickeln. 118 bereits DB-konzernweit existierende Projekte und Instrumente wurden im Rahmen der Zukunftswerkstätten vorgestellt und dienten als Grundlagen für Diskussionen. Insgesamt wurden 526 weitere Lösungsvorschläge für die verschiedenen Handlungsfelder erarbeitet.

Rund 850 regionale Impulsgeber unterstützen geschäftsfeld- und hierarchieübergreifend den Kulturwandel.

Im Herbst 2014 wurde die zweite konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Über 300.000 Mitarbeiter weltweit erhielten erneut die Gelegenheit zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie sind und wo sie Handlungsbedarf sehen. Rund 190.000 Mitarbeiter des DB-Konzerns haben mitgemacht. Das sind 60,1% und damit konzernweit ein nahezu gleich hoher Anteil wie bei der ersten Befragung 2012. Insgesamt hat sich die Grundstimmung gegenüber 2012 verbessert.

Auf einer Skala von 1 (»stimme überhaupt nicht zu«) bis 5 (»stimme voll zu«) ist die Mitarbeiterzufriedenheit des DB-Konzerns von 3,6 (2012) auf 3,7 gestiegen.

Die Gesamtergebnisse für den DB-Konzern zeigen im Vergleich zu 2012 ein relativ konstantes Bild. Gleichwohl gibt es einige wichtige Veränderungen und neue kritische Punkte. Wie bei der Mitarbeiterbefragung 2012 lässt sich auch diesmal ableiten, wo Mitarbeiter und Führungskräfte gemeinsam ansetzen können, um noch besser zu werden. Vier Handlungsfelder sind dabei ausschlaggebend für weitere Veränderungen in den nächsten zwei Jahren.

→ Kommunikation, Information, Einbindung: Wie schon 2012 hat dieses Handlungsfeld für die Mitarbeiter des DB-Konzerns die höchste Priorität. Viele Aspekte haben sich verbessert. Mitarbeiter werden mehr einbezogen, ihre Belange inzwischen besser berücksichtigt. Allerdings wird die Kommunikation unter und auch zwischen Führungskräften und Mitarbeitern kritischer wahrgenommen.

→ Führung: Dieses Handlungsfeld gehört erneut zu den wichtigsten Einflussfaktoren bei der Mitarbeiterzufriedenheit. Die Umsetzung des neuen Führungsverständnisses des DB-Konzerns bleibt eine zentrale Aufgabe.

→ Zusammenarbeit: Dieses Handlungsfeld stand 2012 nicht im Fokus des DB-Konzerns und ist das einzige, das 2014 schlechter bewertet wird. Zudem gewinnt es deutlich an Einfluss auf die Mitarbeiterzufriedenheit.

→ Weiterentwicklung: Angesichts der Tatsache, dass die Bedeutung von Weiterentwicklung beim DB-Konzern zugenommen hat, steht dieses Thema weiter im Fokus – nicht zuletzt auch mit Blick auf den demografischen Wandel.

Auf der Grundlage der Ergebnisberichte werden die Führungskräfte des DB-Konzerns in über 10.000 moderierten Folgeworkshops mit ihren Mitarbeitern die Ergebnisse besprechen, die Veränderungen gegenüber 2012 bewerten und neue Maßnahmen ableiten.

DIVERSITY

Ein wertschätzender Umgang mit Vielfalt und die Nutzung dieses Potenzials sind zentrale Bestandteile der Unternehmenskultur des DB-Konzerns. Kernthemen sind gleiche Entwicklungsmöglichkeiten für Frauen und Männer sowie die Förderung der Zusammenarbeit von Menschen verschiedener Altersgruppen und unterschiedlicher Kulturen/Ethnien.

Gemeinsam mit dem Hamburger Institute of Change Management hat der DB-Konzern im Berichtsjahr eine Studie zum Generationenmanagement durchgeführt. In mehreren Workshops wurden unterschiedliche Sichtweisen und Ansprüche von Führungskräften der verschiedenen Generationen erarbeitet und die sich daraus ergebenden Herausforderungen für Führung erörtert. Dabei wurden vier Handlungsfelder identifiziert: Sensibilität für Generationenvielfalt schaffen, intergenerative Zusammenarbeit fördern, altersunabhängig Entwicklungschancen und Leistungsförderung bieten, organisationale und instrumentelle Voraussetzungen gestalten. Die Ergebnisse der Studie sind für die Führungskräfte- und Personalentwicklung sowie für die Arbeit an der Unternehmenskultur von hoher Relevanz.

Zur Steigerung des Frauenanteils im DB-Konzern insgesamt und in Führungspositionen wurden im Berichtsjahr weitere Maßnahmen entwickelt. Ein neues Berichtswesen für die Entscheidungsträger im DB-Konzern soll mehr Transparenz über die Entwicklung des Frauenanteils schaffen und die Möglichkeiten zur konsequenten Gegensteuerung verbessern. Bei der Besetzung von Führungspositionen des oberen Managements muss seit 2013 unter den Kandidaten mindestens eine geeignete Bewerberin sein. Dieses Vorgehen will der DB-Konzern auch auf Positionen im leitenden Management ausweiten.

Das Mentoringprogramm »Karriere mit Kindern« begleitet erfolgreich Führungs- und Führungsnachwuchskräfte mit Kindern auf ihrem Karriereweg. Zudem beteiligt sich

der DB-Konzern am unternehmensübergreifenden Väternetzwerk. Damit ist der DB-Konzern auf das voraussichtlich Mitte 2015 in Kraft tretende »Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst« vorbereitet.


Als Gründungsmitglied unterstützt der DB-Konzern den Verein Charta der Vielfalt und beteiligte sich am 2. Deutschen Diversity Tag im Juni 2014.


BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN

Um Mitarbeiter langfristig zu binden, will der DB-Konzern ihnen in jeder Lebens- und Berufsphase eine Perspektive geben und die individuellen Bedürfnisse mit den Anforderungen des Unternehmens zusammenbringen.

Tarifpolitik und Beschäftigungsbedingungen

Die Beschäftigungsbedingungen für Arbeitnehmer des DB-Konzerns müssen auch unter sich verändernden Rahmenbedingungen attraktiv und zugleich finanzierbar bleiben. Die Tarifabschlüsse leisten hierzu einen wesentlichen Beitrag.

Eine nachhaltige Personalpolitik des DB-Konzerns steht im Mittelpunkt des mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ausgehandelten und 2013 in Kraft getretenen **DEMOGRAFIETARIFVERTRAGS** . Vereinbart wurden beispielsweise eine unbefristete Beschäftigungssicherung sowie ein unbefristetes Übernahmeangebot für alle Auszubildenden mit erfolgreichem Abschluss.


Zudem wurde beschlossen, die Arbeitszeit und die Arbeitsbedingungen individueller zu gestalten, um eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie beziehungsweise Privatleben zu erreichen. Ein Instrument sind die bewährten betrieblichen Arbeitszeitprojekte. Zudem können Mitarbeiter Langzeitkonten für eine berufliche Auszeit (Sabbatical) oder die Familienpflegezeit in Anspruch nehmen. Die **BETRIEBLICHE GESUNDHEITSFÖRDERUNG**  setzt der DB-Konzern stärker in den Fokus. Im Programm »Gesundheit und Arbeitsbedingungen« (ProGEAR) werden die Themen Tauglichkeit und Eignung, Ergonomie, psychische Gesundheit, Inklusion und verhaltensbezogene Gesundheitsprävention DB-konzernweit ausgestaltet.

Im Berichtsjahr hat sich der DB-Konzern mit der EVG darauf geeinigt, den Geltungsbereich der Beschäftigungssicherung zu erweitern sowie das Angebot im Demografietarifvertrag zur »Besonderen Teilzeit im Alter« zu verbessern. Zudem wurde die Öffnungsklausel für betriebliche Arbeitszeitgestaltung verlängert. Das gibt unseren Betrieben auch künftig die Möglichkeit, von tarifvertraglichen

Arbeitszeitregelungen abzuweichen, um auf die individuellen Bedürfnisse der Arbeitnehmer besser eingehen zu können.

Mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) hat der DB-Konzern im April 2014 einen »Tarifvertrag über besondere Bedingungen bei Verlust der Fahrdiensttauglichkeit« abgeschlossen. Er regelt den Beschäftigungsschutz für Arbeitnehmer, die aus gesundheitlichen Gründen die Tätigkeit eines Lokomotivführers dauerhaft nicht mehr ausüben können. Lokomotivführer, die dauerhaft fahrdienstuntauglich werden, können zwischen der berufslebenslangen DB-Beschäftigungssicherung und einem Ausscheiden mit besonderer Abfindung wählen. Lokführer, die infolge traumatischer Ereignisse ihren Beruf dauerhaft nicht mehr ausüben können, erhalten einen arbeitslebenslangen Entgeltsschutz in Höhe von 100% des ehemaligen Tabellenentgelts. Der Vorrang für ortsnahe Vermittlung auf einen Arbeitsplatz für Lokomotivführer, deren Fahrdienstuntauglichkeit zum Beispiel auf Traumatisierung oder Arbeitsunfall beruht, wurde ausgebaut.

Die Grundlagentarifverträge mit der GDL und der EVG sind zum 30. Juni 2014 ohne Nachwirkung ausgelaufen. Darin war geregelt, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe Tarifverträge abschließen darf. Das war die Voraussetzung für eine konflikt- und widerspruchsfreie Tarifpolitik mit den beiden konkurrierenden Gewerkschaften. In der Tarifrunde 2014 steht daher neben der Tarifentwicklung auch die grundsätzliche Frage im Fokus, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe verhandelt. Beide Gewerkschaften haben Forderungen für zum Teil die gleichen Berufsgruppen erhoben. Dabei müssen Tarifkollisionen vermieden werden, bei denen unterschiedliche Regeln wie zur Arbeitszeitgestaltung für die gleiche Berufsgruppe entstehen. Trotz einer uneingeschränkten Verhandlungsbereitschaft seitens des DB-Konzerns führte die GDL Warnstreiks und eine Urabstimmung durch, der weitere mehrtägige Streikmaßnahmen folgten. Seit Dezember 2014 verhandelt der DB-Konzern wieder mit beiden Gewerkschaften. Die Ziele des DB-Konzerns sind stabile Verhältnisse, eine geordnete Tarifpolitik und eine Sozialpartnerschaft mit GDL und EVG, um Tarifkonkurrenz zu vermeiden. Die Verhandlungen laufen im Jahr 2015 weiter.

Die Beschäftigungsbedingungen für leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmer im DB-Konzern werden kontinuierlich weiterentwickelt. Die Vergütungspolitik und die Nebenleistungen werden dazu an den strategischen Zielen ausgerichtet. Das Zielsystem der Strategie **DB2020**  ist in die variable Vergütung integriert.


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

Sozial- und Nebenleistungen

Neben einer fairen und leistungsgerechten Vergütung bietet der DB-Konzern vielseitige Sozial- und Nebenleistungen. Fünf große Sozialpartner – die Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW), BAHN-BKK, Verband Deutscher Eisenbahner Sportvereine (VDES), DEVK-Versicherungen und Sparda-Banken – bieten Vorteilspakete für unsere Mitarbeiter.

In Zusammenarbeit mit dem BSW sowie dem Eltern-Service AWO bietet der DB-Konzern seinen Mitarbeitern verschiedene Angebote für Betreuungsmöglichkeiten. 90 Betreuungsplätze stehen in der DB-betriebseigenen Einrichtung »Bahnini« in Frankfurt am Main zur Verfügung und 164 Belegplätze in privaten Kitas. Während der Sommerferien können Mitarbeiterkinder an verschiedenen DB-Standorten an dem DB-konzerneigenen Programm »DB RasselBAHNde« teilnehmen. Zudem werden Eltern vom ElternService AWO bei der Suche nach Betreuungsoptionen, nach Notfall- und Ferienbetreuungsangeboten sowie bei der Vermittlung von Au-pairs oder Tagespflegepersonal unterstützt. Über den ElternService AWO bieten wir unseren Mitarbeitern auch eine weitreichende Unterstützung bei der Pflege von Angehörigen an.

OPTIMIERUNG UND INTERNATIONALISIERUNG DER HR-ARBEIT

2013 hat der Prozess der Kulturentwicklung im Personalressort des DB-Konzerns begonnen, um den Kulturwandel in der Organisation zu vertiefen und diese zugleich zum Treiber innerhalb des DB-Konzerns zu machen. Ziel ist, dass jeder Mitarbeiter im Personalressort zum Multiplikator für die Personalstrategie HR2020  wird. Mit dem Aufbau eines internationalen Personalleiternetzwerks hat der DB-Konzern 2012 die Basis für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit der Personalbereiche geschaffen. Im Berichtsjahr fanden zwei International Human Resources (HR) Manager Meetings statt.

Anfang Oktober 2014 wurde das EDV-System PeopleSoft International (PSI) in den Produktivbetrieb übernommen. Damit wurde ein wesentlicher Meilenstein auf dem Weg zu einer einheitlichen Personalsystemlandschaft für die international tätigen Geschäftsfelder des DB-Konzerns erreicht. Die HR-Datenbasis von PSI schafft die Grundlage für die

systemtechnische Unterstützung der internationalen HR-Prozesse und das internationale Berichtswesen. Bis Ende 2014 hat der DB-Konzern das System in fünf Ländern eingeführt.

Zudem hat der DB-Konzern seine internationalen Recruiting-Aktivitäten weiter intensiviert. Dazu wurde ein Global Talent Acquisition Network mit Vertretern der Personalgewinnungsorganisation und Experten aus verschiedenen Geschäftsfeldern und Ländern etabliert, das an Projekten wie dem gezielten Recruiting im europäischen Ausland für Vakanzen in Deutschland oder der Einführung von Recruiting-Standards und -Maßnahmen arbeitet.

Um Mitarbeitern verstärkte Anreize zu geben, auch international Erfahrung zu sammeln, schafft der DB-Konzern Transparenz über Einsatzmöglichkeiten und unterstützt Mitarbeiter gezielt bei der Entsendung.

Um die Weiterentwicklung der Unternehmenskultur des DB-Konzerns international voranzutreiben, fand der vierte internationale Zukunftsdialog in Manchester statt. Zudem wurde erstmalig ein Mitarbeiterkinderaustausch mit 32 Teilnehmern aus 13 Ländern durchgeführt.

Zur länderübergreifenden Vertretung der Interessen der Beschäftigten besteht seit 2005 ein Europäischer Betriebsrat (EBR) mit Arbeitnehmervertretern aus 21 europäischen Ländern.

ENTWICKLUNG DER MITARBEITERZAHL

MITARBEITER PER 31.12. [IN VZP]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Mitarbeiter	3.661	3.695	-34	-0,9
Auszubildende	64	62	+2	+3,2
DBAG	3.725	3.757	-32	-0,9

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 nahezu unverändert bei 3.725 Mitarbeitern (per 31. Dezember 2013: 3.757 Mitarbeiter). Darin enthalten sind 64 Auszubildende (im Vorjahr: 62 Auszubildende). Im Jahresdurchschnitt waren 3.752 Mitarbeiter bei der DBAG beschäftigt (im Vorjahr: 3.670 Mitarbeiter).

ÖKOLOGIE

*Klimaschutzziel für 2020 bereits übertroffen
Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix weiter erhöht
Lärmsanierung und Umrüstung auf V-Sohle fortgeführt*

KLIMASCHUTZ

CO₂-Emissionen reduziert

Der DB-Konzern hat sich das Ziel gesetzt, seine spezifischen CO₂-Emissionen weltweit zwischen 2006 und 2020 um 20% zu senken. Dieses Ziel hat der DB-Konzern mit einer Minderung um 22,7% bereits übererfüllt. DB Bahn Fernverkehr leistet dabei einen großen Beitrag, da seit April 2013 für grüne Angebote zusätzlich Ökostrom eingekauft wird, was die Klimabilanz erheblich verbessert. In der Seefracht werden durch die Reedereien größere Schiffe mit hoher Kapazität eingesetzt und flächendeckend Slow Steaming praktiziert. Im Schienenpersonennahverkehr speisen neue Fahrzeuge, wie die Baureihe (BR) 442, beim Bremsen mehr Strom ins Netz zurück als die bisherigen Fahrzeuge.

Insgesamt sind die spezifischen CO₂-Emissionen im Berichtsjahr verkehrsträgerübergreifend, mit Ausnahme des Straßengüterverkehrs, weiter gesunken. Im Straßengüterverkehr sind aufgrund des Berichtszeitpunkts Flotten- und Auslastungsverbesserungen noch nicht berücksichtigt. Seit dem Jahr 1990 und damit seit Beginn des ersten Klimaschutzprogramms konnte der DB-Konzern die spezifischen CO₂-Emissionen im DB-Schienenverkehr in Deutschland um 60% reduzieren. Die absoluten CO₂-Emissionen konnte der DB-Konzern um 5 Mio. t senken. Die Reduktion ist unter anderem auf die stetig steigende Energieeffizienz bei der Fahrzeugflotte, den hohen Anteil erneuerbarer Energien bei DB Bahn Fernverkehr sowie das energieeffiziente Fahren der Lokführer zurückzuführen.

Energieeffizienz erhöht

Das Ziel des DB-Konzerns ist es, so viel Energie wie möglich einzusparen, um so den größten Effekt für den Klimaschutz zu erreichen und dabei auch wirtschaftlich effizienter zu werden.

Zur kontinuierlichen Senkung des spezifischen Primärenergieverbrauchs verbessert der DB-Konzern stetig die Energieeffizienz seiner Fahrzeuge und steigert die Auslastung. Im Busverkehr bleibt der Energieverbrauch trotz technischer Qualitätsverbesserungen für die Kunden, wie eines verstärkten Einsatzes von Klimaanlage, annähernd gleich.

Anteil erneuerbarer Energien in der Bahnstrombeschaffung weiter angestiegen

Der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix ist mit 39,6% erneut gestiegen. Die Entwicklung ist im Wesentlichen bedingt durch die Einbeziehung der Bahnstromkraftwerksmengen in den EEG-Umlagemechanismus. Zudem kam aber auch die ganzjährige Wirksamkeit der zum 1. April 2013 eingeführten grünen Angebote bei DB Bahn Fernverkehr zum Tragen.

Infolge der vorzeitigen Zielerreichung wird der DB-Konzern den Zielwert für das Jahr 2020 überarbeiten.

Mit einem Ökostromanteil von 75%, bezogen auf ihren gesamten Stromverbrauch, liegen die Züge von DB Bahn Fernverkehr weit vor allen anderen Verkehrsmitteln. Durchschnittlich fahren die Kunden innerhalb Deutschlands daher mit nur 11g CO₂ pro Person und Kilometer. Kunden, die keines der CO₂-freien Angebote nutzen, können für 1€ Aufpreis ein Umwelt-Plus-Ticket erwerben und so ebenfalls CO₂-frei reisen.

Die S-Bahn Hamburg trägt zu einer Verbesserung der Klimabilanz von DB Bahn Regio bei, da sie mit 100% Ökostrom fährt und somit CO₂-frei unterwegs ist. Das Saarland hat dagegen den Vertrag über den Ökostrombezug für die Regionalverkehre Ende 2013 nicht verlängert.

Die Menge für die CO₂-freien Angebote Umwelt-Plus (Schienenpersonenfernverkehr) und Eco Plus (Schienengüterverkehr) wird im Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix nicht dargestellt und fließt nicht in die spezifischen Werte der DB-Schienenverkehre ein, da diese auf die Umweltbilanz der entsprechenden Kunden angerechnet werden. Inklusive dieser Menge beträgt der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix 40%.

Bremsenergieerückspeisung erhöht Energieeffizienz

Moderne Schienenfahrzeuge wie die BR 442 können beim Bremsen die Bewegungsenergie in elektrische Energie umwandeln und wieder in das Bahnstromnetz einspeisen. In der Region Nord-Ost hat DB Bahn Regio über 80 Fahrzeuge dieses Typs im Einsatz; die durchschnittliche Bremsenergieerückspeisung lag im Berichtsjahr bei über 30%. Bei DB Bahn Fernverkehr ging im Berichtsjahr die neue BR 407 in den Fahrgastbetrieb und speist dabei rund 24% der

bezogenen Energie zurück. Das sind 15% mehr als bei vergleichbaren älteren Fahrzeugen der BR 403. Im Berichtsjahr hat sich die Menge des recycelten Stroms auf 1.130 GWh erhöht, so konnten rund 14% am Gesamtstrombezug eingespart werden.

