



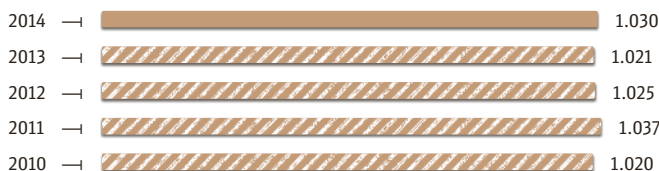
DB Netz AG

# Geschäftsbericht 2014

Integriert denken. Nachhaltig handeln. Langfristig erfolgreich.

# ENTWICKLUNGEN IM GESCHÄFTSJAHR 2014

## BETRIEBSLEISTUNG AUF DEM NETZ [ IN MIO. TRKM <sup>1)</sup> ]



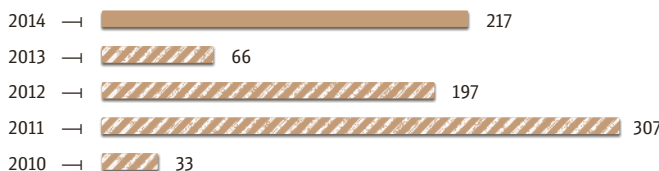
2014 zu 2013: +0,9%

## UMSATZERLÖSE [ IN MIO. € ]



2014 zu 2013: +3,7%

## ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT <sup>2)</sup> [ IN MIO. € ]



2014 zu 2013: -

## UMSATZSTRUKTUR [ IN % ]



## AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN

### FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €

Umsatz	4.725	4.556	+169	+3,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit <sup>2)</sup>	217	66	+151	-
Bilanzsumme per 31.12.	20.799	20.617	+182	+0,9
Anlagevermögen per 31.12.	20.138	19.899	+239	+1,2
Eigenkapital per 31.12.	7.277	7.276	+1	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	9.090	8.938	+152	+1,7
Brutto-Investitionen	5.236	5.303	-67	-1,3
Netto-Investitionen <sup>3)</sup>	1.087	1.050	+37	+3,5
Mitarbeiter per 31.12.	36.818	35.972	+846	+2,4

### LEISTUNGSKENNZAHLEN

Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm <sup>1)</sup>	1.030	1.021	+9	+0,9
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, in Mio. Trkm <sup>1)</sup>	260	247	+13	+5,3
Betriebslänge in km	33.281	33.295	-14	-

	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Umsatz	4.725	4.556	+169	+3,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit <sup>2)</sup>	217	66	+151	-
Bilanzsumme per 31.12.	20.799	20.617	+182	+0,9
Anlagevermögen per 31.12.	20.138	19.899	+239	+1,2
Eigenkapital per 31.12.	7.277	7.276	+1	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	9.090	8.938	+152	+1,7
Brutto-Investitionen	5.236	5.303	-67	-1,3
Netto-Investitionen <sup>3)</sup>	1.087	1.050	+37	+3,5
Mitarbeiter per 31.12.	36.818	35.972	+846	+2,4
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm <sup>1)</sup>	1.030	1.021	+9	+0,9
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, in Mio. Trkm <sup>1)</sup>	260	247	+13	+5,3
Betriebslänge in km	33.281	33.295	-14	-

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

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


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



Die Verknappung von Ressourcen bei steigenden Preisen stellt auch uns vor große Herausforderungen.

In der Schieneninfrastruktur kommen vielfältige Ressourcen zum Einsatz, dabei erhöht sich der Handlungsdruck vor allem beim Materialeinsatz für Produkte, die für die Eisenbahninfrastruktur in großen Mengen benötigt werden. Betonschwellen zum Beispiel haben eine begrenzte Einsatzdauer und müssen ausgetauscht werden. Die Liegedauer einer Recycling-Betonschwelle entspricht der einer neuen Betonschwelle.

# INHALT

- 
- 2 VORWORT DES  
VORSTANDSVORSITZENDEN**
  - 7 LAGEBERICHT**
  - 27 JAHRESABSCHLUSS**
  - 43 WEITERE INFORMATIONEN**

## VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Berichtsjahr war durch Stabilität gekennzeichnet. Zum einen war es ein erfolgreiches Geschäftsjahr, denn wir haben unsere wirtschaftlichen Ziele voll erreicht. Es ist gelungen, das Berichtsjahr mit einem Jahresüberschuss von 217 Millionen Euro abzuschließen, das ist ein Plus von 151 Millionen Euro gegenüber dem Vorjahr. Der Umsatz betrug 4,7 Milliarden Euro und lag damit leicht über dem des Vorjahres (4,6 Milliarden Euro). Wir haben damit unsere Ziele erreicht. Zum anderen haben wir die Weichen dafür gestellt, die Qualität und Zukunftsfähigkeit unserer Infrastruktur weiter zu verbessern. Die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund gibt uns dafür die nötigen Mittel in die Hand.

*Die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund gibt uns die nötigen Mittel in die Hand.*

Obwohl uns 2014 ad hoc aufgetretene Ereignisse wie der Sturm Ela sowie die Streiks der GDL vor Herausforderungen gestellt haben, ist es uns im zurückliegenden Jahr gelungen, deutlich mehr Ruhe und Verlässlichkeit in das Geschäft der DB Netz AG zu bringen. Dies zeigt sich in vielen Prozessen und führte nicht zuletzt dazu, dass wir von unseren Kunden, Politik, Verbänden und Behörden sowie unseren Eigentümern als zuverlässiger Partner wahrgenommen werden. Genau diese Stabilität ist entscheidend, um auf lange Sicht erfolgreich zu sein.

*Stabilität ist entscheidend, um auf lange Sicht erfolgreich zu sein. Stabilität ist auch die Überschrift für die Modernisierung unseres Bestandsnetzes.*

Stabilität ist auch die Überschrift für die Modernisierung unseres Bestandsnetzes: Am 12. Januar 2015 haben wir mit dem Bund nach intensiven Verhandlungen eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) unterzeichnet, die der Eisenbahninfrastruktur für den Zeitraum 2015 bis 2019 insgesamt 28 Milliarden Euro garantiert. Dies sind per anno durchschnittlich rund eine Milliarde Euro mehr Ersatzinvestitionen für die vorhandene Infrastruktur als in der Vergangenheit. Zusätzlich erhöht die DB Netz AG ihre Mittel für die

Instandhaltung von heute rund 1,6 Milliarden Euro pro Jahr auf knapp 1,9 Milliarden Euro im Jahr 2019. Damit können wir das größte Modernisierungsprogramm umsetzen, das es beim Netz je gab. Mit dieser finanziellen Ausstattung und der damit verbundenen Planungssicherheit sind wir jetzt in der Lage, den Investitionsstau im Netz anzupacken. Bis zum Ende der LuFV II werden allein 875 Brücken, 17.000 Kilometer Schiene und 8.700 Weichen erneuert.

Besonders hervorzuheben ist außerdem die Implementierung des sogenannten geschlossenen Finanzierungskreislaufs: Mit der neuen LuFV fließt jeder Cent, den die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des DB-Konzerns (DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH) verdienen, als Dividende an den Bundeshaushalt und von dort wieder vollständig in die Infrastruktur zurück. Das sorgt für Transparenz in der Mittelverteilung und stärkt das Modell »Schiene finanziert Schiene«.

Bei den Großprojekten wurde 2014 ebenfalls die Basis für mehr Verlässlichkeit gelegt. Durch Einführung des neuen Ressorts »Netzplanung und Großprojekte« ist sichergestellt, dass alle Themen rund um Neu- und Ausbaumaßnahmen unter einem gemeinsamen Dach konzertiert



FRANK SENNHENN,  
VORSITZENDER  
DES VORSTANDS DER  
DB NETZ AG

gesteuert werden. Mit der Einführung der Großprojekteorganisation in den Regionalbereichen und der Aufstellung zweier Zentralbereiche für »Netzplanung und Portfoliomanagement« sowie der Querschnittsaufgaben zum »Management Großprojekte« werden die Voraussetzungen dafür geschaffen. So werden wir große Bauprojekte zuverlässiger und wirtschaftlicher abwickeln. Wegweisende Veränderungen ergeben sich zudem durch das »Integrationsprojekt Infrastruktur«. Dafür sollen Ressourcen für das Projektmanagement bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen angesiedelt und die DB ProjektBau und die DB International miteinander verschmolzen werden. Mit vereinten Kräften wollen wir die Herausforderung angehen, Projekte stabil, termin- und kostengerecht abzuwickeln. Bis Ende 2019 stehen Projekte mit einem Volumen von 35 Milliarden Euro an. Eine solche Herausforderung gab es noch nie in der Geschichte der Bahn. Umso mehr sind wir uns als DB Netz AG unserer besonderen Verantwortung in diesem Prozess bewusst.