Geschäftsfelder beteiligen sich aktiv am Klimaschutz ECONOSPEED HILFT KRAFTSTOFF SPAREN

Im Jahresverlauf 2014 wurden mehr als 2.000 EconoSpeed-Systeme für die Busse von DB Arriva in Großbritannien beschafft. EconoSpeed führt durch automatische Kontrolle der Beschleunigung zu Kraftstoffeinsparungen. Der Einsatz in weiteren Bussen sowie Pkw und Lkw ist zukünftig denkbar. EconoSpeed ist patentiert durch das Unternehmen Zeta Automotive Ltd, an dem DB Arriva eine Mehrheitsbeteiligung hält.

ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE IMMER HÄUFIGER IM EINSATZ

In Tschechien, Italien, den Niederlanden, Dänemark, der Slowakei und Großbritannien gehören mehr als 200 gasbetriebene Busse zu DB Arrivas Flotte. Sie werden durch komprimiertes Erdgas oder Flüssiggas gespeist. DB Arriva betreibt zudem fast 400 Hybridbusse. 337 sind in Großbritannien im Einsatz, 51 in den Niederlanden, neun in Spanien und einer in Tschechien. Darüber hinaus wird Biodieselmotorkraftstoff beispielsweise in Schweden und Tschechien genutzt. Zehn batteriebetriebene Elektrobusse fahren in London und den englischen Regionen.

GRÜNE ANGEBOTE IN DER LOGISTIK

Im Schienengüterverkehr gibt es das Angebot Eco Plus, mit dem Kunden ihre Transporte »vergrünen« können. Seit März 2014 nutzt BMW das CO₂-freie Transportangebot für seine Fahrzeugkomponenten auf einer zweiten Relation. Seit Juli 2014 kann Eco Plus auch für alle österreichischen Relationen gebucht werden. Damit sind in Europa erstmalig CO₂-freie grenzüberschreitende Verkehre zwischen Deutschland und Österreich möglich. Neben Eco Plus bietet DB Schenker seinen Kunden weitere ökologische Angebote unter dem Titel Eco Solutions an. DB Schenker Logistics nutzt mit den Produkten DB SCHENKERhangartner und DB SCHENKERrailog die Transportmittel effizient im Kombinierten Verkehr Straße – Schiene, womit zwei Drittel bis drei Viertel der CO₂-Emissionen eingespart werden können. Kunden nutzten diese Angebote 2014 in einem Gesamtwert von 116 Mio. €. CO₂-Emissionen, die sich derzeit noch nicht vermeiden lassen, können mit dem Produkt Eco Neutral kompensiert werden.

INTERNET-TOOLS ZEIGEN DIE ÖKOBILANZ FÜR VERKEHRE

Firmen können mit EcoTransIT World feststellen, wie viele Schadstoffe ihre Transporte verursachen, und deren Ökobilanz berechnen. Dieses Tool bietet den Kunden die Möglichkeit, Emissionen auf allen Strecken weltweit und über alle Verkehrsmittel hinweg zu ermitteln. 2014 haben 18 Unternehmen aus Logistik und Industrie EcoTransIT World (Business Solutions) genutzt (im Vorjahr: 14), darunter DB Schenker als Grundlage für seine Beratungsleistungen. Unternehmen können sowohl detaillierte Umweltbilanzen auf Basis normengerechter Berechnungsmethoden erstellen und individuelle Konzepte entwickeln, um Luftschadstoffe zu vermeiden und zu reduzieren.


Im Personenverkehr bietet der DB-Konzern online im Rahmen der Reiseauskunft den UmweltMobilCheck an. Wer wissen will, welches Verkehrsmittel auf seiner gewählten Strecke umweltfreundlicher ist, kann dieses Tool innerhalb der Reiseauskunft nutzen. Hier kann die Umweltbilanz von Reisen mit Bahn, Auto und Flugzeug hinsichtlich Fahrdauer, Energieverbrauch sowie Ausstoß von CO₂ und Schadstoffen verglichen werden. Die Anzahl der Nutzer pro Monat verringerte sich mit 250.000 gegenüber dem Vorjahr leicht (im Vorjahr: 270.000).

BAHNHÖFE SENKEN ENERGIEBEDARF

An seinen Bahnhöfen will der DB-Konzern den Energieverbrauch und damit den CO₂-Ausstoß reduzieren. Im Vergleich zu 2010 konnte bis Ende 2014 der Primärenergieverbrauch bereits um 11% nachhaltig gesenkt werden. Im Fokus der Energieeinsparmaßnahmen standen Umrüstungen von Beleuchtungsanlagen.

Nach der Eröffnung des ersten klimaneutralen Bahnhofs im Sommer 2014 in Kerpen-Horrem entsteht in der Lutherstadt Wittenberg der zweite grüne Bahnhof.

LÄRMREDUKTION

Auch das Ziel des DB-Konzerns bei der **LÄRMREDUKTION**  ist ambitioniert: Den Schienenverkehrslärm in Deutschland will der DB-Konzern – im Vergleich zu 2000 – bis 2020 halbieren. Um dieses Ziel zu erreichen, errichtet der DB-Konzern ortsfeste Schallschutzmaßnahmen an der Strecke und rüstet seine Güterwagen auf leise Bremstechnologie um. Neue Güterwagen werden bereits seit 2001 mit leisen Bremssohlen beschafft.

Lärmsanierung und -vorsorge fortgeführt

Seit 1999 setzt der DB-Konzern das freiwillige, von der Bundesregierung ins Leben gerufene Programm »Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes« um. Auf den identifizierten 3.700 km hochbelasteten Strecken in Deutschland werden Lärmschutzwände gebaut und Wohnungen zum Beispiel mit Schallschutzfenstern ausgestattet. Eine Prioritätenliste legt fest, wo die höchsten Belastungen vorliegen und in welcher Reihenfolge die einzelnen Ortslagen lärmsaniert werden. Der Bund stellte dafür in den letzten Jahren 100 Mio. € pro Jahr zur Verfügung. Im Berichtsjahr wurden die Mittel für die **LÄRMSANIERUNG** auf 130 Mio. € erhöht. Da die Mittelerrhöhung unterjährig erfolgt ist, konnten die zusätzlichen Mittel aufgrund notwendiger Vorlaufzeiten für Planfeststellungsverfahren, Baubetriebsplanung und Ausschreibungen nicht mehr vollständig eingesetzt werden. Insgesamt flossen im Berichtsjahr rund 104 Mio. € in Maßnahmen der Lärmsanierung. Davon wurden unter anderem weitere 55 km Schallschutzwände errichtet und in rund 2.400 Wohnungen Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Bis Ende 2014 waren damit insgesamt rund 1.400 km Strecke lärmsaniert. Bis zum Jahr 2020 sollen es rund 2.000 km sein.

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

Mehr leise Güterwagen auf der Schiene

Durch den Einsatz von leiseren Bremsen, sogenannten Verbundstoffbremssohlen (V-Sohlen), die das Aufrauen der Radoberflächen gering halten, kann der vom Güterverkehr ausgehende Lärm effektiv um rund 10 dB(A) in der Vorbeifahrt gemindert werden – was für das menschliche Ohr einer Halbierung entspricht. Zwei unterschiedliche Typen der V-Sohle stehen hierfür zur Verfügung. Bereits seit 2001 beschaffen wir neue Güterwagen mit dem Typ K-Sohle. Die Anzahl neuer Güterwagen mit dieser lärmindernden Technologie hat sich im Berichtsjahr auf rund 8.000 erhöht. Seit der Zulassung der LL-Sohle haben wir über 5.000 Güterwagen auf LL-Sohle sowie im Projekt »Leiser Rhein« rund 600 Wagen auf K-Sohle umgerüstet, insgesamt sind nun über 6.500 Güterwagen umgerüstet. Die Umrüstung der Bestandsgüterwagen wird vom BMVI über ein Förderprogramm unterstützt. Bis Ende 2014 waren insgesamt rund 14.500 neue und umgerüstete Güterwagen von DB Schenker Rail mit leiseren Bremssohlen auf dem Schienennetz unterwegs.

LÄRMABHÄNGIGES TRASSENPREISSYSTEM

IN DER UMSETZUNG

Unterstützt wird die Umrüstung der Güterwagen durch das 2013 eingeführte **LÄRMABHÄNGIGE TRASSENPREISSYSTEM** (LaTPS), eine lärmabhängige Entgeltkomponente für laute Güterzüge.

SONDERPROGRAMM LÄRMSCHUTZ ABGESCHLOSSEN

Im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (IBP) und des **SONDERPROGRAMMS LÄRMSCHUTZ SCHIENE** wurden 2013 und 2014 Bundesmittel in Höhe von rund 23 Mio. € investiert und 20 Maßnahmenpakete bundesweit umgesetzt. Schwerpunkte des IBP waren vor allem die Regionen Elbtal und Mittelrheintal. So wurden allein im Mittelrheintal über 38 km Schienenstegabschirmungen (SSA) und -dämpfer eingebaut. Außerdem wurden rund 500 Isolierstöße ausgebaut, um punktuelle Lärmbelastungen zu entschärfen. Darüber hinaus konnte der DB-Konzern durch präventives Schleifen der Schienen das Rollgeräusch netzweit messbar verringern. Mit dieser Sondermaßnahme, die für glatte Schienen sorgt, kann der Lärm um bis zu 3 dB (A) verringert werden. In Kombination mit Schienenstegdämpfern oder -abschirmungen ergibt sich somit in einigen Ortslagen eine Reduzierung des Schienenverkehrslärms um bis zu 6 dB (A).

INFOMOBIL LÄRMSCHUTZ IM EINSATZ

Seit Juni 2014 macht das Infomobil Lärmschutz die Lärmschutzwirkung erlebbar. Das gemeinsam mit dem Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V. (VPI) und der Infrastrukturinitiative »Damit Deutschland vorne bleibt« durchgeführte Projekt richtet sich insbesondere an vom Schienenverkehrslärm betroffene Anwohner. An zwei interaktiven Infoterminals lassen sich verschiedene Szenarien vorbeifahrender Güter- und Personenverkehrszüge und die Wirkung von Schallschutzmaßnahmen sowie die Effekte der Güterwagenumrüstung darstellen.

Darüber hinaus informiert das **ONLINE-LÄRMSCHUTZPORTAL** über Strategien und Projekte zur Lärmreduktion.

MATERIAL- UND RESSOURCENEFFIZIENZ

Die Verknappung der Ressourcen bei steigenden Preisen stellt auch den DB-Konzern vor große Herausforderungen. Im DB-Konzern kommen vielfältige Ressourcen zum Einsatz, daher erhöht sich der Handlungsdruck vor allem beim Materialeinsatz für Produkte, die für die Eisenbahninfrastruktur benötigt werden. 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. Der DB-Konzern will die Abfallwirtschaft von einem optimierten Entsorgungs- hin zu einem modernen Rohstoffmanagement entwickeln. Daher liegt der wesentliche Aspekt seiner Aktivitäten in der Zielsetzung, im Jahr 2020 eine **RECYCLING-QUOTE** von mindestens 95% zu erreichen. Damit trägt der DB-Konzern gesamtgesellschaftlich zur verstärkten Nutzung von Sekundärrohstoffen bei und schont natürliche Ressourcen. Darüber hinaus ist die Herstellung von Recyclingmaterialien ökologisch vorteilhafter als der Abbau von primären Rohstoffen.

Im Berichtsjahr haben wir die Zielmarke des DB-Konzerns für die Recyclingquote bereits erreicht. Dies ist jedoch ein Sondereffekt durch die höheren Bauaktivitäten im Berichtsjahr. Bauabfälle machen mengenmäßig den höchsten Anteil der Abfälle aus und weisen bezogen auf die Tonnage eine Recyclingquote von 96,0% auf. Wir legen unseren Fokus darauf, diese Quote bis 2020 auf hohem Niveau zu halten und auch in den übrigen Bereichen eine Steigerung zu erreichen. Eine thermische Verwertung, also das Verbrennen von Abfall, sehen wir nicht als Recycling an. Sie geht daher nicht in die Quote ein. Darüber hinaus entwickeln wir Maßnahmen, um die Verwendung von Recyclingmaterialien zu erhöhen und die Lebensdauer von Produktionsmitteln, beispielsweise Fahrzeugen, zu verlängern.

Redesign verlängert Einsatzdauer

Durch eine kontinuierliche Instandhaltung und regelmäßige Modernisierung verlängert der DB-Konzern die Lebensdauer seiner Flotten. Die Modernisierung führt zu einer deutlichen Reduzierung von Material- und Energieverbrauch. Sollte trotzdem ein Fahrzeug ausrangiert werden, so wird es entweder verkauft oder verwendbare Komponenten werden ausgebaut und anschließend dem Recycling zugeführt.

LUFTREINHALTUNG

Verringerung des Schadstoffausstoßes

Der DB-Konzern arbeitet stetig daran, die Emissionen seiner Fahrzeugflotte zu verringern. Durch den Einsatz moderner Fahrzeuge gehen die Stickoxide und die Partikelemissionen im Schienenverkehr kontinuierlich zurück. Zwischen 1990 und 2014 hat der DB-Konzern im Schienenverkehr in Deutschland den Stickoxidausstoß um insgesamt 78% senken können, die Partikelemissionen um 89%. Einen wesentlichen Beitrag hierzu leistet die hohe Elektrifizierungsquote der Streckennetzes des DB-Konzerns, da keine Luftschadstoffemissionen am Fahrzeug selbst anfallen, sondern ausschließlich bei der Erzeugung des Fahrstroms, wo moderne Filtertechnik den Emissionsausstoß minimiert. Für eine Verminderung der Schadstoffbelastung durch die Energieerzeugung sorgt der DB-Konzern mit einem steigenden Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix. Zudem erfüllen seine Schienen- und Straßenfahrzeuge hohe Euro-Normen und sorgen so für einen niedrigeren Schadstoffausstoß.

NATURSCHUTZ

Verantwortung für Tier- und Pflanzenwelt

Der Schienenweg wie auch andere Anlagen und Flächen des DB-Konzerns bieten oft einen einzigartigen Lebensraum für geschützte Arten. Daraus leitet der DB-Konzern seine Verantwortung für den Erhalt der biologischen Vielfalt ab. Dort, wo Konflikte auftreten, sucht er Lösungen, die sowohl ökologisch als auch ökonomisch vertretbar sind. So erarbeitet der DB-Konzern derzeit mit den Umweltverbänden Regelungen zur vogelfreundlichen Ausrüstung der Oberleitungen. Um die Berührungspunkte zwischen Natur und Eisenbahntrassen zu ermitteln, nutzt der DB-Konzern ein geografisches Informationssystem (GIS), in dem Bahnstrecken und alle digital verfügbaren Schutzgebiete Deutschlands hinterlegt sind. Nur mit dem Wissen, wo der DB-Konzern bei seinen Trassen und Flächen Berührungspunkte mit Schutzgebieten hat, kann er sich entsprechend der Sensibilität dieser Gebiete verhalten.

WEITERE INFORMATIONEN

*Einkaufsvolumen betrug rund 23 Mrd. €
Neue Aufträge für DB International
Kartellverfahren wegen Fahrkartenverkäufen*

EINKAUFSVOLUMEN

Das Einkaufsvolumen betrug im Berichtsjahr 23,2 Mrd. € (im Vorjahr: 24,2 Mrd. €).

- Im Bereich Fracht- und Speditionsleistungen (9,7 Mrd. €) sowie bei den industriellen Produkten (4,3 Mrd. €) blieb das Einkaufsvolumen stabil.
- Bau- und Ingenieurdienstleistungen reduzierten sich deutlich von 4,7 Mrd. € auf 3,8 Mrd. €. Der Rückgang ist auf große Bestellungen im Vorjahr für das Projekt Stuttgart 21 zurückzuführen.
- Dienstleistungen Dritter mit 3,0 Mrd. € blieben auf dem Niveau des Vorjahres.
- Ausgaben für leitungsgebundene Energien und Kraftstoffe lagen mit 2,4 Mrd. € auf Vorjahresniveau.

Wesentliche Vergaben

INFRASTRUKTUR

- Für das Gesamtprogramm SV40 (Sonderprogramm Lärmschutz Schiene) wurden im Zeitraum von 2009 bis 2014 Aufträge für Maßnahmen mittels innovativer Lärmreduktionstechnologien mit einem Gesamtvolumen von über 30 Mio. € vergeben.
- Für die Erneuerung der Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik auf dem Streckenabschnitt Lehrberg – Würzburg-Heidingsfeld wurde ein Auftrag in Höhe von 50 Mio. € vergeben.
- Der Vertrag für den Rohbau des 4.270 m langen Tunnels Rastatt im Projekt Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel wurde vergeben. Das Auftragsvolumen beträgt 312 Mio. €.
- Um die steigenden Bedarfe und die Versorgungssicherheit für diverse Werke herzustellen, wurden unter anderem zwei neue Rahmenverträge im Bereich Weichen vergeben: ein Vierjahresvertrag über die Weichenfahrbahn (Gesamtvolumen: 138 Mio. €) sowie ein Zweijahresvertrag über Weichengroßteile (Gesamtvolumen: 50 Mio. €).
- Für schienengebundene Transporte zur Ver- und Entsorgung von Gleisbaustellen und Materialverteilzentren wurde ein Rahmenvertrag für 1,5 Jahre mit einem Volumen von 115 Mio. € geschlossen.
- Um eine gesetzmäßige Entsorgung von Oberbaumaterial und Abfällen aus Großprojekten sicherzustellen, gibt es einen neuen Rahmenvertrag über 160 Mio. € für zwei Jahre.
- Zur Versorgung der Baustellen wurde eine Reihe wesentlicher Rahmenverträge geschlossen, darunter die Lieferung von Gleisschienen (Volumen: 320 Mio. €), die Lieferung von Weichenschienen für zwei Jahre (Volumen: 70 Mio. €), sechs Rahmenverträge über die Lieferung von Betongleisschwellen (Volumen: 155 Mio. €), fünf Rahmenverträge für zwei Jahre über die Lieferung von Betonweichenschwellen (Volumen: 130 Mio. €) sowie über die Lieferung von Gleisschotter 2014/2015 (Volumen: 44 Mio. €).
- Für die maschinelle Schienenbearbeitung und -instandhaltung wurden zwei Rahmenverträge über jeweils zwei Jahre geschlossen: für präventives Schienenschleifen (Volumen: 150 Mio. €) und für Neulagenschleifen (Volumen: >25 Mio. €). Die Instandhaltungsverträge mit 28 Lieferanten für sieben Regionen und 34 Produktionsstandorte wurden bis zum Jahresende 2015 verlängert (Volumen: 80 Mio. €).
- Zur Bedarfsdeckung von kurzweiligen Bauüberwachungseinsätzen wurden im Berichtsjahr insgesamt 140 Rahmenvereinbarungen regionalbereichsgeltend mit Ingenieurbüros abgeschlossen. Das voraussichtliche Vergabevolumen beträgt bei vier Jahren Maximallaufzeit 210 Mio. €.
- Im Rahmen des Projekts Erdinger Ringschluss (Nahverkehrsanbindung des Flughafens München) wurden die Leistungen für das Los Neufahrner Nordkurve vergeben (Volumen: 45 Mio. €).
- Im Bereich der Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld (VDE 8.11) wurden 2014 Planungs-, Bau- und Ausrüstungsleistungen in Höhe von 75 Mio. € vergeben.


SCHIENENFAHRZEUGE UND FAHRZEUGERSATZTEILE


- Bombardier wurde mit der Lieferung von 88 Doppelstock-Reisezugwagen vom Typ DolC sowie der Lieferung von 17 elektrischen Lokomotiven vom Typ TRAXX für den Fernverkehr beauftragt (Investitionsvolumen: 284 Mio. €).
- Ein Auftrag über die Lieferung von 29 elektrischen Triebzügen vom Typ Talent 2 für den Regionalverkehr wurde ebenfalls an Bombardier vergeben (Investitionsvolumen: 146 Mio. €).
- Der polnische Hersteller PESA (Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Spółka Akcyjna) wurde mit der Lieferung von 35 dieselgetriebenen Triebzügen vom Typ LINK für den Regionalverkehr beauftragt (Investitionsvolumen: 130 Mio. €).
- Mit Bombardier wurde ein Vertrag über die Lieferung von 89 Doppelstocktriebzügen geschlossen (Investitionsvolumen: 247 Mio. €).
- An Bombardier wurde zudem ein Auftrag über die Lieferung von sieben Bombardier-TRAXX-Diesellokomotiven mit Mehrmotorenantrieb vergeben (Investitionsvolumen: 27 Mio. €).