Von stabileren Abläufen und besserer Qualität haben im vergangenen Jahr insbesondere auch die Kunden der DB Netz AG profitiert. Exemplarisch hierfür ist die deutliche Reduzierung der Langsamfahrstellen über das gesamte Jahr 2014 um 52 Prozent gegenüber 2013, mit der das Vertrauen der Eisenbahnverkehrsunternehmen in unsere Leistungsfähigkeit wieder gefestigt werden konnte. Auch unsere netzbedingten Verspätungsminuten lagen 7 Prozent besser als der Plan. Ebenfalls auf das Konto Kundenzufriedenheit zahlten Maßnahmen zur Standardisierung des Produktionssystems Instandhaltung und die verbesserte Planung und Steuerung der zukünftigen Investitions- und Instandhaltungsaktivitäten im vorhandenen Schienennetz ein.

*Mit vereinten Kräften wollen wir die Herausforderung angehen, Projekte stabil, termin- und kostengerecht abzuwickeln.*

Um die Anforderungen unserer Kunden künftig noch besser berücksichtigen zu können, wurden außerdem bei der Digitalisierung des Fahrplans, Stichwort neXt, und der Weiterentwicklung des Trassenpreissystems (smarT) mit bereichsübergreifenden Projektteams neue Wege beschritten. Mit smarT bereiten wir uns auf eine europarechtliche Änderung vor. Der europäische Gesetzgeber hat eine Richtlinie verabschiedet, die der deutsche Gesetzgeber in Kürze in nationales Recht transferieren muss. Verkürzt formuliert ist zukünftig nicht mehr die Infrastrukturausstattung der Strecke maßgeblich für das Trassenentgelt, sondern der jeweilige Verkehr auf der Strecke. Seit Ende 2014 stehen wir dazu bereits in engem Austausch mit unseren Kunden. Mit einer breit angelegten Marktkonsultation haben wir die Möglichkeit geboten, aktiv an der Ausgestaltung mitzuwirken. Damit soll gewährleistet werden, dass das Trassenpreissystem den Bedürfnissen des Marktes bestmöglich gerecht wird. Das Feedback werden wir sorgfältig auswerten und auf Umsetzbarkeit prüfen.

*Die digitale Revolution ist auch bei der DB Netz AG ein großes Thema und wir stellen uns den Herausforderungen.*

Die digitale Revolution ist auch bei der DB Netz AG ein großes Thema und wir stellen uns den Herausforderungen. Als größter Schieneninfrastrukturbetreiber Europas werden beispielsweise in den Betriebszentralen der DB Netz AG pro Minute über 20.000 Zugdaten verarbeitet. Trassen des Schienenverkehrs werden über ein IT-gestütztes Portal bereitgestellt, Fahrpläne mit entsprechender Software konstruiert und Zugbewegungen beispielsweise per elektronischem Stellwerk überwacht. Diese vorhandenen Systeme sind meist Einzellösungen. Deshalb haben wir einen IT-Baukasten entwickelt, der auf wiederverwendbaren IT-Komponenten, Modulen und Plattformen basiert. Diese können in jeweils unterschiedlicher Zusammensetzung verwendet werden und lassen sich miteinander vernetzen. Aber nicht nur ein neues IT-System allein bringt Erfolge, sondern es bedarf auch einer integrierten und vernetzten Zusammenarbeit aller Fachleute und IT-Experten sowie eines umfassenden Veränderungsmanagements bei der Einführung des neuen Systems. In diesem Sinne bin ich stolz, dass die DB Netz AG 2014 für ihren IT-Baukasten den »Digital Transformation Award« gewinnen konnte, der von einer hochkarätigen Fachjury unter der Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und dem Wirtschaftsmagazin WirtschaftsWoche verliehen wurde.

Wichtig für ein produktives Arbeitsumfeld sind eine solide Personalausstattung und eine gute Altersdurchmischung im Unternehmen, denn nur so können langjährige Erfahrung und frischer Wind produktiv miteinander vereint werden. Daher lag 2014 ein besonderer Fokus auf den Themen Personalplanung und Qualifizierung, was sich auch im erfolgreichen Abschluss einer entsprechenden Gesamtbetriebsvereinbarung für die DB Netz AG widerspiegelt. Insgesamt hatte die DB Netz AG zum Jahresabschluss 2014 fast 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mehr als noch Ende des vorherigen Jahres, rund 3.000 neue Kolleginnen und Kollegen wurden dafür eingestellt. Darüber

*Wichtig für ein produktives Arbeitsumfeld sind eine solide Personalausstattung und eine gute Altersdurchmischung im Unternehmen, denn nur so können langjährige Erfahrung und frischer Wind produktiv miteinander vereint werden.*

hinaus konnten über 900 Auszubildende und dual Studierende gewonnen werden. Das zeigt die Attraktivität der DB Netz AG als Arbeitgeber und sichert gleichzeitig die Nachfolgeplanung in der Personalentwicklung.

Dass die DB Netz AG auch bei den schon länger an Bord befindlichen Kolleginnen und Kollegen als attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen wird, zeigt die erfreuliche Entwicklung bei der Mitarbeiterzufriedenheit. Bei einer Beteiligung von rund 60 Prozent haben wir uns beim Zufriedenheitsindex im Vergleich zur vorigen Mitarbeiterbefragung signifikant verbessert. Der Wert von 3,7 ist Ansporn, den eingeschlagenen Weg fortzusetzen. In rund 1.800 Folgeworkshops werden wir die adressierten Wünsche, Anregungen und Kritikpunkte unserer Mitarbeiter aufarbeiten. Dieser Prozess hat sich bereits nach der letzten Befragung bewährt.

*Die DB Netz AG hat im Berichtsjahr in allen für die Infrastruktur wichtigen Dimensionen überzeugende Fortschritte erzielt.*

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die DB Netz AG im Berichtsjahr in allen für die Infrastruktur wichtigen Dimensionen überzeugende Fortschritte erzielt hat. Im Sinne der DB-Konzernstrategie **DB2020** und daraus abgeleitet DB Netz 2020 wurde die Wirtschaftlichkeit erhöht, die Attraktivität als Arbeitgeber gesteigert und auch die ökologische Komponente bedient. Hier steht

der Lärmschutz nach wie vor weit oben auf unserer Agenda. Neben dem klassischen Lärmsanierungsprogramm zeigt das Lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) sukzessive mehr Wirkung. Im Jahr 2014 waren rund 12 Prozent der von Güterzügen befahrenen Trassenkilometer leise. Das bedeutet einen Anstieg im Vergleich zum Vorjahr von 4 Prozentpunkten.

Dass 2014 ein erfolgreiches Jahr war, wird uns nicht davon abhalten, unsere Arbeit weiter zu verbessern. Ziel ist es, die DB Netz AG als engagierten Partner unserer Kunden, als sozial und ökologisch verantwortungsvolles Unternehmen und als wirtschaftlich erfolgreiches Geschäftsfeld des Deutsche Bahn Konzerns weiterzuentwickeln. Das sichert auch in Zukunft die Leistungsfähigkeit unseres Unternehmens. Wir machen die Schiene fit für morgen.

*Ziel ist es, die DB Netz AG als engagierten Partner unserer Kunden, als sozial und ökologisch verantwortungsvolles Unternehmen und als wirtschaftlich erfolgreiches Geschäftsfeld des Deutsche Bahn Konzerns weiterzuentwickeln.*

Ihr



Frank Sennhenn  
Vorsitzender des Vorstands  
der DB Netz AG

Die DB Netz AG ist mit rund 20.000 Hektar einer der größten Waldbesitzer in Deutschland. Neben den Waldstreifen entlang der Bahntrassen gibt es auch große, geschlossene Bahnwälder. Förster Gerhard Hetzel, Fachbeauftragter für Vegetation, sorgt in der Region Mitte für eine nachhaltige Bewirtschaftung sowie den Einklang von Verkehrssicherheit und Naturschutz.





# LAGEBERICHT

- 8 ÜBERBLICK**
- 8 RAHMENBEDINGUNGEN**
- 10 ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE**
- 13 MITARBEITER**
- 14 NACHHALTIGKEIT**
- 16 STRATEGIE**
- 19 WEITERE INFORMATIONEN**
- 22 NACHTRAGSBERICHT**
- 23 CHANCEN- UND RISIKOBERICHT**
- 25 PROGNOSEBERICHT**