BESCHAFFUNG ALLGEMEINE BEDARFE UND LEISTUNGEN


- Die Lieferung der Nachfolgeneration der mobilen Terminals für die Zugbegleiter wurde an die Firma Höft & Wessel in Hannover vergeben (Investitionsvolumen: 14 Mio. €).
- Die nächste Generation einer integrierten Bauprojektplanungs- und Steuerungssoftware wurde an die Firma RIB Software in Stuttgart vergeben (Vergabevolumen: 24 Mio. €).
- Der Rahmenvertrag für Büromöblierung wurde über fünf Jahre vergeben (Volumen: 48 Mio. €). Die beschafften Holzprodukte stammen aus nachhaltiger Forstwirtschaft und werden in ökologisch zertifizierten Fabriken hergestellt.

Beschaffung zahlt auf Konzernziele ein

Der Bereich Beschaffung leistet als zentrale Konzernfunktion einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der strategischen Konzernziele im Rahmen der Strategie **DB2020**  und sichert mit operativer Exzellenz und unter optimaler Gestaltung von Qualität, Logistik und Kosten die Versorgung der Geschäftsbereiche.


Mit der Erzielung von Einkaufspotenzialen können wir einen Beitrag zum Konzernziel des **PROFITABLEN MARKTFÜHRERS**  leisten. Der Trend vergleichsweise hoher Lohnabschlüsse in Deutschland hat sich im Berichtsjahr fortgesetzt. Zusammen mit steigenden Mindestlöhnen und einer Zunahme der staatlich administrierten Preise (beispielsweise öffentlicher Dienst) sorgt dieser Umstand für einen weiterhin hohen Preisdruck, insbesondere in dienstleistungsgeprägten Bereichen. Preiseffekte aufgrund von veränderten Rohstoffpreisen blieben weitestgehend aus.

Mit dem Aufsetzen weiterer Fachkarrieremodelle im Bereich Beschaffung unterstützen wir das Ziel, **TOP-ARBEITGEBER**  zu werden. Alle Mitarbeiter in den betreffenden Bereichen gewinnen durch die Fachkarrieremodelle einen transparenten Einblick in mögliche Entwicklungswege und damit verbundene notwendige Kompetenzen. Zur Schulung dieser Kompetenzen haben wir zielgruppenspezifische mehrtägige Qualifizierungsprogramme entwickelt und setzen diese um.

Wir unterstützen über die systematische Arbeit an der Warengruppenstrategie die Geschäftsfelder dabei, mögliche Wechselwirkungen zwischen einzelnen strategischen Zielstellungen transparent zu machen. Dies ist ein wesentlicher Schritt auf dem Weg, **UMWELT-VORREITER**  zu werden. Dabei wird für die Warengruppen systematisch untersucht, inwieweit die ökologischen Zielstellungen des DB-Konzerns dort relevant sind. Wenn eine hohe Relevanz vorliegt, werden in Abstimmung mit den Geschäftsfeldern Maßnahmen je Warengruppe festgelegt, um die ökologischen Zielstellungen der Geschäftsfelder über Beschaffungs- und Vergabestrategien absichern zu können.

Damit der Bereich Beschaffung seinen Geschäftsauftrag für die Einheiten des DB-Konzerns zukünftig noch zielgerichteter und effizienter umsetzen kann, sind 2014 die Bereiche Beschaffung Schienenfahrzeuge und Beschaffung Schienenfahrzeugersatzteile zusammengelegt worden.

BESCHAFFUNG ALS BAUSTEIN FÜR NACHHALTIGKEIT

Mit der Einführung der Strategie **DB2020**  hat die Beschaffung verstärkt einen Fokus auf nachhaltige Kriterien gelegt und begonnen, sich auf die zukünftigen Herausforderungen auszurichten.

Die Beschaffung ist durch geeignete Beschaffungs- und Vergabestrategien heute bereits ein zentraler Baustein für die konsequente Verankerung der Nachhaltigkeit im DB-Konzern. Auch über die eigene Wertschöpfung hinaus

wollen wir gemeinsam mit Lieferanten die Einhaltung von ökologischen und sozialen Standards in der Lieferkette bewirken.

Die Beschaffung hat großen Einfluss auf das Marktgeschehen und die Wettbewerbsfähigkeit des DB-Konzerns.

AUSBAU DER INTERNATIONALISIERUNG

Mit der fortschreitenden Internationalisierung des DB-Konzerns stellt sich die Zentrale Beschaffung auf eine zunehmend globale, heterogene Lieferantenstruktur ein. Eine heterogene Lieferantenauswahl erlaubt eine Risikostreuung und die Erhaltung der wettbewerbsfähigen Profitabilität.

Im Berichtsjahr konnten die Vorteile der aufstrebenden Beschaffungsmärkte, insbesondere in Asien und Osteuropa, für einzelne Warengruppen gezielt genutzt werden. Darüber hinaus ist eine DB-konzernweite Bündelung von Bedarfen über alle relevanten Geschäftsfelder hinweg ökonomisch sinnvoll. Für die internationalen Geschäftsfelder definiert die Zentrale Beschaffung bereits heute die grundlegenden Richtlinien und Prozesse. Ein weiteres Instrument im Rahmen der Internationalisierung sind internationale Beschaffungsteams.

WEITERE THEMEN ZUR BETRIEBS- UND GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Neue Aufträge für DB International

In Indien ist DB International seit Februar 2014 im Projekt Kochi Metro mit der Rolle des Qualitäts- und Sicherheitsberaters betraut. Dabei handelt es sich um eine Hochbahn mit einer Länge von mehr als 26 km, 21 Hochbahnhöfen und einem Depot.

Seit September 2014 erbringt ein Projektteam von DB International beim Bau einer U-Bahn in Sydney unterschiedliche Leistungen im Projektmanagement in den Bereichen Ausrüstungstechnik, Fahrzeuge, Abnahme/Inbetriebnahme und Betrieb.

Weitere rechtliche Themen

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

Vertriebskooperationen mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie zu Vertriebsprovisionen und Vertriebskanälen bittet. Wir kooperieren mit dem Bundeskartellamt umfassend und haben unsere Antworten auf dem Fragebogen am 14. März 2014 an das Bundeskartellamt übermittelt. In der Sache hat die DB AG bislang noch keine schriftliche Rückmeldung des Bundeskartellamts erhalten. 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.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

*DB-Konzern gut aufgestellt für die Nutzung von Chancen
Wesentliche Risiken in den Bereichen Personal und Regulierung
Risikoportfolio unverändert ohne bestandsgefährdende Risiken*

CHANCEN- UND RISIKOMANAGEMENT IM DB-KONZERN

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

In unserem Risikomanagementsystem (RMS) wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen. Organisatorisch ist das Konzerncontrolling die zentrale Koordinationsstelle für unser Risikomanagement.

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 DB AG 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 Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG).

Unser Chancenmanagement leiten wir 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 konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Wir beschäftigen uns dazu intensiv mit detaillierten Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in unserem politischen und regulatorischen Umfeld. Daraus werden konkrete geschäftsbereichsspezifische Chancenpotenziale abgeleitet und analysiert.

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

Unser Risikomanagementsystem wird durch ein unternehmensweit eingerichtetes internes Kontrollsystem (IKS) unterstützt, das auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse einschließt. Soweit die Einhaltung für sachgerecht erachtet wird, berücksichtigen die Komponenten unseres IKS die Prinzipien des vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen »Internal Control – Integrated Framework« in der überarbeiteten Fassung aus dem Jahr 2013. Das COSO-Modell ist ein allgemein anerkannter theoretischer Rahmen, der ein internes Kontrollsystem über alle Ebenen einer Organisation hinweg in fünf essenzielle Komponenten unterteilt und diese einzeln bewertet. Ausgehend hiervon ist unser rechnungslegungsbezogenes IKS ein kontinuierlicher Prozess, der sich auf grundlegende Kontrollmechanismen wie zum Beispiel systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen sowie auf die Überwachung der Einhaltung und Weiterentwicklung von konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen stützt.

Zu den von uns 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 unserer Kontrollmechanismen darstellen, zielen mit einem Prüfungsplanschwerpunkt auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit unseres IKS. Darüber hinaus erfolgen Prüfungshandlungen im Rahmen der Sachanlagen- und Vorratsinventur. Ergänzt werden unsere Überwachungsmechanismen 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 lokalen 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 DB-Konzern-Abschluss einbezogenen Gesellschaften und der einzelnen Geschäftsfelder unter anderem die Vollständigkeit und Richtigkeit 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.

Beurteilung der Risikosituation durch die Unternehmensleitung

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis unseres Risikomanagementsystems. Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte des DB-Konzerns in den Bereichen Personal, Regulierung sowie Konjunktur, Markt und Wettbewerb. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition bezogen auf die Prognose für das Folgejahr im Berichtsjahr leicht reduziert (– 0,2 Mrd. €).

Für die Prognose der Entwicklung im Geschäftsjahr 2015 bestehen unter Berücksichtigung von Gegensteuerungsmaßnahmen Risiken in Höhe von 0,9 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich (sw): 0,4 Mrd. €). Im Wesentlichen ergeben sich diese Risiken aus den Bereichen Personal (0,4 Mrd. €; davon sw: 0,3 Mrd. €), Regulierung (0,3 Mrd. €; davon sw: 0,0 Mrd. €) sowie Konjunktur, Markt und Wettbewerb (0,1 Mrd. €; davon sw: 0,0 Mrd. €).

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 beiden Rating-Agenturen Moody's und S&P eingeschätzt. Deren externe Einschätzungen zur Gesamtrisikoposition des DB-Konzerns werden in den guten Rating-Bewertungen reflektiert.

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

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

Wesentliche strategische Chancen und Risiken wurden auf Geschäftsfeldebene identifiziert und im weiteren Verlauf des SMP und zur Operationalisierung mit Maßnahmen hinterlegt.

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt unsere Geschäftspolitik sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen unseres Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken.

Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt in unserem integrierten Risikomanagementsystem. Das System ist entlang der Anforderungen des KonTraG ausgerichtet und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Im Berichtsjahr hat es keine wesentlichen methodischen Änderungen an diesem System gegeben.

Chancen und Risiken resultieren insbesondere aus Trends, Rahmenbedingungen und Performance. Wesentliche strategische Chancen und Risiken wurden auf Geschäftsfeldebene identifiziert und im Verlauf des jährlichen SMP und zur Operationalisierung mit Maßnahmen hinterlegt. Der SMP bildet die zentrale Plattform zur Erarbeitung und Festlegung der Strategien für den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder. Er stellt die Entwicklung einer durchgängigen, konzernweiten Strategie sicher und dient der Verzahnung zwischen Strategie und Planung.

WESENTLICHE CHANCEN UND RISIKEN

Konjunktur, Markt und Wettbewerb

Kernthemen: Entwicklung makroökonomische Rahmendaten beziehungsweise wirtschaftliches Umfeld, inter- und intramodaler Wettbewerb, Bestellermarkt Nahverkehr, Angebotsmaßnahmen, Pönalen im Nahverkehr, Vermietung und Veräußerung von Immobilien

Die Nachfrage nach unseren Mobilitäts- und insbesondere nach unseren Transport- und Logistikdienstleistungen ist unter anderem abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung:

- Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Trends in den für uns relevanten Märkten.
- Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Schwankungen können sich negativ auf unser Geschäft auswirken.
- Für den Personenverkehr ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (wie verfügbares Einkommen oder Zahl der Erwerbstätigen) relevant.
- Risiken aus der Staatsschuldenkrise könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) vor allem auf unsere Aktivitäten im Geschäftsfeld DB Arriva haben.

Von besonderer Bedeutung ist für den DB-Konzern die Entwicklung seines Wettbewerbsumfelds:

- Im Fernverkehr stehen wir in einem harten inter- und intramodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber, aber immer mehr auch mit dem Fernbus. Der zunehmende Wettbewerb hat negative Auswirkungen auf die Preiswahrnehmung. Das kann dazu führen, dass geplante Preismaßnahmen nur in geringerem Umfang oder gar 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. Über die Zukunft der Finanzierung des SPNV in Deutschland über das Jahr 2015 hinaus wird derzeit auf der Grundlage von Gesetzentwürfen des Bundes und der Länder beraten.
- Hier besteht das Risiko von Ausschreibungsverlusten. Um uns in diesem Markt behaupten zu können, optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen. Darüber hinaus besteht

je nach Vertragstyp das Risiko von Fahrgastverlusten, ohne die Möglichkeit, das Betriebsprogramm anpassen zu können.

- Im Schienengüterverkehr herrscht sowohl ein hoher intramodaler als auch ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Risiken resultieren daraus, dass Wettbewerber zum Teil mit günstigeren Kostenstrukturen bei gleichzeitig höherer Flexibilität agieren können. Um den Faktorkostensteigerungen und Herausforderungen im Deutschlandgeschäft zu begegnen, wird der Aktionsplan Deutschland fortgeführt und um weitere strukturelle Maßnahmen ergänzt.

Ein wesentlicher Hebel, um uns im Wettbewerb behaupten zu können, sind Verbesserungen der Leistungsqualität. Wesentliche Chancen resultieren aus dem Trend zur Digitalisierung:

- Prozesse im Personenverkehr können wir dadurch effizienter und kundenorientierter gestalten.
- Kunden können verbesserte und neue digitale Dienstleistungen zum Beispiel im Bereich der Reisendeninformation angeboten werden.
- Online-Portale und Apps erleichtern den Zugang für Kunden, verändern allerdings auch die Preiswahrnehmung für Mobilitätsdienstleistungen.

Wesentliche Absatzmarktchancen und -risiken resultieren auch aus perspektivischen Veränderungen der Wettbewerbssituation:

- Mit der Zunahme der Sharing Economy und weiterer Mobilitätsanbieter sowie steigender Kostentransparenz verändert sich die Preiswahrnehmung für Mobilitätsdienstleistungen. Durch digitale Plattformen steigt die Kostentransparenz über alle Verkehrsträger. Dies bietet die Chance, dass der öffentliche Verkehr an Nutzungsintensität gegenüber einem eigenen Auto gewinnt. Allerdings geraten hochwertigere Mobilitätsdienstleistungen zum Beispiel durch niedrigpreisige Mitfahrangebote sowie den Kostenvergleich in Echtzeit unter Druck.
- Neue Online-Portale können zum Verlust der Kundenschnittstelle führen.
- Das reine Vermitteln von Transportkapazität durch Spediteure könnte sukzessive durch Online-Angebote übernommen werden, beispielsweise durch Online-

Buchungsplattformen. Zudem wäre es möglich, das hohe Volumenaufkommen auf Buchungsplattformen zum gebündelten Einkauf zu nutzen.

Auf Chancen und Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen reagieren wir konzernübergreifend mit einer intensiven Marktbeobachtung sowie einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unseres Portfolios und unserer Produkte:

- Das Wachstum der Sharing Economy birgt die Chance, vor allem junge Menschen an öffentliche Verkehre zu binden. Das Teilen von Fahrzeugen ermöglicht ein mobiles Leben ohne eigenes Auto. Mit Angeboten für diese Gruppe kann der DB-Konzern vom Wandel des Mobilitätsverhaltens profitieren.
- Digitale Innovationen eröffnen die Möglichkeit, bestehende Produkte durch Value Added Services anzureichern oder komplett neue Logistikdienstleistungen zu entwickeln. Der 3-D-Druck bietet hier zum Beispiel Potenzial. Allerdings werden dadurch zukünftig auch Transporte vermieden werden, was zu einem Rückgang des Transportvolumens führen könnte.
- Strukturelle Veränderungen der Produktionsstrukturen unserer Kunden, die sich häufig in einem globalen Wettbewerb befinden.
- Veränderung der Zahlungsbereitschaft der Kunden, Traktionsleistung (insbesondere Ganzzüge und Kombierter Verkehr) wird zum Beispiel zunehmend zu einem Commodity mit geringen Margen.
- Verschiebung und Bedeutungswandel von Industrien und Märkten erfordert, das bestehende Leistungsportfolio und seine Ausrichtung kontinuierlich zu hinterfragen und weiterzuentwickeln. Daraus resultieren Risiken und Chancen vor allem im Logistikbereich.

Die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen ist zum Teil auch abhängig von der Entwicklung der Absatzmärkte unserer Kunden:

- Im Bereich von Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung unserer Kunden den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen. Unsere Aktivitäten sind insbesondere von einem sehr wettbewerbsintensiven Marktumfeld betroffen. Hierauf reagieren wir mit dem weiteren Ausbau unserer Netzwerke sowie der Verbesserung von Kostenstrukturen, Angeboten und IT-Infrastruktur.
- Im Schienengüterverkehr besteht zum Teil eine Abhängigkeit von stagnierenden Branchen. Hier wirkt sich zum Beispiel auch der Rückgang der Kohle als Energieträger in Deutschland aus.

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

Chancen resultieren aus neuen Perspektiven durch Veränderung in unseren Märkten:

- Durch die zunehmende Vernetzung von Verkehrsträgern ergibt sich die Chance, Bahnhöfe zu zentralen Mobilitätsdrehscheiben zwischen den unterschiedlichen Transportnetzwerken zu entwickeln.
- Neue Marktsegmente entstehen entlang der Transportkette neuer Wettbewerber wie des Fernbusses (zum Beispiel durch den Ausbau von Fernbusstationen an Bahnhöfen).
- Im Zuge der Liberalisierung sind innerhalb der Wertschöpfungskette im Schienengüterverkehr neue Marktsegmente entstanden (beispielsweise Vermietung von Lokomotiven, Wagen und Personal, Instandhaltung). Hier können wir durch vorhandene Ressourcen (beispielsweise Wagenflotte und Werkstätten) und Skalenvorteile zusätzliches Wachstum erschließen.

Chancen und Risiken resultieren übergreifend für den DB-Konzern aus der Potenzialnutzung im Bereich Big Data:

- Big Data Analytics bietet die Chance, das eigene Kundenportfolio besser zu verstehen und die Kundenansprache unter anderem durch Big-Data-Analytics-basierte Kundensegmentierung (»Predictive Selling«) und Anpassung des Leistungsportfolios durch verbesserte Transparenz über Kundendaten zu optimieren.
- Neue Wettbewerber außerhalb der Verkehrsbranche mit hoher Durchschlagskraft und durchgreifendem digitalen Verständnis können sich als eigenständige Player im Verkehrsmarkt etablieren. Mit einer hohen Innovationsdynamik und ausgestattet mit hohen finanziellen Ressourcen stellen hier vor allem Unternehmen aus der IT-Branche ein Risiko für etablierte Akteure dar.

Produktion und Technik

Kernthemen: mögliche technische Betriebsstörungen, Technikrisiken (Fahrzeuge, Infrastruktur, IT und Telekommunikation), erhöhte Instandhaltungserfordernisse, Gefahr von Zollverstößen und Diebstählen, Lärmsanierung

Im Fernverkehr verschlechtert eine Beeinträchtigung der Produktionsqualität die Qualität der Dienstleistung und kann zu Kundenverlusten führen. Die Auslieferungsverzögerung von Neufahrzeugen verursacht Erlösausfälle und Mehrkosten.

Die Verfügbarkeit und der Zustand der Schieneninfrastruktur sind ein wesentliches Merkmal für die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs. Bautätigkeit im Netz hat Auswirkungen auf die Betriebsprogramme und die Produktionsqualität der Transporteure, die teilweise nicht kompensiert werden können.

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.

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. Diese Abhängigkeit birgt auch potenzielle Risiken wie die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen oder den unautorisierten Zugang Dritter zu Kundendaten. 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. Die relevanten Risiken werden systematisch analysiert, bewertet und eliminiert oder minimiert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie gegebenenfalls an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Das IT-Risikomanagement des DB-Konzerns folgt dem international üblichen Standard ISO 27000f.

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, verwenden wir auf mehrere Standorte verteilte und redundante Systeme für den Betrieb und die Datensicherung, ausfallsichere Systeme sowie ausgelagerte Bandsicherungen (Backup) 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.

Kritisch ist zudem eine ausreichende Verfügbarkeit unserer Fahrzeugflotte. Signifikante Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. Wir versuchen 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 besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Fall von Zugausfällen oder unzureichender Pünktlichkeit.

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

Das Angebot und die Qualität unserer Leistungen hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führen wir 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, von uns nicht abgenommen werden.

Personal

Kernthemen: zukünftige Tarifabschlüsse, konzernweiter Arbeitsmarkt, Verpflichtungen aus Pensionszusagen

Um uns im Wettbewerb behaupten zu können, spielt auch unsere Personalkostenstruktur eine wichtige Rolle. Unser Ziel ist es stets, mit Blick sowohl auf den Arbeitsmarkt als auch auf den Verkehrsmarkt wettbewerbsfähige Tarifverträge abzuschließen.

Durch den demografischen Wandel und den damit einhergehenden Fachkräftemangel wird es immer schwieriger, offene Stellen mit qualifiziertem Personal nachzubestücken. Daraus wiederum resultieren Risiken wie fehlender Know-how-Transfer und die Einschränkung von Wachstumsmöglichkeiten.