## ÜBERBLICK

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

Die DB Netz AG ist für die Schieneninfrastruktur des Eisenbahnbetriebs verantwortlich. Zentrale Aufgabe ist es, mit einem substanziell hochwertigen, auf die Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abgestimmtem Streckennetz die Grundlage für einen sicheren Bahnverkehr zu schaffen. Damit bietet die DB Netz AG die Voraussetzung

dafür, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene pünktlich und zuverlässig durchgeführt werden kann. Neben Betrieb und Instandhaltung zählen Investitionen in die bestehende Infrastruktur sowie in Neu- und Ausbaustrecken zu den vorrangigen Tätigkeitsfeldern. Darüber hinaus erstellt die DB Netz AG Fahrpläne und vermarktet Trassen, Anlagen sowie Dienstleistungen an über 400 Kunden aus dem In- und Ausland. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Einsatz neuer Technologien, um effizienter zu werden, Prozesse zu beschleunigen und die Strecken besser auszulasten. Ein Beispiel dafür ist die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, etwa durch den Bau Elektronischer Stellwerke (ESTW), über die der Zugverkehr mit elektronischen Steuerungssystemen geregelt wird.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Netz AG erfolgreich. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der DB Netz AG erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr, das von besonderen Einflussfaktoren belastet war, deutlich um 151 Mio. € auf 217 Mio. €.

## RAHMENBEDINGUNGEN

### WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

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

Die deutsche Wirtschaft entwickelte sich im Jahr 2014 im Vergleich zum Euro-Raum erneut besser. Nach einem infolge des milden Winters starken ersten Quartal trübte sich die Entwicklung im Jahresverlauf jedoch deutlich ein. Stütze der Entwicklung war abermals die Binnennachfrage. Neben dem privaten Konsum nahmen auch die Investitionen kräftig zu. Durch die gestiegene Investorenunsicherheit blieb die Entwicklung aber hinter den Erwartungen zurück. Lediglich die Bauinvestitionen entwickelten sich zum Jahresstart stärker als prognostiziert. Die Exporte nahmen stärker zu als die gesamte Wirtschaftsleistung. Gehemmt wurde diese Entwicklung durch die Schwäche wichtiger Absatzmärkte.

Die Importe nahmen in ähnlicher Größenordnung wie die Exporte zu, sodass sich der Beitrag des Außenhandels zum Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) nur geringfügig erhöhte.

### ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Unsere Schieneninfrastruktur in Deutschland wird infolge des seit dem Jahr 1994 offenen Marktzugangs von einer großen Anzahl von Kunden genutzt. Im Jahr 2014 ist die Zahl der Infrastrukturkunden weiter leicht angestiegen. Dabei hat sich die Verkehrsleistung der DB-konzernexternen Kunden weiter erhöht. Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

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

Gegenüber dem Vorjahr entwickelte sich die Betriebsleistung leicht positiv und lag mit 1.030 Mio. Trassenkilometern (Trkm) um +0,9% über dem Vorjahreswert von 1.021 Mio. Trkm. Ursache hierfür war eine gestiegene Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr. Die Leistungsnachfrage durch Dritte lag im Berichtsjahr mit 260 Mio. Trkm um 13 Mio. Trkm (+5%) über dem Vorjahreswert. Von der Gesamtnachfrage entfielen 75% auf den Personen- und 25% auf den Güterverkehr (inklusive sonstiger Bauverkehre).

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr entspricht damit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2013 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung im Geschäftsjahr 2014.

### **Schielenpersonenverkehr in Deutschland legt weiter zu**

Der deutsche Personenverkehr verzeichnete im Jahr 2014 einen Leistungszuwachs von 1,4% und setzte seine positive Entwicklung fort. Gute konjunkturelle und sozioökonomische Rahmenbedingungen in Form steigender Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahlen sowie wachsender verfügbarer Realeinkommen stützten die Entwicklung. Auch eine vergleichsweise milde Witterung in den Wintermonaten spiegelte sich positiv in den Zahlen wider. Zudem profitierte der Personenverkehrsmarkt von einer wachsenden Wettbewerbsdynamik durch die erfolgte Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs.

Die Verkehrsleistung des Schienenpersonenverkehrs blieb trotz des Sturms Ela und mehrerer Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) auf Vorjahresniveau. Während der Schienenpersonennahverkehr stagnierte, musste der Schienenpersonenfernverkehr Einbußen von rund 2% hinnehmen. Der Schienenpersonenfernverkehr litt unter einem wachsenden Wettbewerbsdruck sowie Preiswahrnehmungsänderungen aufgrund des offensiven Auftretens von Fernbusanbietern. Der Schienenpersonennahverkehr profitierte neben Taktverdichtungen von der

erstmalig ganzjährigen Wirkung der Inbetriebnahme des City-Tunnels in Leipzig und des neuen mitteldeutschen S-Bahn-Netzes Ende 2013. Der Schienenpersonenverkehr erreichte insgesamt einen Marktanteil von rund 8%.