Durch eine lebensphasenorientierte Personalpolitik haben wir die Chance, Mitarbeiter langfristig zu binden. Dazu tragen flexible Arbeitszeitmodelle und altersgerecht gestaltete Arbeitsplätze ebenso bei wie unsere Beschäftigungssicherung und die intensive Arbeit an der Unternehmenskultur.

Vielfalt in der Belegschaft kann zu mehr Kreativität und Produktivität führen. Junge Mitarbeiter bringen neue Ideen und Konzepte mit in den Arbeitsalltag. Ältere Mitarbeiter stellen mit einem vielfältigen und umfangreichen Erfahrungsschatz den Wissenstransfer zu neuen Mitarbeitergruppen sicher. Zudem werden in gemischten Teams neue Perspektiven und Sichtweisen in den Lösungsfindungsprozess eingebracht. In einer entsprechenden Unternehmenskultur kann sich dies langfristig positiv auf die Innovationsfähigkeit und Leistungsfähigkeit im DB-Konzern auswirken.

Regulierung

Kernthemen: mögliche hoheitliche Eingriffe oder Änderungen der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen (Zugang, Preisbildung sowie die eisenbahnrelevanten Infrastrukturen betreffende Entflechtungsvorgaben)

Regulierung zum Nachteil der Schiene zum Beispiel durch gesetzlich beschlossene Mehrbelastungen gefährdet die intermodale Wettbewerbsfähigkeit. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft 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 unseren Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier bestehen die Risiken der Beanstandung und des Eingriffs. Maßnahmen, die die Erzielung einer angemessenen Rendite in unseren Infrastrukturgeschäftsfeldern 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.

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.

Hinsichtlich Risiken aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler wie internationaler Ebene bringen wir unsere Position in die vorausgehenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein.

Beschaffungs-/Energimarkt

Kernthemen: Preisentwicklung auf externen Beschaffungsmärkten, mögliche Vollauktionierung CO₂-Zertifikate

Steigende Energiepreise gefährden den intermodalen Wettbewerbsvorteil der Schiene. 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 begegnen wir durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente und den Abschluss langfristiger Beschaffungsverträge. Diese Sicherungsmaßnahmen begrenzen allerdings auch Chancen aus der Entwicklung der Energiepreise. Im Falle sinkender Energiepreise partizipieren wir nicht an der Marktentwicklung und können dadurch intramodal an Wettbewerbsfähigkeit verlieren.

Bedingt durch den stromlastigen Energieverbrauchsmix des DB-Konzerns haben zudem Ölpreisveränderungen keine wesentlichen Auswirkungen. Veränderungen der Strompreise zum Beispiel durch die EEG-Umlage können hingegen wesentliche Ergebnisauswirkungen haben.

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.

Kapitalmarkt und Steuern

Kernthemen: Zins- und Währungsentwicklung

Mit dem Ausbau unseres internationalen Geschäfts entsteht ein Währungsrisiko. Dieses Risiko ist allerdings weitgehend auf das sogenannte Translationsrisiko begrenzt, da in der Regel eine hohe regionale Kongruenz zwischen Produktions- und Absatzmarkt besteht. Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir 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 schließen wir für alle Sicherungsgeschäfte Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) ab.

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.

Recht und Verträge

Kernthemen: Schadenersatzansprüche, Rechtsstreitigkeiten, aktive und passive Claims

Infolge von verzögerten Fahrzeugauslieferungen und Fahrzeugmängeln ergeben sich Betriebserschwernisse und Vertragsverletzungen oder Nichterfüllungen gegenüber den Bestellerorganisationen. Höhere Aufwendungen und

Pönalezahlungen bei gleichzeitig geringerem Fahrgeld sind die Folge. Gegenüber den Herstellern wurden daher Schadenersatzansprüche geltend gemacht beziehungsweise sind in Vorbereitung.

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

Chancen resultieren aus der Aufdeckung von weiteren Kartellen aus der Vergangenheit und der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen die Kartellanten.

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

Besondere Ereignisse

Kernthemen: Katastrophen- und Havariefälle, Sabotage, Erpressung

Unsere Tätigkeit als Eisenbahnverkehrsunternehmen basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen. Allerdings können hieraus auch Kostenrisiken aus Gegenmaßnahmen resultieren.

Zunehmende Schäden an Infrastruktur durch Häufung von Extremwetterereignissen als Folge des Klimawandels führen unter anderem zu Erlöseinbußen durch eingeschränkte Angebote infolge witterungsbedingter Störfälle und zu einem erhöhten Mittelbedarf für präventive Maßnahmen.

Zur Auslegung der Produktionsmittel auf Extremwetterereignisse und zur Vermeidung einer eingeschränkten Betriebsqualität infolge von Wetterschäden arbeitet der DB-Konzern gemeinsam mit nationalen und internationalen Experten an der Anpassung externer technischer Regelwerke an veränderte klimatische Bedingungen. Darüber hinaus überprüft der DB-Konzern seine eigenen Regelwerke unter dem Aspekt der Klimafolgewirkungen.

Sonstige Themen

PROJEKTRISIKEN

Mit unseren Maßnahmen sind teilweise hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung (unter anderem durch eine immer umfangreichere Bürgerbeteiligung), notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten oder Abweichungen von der mit dem Bund vereinbarten Hochlaufkurve der zur Verfügung stehenden Investitionsmittel können zu Projektrisiken führen. Diese haben aufgrund der vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen. So sind zum Beispiel geplante Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene dann nicht realisierbar. Durch das mit dem Bund vereinbarte Prinzip der Überjährigkeit gehen durch Ablaufverzögerungen allerdings keine Finanzmittel verloren.

Auch Preissteigerungen bei bezogenen Leistungen beziehungsweise Leistungen für Baumaßnahmen können negative Auswirkungen haben und zum Beispiel zu Liquiditätsrisiken führen. Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

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 Investitionsmitteln 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 haben wir mit dem Bund eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2019 festschreibt. Die höheren Mittel in der LuFV II und die damit verbundene langfristige Sicherung von Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit erhöhen die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene. Positive Effekte daraus können zu höheren Erlösen bei den Infrastrukturgesellschaften führen. Die Gewinne der Infrastrukturgesellschaften kommen über den Finanzierungskreislauf wiederum der Infrastruktur zugute. Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV II festgelegten Qualitätsziele.

Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, den Ausbau und die Beseitigung von Engpässen (Bedarfsplaninvestitionen) erforderlich.

Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.

POLITISCHE RISIKEN

Die EUROFIMA hat auch Darlehen an die griechische Staatsbahn OSE ausgereicht. Sollte die griechische Staatsbahn ihren finanziellen Verpflichtungen gegenüber EUROFIMA nicht nachkommen, könnte dies Auswirkungen auf den Beteiligungsbuchwert haben und unter bestimmten Umständen Nachschusspflichten auslösen.

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

*LUFV II unterzeichnet
Intertec in Joint Venture eingebracht
Vorschuss auf Tarifrunde*

INTERTEC IN JOINT VENTURE EINGEBRACHT

Die Intertec Beteiligungs-GmbH und die SystemPartner GmbH & Co. KG (SPA) haben Ende Januar vereinbart, ihre Aktivitäten in der SPA als Gemeinschaftsunternehmen zusammenzulegen. Zukünftig werden sie unter MarkenTechnikService GmbH & Co. KG firmieren. Die DBMLAG wird an dem Joint Venture einen Anteil von 69% halten.

VERBÄNDEANHÖRUNG EINGELEITET

Das BMVI hat im Januar 2015 die Verbändeanhörung für ein Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich eingeleitet. Der Entwurf geht in Teilbereichen deutlich über eine Eins-zu-eins-Umsetzung der Recast-Vorgaben hinaus. So sind unter anderem eine Verschärfung der Entgeltregulierungsvorschriften sowie eine deutliche Ausdehnung der Kompetenzen der BNetzA vorgesehen. Aus unserer Sicht muss insbesondere sichergestellt sein, dass durch neue Regulierungsvorgaben die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur und die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Schiene nicht gefährdet werden. Hierfür sind noch umfangreiche Anpassungen notwendig. Mit einer Verabschiedung des Gesetzes ist frühestens im zweiten Halbjahr 2015 zu rechnen.

LUFV II UNTERZEICHNET

Die im Berichtsjahr abschließend verhandelte LUFV II wurde am 12. Januar 2015 unterzeichnet.

VORABZAHLUNG AUF TARIFABSCHLUSS

Bei den laufenden Tarifverhandlungen konnte noch keine Einigung erzielt werden. Daher zahlt der DB-Konzern den Arbeitnehmern, die in die laufende Tarifrunde einbezogen sind, einen Vorschuss. Die Vorschusszahlung wird mit bestehenden oder noch entstehenden Tarifregelungen verrechnet.

SCHWEIZER FRANKEN FREIGEgeben

Unmittelbar nach der Aufhebung des Mindestkurses von 1,20 CHF je Euro durch die Schweizer Notenbank legte die schweizerische Währung fast 35% an Wert zu und pendelte sich bis Mitte Februar auf einem um rund 15% höheren Niveau als am Jahresende 2014 ein. Dies hat auch Auswirkungen auf die ausgewiesene Verschuldung des DB-Konzerns, da ein Teil der Anleihen in Schweizer Franken denominated ist. Durch entsprechende Sicherungsgeschäfte resultiert daraus allerdings kein negativer Effekt.

PROGNOSEBERICHT

*Verbesserung des Wirtschaftswachstums im Jahr 2015
Positive Ergebnisentwicklung im Jahr 2015 erwartet
Ausblick bleibt mit Unsicherheiten behaftet*

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die Prognosen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2015 basieren auf der Annahme keiner weiteren Verschlechterung der geopolitischen Lage.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG [IN %]	2014	2015
BIP Welt	2,6	~+3,0
Welthandel ¹⁾	3,9	~+4,0
BIP Euro-Raum	0,9	~+1,5
BIP Deutschland	1,6	~+2,0

¹⁾ Nur Warenhandel.

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für 2014 entsprechen den per Februar 2015 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2015 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Quelle: Oxford Economics

Für 2015 wird eine moderate Steigerung des weltweiten Wirtschaftswachstums erwartet. Vor allem die fortschreitende Erholung in den USA und einigen europäischen Ländern trägt dazu bei. Dagegen erhöhen sich die auf einem wesentlich höheren Niveau liegenden Wachstumsraten in den Schwellenländern vor allem in Asien voraussichtlich kaum. Die Expansion des Welthandels sollte sich dagegen beschleunigen, da bremsende Effekte, wie die schwache Importnachfrage aus dem Euro-Raum, sich schrittweise abschwächen.

Ein wichtiger Einflussfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung sind die nach langer Zeit teilweise wieder moderat steigenden Zinsen. Die höheren Zinsen haben Effekte auf Wechselkurse, Konsumneigung und Investitionen. Die moderate wirtschaftliche Entwicklung insbesondere des Euro-Raums und Japans sowie einiger Schwellenländer begrenzen das Potenzial für weltweit steigende Zinsen jedoch.

- Amerikanischer Binnenmarkt verbleibt auf robustem Wachstumspfad. Durch hinzugewonnene Wettbewerbsfähigkeit dürfte die erwartete Aufwertung des US-Dollars die Nachfrage nach amerikanischen Produkten nur geringfügig mindern. Rückläufiger Ölpreis stellt die Fracking-Industrie vor Herausforderungen.
- Nachlassende Dynamik in den Schwellenländern und anhaltende Wachstumsschwäche in Europa beeinträchtigen auch die US-Exportwirtschaft.
- Wirtschaftswachstum in Asien wird auch 2015 auf einem hohen, aber nicht weiter steigenden Niveau erwartet.

- Dämpfend wirken insbesondere die mit geringeren BIP-Wachstumsraten einhergehende Neuausrichtung der Wirtschaftspolitik in China sowie die anhaltende Schwäche der japanischen Volkswirtschaft.
- In Europa wächst die Wirtschaft 2015 in mehreren nicht zum Euro-Raum gehörenden Ländern überdurchschnittlich (vor allem in Großbritannien und Schweden, aber auch mehreren mittel- und osteuropäischen Ländern wie Ungarn, Polen und Tschechien).
- Euro-Raum sollte 2015 stärker wachsen als in den Vorjahren. Der Wachstumspfad ist allerdings nach wie vor niedriger als vor der Krise.
- Grundlage der Erwartung einer weiterhin schleppenden Erholung sind die Annahme, dass die strukturellen Probleme von Ländern wie Frankreich und Italien noch nicht gelöst werden, die nach wie vor bestehende hohe Verschuldung sowie geopolitische Risiken wie die Ukraine-Krise.
- Deutschland wächst voraussichtlich auch 2015 stärker als der Euro-Raum. Stütze der Entwicklung bleibt die Binnennachfrage, insbesondere der private Konsum und die Investitionen.
- Die Exporte steigen voraussichtlich ebenfalls kräftig, stimuliert durch die allmähliche Erholung wichtiger (europäischer) Absatzmärkte und eine Abwertung des Euros.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Personenverkehr

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG [IN %]	2014	2015
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+1,4	+1,0

Die Daten 2014 entsprechen den per Februar 2015 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2015 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für den Euro-Raum deutet sich keine signifikante Verbesserung der konjunkturellen Rahmenbedingungen an. In mehreren anderen europäischen Ländern wie Großbritannien, Schweden, Polen und Tschechien verbessert sich dagegen das konjunkturelle Umfeld deutlich. Für den europäischen Personenverkehr ist wie in den Vorjahren eine regional differenzierte Entwicklung zu erwarten.

Für den deutschen Personenverkehr erwarten wir im Jahr 2015 einen Zuwachs der Verkehrsleistung von rund 1,0%. Obwohl die konjunkturelle Entwicklung wenig dynamisch verläuft, haben die positiven Rahmenbedingungen aus dem Jahr 2014 weiterhin Bestand: stabile Erwerbstätigenquoten, deutlich steigende verfügbare Realeinkommen und ein niedriges Niveau der allerdings volatilen Kraftstoffpreise. Zugleich bleibt der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern absehbar intensiv.

- Motorisierter Individualverkehr profitiert insbesondere von positiven Umfeldbedingungen; zunehmende Verbreitung von Carsharing-Angeboten.
- Schienenpersonenverkehr voraussichtlich mit leichten Leistungszuwächsen aus Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr.
- Öffentlicher Straßenpersonenverkehr stabil erwartet mit gegenläufiger Entwicklung in einzelnen Teilsegmenten: Sinkende Schüler- und Auszubildendenzahlen führen zu fortgesetzten Verlusten im Busliniennahverkehr; Buslinienfernverkehr mit starker Leistungsentwicklung infolge offensiver Marktbearbeitung durch Anbieter.
- Innerdeutscher Luftverkehr voraussichtlich mit verhaltenem Wachstum. Entwicklung begrenzt durch konsolidiertes Streckenangebot der Airlines.

Transport und Logistik

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG [IN %]	2014	2015
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	+1,9	~ +2,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	~ +0,2	~ +2,0
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+2,1	+2,0- +2,5
Globale Luftfracht (Basis t)	+4,0	~ +3,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	+4,0	~ +4,0
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+5,4	~ +6,0

Die Daten für 2014 entsprechen den per Februar 2015 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2015 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt ist für 2015 von einem Wachstum auf Vorjahresniveau und somit von einer nur allmählichen Erholung auszugehen.

- Schienengüterverkehr in Deutschland dürfte auf den Wachstumspfad zurückkehren und sich mit dem Gesamtmarkt entwickeln; Wachstumspotenzial in den klassischen schienenaffinen Branchen wie zum Beispiel der Montanindustrie ist begrenzt, Kombiniertes Verkehr dürfte im Zuge der weiter voranschreitenden Containerisierung und einer dynamischen Handelstätigkeit seine Rolle als Wachstumsmotor ausbauen.

- Straßengüterverkehr mit leicht abgeschwächtem Wachstum gegenüber 2014. Positive Effekte aus der Bauindustrie flachen ab, robuster Binnenmarkt mit einer stabilen Entwicklung in der für den Lkw bedeutsamen Konsumgüterindustrie dürfte stützend wirken.
- Binnenschifffahrt voraussichtlich mit positiver, aber weiterhin unterdurchschnittlicher Entwicklung, nachlassende Impulse aus dem Bausektor dürften unter anderem durch zu erwartende Mehrmengen im Kohlebereich infolge der steigenden Importe über die ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) sowie Verkehrsverlagerungen kompensiert werden.
- Aufgrund der angenommenen konjunkturellen Entwicklung ist für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt 2015 bei anhaltender regionaler Heterogenität weiterhin nur von einem moderaten Nachfragewachstum auszugehen.

In Anbetracht der unterstellten Konjunkturprognosen wird für den europäischen Landverkehrsmarkt für 2015 ein Umsatzwachstum von auf bis leicht über dem Vorjahresniveau erwartet. Dabei dürfte das Wachstum in Osteuropa stärker ausfallen als im restlichen Europa. Von einer Erholung des Preisniveaus ist aufgrund des anhaltend starken Margendrucks erst wieder bei einem längerfristig stabilen Mengenwachstum auszugehen.

Für den globalen Luftfrachtmarkt wird 2015 ein Wachstum von auf bis leicht über Vorjahresniveau erwartet. Da die Kapazität in ähnlichem Maße steigen wird, ist auch weiterhin mit ausreichend Frachtraum zu rechnen. Aufgrund der Überkapazitäten und der aktuell niedrigen Ölpreise wird sich das niedrige Rateniveau fortsetzen.

Für die Seefracht wird 2015 ein Wachstum von rund 4% angenommen. Die Nachfragesteigerung wird jedoch nicht ausreichen, um die prognostizierten Kapazitätswachse auszulasten. Ein niedriger Ölpreis könnte ein geringes Rateniveau forcieren, jedoch kann es abhängig vom Fahrtgebiet zu unterschiedlichen Ratenentwicklungen kommen. Die Einführung von Emissionskontrollgebieten in Nordeuropa/Baltikum, USA und Kanada verpflichtet Reedereien zum Einsatz von Brennstoffen mit geringem Schwefelgehalt. Diese Zusatzkosten werden von den Reedereien in Form von Ratenzuschlägen an die Kunden weitergegeben. Die neue Low-Sulphur-Regelung gilt ab Januar 2015.

Für den Bereich Kontraktlogistik/SCM ist für 2015 von einer leicht beschleunigten Marktentwicklung auszugehen. Gestützt werden dürfte der erwartete Anstieg um rund 6% durch steigende Wachstumsraten in den Kernindustrien

Automotive, Healthcare und Industrial. Wachstumsstärkste Region dürfte dabei Asien/Pazifik bleiben, wobei besonders China weiterhin eine herausragende Rolle spielen wird.

Infrastruktur

Aus dem Personenverkehr erwarten wir für 2015 eine stabile Trassennachfrage. Aufgrund der moderaten Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklung gehen wir von einem leichten Wachstum im Schienengüterverkehr aus.

Bei den Stationshalten ist – bedingt durch die Ausweitung von Linienverkehren – ebenfalls von einer leicht steigenden Entwicklung auszugehen.

Auch für die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland (ohne Kfz und Tankstellen) wird für 2015 eine verhalten positive Entwicklung prognostiziert. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen werden 2015 geringfügig über dem Niveau des vergangenen Jahres liegen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER BESCHAFFUNGS- UND FINANZMÄRKTE

Beschaffungsmärkte

Für das Jahr 2015 erwarten wir unverändert keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Aufgrund einer anhaltenden Nachfrageschwäche und der Überkapazitäten sehen alle namhaften Institute einen mehr als auskömmlich versorgten Ölmarkt, jedoch sind aufgrund der geopolitischen Risiken negative Überraschungen möglich. Von der Novelisierung des EEG in Deutschland sind keine wesentlichen neuen Impulse für den Strommarkt zu erwarten, politische Interventionen könnten aber zu zwischenzeitlichen Preisausschlägen führen. Insgesamt gehen wir von einer moderaten Energie- und Rohstoffpreisentwicklung aus.