### **Deutscher Güterverkehrsmarkt**

Die Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland war wie bereits im Vorjahr durch die Ergänzung von Güterbahnen in die Statistik überzeichnet, sodass die nachlassenden Konjunkturreffekte im Jahresverlauf nur bedingt sichtbar wurden. Mit einer Verkehrsleistung auf Vorjahresniveau fiel die Entwicklung schwächer aus als erwartet. Im Vorjahresvergleich ist allerdings zu berücksichtigen, dass die um den Statistikeffekt bereinigte Entwicklung im Vorjahr leicht rückläufig war. Die Konjunkturimpulse aus dem robusten Außenhandel, der Bau-, Automobil- und Konsumgüterindustrie stützten die Entwicklung. Die Impulse aus der Stahl-, (Basis-)Chemie und Maschinenbauindustrie sowie die Streikmaßnahmen der GDL wirkten tendenziell gegenläufig. Der Marktanteil der Schiene ging zurück.

### **VERHANDLUNGEN ÜBER LUFV II ABGESCHLOSSEN**

Im Berichtsjahr wurden die Verhandlungen über eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) zwischen Bund und dem DB-Konzern abgeschlossen. Sie regelt den Erhalt und die Finanzierung des Bestandsnetzes der Bundesschienenwege. 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. Wesentliche Inhalte sind die Erhöhung der Investitionen des Bundes und ein höherer DB-Instandhaltungsbeitrag. Weiterhin werden zusätzliche Qualitätskennzahlen für Brücken eingeführt.

Die Finanzierung der Ersatzinvestitionen ruht zukünftig auf zwei Säulen: den Bundesmitteln und einer Mitfinanzierung durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Tragfähigkeit. Dafür werden die Nachsteuerergebnisse der EIU als Dividende der DBAG an den Bund ausgeschüttet und in gleicher Höhe als Baukostenzuschuss (BKZ) wieder zurückgeführt. Damit wird ein geschlossener Finanzierungskreislauf erreicht.

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 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

Im Rahmen der seit mehreren Jahren laufenden gesamthaf-ten Überprüfung des Trassenpreissystems hatte die Bundesnetzagentur angekündigt, bis Ende 2014 das Prüfverfahren abschließen zu wollen. Eine Entscheidung der Behörde steht noch aus. In dem Verfahren könnte die Behörde die von der DB Netz AG vorgelegten Kosten der Pflichtleistungen nicht vollständig als solche anerkennen und Kürzungen an der Kosten- und Kapitalbasis vornehmen. Parallel befinden sich Bundesnetzagentur und DB Netz AG in einem laufenden Austausch über die Grundsätze der Preisbildung und Möglichkeiten der Weiterentwicklung des Entgeltsystems.

## ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

### UMSATZENTWICKLUNG

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 4.725 Mio. € und liegt damit um 3,7% über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 4.556 Mio. €). Mit 95% entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenerlöse. Die verbleibenden 5% resultierten überwiegend aus Entgelten aus der Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Beim Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, konnte mit 1.045 Mio. € eine Steigerung um 8% gegenüber dem Vorjahr erreicht und die positive Entwicklung der Vorjahre damit fortgeführt werden. Entsprechend erhöhte sich der Anteil des mit diesen Gesellschaften erzielten Umsatzes am Gesamtumsatz im Berichtsjahr auf 22% (im Vorjahr: 21%). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns liegt im Berichtsjahr mit 3.680 Mio. € leicht über dem Vorjahresniveau.

### ERGEBNISENTWICKLUNG

Mit 5.284 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 181 Mio. €. Hierzu trug maßgeblich der Anstieg der Umsatzerlöse bei.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 947 Mio. € um 87 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Hauptursache hierfür waren geringere Erträge aus Zuschüssen, geringere Zuschreibungen auf Sachanlagen sowie geringere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen. Gegenläufig wirkten vor allem die Entschädigungszahlungen aus dem Schienenkartell.