Finanzmärkte

Die gegenläufige Geldmarktpolitik in Europa, insbesondere durch den Beschluss der EZB, ein massives Anleihekaufprogramm zu starten, und den USA dürfte weiter anhalten, sodass sich die Zinsen in beiden Währungsräumen weiter stark unterscheiden werden. Nachhaltig höhere Zinsen sind in diesem Umfeld in Europa zunächst nicht zu erwarten. Dies gilt insbesondere für Bundesanleihen, die bei geopolitischen Krisen intensiv nachgefragt werden. In einem solchen Umfeld wird auch die historisch niedrige Rendite trotz ihrer fehlenden Attraktivität kein Hinderungsgrund für weiteres Investoreninteresse sein. Darüber hinaus entsteht

durch die Maßnahmen der EZB eine zusätzliche hohe Nachfrage nach Bundesanleihen. Divergierende Märkte in beiden Währungsräumen geben dem Euro ein weiteres Rückschlagpotenzial gegenüber dem US-Dollar.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Der Abschluss der LuFV II wird ab 2015 Einfluss auf den Schienenverkehr haben. Für den Erhalt des Bestandsnetzes werden ab 2015 jährlich steigende Mittel für Ersatzinvestitionen und Instandhaltung zur Verfügung stehen.

Im Rahmen der Verkehrspolitik und des regulatorischen Umfelds ist nicht auszuschließen, dass die Gesetzesinitiativen der EU-Kommission zum vierten Eisenbahnpaket sowie die Vorbereitungen für ein Eisenbahnregulierungsgesetz zukünftig spürbare Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit haben werden. Im Hinblick auf die derzeitigen Planungen gehen wir jedoch davon aus, dass etwaige Umsetzungen noch keinen wesentlichen Einfluss auf den Verlauf des Geschäftsjahres 2015 nehmen werden.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DBAG

Ertragslage

Die Geschäftsentwicklung der DBAG wird auch im Geschäftsjahr 2015 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.

Im Geschäftsjahr 2015 wird insgesamt mit einer leicht positiven Entwicklung des Beteiligungsergebnisses gerechnet.

Die DB AG sollte im Geschäftsjahr 2015 Verbesserungen auf der Aufwandsseite erzielen. Wir erwarten daher ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie einen Jahresüberschuss spürbar über dem Niveau des Berichtsjahres.

Finanzlage

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch im Geschäftsjahr 2015 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 2015 hat der DB-Konzern fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in Höhe von rund 1,1 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 2015 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen der Tochtergesellschaften werden auch im Geschäftsjahr 2015 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse abgedeckt. Die vom DB-Konzern zu finanzierenden Netto-Investitionen werden im Geschäftsjahr 2015 voraussichtlich rückläufig sein, aber auf hohem Niveau bleiben. Der DB-Konzern geht davon aus, die Netto-Investitionen nicht vollständig aus der Innenfinanzierung abdecken zu können. Daher werden die Verbindlichkeiten der DB AG per 31. Dezember 2015 voraussichtlich über dem Niveau des Berichtsjahresendes liegen.

Seine M&A-Aktivitäten wird der DB-Konzern im Geschäftsjahr 2015 selektiv und fokussiert fortführen. Er erwartet hieraus im Geschäftsjahr 2015 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Finanzlage.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DBAG, 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

62 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

62 BILANZ

→ 62 Aktiva

→ 62 Passiva

63 KAPITALFLUSSRECHNUNG

64 ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

65 ANHANG

→ 67 Erläuterungen zur Bilanz

→ 71 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

→ 72 Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

→ 72 Sonstige Angaben

76 ANTEILSBESITZLISTE

86 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

→ 86 Vermerk zum Konzernabschluss

→ 86 Vermerk zum Konzernlagebericht

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. [IN MIO. €]	Anhang	2014	2013
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		0	-
Gesamtleistung		0	0
Sonstige betriebliche Erträge	(16)	1.179	1.087
Materialaufwand	(17)	-95	-91
Personalaufwand	(18)	-324	-303
Abschreibungen		-10	-12
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(19)	-970	-850
		-220	-169
Beteiligungsergebnis	(20)	794	583
Zinsergebnis	(21)	-67	-37
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		507	377
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(22)	37	-10
Jahresüberschuss		544	367
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		4.531	4.364
Bilanzgewinn		5.075	4.731

BILANZ

AKTIVA

[IN MIO. €]	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Sachanlagen	(2)	29	33
Finanzanlagen	(2)	26.836	27.298
		26.865	27.331
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	1	1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	4.412	3.690
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		3.083	2.021
		7.496	5.712
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	0	1
		34.361	33.044

PASSIVA

[IN MIO. €]	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150
Kapitalrücklagen	(7)	5.310	5.310
Gewinnrücklagen	(8)	3.563	3.563
Bilanzgewinn	(9)	5.075	4.731
		16.098	15.754
B. RÜCKSTELLUNGEN	(10)	3.400	3.357
C. VERBINDLICHKEITEN	(11)	14.818	13.883
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(12)	45	50
		34.361	33.044

KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. [IN MIO. €]	Anhang	2014	2013
Ergebnis vor Steuern		507	377
Abschreibungen auf Sachanlagen		10	12
Veränderung der Pensionsrückstellungen (ohne DB-konzerninterne Wechsler)		14	13
Cashflow vor Steuern		531	402
Veränderung der übrigen Rückstellungen		37	- 62
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge ¹⁾		14	28
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		0	1
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	2
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-181	780
Veränderung der übrigen Passiva (ohne Finanzschulden)		20	-72
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		37	-10
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		458	1.069
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		1	-1
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		-7	-15
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		2	7
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-2	-10
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 6	-19
Gewinnausschüttung an Gesellschafter		-200	-525
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		0	-1
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung ¹⁾		1.385	825
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen DB-Konzernfinanzierung		-569	-738
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	0
Ein-/Auszahlungen für Übertragung Rückstellungsverpflichtungen von/an Konzernunternehmen (DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbetritt)		- 6	19
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		610	- 420
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands		1.062	630
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(23)	2.021	1.391
Finanzmittelbestand am Jahresende	(23)	3.083	2.021

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

[IN MIO. €]	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert		Stand per 31.12. 2013
	Vortrag zum 01.01. 2014	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2014	Vortrag zum 01.01. 2014	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2014	Stand per 31.12. 2014	
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	1	0	0	0	1	0	-1	0	0	-1	0	1
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	4	0	0	0	4	-1	-1	0	0	-2	2	3
	0	0	0	0	5	-1	-2	0	0	-3	2	4
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Fahrzeuge für Personenverkehr 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	50	7	3	-5	55	-25	-8	0	4	-29	26	25
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3	0	-3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	60	7	0	-5	62	-27	-10	0	4	-33	29	33
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	13.773	2	0	-2	13.773	0	0	0	0	0	13.773	13.773
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	13.489	3.579	0	-4.041	13.027	0	0	0	0	0	13.027	13.489
3. Beteiligungen	36	0	0	0	36	0	0	0	0	0	36	36
4. Sonstige Ausleihungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	27.298	3.581	0	-4.043	26.836	0	0	0	0	0	26.836	27.298
Anlagevermögen insgesamt	27.358	3.588	0	-4.048	26.898	-27	-10	0	4	-33	26.865	27.331

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 mit Ausnahme der Bewertungsänderung für Altersversorgungsverpflichtungen in sogenannten Contractual-Trust-Arrangements (CTA) gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet. Das Wahlrecht gemäß §248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst erstellter immaterieller Vermögensgegenstände wird im Deutsche Bahn Konzern (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
Gebäude, Hallen, Überdachungen	10-75
Gleisanlagen	13-26
Übrige bauliche Anlagen	8-60
Signalanlagen	10-40
Fernmeldeanlagen	5-20
Schienenfahrzeuge	10-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-15

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 überwiegend die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Anlagevermögen). Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- beziehungsweise pauschalierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet.

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

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristigen 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 DBAG wird das Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen 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 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 DBAG 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.

Die Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2014 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den

Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Bis zum Vorjahr wurden die garantierten Ansprüche dieser Verpflichtungen (Mindestverpflichtungsumfang) mit der sogenannten degressiven m/n-tel-Methode bewertet. Die Bilanzierungsänderung erfolgte im Rahmen einer Umgestaltung bei der Finanzierung der Zurechnungszeit. Durch diese Umstellung verminderten sich die Pensionsrückstellungen zum Umstellungszeitpunkt (1. Januar 2014) um 4 Mio. €. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes 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 2014 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

[IN %]	
Rechnungszinsfuß	4,55
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50
Erwartete Rentenentwicklung	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 3,25% (Vorruhestand und Altersteilzeit) und 3,75% (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 grundsätzlich mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst. Bei den Rückstellungen für ökologische Altlasten kommt ein risikoadjustierter Zinssatz von 0,58% (im Vorjahr: 0,58%) zur Anwendung. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden grundsätzlich 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.

Nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasste Fremdwährungsforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten, Bankguthaben und -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr sowie Kassenbestände in Fremdwährung werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Entsprechende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung mit längeren Restlaufzeiten werden mit dem Devisenkassamittelkurs ihres jeweiligen Entstehungszeitpunkts umgerechnet, soweit nicht ein gesunkener oder gestiegener Umrechnungskurs zum Bilanzstichtag eine Abwertung der Vermögensgegenstände oder Aufwertung der Verbindlichkeiten erforderlich gemacht hat.

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 Credit-Default-Swap-(CDS-)Werte vorgenommen. Das Geschäft mit langlaufenden Finanzderivaten betreibt die DBAG grundsätzlich auf besicherter Basis.

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 §12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft 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 Anlagengitter auf Seite 64 dargestellt.

Im Berichtsjahr wurden 1 Mio. € (im Vorjahr: 0 €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Grundstücke vorgenommen.

(3) Vorräte

[IN MIO. €]	31.12. 2014	31.12. 2013
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	0
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	1
Insgesamt	1	1

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

[IN MIO. €]	31.12. 2014	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12. 2013	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3	-	2	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.207	-	3.513	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-	-	-
Sonstige Vermögensgegenstände	202	48	175	51
Insgesamt	4.412	48	3.690	51

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 (2.875 Mio. €; im Vorjahr: 2.334 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, kurzfristige Darlehen und Zinsen; insgesamt 1.068 Mio. €; im Vorjahr: 897 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (192 Mio. €; im Vorjahr: 240 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (72 Mio. €; im Vorjahr: 42 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 DBAG 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 4.731 Mio. € wurde im Berichtsjahr eine Dividende von 200 Mio. € ausgeschüttet. Im Bilanzgewinn per 31. Dezember 2014 in Höhe von 5.075 Mio. € ist ein Gewinnvortrag von 4.531 Mio. € enthalten.

(10) Rückstellungen

[IN MIO. €]	31.12. 2014	31.12. 2013
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	222	208
Steuerrückstellungen	78	101
Sonstige Rückstellungen	3.100	3.048
Insgesamt	3.400	3.357

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 25 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €).

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und pensionsähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen (36 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Verpflichtungen (45 Mio. €) verrechnet. Dabei betragen der beizulegende Zeitwert und die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens jeweils 36 Mio. €.

Am 13. Dezember 2012 mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 hat die DBAG mit der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) sowie mit weiteren Tochtergesellschaften den Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter an die Mitarbeiter der Tochtergesellschaften erteilter Pensionszusagen vereinbart. Im Gegenzug haben die Tochtergesellschaften eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen abzüglich der Aktivwerte übertragener Rückdeckungsversicherungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfassen die Tochtergesellschaften den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (24 Mio. €, im Vorjahr: 29 Mio. €) und leisten für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DBAG. Die Pensionsrückstellungen werden folglich bei der DB AG bilanziert. Die Tochtergesellschaften und die DBAG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der betreffenden Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die im Rahmen des Schuldbeitritts übertragenen Pensionsrückstellungen werden unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen; die Aktivwerte der übertragenen Rückdeckungsversicherungen sind unter den sonstigen Vermögensgegenständen bilanziert.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[IN MIO. €]	31.12. 2014	31.12. 2013
Verpflichtungen im Personalbereich	78	77
Restrukturierungsmaßnahmen	385	369
Besondere Teilzeit im Alter	43	46
Ökologische Altlasten	1.050	1.113
Rückgabeverpflichtungen	29	30
Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag	42	66
Schuldbeitritt	784	722
Übrige Risiken	689	625
Insgesamt	3.100	3.048

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

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

Die Rückstellung für besondere Teilzeit im Alter wurde auf Grundlage des Demografietarifvertrags für Mitarbeiter der DBAG und ihrer Tochterunternehmen gebildet.

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 Immobilienneuordnung,
- 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 (3 Mio. € beizulegender Zeitwert; 2 Mio. € Anschaffungskosten) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (3 Mio. €) verrechnet.

(11) Verbindlichkeiten

[IN MIO. €]	31.12. 2014	davon mit Restlaufzeit			31.12. 2013	davon Restlaufzeit bis 1 Jahr
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14	14	0	0	13	13
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	14.483	764	4.396	9.341	13.026	1.175
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	202	2	-	200	728	528
Sonstige Verbindlichkeiten	119	76	19	24	116	70
davon aus Steuern	10	10	-	-	17	17
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	14.818	838	4.415	9.565	13.883	1.786
davon zinspflichtig	14.175				13.266	

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Darlehen gegenüber der Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande (13.737 Mio. €; im Vorjahr: 12.281 Mio. €), Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling (238 Mio. €; im Vorjahr: 266 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, weitere Darlehen und Zinsen; insgesamt 273 Mio. €; im Vorjahr: 274 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (192 Mio. €; im Vorjahr: 171 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (43 Mio. €; im Vorjahr: 34 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, enthalten unter anderem ein langfristiges verzinsliches Darlehen der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, in Höhe von 200 Mio. € (im Vorjahr: 719 Mio. €). Dieses Darlehen muss aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden. Dies erfolgte durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen der Tochtergesellschaft DB Fernverkehr 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. 2014	31.12. 2013
Bürgschafts- und Gewährleistungsverpflichtungen	6.241	5.916
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	6.223	5.899

Die DBAG 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 per 31. Dezember 2014 mit 0 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 0 Mio. €) valutierte. Darüber hinaus bürgt die DBAG für die Rückzahlung von durch die DB Finance emittierten Anleihen in Höhe von 3.500 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 3.393 Mio. €).

Die DBAG 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 DBAG 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. 2014	31.12. 2013
Bestellobligo für Investitionen	2	1
Ausstehende Einlagen	391	383
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.703	1.865
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	83	96
Insgesamt	2.096	2.249

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 2014), untergliedert nach Fristigkeiten:

[IN MIO. €]	Nominalwert	Barwert
LEASINGRATEN		
fällig bis 1 Jahr	35	35
fällig 1 bis 5 Jahre	19	17
fällig über 5 Jahre	-	-
Insgesamt	54	52

Insgesamt wurden im Berichtsjahr Leasingraten in Höhe von 36 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €) gezahlt.

[IN MIO. €]	Nominalwert	Barwert
MIET- UND ANDERE DRITTSCHULDVERHÄLTNISS		
fällig bis 1 Jahr	249	245
fällig 1 bis 5 Jahre	774	698
fällig über 5 Jahre	625	469
Insgesamt	1.648	1.412

(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 2014 Kredite über insgesamt 13.737 Mio. € an die DB AG ausgereicht. Die Refinanzierung der Kredite erfolgt über Anleiheemissionen unter der Garantie der DB AG.

Im Berichtsjahr wurden eine börsennotierte Anleihe über 50 Mrd. JPY (366 Mio. €) sowie zwei Privatplatzierungen über 5 Mrd. JPY (36,8 Mio. €) und 250 Mio. HKD (26,7 Mio. €) der DB Finance planmäßig getilgt, die zuvor als Darlehen an die DB AG weitergereicht wurden. Die fälligen Darlehen der DB AG wurden im Berichtsjahr an die DB Finance zurückgezahlt.

Im Berichtsjahr wurden durch die DB Finance neun neue Anleihen emittiert. Dabei handelt es sich um börsennotierte Anleihen über 90 Mio. AUD (59 Mio. €), 1.250 Mio. SEK (142 Mio. €), 350 Mio. SEK (40 Mio. €), 125 Mio. SGD (73 Mio. €), 300 Mio. CHF (246 Mio. €), 500 Mio. € und dreimal 300 Mio. €. Die aufgenommenen Mittel wurden mit Ausnahme der SGD-Anleihe als Darlehen an die DB AG weitergeleitet.

Weiterhin besteht ein langfristiges verzinsliches Darlehen der EUROFIMA in Höhe von 200 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 719 Mio. €).

Der DB AG standen per 31. Dezember 2014 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. € (per 31. Dezember 2013: 2.080 Mio. €) zur Verfügung. Keine der Back-up-Linien wurde per 31. Dezember 2014 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 Kurschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisenswaps/-forwards abgeschlossen. Der Bestand an Devisenswaps sank um 247 Mio. € auf 850 Mio. €. Das Volumen der Devisenforwards erhöhte sich aufgrund höherer Sicherungsaktivitäten der Tochtergesellschaften um 124 Mio. € auf 872 Mio. €. Da die Refinanzierung des DB-Konzerns 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. Weiterhin werden im Konzernverbund interne Fremdwährungsdarlehen vergeben, die die DB AG extern absichert. Im Berichtsjahr ging das Volumen der Zins- und Zins-Währungs-Swaps auf 4.888 Mio. € zurück, da auslaufende konzerninterne Fremdwährungsdarlehen nicht vollständig ersetzt wurden.

Energiepreissrisiken entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dieseldieselkraftstoff und aus Strombezugsverträgen mit Kohle- und Ölpreisbindung. Das Volumen der Dieselderivate ging geringfügig zurück. Neue Kohle- und Schwerölsicherungen wurden 2014 nicht abgeschlossen, sodass sich der jeweilige Sicherungsumfang entsprechend reduzierte.

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 wieder.

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 DB AG 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. €]	31.12. 2014	31.12. 2013
Nominalvolumen mit Externen	4.888	5.151
Marktwert der Derivate (Externe)	-236	-285
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	985	1.203
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	30	19

Per 31. Dezember 2014 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 zwölf Jahren. Die Verringerung des negativen Marktwerts der Zins-Währungs-Swaps mit Externen basiert auf der Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar, dem britischen Pfund und dem Schweizer Franken. 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. €]	31.12. 2014	31.12. 2013
Nominalvolumen mit Externen	1.722	1.845
davon Devisenswaps	850	1.097
davon Devisenforwards	872	748
Marktwert der Derivate (Externe)	-3	-1
davon Devisenswaps	-1	-1
davon Devisenforwards	-2	0
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	1.207	1.494
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	2	1

Die per 31. Dezember 2014 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 vier Jahre. Die überwiegende Mehrheit der

Geschäfte mit externen Kontrahenten wurde an die DBMLAG durchgeführt. 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:

	31.12. 2014	31.12. 2013
DIESELKRAFTSTOFFE [IN T]		
Nominalvolumen mit Externen	1.412.000	1.470.000
Marktwert der Derivate (Externe)	-245	-42
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	1.412.000	1.470.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	245	42

	31.12. 2014	31.12. 2013
GAS, HEIZÖL [IN T]		
Nominalvolumen mit Externen	192.000	288.000
Marktwert der Derivate (Externe)	-31	-5
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	192.000	288.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	31	5

	31.12. 2014	31.12. 2013
KOHL E, BAFA [IN T SKE]		
Nominalvolumen mit Externen	1.394.000	2.234.000
Marktwert der Derivate (Externe)	-35	-46
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	1.394.000	2.234.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	35	46

Das Portfolio der Energiepreissicherungen bestand per 31. Dezember 2014 sowohl aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr als auch aus Geschäften mit längeren Laufzeiten. Die maximale Laufzeit beträgt zehn Jahre. Die Transaktionen wurden an die DB Energie GmbH durchgeführt beziehungsweise direkt an Tochtergesellschaften der DBMLAG (vor allem im Segment DB Arriva) weitergereicht. Die stark negative Wertentwicklung der externen Energiederivate geht auf den Preiseinbruch an den Energiemärkten zurück. 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- beziehungsweise Hypothetische-Derivate-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. Die Ineffektivität wird unter Anwendung der Dollar-Offset-Methode ermittelt.

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

[IN MIO. €]	2014	2013
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Energiederivate	97	38

Der Anstieg 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 25 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

[IN MIO. €]	2014	2013
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	429	427
davon Verkauf von Material und Energie	0	0
davon sonstige Leistungen Dritte	429	427
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	318	311
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	193	55
Erträge aus der Erstellung von Anlagevermögen	31	23
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	5	5
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	0	0
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (einschließlich sonstiger Steuern)	66	150
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0
Währungskursgewinne	1	2
Übrige Erträge	136	114
davon Erträge aus Gebühren von Dritten	0	0
davon Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	14	15
davon sonstige übrige Erträge	122	99
Insgesamt	1.179	1.087
davon periodenfremd	66	150

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. €]	2014	2013
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	9	11
davon Aufwendungen für Energie	11	11
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	1	3
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-3	-3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	52	52
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	18	12
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	0	0
davon sonstige bezogene Leistungen	34	40
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	34	28
Insgesamt	95	91

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. €]	2014	2013
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	248	234
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	18	20
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	1
Gesamt	267	255
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG UND FÜR UNTERSTÜTZUNG¹⁾		
für Arbeitnehmer	53	44
für zugewiesene Beamte	4	4
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG		
Gesamt	57	48
davon für Altersversorgung	20	13
Insgesamt	324	303

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

(19) Sonstige betriebliche Aufwendungen

[IN MIO. €]	2014	2013
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	294	288
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	18	23
Gebühren und Beiträge	11	11
Aufwendungen für Versicherungen	43	43
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	2	2
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	4	4
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	13	13
Forschungs- und Entwicklungskosten	1	2
Sonstige bezogene Dienstleistungen	290	291
davon bezogene IT-Leistungen	33	38
davon sonstige Kommunikationsdienste	3	2
davon sonstige Serviceleistungen	254	251
Aufwendungen aus Schadenersatz	174	42
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0	0
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	1	1
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	2
Sonstige betriebliche Steuern	0	0
Übrige Aufwendungen	119	128
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	44	12
davon Währungskursverluste	2	2
davon sonstige übrige Aufwendungen	73	114
Insgesamt	970	850
davon periodenfremd	1	3

(20) Beteiligungsergebnis

[IN MIO. €]	2014	2013
Erträge aus Beteiligungen	0	22
davon aus verbundenen Unternehmen	0	22
Erträge aus assoziierten Unternehmen	0	0
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	860	648
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 66	- 87
Insgesamt	794	583

(21) Zinsergebnis

[IN MIO. €]	2014	2013
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	515	545
davon aus verbundenen Unternehmen	515	545
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	49	47
davon aus verbundenen Unternehmen	36	35
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 631	- 629
davon an verbundene Unternehmen	- 425	- 425
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	- 139	- 130
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	- 1	- 1
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	2	2
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	- 3	- 3
Insgesamt	- 67	- 37

Im Berichtsjahr erfolgten Zinsauszahlungen in Höhe von 474 Mio. € (im Vorjahr: 491 Mio. €) und Zinseinzahlungen in Höhe von 607 Mio. € (im Vorjahr: 601 Mio. €). Aus Vereinfachungsgründen wurden Agien beziehungsweise Disagien in den vorgenannten Werten berücksichtigt.

(22) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 37 Mio. € sind periodenfremde Erträge.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung auf Seite 63 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 76 bis 85 dargestellt.

(25) Beschäftigte

[UMGERECHNET IN VOLLZEITBESCHÄFTIGTE]	2014		2013	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	3.273	3.274	3.144	3.244
Zugewiesene Beamte	418	387	470	451
Zwischensumme	3.691	3.661	3.614	3.695
Auszubildende	61	64	56	62
Insgesamt	3.752	3.725	3.670	3.757

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 DBAG, ihr Dienstherr ist das BEV.

(26) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

[IN TAUSEND €]	2014	2013
Gesamtbezüge des Vorstands	10.409	6.130
davon fixer Anteil	4.087	3.579
davon erfolgsabhängiger Anteil	6.322	2.551
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	3.474	3.257
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	56.751	52.959
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	734	631

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung in Höhe von insgesamt 3.947 T €, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme in Höhe von 5.627 T € und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan; 695 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 AUFSICHTSRAT WAREN IM BERICHTSJAHR BESTELLT:**Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
München

- a) → DB Mobility Logistics AG (Vorsitz)
- b) → CRH plc, Dublin/Irland
 - Jungbunzlauer Holding AG, Basel/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.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
- 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

Christoph Dänzer-Vanotti

Rechtsanwalt,
Essen

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

Patrick Döring

Vorstandsmitglied der Agila Haustierversicherung AG,
Hannover

– bis 30. Juni 2014 –

- a) → VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH

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
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 (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 Services GmbH (Beirat)

Wolfgang Joosten*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats DB Fernverkehr AG,
Lünen

– bis 30. Juni 2014 –

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

Ludwig Koller*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Karlsruhe

– seit 12. September 2014 –

- a) → DB Fernverkehr AG
- b) → Sparda-Bank Baden-Württemberg eG

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)
- b) → Druck & Werte GmbH (Beirat, Vorsitz)
→ Universitätsklinikum Leipzig, AÖR (Vorsitz)

Kirsten Lühmann

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Berlin

– seit 17. Juli 2014 –

- a) → Nürnberger Beamten Lebensversicherung AG
- b) → BTA Betriebs- und Anlagegesellschaft mbH

Vitus Miller*

Referent »Mitarbeiterangelegenheiten fit 2014«,
Region Baden-Württemberg
Stuttgart

- a) → DB Regio AG

Fred Nowka*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Glinzig

- b) → DEVK Lebensversicherungsverein a.G. (Beirat)

Michael Odenwald

Staatssekretär im Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur,
Kleinmachnow

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

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,
Hamburg

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

Dr. Rainer Sontowski

Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie,
Berlin

– seit 30. Januar 2014, bis 8. Juli 2014 –

- a) → DB Mobility Logistics AG

Dr. Thomas Steffen

Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin

– seit 20. März 2014 –

- a) → DB Mobility Logistics AG
- b) → Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin)¹⁾
(Verwaltungsrat, Vorsitz)
→ Bundesanstalt für Finanzmarktstabilisierung (FMSA)¹⁾ (Vorsitz)

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

Vorsitzender des Aufsichtsrats der SMS Holding GmbH,
Meerbusch

- a) → DB Mobility Logistics AG
→ SMS Holding GmbH¹⁾ (Vorsitz)
→ SMS Siemag AG¹⁾ (Vorsitz)
- b) → Bombardier Inc., Montreal/Kanada

Brigitte Zypries

Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium
für Wirtschaft und Energie,
Berlin

– seit 8. September 2014 –

- a) → DB Mobility Logistics AG
→ Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit
(GIZ) GmbH
- b) → Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH (DEG)

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 BERICHTSJAHR AN:**Dr. Rüdiger Grube**

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

- a) → DB Netz AG¹⁾ (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 AG¹⁾
 - Schenker AG¹⁾
 - DB Barnsdale AG¹⁾ (Vorsitz)
 - DB International GmbH¹⁾
 - DB Sicherheit GmbH¹⁾
 - DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-Aktiengesellschaft
- b) → DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)
 - DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (Beirat)

Dr. Heike Hanagarth

Ressort Technik und Umwelt,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Oberteuringen

- a) → DB Systemtechnik GmbH¹⁾ (Vorsitz)
- b) → DB Dienstleistungen GmbH¹⁾ (Beirat)

Dr. Volker Kefer

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

- a) → DB Energie GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB International GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB ProjektBau GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB Station & Service AG¹⁾ (Vorsitz)
- b) → DB Dienstleistungen GmbH¹⁾ (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 Barnsdale AG¹⁾
 - DB Netz AG¹⁾
- b) → Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien¹⁾ (Board of Directors)

Ulrich Weber

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

- a) → DB Schenker Rail AG¹⁾
 - Schenker AG¹⁾
 - DB Gastronomie GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB JobService GmbH¹⁾ (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
 - Sparda-Bank West eG
- b) → DB Zeitarbeit GmbH¹⁾ (Beirat, Vorsitz)

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

¹⁾ 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. Dezember 2014 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2014. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2014 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 Konzernabschluss der DB AG 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 2014 ausgewiesenen Bilanzgewinn (5.074.205.872,62 €) eine Dividende von 700.000.000,00 € auszuschütten und den Restbetrag in Höhe von 4.374.205.872,62 € auf neue Rechnung vorzutragen.

Berlin, den 17. Februar 2015

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

ANTEILSBESITZLISTE

Die Aufstellung des Anteilsbesitzes der DBAG (gemäß §313 Abs. 2 HGB) ist im Folgenden dargestellt.

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB BAHN FERNVERKEHR			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	6.165	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund	EUR	-36	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.320.299	100,00
DB Reise & Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz	CHF	-4.546	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH, Saarbrücken ^{2),3)}	EUR	257	50,00
RailLink B.V., Amsterdam/Niederlande ^{3),4)}	EUR	113	25,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{3),4)}	EUR	61	25,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main ^{3),4)}	EUR	119	50,00
DB BAHN REGIO			
VOLLKONSOLIDIERT			
Autokraft GmbH, Kiel	EUR	11.195	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	EUR	4.423	100,00
BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn	EUR	2.610	100,00
BERLIN LINIEN BUS Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	EUR	26	65,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	14.209	100,00
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede	EUR	5.050	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	6.641	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.819	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	9.192	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	4.784	100,00
DB Busverkehr Hessen GmbH, Gießen	EUR	2.223	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	1.988.567	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Coburg	EUR	1.000	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	EUR	454	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	5.191	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	68.275	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	27.384	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	1.369	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode-Honerdingen	EUR	4.412	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg	EUR	2.272	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	1.269	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	EUR	864	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	15.339	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	5.280	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	11.323	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	18.440	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH - RBB -, Braunschweig	EUR	7.303	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	3.075	70,00
Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden	EUR	5.954	51,00
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	EUR	4.556	100,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	12.614	100,00
RegioTram Betriebsgesellschaft mbH i. L., Kassel	EUR	255	50,96

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	113	48,69
Rheinpfalzbus GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	4.878	100,00
Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH, Montabaur	EUR	-772	61,36
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	9.889	74,90
RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen	EUR	1.526	100,00
RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel	EUR	1.676	100,00
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	8.146	100,00
Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken	EUR	5.224	100,00
Saar-Pfalz-Mobil GmbH, Bexbach	EUR	519	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	170.942	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	62.267	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	8.403	100,00
Südwest Mobil GmbH, Mainz	EUR	943	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU -, Aschaffenburg	EUR	2.672	100,00
Vorpommernbahn GmbH, Wolgast	EUR	8.476	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	6.117	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	EUR	10.647	100,00
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin	EUR	214	100,00
AT EQUITY			
»Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH«, Ingelheim am Rhein ^{3),4)}	EUR	123	38,33
»Steig ein« GmbH i. L., Kempten ^{4),5)}	EUR	50	23,33
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen ^{2),4)}	EUR	28	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg ^{3),4)}	EUR	82	25,31
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover ^{4),5)}	EUR	111	42,00
FahrBus Ostalb GmbH, Aalen ^{3),4)}	EUR	227	49,90
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen ^{4),5)}	EUR	59	30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{3),4)}	EUR	146	47,50
Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück ^{4),5)}	EUR	26	50,00
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{3),4)}	EUR	8.301	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen	EUR	-	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{2),4)}	EUR	1.118	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden (Main) ^{3),4)}	EUR	107	25,00
Niedersachsentarif GmbH, Hannover ^{4),5)}	EUR	54	8,33
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{3),4)}	EUR	98	46,90
OWL Verkehr GmbH, Bielefeld ^{3),4)}	EUR	71	21,36
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{4),5)}	EUR	75	33,33
Regionalverkehr Bayerisch Schwaben GmbH (RBS) i. L., Augsburg ^{4),6)}	EUR	118	50,00
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau ^{4),6)}	EUR	323	45,00
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{3),4)}	EUR	60	41,67
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{3),4)}	EUR	25	45,20

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{4),5)}	EUR	240	48,50
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim ^{3),4)}	EUR	237	30,91
UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH i. L., Kaiserslautern ^{4),5)}	EUR	47	61,67
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{3),4)}	EUR	70	16,67
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg/Weser ^{4),5)}	EUR	26	47,00
Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Lauda-Königshofen ^{4),5)}	EUR	95	42,19
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{3),4)}	EUR	30	34,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH - VVM, Würzburg ^{2),4)}	EUR	30	18,64
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{2),4)}	EUR	52	26,92
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{3),4)}	EUR	40	21,00
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{4),5)}	EUR	64	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{4),5)}	EUR	74	32,09
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{4),5)}	EUR	445	32,50
VHN Verkehsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig ^{3),4)}	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig ^{3),4)}	EUR	732	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier ^{2),4)}	EUR	48	38,46
Völklinger Verkehrsgesellschaft mbH, Völklingen ^{4),5)}	EUR	217	25,50
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{4),5)}	EUR	178	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{3),4)}	EUR	107	40,00
AT COST			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{3),4)}	EUR	191	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil ^{3),4)}	EUR	93	70,20
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{3),4)}	EUR	148	51,92
VVW Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock ^{3),4)}	EUR	27	21,61
DB ARRIVA			
VOLLKONSOLIDIERT			
A & T Motor Retailing Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.522	100,00
ACTIJOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid/Spanien	EUR	597	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Alliance Rail Management Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Ambuline Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-92	100,00
Ambuline Training Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	643	100,00
Arriva (2007) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	478.479	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Bus & Coach Finance Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.923	100,00
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	21.250	100,00
Arriva Bus & Coach Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	16.003	100,00
Arriva Bus & Coach Rental (4) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.083	100,00
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	23.998	100,00
Arriva Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-	100,00
Arriva Coöperatie W.A., Heerenveen/Niederlande	EUR	602.450	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	38.239	100,00
Arriva Danmark A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	1.599.611	100,00
Arriva Derby Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.041	100,00
Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Koper/Slowenien	EUR	5.299	100,00
Arriva Durham County Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	10.374	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.140	100,00
Arriva Europe GmbH, Berlin	EUR	133.338	100,00
Arriva Finance Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	57.100	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.035	100,00
Arriva Findiv Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	30.700	100,00
Arriva Guildford & West Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.177	100,00
Arriva Holding Česká Republika s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	615.100	100,00
Arriva Hongarije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	33.468	100,00
Arriva Hrvatska d.o.o., Osijek/Kroatien	HRK	53.887	100,00
Arriva Hungary Zrt., Budapest/Ungarn	HUF	3.932.732	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	85.397	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar	GBP	3.438	100,00
Arriva International (2) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva International (7) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	354.041	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	354.041	100,00
Arriva International Finance Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	0	100,00
Arriva International Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	400.012	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	29.228	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %	TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS, SA, Almada/Portugal	EUR	216.936	100,00	Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	195.716	100,00
Arriva Italia Rail S.R.L., Mailand/Italien	EUR	1.578	100,00	Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien	GBP	609.089	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien	EUR	283.279	100,00	Arriva Polen Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	6.103	100,00
Arriva Kent & Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	82.518	100,00	Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	39.684	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	67.519	100,00	ARRIVA PORTUGAL – TRANSPORTES LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	9.788	100,00
Arriva Letbane Aps, Kastrup/Dänemark	DKK	34.081	100,00	Arriva Praha s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	692.157	100,00
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal	EUR	5	100,00	Arriva Rail North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva LITAS d.o.o. Pozarevac, Pozarevac/Serbien	RSD	1.455.518	100,00	Arriva RP Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	3.021	100,00
Arriva Liverpool Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	716	100,00	Arriva Scotland West Limited, Inchinnan/Großbritannien	GBP	4.265	100,00
Arriva London Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-	100,00	Arriva Scotrail Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
ARRIVA LONDON NORTH EAST LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.752	100,00	Arriva Service s.r.o., Komárno/Slowakei	EUR	25.689	100,00
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	65.040	100,00	Arriva Services a.s., Králův Dvůr/Tschechien	CZK	54.376	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	38.463	100,00	Arriva Southend Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.804	100,00
Arriva Malta Finance & Investments Limited, Valletta/Malta	EUR	236.690	100,00	Arriva Southern Counties Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	721	100,00
Arriva Malta Holdings Limited, Valletta/Malta	EUR	526.955	100,00	ARRIVA SPAIN HOLDING, S.L., Madrid/Spanien	EUR	59.146	100,00
Arriva Manchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	Arriva Spolka z o.o., Toruń/Polen	PLN	145.039	99,75
Arriva Medway Towns Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.671	100,00	Arriva Stajerska, družba za prevoz potnikov, d.d., Maribor/Slowenien	EUR	7.634	75,90
Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	127.918	100,00	Arriva Sverige AB, Stockholm/Schweden	SEK	657.899	100,00
Arriva Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei	EUR	10.864	60,14	Arriva Tag AB, Malmö/Schweden	SEK	12.556	100,00
Arriva Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	1.000	100,00	Arriva Techniek BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	631	100,00
Arriva Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	34.747	100,00	Arriva Tees & District Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	957	100,00
Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	54.675	100,00	Arriva Teesside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	749	100,00
Arriva Morava a.s., Ostrava/Tschechien	CZK	1.522.705	100,00	Arriva Teplice s.r.o., Teplice/Tschechien	CZK	151.943	100,00
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	140.886	100,00	Arriva the Shires Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	69.067	100,00
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00	Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	307.353	100,00
Arriva Night Trains Limited, Glasgow/Großbritannien	GBP	0	100,00	Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	2.342	100,00
Arriva Nitra a.s., Nitra/Slowakei	EUR	17.153	60,48	Arriva Trains (Poland) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	0	100,00
Arriva Noroeste s.l., Ferrol/Spanien	EUR	13.210	100,00	Arriva Trains Bidco Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva North East Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.319	100,00	Arriva Trains Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	95.103	100,00
Arriva North West Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.517	100,00	Arriva Trains Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	20.757	100,00	Arriva Trains Northern Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Nove Zamky, a.s., Nove Zamky/Slowakei	EUR	9.233	60,36	Arriva Trains Wales/Trenau Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	62.302	100,00
Arriva Östgötapendeln AB, Stockholm/Schweden	SEK	17.732	100,00	Arriva Transpennine Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Passenger Services (International) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	Arriva Transport Česká Republika a.s., Prag/Tschechien	CZK	1.721.029	100,00
Arriva Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	309.248	100,00	Arriva Transport Services s.r.o., Nitra/Slowakei	EUR	11.727	100,00
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.099	100,00
				ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL, SA, Almada/Portugal	EUR	82.275	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	242.756	100,00
Arriva vlaky s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	17.397	100,00
Arriva Východní Čechy a.s., Chrudim/Tschechien	CZK	622.050	100,00
Arriva West Sussex Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.331	100,00
Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	47.893	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	422.191	100,00
At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	16	100,00
AUTOBUSES GREISI S.L., Madrid/Spanien	EUR	401	100,00
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spanien	EUR	2.630	100,00
Autoservizi F.V.G. S.P.A. - SAF, Udine/Italien	EUR	62.619	60,00
B.B. Motors (Bristol) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-	100,00
Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	93,67
Botniatåg AB, Umeå/Schweden	SEK	-128.915	60,00
British Bus (Properties) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	45.699	100,00
British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.514	100,00
Broadwood Finance Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	32.378	100,00
Bus Nort Balear s.l., Alcudia/Spanien	EUR	517	100,00
BUSDAN 30 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	41.249	100,00
BUSDAN 31 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	31.581	100,00
BUSDAN 32 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	28.537	100,00
Busdan 32.1 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	71.535	100,00
BUSDAN 33 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	37.501	100,00
BUSDAN 34 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	50.853	100,00
BUSDAN 35 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	49.815	100,00
Centrebus Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	585	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
DB Regio Tyne and Wear Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.147	100,00
EMPRESA DE BLAS Y COMPANIA S.A., Madrid/Spanien	EUR	133.399	100,00
ESFERA BUS S.L., Madrid/Spanien	EUR	2.834	100,00
ESFERA UNIVERSAL S.L., Madrid/Spanien	EUR	25.556	100,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien	EUR	297	80,14
Eurocare Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	342	100,00
Flight Delay Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
GCRC Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	115	100,00
Grand Central Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	21.468	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Great North Eastern Railway Company Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Great North Western Railway Company Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Greenline Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	8	100,00
JTL 2004 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	37.349	100,00
JTL 2009 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	41.249	100,00
London and North Western Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.518	100,00
London Pride Sightseeing Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.677	100,00
Londonlinks Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
M40 Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	91.642	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	-	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	132.441	100,00
NETOSEC S.L., Madrid/Spanien	EUR	211	100,00
Network Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	335	100,00
New Enterprise Coaches (Tonbridge) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Nitravel s.r.o., Nitra/Slowakei	EUR	175	60,48
Northern Spirit Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-	100,00
Northern Spirit Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-	100,00
NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/Niederlande	EUR	421	100,00
OFJ Ground Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
OSNADO spol. s.r.o., Svoboda nad Úpou/Tschechien	CZK	42.929	100,00
Panturist dioničko društvo za prijevoz putnika i turizam d.d., Osijek/Kroatien	HRK	17.906	99,69
Pickering's 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	223.790	100,00
RIVIERA TRASPORTI LINEA S.P.A., Imperia/Italien	EUR	607	80,00
S.A.B. AUTOSERVIZI S.R.L., Bergamo/Italien	EUR	34.587	100,00
S.A.L. Servizi automobilistici Lecchesi S.R.L., Lecco/Italien	EUR	7.526	100,00
S.I.A. Società Italiana Autoservizi S.P.A., Brescia/Italien	EUR	30.584	100,00
SAB Piemonte S.r.l. a socio unico, Grugliasco (TO)/Italien	EUR	6.542	100,00
SADEM - SOCIETÀ PER AZIONI, Turin/Italien	EUR	20.310	100,00
SAIA TRASPORTI S.P.A., Brescia/Italien	EUR	21.605	100,00
SERVICIOS INTEGRALES BUS & TRUCK S.A., Madrid/Spanien	EUR	398	100,00
Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-405	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %	TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Teamdeck Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.791	100,00	Viajeros del Eo, Ferrol/Spanien ^{4), 8)}	EUR	11	50,00
Tellings Golden Miller Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	655	100,00	VT-Arriva Szélemelyszállító és Szolgáltató Kft., Székesfehérvár/Ungarn ²⁾	HUF	4.943.243	49,91
TGM (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-7.119	100,00	WSMR (Holdings) Limited, London/Großbritannien ^{4), 5)}	GBP	0	50,00
TGMGroup Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.248	100,00	DB SCHENKER RAIL			
The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	45.348	100,00	VOLLKONSOLIDIERT			
Transcare Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	219	100,00	ATG Autotransportlogistic Sp. z o. o., Malaszewicze/Polen	PLN	3.526	100,00
TRANSCENTRUM bus s.r.o., Kosmonosy/Tschechien	CZK	155.354	100,00	Autologic Poland Sp. z o. o., Tychy/Polen	PLN	2.682	51,00
Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal	EUR	2.347	100,00	Auxiliar Logística de Vehiculos S.L., Saragossa/Spanien	EUR	142	65,28
TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	-222	100,00	Axiom Rail (Cambridge) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	678	100,00
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	92,00	Axiom Rail (Stoke) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-5.187	100,00
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	93,00	Axiom Rail Components Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-2.454	100,00
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMILICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal	EUR	-306	66,67	Axiom Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	-1.426	100,00
UCPLUS A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	30.104	100,00	Boreal & Austral Railfreight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	67.500	100,00
United Automobile Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	13.085	100,00	Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	EUR	13.524	65,28
White Rose Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-324	100,00	Container Szállítmányátrakó Állomás Kft. i. L., Győr/Ungarn	EUR	105	100,00
XC Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	57.530	100,00	Container-Terminal Puchov s. r. o., Puchov/Slowakei	EUR	99	100,00
Yorkshire Bus Group Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	38.544	100,00	Corridor Operations NMBS/SNCB DB Schenker Rail N.V., Brüssel/Belgien	EUR	1.430	51,00
Yorkshire Tiger Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.054	100,00	DB Intermodal Services GmbH, Mainz	EUR	3.670	100,00
Zeta Automotive Limited, Bicester/Großbritannien	GBP	3.805	51,00	DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	12.867	96,80
AT EQUITY				DB Schenker BTT GmbH, Mainz	EUR	2.024	100,00
Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande ^{3), 4)}	EUR	4.003	50,00	DB Schenker Nieten GmbH, Freilassing	EUR	3.767	100,00
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal ²⁾	EUR	145.815	31,50	DB Schenker Rail (UK) Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	195.320	100,00
Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	65,76	DB Schenker Rail (UK) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	189.821	100,00
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien ²⁾	EUR	10	25,57	DB Schenker Rail Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	672.937	100,00
Bus Point Srl, Lallio (BG)/Italien ²⁾	EUR	213	30,00	DB Schenker Rail Automotive GmbH, Kelsterbach	EUR	11.769	100,00
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien ⁷⁾	EUR	9	33,33	DB Schenker Rail Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	5.666	100,00
Explotacion Gasoleos de la Coruna, s.l., Ferrol/Spanien ^{4), 5)}	EUR	83	40,00	DB Schenker Rail Corridor Operations GmbH, Mainz	EUR	47	100,00
EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/Italien ^{4), 6)}	EUR	100	30,01	DB Schenker Rail Danmark Services A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	3.473	100,00
Garda Trasporti Scarl, Desenzano del Garda (BS)/Italien ^{2), 3), 4)}	EUR	16	23,00	DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	50	100,00
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien ²⁾	EUR	8.309	30,00	DB Schenker Rail Hungaria Kft., Győr/Ungarn	HUF	1.259.592	100,00
KM S.P.A., Cremona/Italien ²⁾	EUR	5.118	49,00	DB Schenker Rail Information Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.078	100,00
Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/Italien	EUR	10	56,94	DB Schenker Rail International Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	9.882	100,00
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien ⁴⁾	GBP	234	50,00	DB Schenker Rail Italia S.r.l., Mailand/Italien	EUR	13.942	100,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/Italien ²⁾	EUR	7.383	50,00	DB Schenker Rail Italia Services S.r.l., Mailand/Italien	EUR	1.173	100,00
Prometro S.A., Porto/Portugal ^{2), 4)}	EUR	5.882	20,00	DB Schenker Rail Nederland N. V., Utrecht/Niederlande	EUR	5.081	100,00
PTI (South East) Limited, Sunderland/Großbritannien ⁵⁾	GBP	272	20,00	DB Schenker Rail Polska S.A., Zabrze/Polen	PLN	274.664	100,00
Rodinform - Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon/Portugal ^{2), 3), 4)}	EUR	27	20,00	DB Schenker Rail Romania S.R.L., Timișoara/Rumänien	RON	2.959	100,00
S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali SpA, Cordenons PN/Italien ^{4), 6)}	EUR	962	9,81	DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	340.382	51,00
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/Italien ^{2), 4)}	EUR	85	15,00	DB Schenker Rail Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	CHF	833	100,00
Trieste Trasporti S.P.A., Trieste/Italien ²⁾	EUR	49.513	39,94				
Union Ferrolana de Transportes S.A., Ferrol/Spanien ^{4), 7)}	EUR	2	50,00				

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB Schenker Rail Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Koźle/Polen	PLN	28.079	100,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl	EUR	2.146	77,33
Doker-Port Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	203	96,80
DUSS Italia Terminal s.r.l., Verona/Italien	EUR	84	80,00
East&West Railway Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	54.559	100,00
Guga B.V., Amsterdam/Niederlande	EUR	-25	77,33
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	PLN	6.014	100,00
KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	EUR	2.056	67,62
LGP Lagerhausgesellschaft Pfullendorf mbH i. L., Pfullendorf	EUR	0	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	307	57,99
Mainline Freight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	21.266	100,00
Marcroft Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-3.012	100,00
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/Spanien	EUR	8.898	77,33
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	EUR	1.488	80,00
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
NordCargo S.r.l., Mailand/Italien	EUR	11.819	60,00
OOO Railion Russija Services, Moskau/Russland	RUB	94.513	100,00
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	30.241	100,00
Rail Service Center Rotterdam B. V., Rotterdam/Niederlande	EUR	4.861	51,00
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-2.061	100,00
Railway Investments Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-200	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	EUR	27.567	100,00
RES December Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.048	100,00
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Mainz	EUR	-67	100,00
TGP Terminalgesellschaft Pfullendorf mbH, Pfullendorf	EUR	296	75,50
Transervi France S.A.S., Cerbère/Frankreich	EUR	638	77,33
Transervi S.A., Madrid/Spanien	EUR	3.712	77,33
Transfesa Benelux S.P.R.L., Genk/Belgien	EUR	313	77,33
Transfesa France SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	2.856	77,33
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	EUR	324	77,33
Transfesa Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	564	77,33
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Großbritannien	GBP	351	77,33
Transportes Ferroviarios Especiales S.A., Madrid/Spanien	EUR	183.458	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 ²⁾	EUR	7.310	50,00
Autoterminal Śląsk Logistic Sp. z o. o., Dąbrowa Górnicza/Polen ²⁾	PLN	3.668	50,00
Autotrax Limited, Lufton/Großbritannien ^{3),4)}	GBP	1.635	24,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg ^{3),4)}	EUR	163	25,10

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{3),4)}	EUR	4.321	30,00
Container Terminal Enns GmbH, Enns, Österreich ²⁾	EUR	4.200	49,00
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ²⁾	EUR	1.112	22,50
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ^{2),4)}	EUR	602	51,00
Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen ^{2),4)}	EUR	5.248	35,00
Etihad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate ^{2),3),4)}	AED	300	49,00
Hispanauto - Empresas Agrupadas A.E.I.E. ©, Madrid/Spanien ²⁾	EUR	0	58,04
INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i. L., Brüssel/Belgien ^{4),9)}	EUR	-5.874	36,20
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{3),4)}	EUR	17.115	50,00
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ⁴⁾	EUR	12.391	30,00
OFF La Rochelle Maritime Rail Services SAS, La Rochelle/Frankreich	EUR	-	24,90
Omfesa Logística S.A., Madrid/Spanien ²⁾	EUR	-663	38,66
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande ^{3),4)}	EUR	812	24,34
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{2),4)}	EUR	1.473	50,00
Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/Spanien ²⁾	EUR	0	9,02
ŚLĄSKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gleiwitz/Polen ^{2),4)}	PLN	47.359	21,86
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMATE«), Madrid/Spanien ²⁾	EUR	4.052	48,56
Stifa S.A. i. L., Malveira/Portugal ²⁾	EUR	-85	38,66
Terminal Singen TSG GmbH, Singen ^{2),4)}	EUR	854	50,00
Trans-Eurasia Logistics GmbH, Berlin ^{2),4)}	EUR	963	40,00
Xrail S.A., Brüssel/Belgien ^{3),4)}	EUR	342	32,00
ZAO Eurasia Rail Logistics i. L., Moskau/Russland ^{4),10)}	RUB	1.675	34,90
DB SCHENKER LOGISTICS			
VOLLKONSOLIDIERT			
»Scanspol« Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	3.030	99,62
Air Terminal Handling S.A., Tremblay en France/Frankreich	EUR	-536	100,00
ALB Automotive Logística LTDA, Juiz de Fora - MG/Brasilien	BRL	3.380	51,00
Anterist + Schneider Zeebrugge B.V., Zeebrugge/Belgien	EUR	1.332	100,00
AS Schenker, Tallinn/Estland	EUR	8.916	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import - Export SAS, Stiring-Wendel/Frankreich	EUR	502	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	290	100,00
BAX Global (Malaysia) Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	271	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/Südafrika	ZAR	85	100,00
BAX Global (Thailand) Limited, Bangkok/Thailand	THB	391.526	100,00
BAX Global (UK) Limited i. L., London/Großbritannien	GBP	7.979	100,00
BAX Global Inc., Norfolk/USA	USD	79.814	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
BAX Global Limited i. L., London/Großbritannien	GBP	2.738	100,00
BAX Global Logistics (Shanghai) Co. Ltd., Shanghai/China	CNY	108.572	100,00
BAX Global Logistics Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	90.536	100,00
BEMI JOYAU SCI, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	120	100,00
Bischof Gesellschaft mbH., Wien/Österreich	EUR	90	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/Luxemburg	SEK	42.365	100,00
DB Schenker (Cambodia) Limited, Phnom Penh/Kambodscha	USD	491	100,00
DB Schenker FLCC, Minsk/Weißrussland	BYR	468.123	100,00
DB Schenker Global Services Europe S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	20.095	100,00
DP Schenker, Kiew/Ukraine	UAH	-26.793	100,00
DVA Marine Re S.A., Luxemburg/Luxemburg	EUR	11.811	65,00
ELAG Emden Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden	EUR	1.162	100,00
ELSPED Speditions-Gesellschaft m.b.H., Hamburg	EUR	4.002	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela	VEF	57.732	100,00
EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden	EUR	2.210	100,00
EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	25	100,00
Facility Plus B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	854	100,00
Fastighets Aktieförbundet Orbyn, Göteborg/Schweden	SEK	10.748	100,00
HANGARTNER Terminal AG, Zürich/Schweiz	CHF	763	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien	EUR	645	100,00
Heck Slovensko s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	35	100,00
Intertec Asia Limited, Hongkong/China	HKD	10.471	100,00
Intertec Beteiligungs-GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	31.139	100,00
Intertec GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	100,00
INTERTEC Polska Sp. zo. o., Nadarzyn/Polen	PLN	534	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	1.504	96,69
Joyau S.A., Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	17.098	100,00
Karpeles Flight Services (H.K.) Limited, Hongkong/China	HKD	7.397	100,00
Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.613	100,00
Karpeles Freight Services Inc., Delaware/USA	USD	36	100,00
KB Ädelgasen 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	108.691	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	21.635	100,00
KB Älghunden 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	28.372	100,00
KB Anholt 3, Stockholm/Schweden	SEK	9.199	100,00
KB Arbetsbasen 4-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	42.266	100,00
KB Ättehögen Östra 1-Helsingborg, Helsingborg/Schweden	SEK	67.085	100,00
KB Backa 107:3-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	134.965	100,00
KB Baggböle 2:35-Umeå, Umeå/Schweden	SEK	23.787	100,00
KB Benkammen 12-Malmö, Malmö/Schweden	SEK	132.008	100,00
KB Bleket 1-Karlstad, Karlstad/Schweden	SEK	44.009	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
KB Distributören 3 och 4-Örebro, Örebro/Schweden	SEK	86.211	100,00
KB Forsmark 2-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	64.171	100,00
KB Forsmark 3-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	171.222	100,00
KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg/Schweden	SEK	-290	100,00
KB Frysen 1 Visby, Visby/Schweden	SEK	16.182	100,00
KB Fryshuset 3-Visby, Visby/Schweden	SEK	1.029	100,00
KB Köpmannen 10-Västerås, Västerås/Schweden	SEK	39.105	100,00
KB Kungsängen 28:1-Uppsala, Uppsala/Schweden	SEK	11.357	100,00
KB Langtradaren 2-Borlänge, Borlänge/Schweden	SEK	35.398	100,00
KB Lertaget 1, Skara, Skara/Schweden	SEK	47.801	100,00
KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö/Schweden	SEK	66.671	100,00
KB Maskinen 3-Linköping, Linköping/Schweden	SEK	63.424	100,00
KB Neonljuset 3-Eskilstuna, Eskilstuna/Schweden	SEK	5.025	100,00
KB Önnestad 108:4-Kristianstad, Kristianstad/Schweden	SEK	42.898	100,00
KB Överön 1:66-Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/Schweden	SEK	11.068	100,00
KB Pantern 1-Växjö, Växjö/Schweden	SEK	38.833	100,00
KB Reläet 8-Norrköping, Norrköping/Schweden	SEK	26.786	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	29.481	100,00
KB Tingstadsvassen 31:3-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	37.234	100,00
KB Transporten 1-Hultsfred, Hultsfred/Schweden	SEK	19.873	100,00
KB Transportören 1-Värnamo, Värnamo/Schweden	SEK	88.416	100,00
KB Viken 3-Karlshamn, Karlshamn/Schweden	SEK	12.103	100,00
KB Vindtrycket 1-Borås, Borås/Schweden	SEK	67.417	100,00
KB Vivstamon 1:13-Timrå, Timrå/Schweden	SEK	54.219	100,00
Kiinteistö Oy Ferryroad, Helsinki/Finnland	EUR	292	100,00
Kiinteistö Oy Helsingin Metsäläntie 2 -4, Helsinki/Finnland	EUR	3.394	100,00
Kiinteistö Oy Kaakon Terminaali, Lappeenranta/Finnland	EUR	688	100,00
Kiinteistö Oy Porin Kiitolinja, Björneborg/Finnland	EUR	101	100,00
Kiinteistö Oy Reininkatu 9, Vaasa/Finnland	EUR	83	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki/Finnland	EUR	179	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere/Finnland	EUR	522	100,00
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentaustankatu/Finnland	EUR	552	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku/Finnland	EUR	1.046	100,00
Kiinteistömaaliikenne Oy, Helsinki/Finnland	EUR	1.611	54,70
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden	SEK	5.625	100,00
Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/Luxemburg	EUR	1.114	100,00
Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland	EUR	36.726	100,00
PT. Schenker Petrolog Utama, Jakarta/Indonesien	USD	19.385	71,00
Rengaslinja Oy, Helsinki/Finnland	EUR	448	100,00
Romtrans Holiday Ltd., Eforie Sud, Constanța/Rumänien	RON	-230	99,46

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Scantrans SAS, Rouen/Frankreich	EUR	438	100,00
SCHENKER&CO AG, Wien/Österreich	EUR	134.700	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	SGD	571.847	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware/USA	USD	118.184	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/China	HKD	89.247	100,00
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	EUR	10.394	100,00
Schenker (L.L.C), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	52.209	60,00
Schenker (Lao) Sole Co., Ltd., Vientiane/Laos	LAK	1.705.871	100,00
Schenker (NZ) Ltd., Auckland/Neuseeland	NZD	15.990	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand	THB	56.496	100,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	1.484.192	100,00
Schenker A.E., Athen/Griechenland	EUR	429	100,00
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	DKK	129.075	100,00
Schenker AB, Göteborg/Schweden	SEK	-38.889	100,00
Schenker Akeri AB, Göteborg/Schweden	SEK	132.235	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	EUR	801.298	100,00
Schenker Angola, Limitada, Luanda/Angola	AOA	117.081	99,90
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	ARS	9.329	100,00
Schenker AS, Oslo/Norwegen	NOK	617.519	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	AUD	152.975	100,00
Schenker B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	-5.026	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Beijing/China	CNY	968	70,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co. Ltd., Beijing/China	CNY	96.560	70,00
Schenker Business Services LLC, Moskau/Russland	RUB	7.053	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago/Chile	CLP	5.115.904	100,00
Schenker China Ltd., Pudong, Shanghai/China	CNY	1.479.104	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden	SEK	8.400	100,00
Schenker Customs Agency B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	-9	100,00
Schenker d.d., Ljubljana/Slowenien	EUR	14.356	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien-Herzegowina	BAM	947	100,00
Schenker d.o.o., Rugvica/Kroatien	HRK	14.050	100,00
Schenker d.o.o., Belgrad/Serbien	RSD	88.403	100,00
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	SEK	16.622	100,00
Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen	EUR	279	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main	EUR	56	100,00
Schenker Direct Production GmbH, Lübeck	EUR	19.260	100,00
Schenker Distribution Solutions, Inc., Paranaque-Stadt/Philippinen	PHP	17.586	98,51
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien	BRL	22.108	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien	MKD	39.365	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten	EGP	9.435	100,00
SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	10.707	100,00
Schenker Equipment AB, Göteborg/Schweden	EUR	3.910	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	5.569	100,00
SCHENKER FRANCE SAS, Montaigne Cedex/Frankreich	EUR	27.846	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker High Tech Logistics B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	19.286	100,00
Schenker Holdings (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	NZD	19.664	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi/Indien	INR	1.913.813	100,00
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/China	HKD	1.446.680	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau/China	HKD	30.981	100,00
SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen	EUR	56	100,00
Schenker International B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	221	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexiko-Stadt/Mexiko	MXN	243.740	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera/Italien	EUR	56.675	100,00
Schenker Khimji's LLC, Maskat/Sultanat Oman	OMR	388	60,00
Schenker Korea Ltd., Seoul/Republik Korea	KRW	33.757.646	100,00
Schenker Limited, London/Großbritannien	GBP	5.785	100,00
Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu/China	CNY	-18.109	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing/China	CNY	8.842	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China	CNY	77.234	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	120.903	100,00
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China	CNY	12.264	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China	CNY	27.043	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China	CNY	114.119	100,00
Schenker Logistics (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	3.124	100,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	CNY	55.212	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden	SEK	-23.473	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba-Stadt/Philippinen	PHP	10.379	100,00
Schenker Logistics L.L.C., Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate	AED	37.425	70,00
Schenker Logistics S.A., Barcelona/Spanien	EUR	134.446	100,00
Schenker Logistics Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	USD	100	100,00
Schenker Ltd., Nairobi/Kenia	KES	14.643	100,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange/Luxemburg	EUR	784	100,00
Schenker Maroc S.a.r.l., Casablanca/Marokko	MAD	16.379	100,00
Schenker Mauritius (Malaysian Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	USD	39.065	100,00
Schenker Mauritius (Thai Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	USD	46.610	100,00
Schenker Metafores A.G. i. L., Athen/Griechenland	EUR	786	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	55.098	100,00
SCHENKER N.V., Antwerpen/Belgien	EUR	39.837	100,00
Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek/Namibia	NAD	7.164	100,00
Schenker Nederland B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	1.190	100,00
Schenker Nemzetközi Szállítványozási és Logisztikai Kft., Szigetszentmiklos/Ungarn	HUF	4.711.817	100,00
Schenker North & East AB, Göteborg/Schweden	SEK	2.182.529	100,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	CAD	36.108	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker OY, Helsinki/Finnland	EUR	23.731	100,00
Schenker Panama S.A., Panama-Stadt/Panama	USD	2.478	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima/Peru	PEN	5.461	100,00
Schenker Philippines, Inc., Makati-Stadt/Philippinen	PHP	807.407	100,00
Schenker Privpak AB, Borås/Schweden	SEK	2.876	100,00
Schenker Privpak AS, Oslo/Norwegen	NOK	210	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg/Schweden	SEK	52.949	100,00
Schenker Re Limited, Dublin/Irland	EUR	44.291	100,00
Schenker Romtrans S.A., Bukarest/Rumänien	RON	375.385	99,46
Schenker S.A., Guatemala-Stadt/Guatemala	GTQ	-12.190	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	2.566	100,00
Schenker SA, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	72.134	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad/Saudi-Arabien	SAR	26.828	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	CHF	44.149	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing/China	CNY	8.753	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., International Forwarders, Singapur/Singapur	SGD	168.211	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	ZAR	212.040	100,00
Schenker Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	283.079	99,62
SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechien	CZK	392.831	100,00
Schenker Technik GmbH, Essen	EUR	25	100,00
Schenker Transitaris, S.A., Loures/Portugal	EUR	-2.328	100,00
Schenker Transport Aktiefbolag, Göteborg/Schweden	SEK	70.979	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	2.551	100,00
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	USD	16.037	100,00
Schenker, Inc., New York/USA	USD	151.259	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	TRY	49.339	55,00
Schenker-BTL Ltd., London/Großbritannien	GBP	-	100,00
Schenker-Gemadep Logistics Vietnam Company Limited, Provinz Binh Duong/Vietnam	USD	-602	100,00
Schenker-ocean Ltd, Wanchai/China	HKD	5.298	100,00
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	JPY	5.306.343	60,00
SIA Schenker, Riga/Lettland	EUR	4.301	100,00
SIA Sky Partners, Riga/Lettland	EUR	43	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland	EUR	167	100,00
Stinnes (UK) Limited, Feltham, Middlesex/Großbritannien	GBP	22.298	100,00
Stinnes Immobiliendienst AG & Co. KG, Mülheim an der Ruhr	EUR	5.488	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Wees	EUR	1.186	100,00
TEGRO AG, Schwerzenbach/Schweiz	CHF	5.884	90,00
Trafikaktiefbolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden	SEK	1.796	100,00
TRANSASpedition GmbH, Offenbach am Main	EUR	13.977	100,00
Transorient SA, Bukarest/Rumänien	RON	2.715	53,71
Transport Gesellschaft mbH, Hamburg	EUR	608	96,70
Transworld Asig - Broker de Asigare Ltd., Bukarest/Rumänien	RON	415	99,46
UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen	LTL	5.045	100,00
Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	1.080	100,00
ZAO Schenker, Moskau/Russland	RUB	428.787	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
ZAO Schenker Russija, Moskau/Russland	RUB	3.191	100,00
Zweite Kommanditgesellschaft Stinnes Immobiliendienst AG & Co., Mülheim an der Ruhr	EUR	91.084	100,00
AT EQUITY			
ADRIA KOMBI, nacionalna družba za kombinirani promet d.o.o., Ljubljana/Slowenien ^{2),4)}	EUR	10.749	26,00
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz ^{2),4)}	CHF	3.231	26,00
Autoport Emden GmbH, Emden ^{2),4)}	EUR	97	33,30
Bäckebols Åkeri AB, Göteborg/Schweden ^{2),4)}	SEK	69.341	35,00
BTU - Bilspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden ^{2),4)}	SEK	1.725	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Krieffel ^{2),4)}	EUR	3.709	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen ^{2),4)}	NOK	9.217	33,30
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien ^{2),4)}	EUR	907	20,00
Halmstad sakarnas Fastighets AB, Halmstad/Schweden ^{2),4)}	SEK	19.755	31,44
I.M. »Moldromukrtrans« S.R.L., Chisinau/Moldawien ^{2),4)}	MDL	17.160	33,15
Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria/Spanien ^{2),4)}	EUR	84	24,75
LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich ²⁾	EUR	4.840	49,00
Speditionsbau und Verwertungsgesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich ^{2),3),4)}	EUR	45	25,00
Transjelabel S.L., Aldeamayor de S Martin/Spanien ^{2),4)}	EUR	246	20,00
Transatlantic Shipping and Trading SRL, Bukarest/Rumänien ^{2),4)}	RON	6.375	49,73
Värnamo Åkeri AB, Värnamo/Schweden ^{2),4)}	SEK	15.419	50,00
Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen ^{2),4)}	NOK	14.836	50,00
DB DIENSTLEISTUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Dienstleistungen GmbH, Berlin	EUR	618.559	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	EUR	198.654	100,00
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main	EUR	3.434	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin	EUR	4.108	100,00
DB Mobility Services Austria GmbH, Wien/Österreich	EUR	-361	100,00
DB Rent GmbH, Frankfurt am Main	EUR	32	100,00
DB Services GmbH, Berlin	EUR	11.854	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin	EUR	2.006	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	EUR	238.260	100,00
DB Systel UK Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.712	100,00
DB Waggonbau Niesky GmbH, Niesky	EUR	-25.048	100,00
DB NETZE ENERGIE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	548.063	100,00
DB NETZE FAHRWEG			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	28.889	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.544	100,00
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	7.319.400	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	2.034	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein	EUR	1.228	87,50

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover	EUR	291	65,62
AT EQUITY			
EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV, Frankfurt am Main ^{3),4)}	EUR	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2),4)}	EUR	2.443	24,53
TIA GmbH, Augsburg ^{4),5)}	EUR	289	42,88
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{4),5)}	EUR	18	42,88
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{3),4)}	EUR	1.655	21,88
DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB BahnPark GmbH, Berlin	EUR	4.219	51,00
DB Station & Service Aktiengesellschaft, Berlin	EUR	1.498.286	100,00
AT COST			
Immobilien-Vermietungsgesellschaft Schumacher & Co Objekt Bahnhöfe Deutschland KG, Düsseldorf ^{3),4)}	EUR	0	100,00
TUDO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe KG Düsseldorf, Düsseldorf ^{3),4)}	EUR	1	100,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	2.844	100,00
DB (UK) Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	883.214	100,00
DB (UK) Logistics Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1	100,00
DB Barnsdale AG, Berlin	EUR	10.860	100,00
DB Belgie Holding BVBA, Antwerpen/Belgien	EUR	37.744	100,00
DB Czech Holding s.r.o., Rudná/Tschechien	CZK	245.305	100,00
DB Danmark Holding ApS, Hvidovre/Dänemark	DKK	217.662	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin	EUR	991	100,00
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	539.854	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.242	100,00
DB Hungaria Holding Kft., Budapest/Ungarn	HUF	10.943.995	100,00
DB International Brasil Servicos de Consultoria Ltda., Rio de Janeiro/Brasilien	BRL	498	100,00
DB International GmbH, Berlin	EUR	34.322	100,00
DB International USA, Inc., Delaware/USA	USD	-211	100,00
DB JobService GmbH, Berlin	EUR	3.435	100,00
DB Media & Buch GmbH, Kassel	EUR	26	100,00
DB Mobility Logistics AG, Berlin	EUR	2.060.139	100,00
DB Nederland Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	225.801	100,00
DB Polska Holding Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	1.578.622	100,00
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart	EUR	1.981	100,00
DB ProjektBau GmbH, Berlin	EUR	23.307	100,00
DB Schweiz Holding AG, Zug/Schweiz	CHF	99.980	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	1.068	100,00
DBUK Holding Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1	100,00
DB US Corporation, Tarrytown/USA	USD	463.383	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA	USD	487.707	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	EUR	9.373	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	EUR	-25	100,00
Deutsche Bahn Finance B. V., Amsterdam/Niederlande	EUR	42.859	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Deutsche Bahn France Voyages & Tourisme SAS, Paris/Frankreich	EUR	292	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien	EUR	236.081	100,00
Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	EUR	2.159	100,00
Deutsche Industrieholz GmbH, Essen	EUR	-440	29,15
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	592	65,00
DVA REINSURANCE LIMITED, Dublin/Irland	EUR	6.080	65,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	360	100,00
Frank & Schulte GmbH i. L., Essen	EUR	26	100,00
Grundstückspool Potsdam Center GbR mbH, Berlin	EUR	-	70,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware/USA	USD	-19.029	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	311	100,00
Schenker International AB, Göteborg/Schweden	SEK	1.348.095	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	150	53,00
Stinnes Logistics GmbH, Essen	EUR	4.071	100,00
Stinnes Montan Gesellschaft mit beschränkter Haftung i. L., Essen	EUR	214	100,00
UBB Polska Sp. z o.o., Swinemünde/Polen	PLN	751	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	EUR	2.609	100,00
Unterstützungskasse der Firma H.M. Gehrckens Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg	EUR	57	100,00
AT EQUITY			
BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH, Essen ^{3),4)}	EUR	336	49,90
Beijing Huajing DeBe International Engineering Consulting Co., Ltd, Beijing/China ^{4),5)}	CNY	6.061	25,00
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{3),4)}	EUR	148.982	24,90
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechien ^{3),4)}	CZK	353	49,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover ²⁾	EUR	192	50,00
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, Basel/Schweiz	CHF	1.545.392	22,60
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin ^{3),4)}	EUR	516	50,27
Rail Technology Company Limited, Jeddah/Saudi-Arabien ^{3),4)}	SAR	1.483	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),4)}	EUR	1.855	25,50
AT COST			
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin ^{3),4)}	EUR	4.155	94,00
TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG i. L., Düsseldorf ^{3),4)}	EUR	1	100,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2013.

⁴⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2012.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2011.

⁷⁾ Daten für Geschäftsjahr 2010.

⁸⁾ Daten für Geschäftsjahr 2009.

⁹⁾ Daten aus Liquidationsbilanz zum 30. September 2010.

¹⁰⁾ Daten für Geschäftsjahr 2008.

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin

VERMERK ZUM KONZERNABSCHLUSS

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, und ihrer Tochtergesellschaften – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis, Konzern-Bilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Konzern-Eigenkapitalspiegel und Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2014 – geprüft.

Verantwortung des Vorstands für den Konzernabschluss

Der Vorstand der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist verantwortlich für die Aufstellung dieses Konzernabschlusses. Diese Verantwortung umfasst, dass dieser Konzernabschluss in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften aufgestellt wird und unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Der Vorstand ist auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses 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 Konzernabschluss 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 Konzernabschluss frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist.

Eine Abschlussprüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Konzernabschluss 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 Konzernabschluss ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, das relevant ist für die Aufstellung eines Konzernabschlusses, 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 des Konzerns 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 Konzernabschlusses.

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 Konzernabschlusses zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315a Abs.1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2014 sowie der Ertragslage für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr.

VERMERK ZUM KONZERNLAGEBERICHT

Wir haben den beigefügten Konzernlagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014 geprüft. Der Vorstand der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den nach §315a Abs.1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit §317 Abs.2 HGB und unter Beachtung der für die Prüfung des Konzernlageberichts vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach ist die Prüfung des Konzernlageberichts so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Abschlussprüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt.

Gemäß §322 Abs.3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des Konzernlageberichts zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung des Konzernabschlusses und Konzernlageberichts gewonnenen Erkenntnisse steht der Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Berlin, den 27. Februar 2015

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Georg Kämpfer
Wirtschaftsprüfer

Rainer Kroker
Wirtschaftsprüfer

BERICHT DES AUF SICHTSRATS

88 SITZUNGEN DER AUF SICHTSRÄTE

**89 SITZUNGEN DER AUSSCHÜSSE
DER AUF SICHTSRÄTE**

90 CORPORATE GOVERNANCE

91 JAHRESABSCHLUSS

**91 VERÄNDERUNGEN IN DER
BESETZUNG VON AUF SICHTSRAT
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 (DBMLAG).

Die Aufsichtsräte der DBAG sowie der DBMLAG 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 DBMLAG 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 DBMLAG stand stets in engem Kontakt mit dem Vorsitzenden des Vorstands der DBAG und der DBMLAG und wurde von diesem regelmäßig über die aktuelle Geschäftsentwicklung der DBAG beziehungsweise der DBMLAG, 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 Sitzungen, einer außerordentlichen Sitzung sowie zu einer Strategiesitzung zusammen. Ein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. Beschlüsse auf der Grundlage schriftlicher Verfahren wurden im Berichtsjahr nicht 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 Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) sowie die wesentlichen Investitions- und Beteiligungsprojekte. Der Aufsichtsrat hat in einer gesonderten Strategiesitzung die Strategie des DB-Konzerns sowie wesentlicher Geschäftsfelder beziehungsweise Unternehmensbereiche beraten.

Im Berichtsjahr befasste sich der Aufsichtsrat in all seinen Sitzungen intensiv mit der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur und der im Jahr 2014 zwischen Bund und DBAG neu verhandelten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich in allen turnusmäßigen Sitzungen des Berichtsjahres wiederum mit dem Fortschritt und der Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21/Wendlingen–Ulm. Des Weiteren erörterte der Aufsichtsrat die noch immer nicht zufriedenstellende Liefersituation bei bestellten Schienenfahrzeugen.

Im Rahmen einer gesonderten Strategiesitzung wurde die Markt- und Wettbewerbssituation der großen Geschäftsfelder intensiv diskutiert. Schwerpunkt der Beratungen des Aufsichtsrats sowohl in der Strategie- als auch in weiteren turnusmäßigen Sitzungen waren die Auswirkungen der Öffnung des Fernbusmarkts auf den DB-Schienenpersonenverkehr.

Im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung stimmte der Aufsichtsrat der Bewerbung der S-Bahn Berlin GmbH im Rahmen eines Alleinangebots zum Teilnetz der S-Bahn Berlin zu.

Der Aufsichtsrat ließ sich des Weiteren über wesentliche Einzelsachverhalte wie zum Beispiel ein Unfallereignis im Schienenverkehr sowie die Beschlüsse zur Schließung von Instandhaltungswerken unterrichten.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Dezember dem Budget des DB-Konzerns und den Investitionen für das Jahr 2015 zugestimmt.

DBMLAG

Der Aufsichtsrat der DBMLAG war in alle Entscheidungen, die für die DBMLAG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden.

Der Aufsichtsrat der DBMLAG trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen Sitzungen, einer außerordentlichen Sitzung sowie zu einer Strategiesitzung zusammen. Ein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. Beschlüsse



auf der Grundlage schriftlicher Verfahren wurden im Berichtsjahr nicht 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-Konzerns) sowie die wesentlichen Investitions-, Beteiligungs- und Desinvestitionsprojekte. Der Aufsichtsrat hat in einer gesonderten Strategiesitzung die Strategie des DB ML-Konzerns sowie wesentlicher Geschäftsfelder beziehungsweise Unternehmensbereiche beraten.

Im Rahmen einer gesonderten Strategiesitzung wurde die Markt- und Wettbewerbssituation der großen Geschäftsfelder intensiv diskutiert. Schwerpunkt der Beratungen des Aufsichtsrats sowohl in der Strategie- als auch in weiteren turnusmäßigen Sitzungen waren die Auswirkungen der Öffnung des Fernbusmarkts auf den DB-Schienenpersonenverkehr. Des Weiteren erörterte der Aufsichtsrat die noch immer nicht zufriedenstellende Liefersituation bei bestellten Schienenfahrzeugen.

Im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung stimmte der Aufsichtsrat der Bewerbung der S-Bahn Berlin GmbH im Rahmen eines Alleinangebots zum Teilnetz der S-Bahn Berlin zu.

Der Aufsichtsrat ließ sich über wesentliche Einzelsachverhalte wie zum Beispiel ein Unfallereignis im Schienenverkehr sowie die Beschlüsse zur Schließung von Instandhaltungswerken unterrichten.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Dezember dem Budget des DB ML-Konzerns und den Investitionen für das Jahr 2015 zugestimmt.

SITZUNGEN DER AUSSCHÜSSE DER AUFSICHTSRÄTE

DBAG

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 sechs 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 Risikoberichterstattung sowie der Fortschreibung der Corporate Governance und des internen Kontrollsystems durch die Anforderungen des Bilanzrechts-

modernisierungsgesetzes. 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. Ferner hat sich der Ausschuss mit der wirtschaftlichen Entwicklung von Akquisitionen befasst und sich über wirtschaftlich bedeutsame Einzelsachverhalte unterrichten lassen. 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 fünf Sitzungen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet. Insbesondere hat der Ausschuss sich vorbereitend mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder für das Jahr 2013 sowie mit den Zielvereinbarungen des Vorstands für das Berichtsjahr befasst. Beraten wurde zudem der im Berichtsjahr durchgeführte Vergleich der Angemessenheit der Vergütung der Vorstandsmitglieder.

Der gemäß §27 Abs. 3 MitbestG eingerichtete Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht zusammentreten.

DBMLAG

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 sechs 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 befasst. Ferner beriet er die Weiterentwicklung der konzerninternen Risikoberichterstattung sowie der Fortschreibung der Corporate Governance und des internen Kontrollsystems durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über Untersuchungen im Bereich Compliance und die Ergeb-

nisse der internen Revision informieren lassen. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung diskutiert. Ferner hat sich der Ausschuss mit der wirtschaftlichen Entwicklung von Akquisitionen befasst und sich über wirtschaftlich bedeutsame Einzelsachverhalte unterrichten lassen. 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 fünf Sitzungen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet. Insbesondere hat der Ausschuss sich vorbereitend mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder für das Jahr 2013 sowie mit den Zielvereinbarungen des Vorstands für das Berichtsjahr befasst. Beraten wurde zudem der im Berichtsjahr durchgeführte Vergleich der Angemessenheit der Vergütung der Vorstandsmitglieder.

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 DB ML-Konzern befasst und die dazu notwendigen Entscheidungen getroffen.

JAHRESABSCHLUSS

DBAG

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DBAG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2014 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft 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 16. März 2015 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 18. März 2015 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 AG 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 2014 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 2014 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 16. März 2015 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 18. März 2015 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 2014 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 Vorstand der DB AG haben sich im Berichtsjahr keine Veränderungen ergeben.

Im Aufsichtsrat der DBAG hat Herr Dr. Hans Bernhard Beus zum 8. Januar 2014 sein Mandat niedergelegt. Als Nachfolger wurde mit Wirkung vom 20. März 2014 Herr Staatssekretär Dr. Thomas Steffen aus dem Bundesministerium der Finanzen in den Aufsichtsrat der DBAG entsandt.

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 Herr Staatssekretär Dr. Rainer Sontowski aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie in den Aufsichtsrat der DBAG entsandt. Herr Dr. Sontowski ist mit Wirkung zum 9. Juli 2014 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Als seine Nachfolgerin wurde zum 8. September 2014 Frau Brigitte Zypries aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie in das Gremium entsandt.

Mit Ablauf des 30. Juni 2014 sind Herr Wolfgang Joosten und Herr Patrick Döring, die ihre jeweiligen Mandate niedergelegt haben, aus dem Aufsichtsrat der DB AG ausgeschieden. Für Herrn Joosten wurde durch das Amtsgericht Berlin-Charlottenburg mit Wirkung zum 12. September 2014 Herr Ludwig Koller zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt. Als Nachfolgerin für Herrn Döring wurde am 17. Juli 2014 Frau MdB Kirsten Lühmann zum Mitglied des Aufsichtsrats gewählt.

DBMLAG

Im Vorstand der DB ML AG haben sich im Berichtsjahr keine Veränderungen ergeben.

Herr Dr. Hans Bernhard Beus hat zum 8. Januar 2014 sein Mandat niedergelegt. Als Nachfolger wurde am 20. März 2014 Herr Staatssekretär Dr. Thomas Steffen aus dem Bundesministerium der Finanzen in den Aufsichtsrat der DB ML AG gewählt.

Des Weiteren hat Herr Dr. Bernhard Heitzer mit Wirkung zum 29. Januar 2014 sein Mandat niedergelegt. Als Nachfolger wurde am 30. Januar 2014 Herr Staatssekretär Dr. Rainer Sontowski aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie zum Mitglied des Aufsichtsrats der DB ML AG gewählt. Herr Dr. Sontowski ist mit Wirkung zum 9. Juli 2014 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Als seine Nachfolgerin wurde zum 8. September 2014 Frau Brigitte Zypries aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie zum Mitglied des Aufsichtsrats gewählt.

Ferner hat Herr Helmut Polzer sein Mandat mit Ablauf des 31. Juli 2014 niedergelegt. Für Herrn Polzer wurde durch das Amtsgericht Berlin-Charlottenburg mit Wirkung zum 1. Oktober 2014 Frau Sabine Gröben zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.

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 sowie der DB ML AG und der verbundenen Unternehmen für ihren im Berichtsjahr geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2015

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
- Bildnachweis:
 - Titel Umschlag: Max Lautenschläger
 - Seite 2: Wolfgang Wilde
 - Seite 89: Max Lautenschläger

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