Der Materialaufwand lag mit 1.822 Mio. € um 12 Mio. € über dem Vorjahreswert (1.810 Mio. €). Diese Erhöhung resultierte insbesondere aus höheren Leistungen für die Instandhaltung. Gegenläufig wirkten im Wesentlichen geringere Aufwendungen für Winterdienst und Energie.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund von Tarifierhöhungen und dem höheren Mitarbeiterbestand um 4,9% beziehungsweise 97 Mio. € auf 2.057 Mio. €.

Die Abschreibungen verzeichneten im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang um 15,9% auf 929 Mio. €. Der deutlich geringere Wert resultierte maßgeblich aus den außerplanmäßigen Abschreibungen des Vorjahres auf Immobilien (200 Mio. €). Gegenläufig wirkten höhere planmäßige Abschreibungen.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine Erhöhung um 41 Mio. € auf 919 Mio. € zu verzeichnen. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf höhere Aufwendungen für IT-Leistungen und sonstige Serviceleistungen. Ferner überschritten personalbezogene Aufwendungen sowie Aufwendungen beim Abgang von Sachanlagen das Vorjahresniveau.

Das Beteiligungsergebnis lag mit 23 Mio. € um 3 Mio. € über dem Vorjahreswert. Ausschlaggebend hierfür waren im Wesentlichen die Stabilisierung des Baugeschäfts sowie die bessere Auslastung der Kapazitäten bei der DB Bahnbau Gruppe GmbH.

Das Zinsergebnis verbesserte sich um 28 Mio. € auf –311 Mio. €.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit betrug 217 Mio. € und stieg damit gegenüber dem Vorjahr deutlich um 151 Mio. €. Dies resultierte insbesondere aus den außerplanmäßigen Abschreibungen auf Immobilien im Vorjahr sowie den Erträgen aus dem Schienenkartell und den gestiegenen Umsatzerlösen im Berichtsjahr. Gegenläufig wirkten vor allem die höheren Leistungen für die Instandhaltung, der gestiegene Mitarbeiterbestand sowie die Tarifsteigerung im Personalaufwand.

Das Ergebnis der DB Netz AG von 217 Mio. € wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die DBAG abgeführt.

Die Entwicklung im Berichtsjahr deckt sich damit umsatzseitig mit unseren im Geschäftsbericht 2013 abgegebenen Prognosen für das Geschäftsjahr 2014. Ergebnisseitig hat sich die Prognose – ohne Berücksichtigung des im Vorjahresergebnis enthaltenen Sondereffekts der außerplanmäßigen Abschreibung auf Immobilien – bestätigt.

## FINANZLAGE

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

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DBAG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften der DBMLAG im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts über die DBMLAG als Termingelder beziehungsweise Darlehen weitergereicht. Die Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns sind direkt an das Treasury-Zentrum der DBAG angebunden. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB Netz AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard&Poor's (S&P) und Moody's laufend überprüft. Im Berichtsjahr haben beide Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die sehr guten Bonitätsbeurteilungen der DBAG bestätigt: Moody's »Aa1«, S&P »AA«. Die Ratings von S&P und Moody's

sind damit seit der ersten Erteilung unverändert. Details zu den Rating-Einstufungen der DBAG sind im Internet unter [www.db.de/rating](http://www.db.de/rating) verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Netz AG zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 1.500 Mio. €. Diese wurden zum 31. Dezember 2014 mit 913 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Netz AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Die Kapitalstruktur hat sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich in Richtung der langfristigen Fremdmittel verändert. Dies geht vornehmlich auf zwei im Berichtsjahr aufgenommene DB-Konzerndarlehen in Höhe von insgesamt 3.000 Mio. € zurück.

## KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtszeitraum 1.192 Mio. € und lag damit um 82 Mio. € über dem Vorjahreswert. Ursächlich hierfür war in erster Linie das höhere Ergebnis. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit verminderte sich im Berichtszeitraum um 29 Mio. € auf 1.228 Mio. €. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit verringerte sich um 68 Mio. € auf 54 Mio. €. Per 31. Dezember 2014 verfügte die DB Netz AG mit 25 Mio. € über einen um 18 Mio. € höheren Bestand an flüssigen Mitteln.

## INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen der DB Netz AG beliefen sich im Berichtsjahr auf 5.236 Mio. € und liegen damit um 1% unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.303 Mio. €). Die Unterschreitung des Vorjahreswerts resultiert aus einer insgesamt unter dem Vorjahresniveau liegenden Projektleistung. Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse, lagen bei 1.087 Mio. € (im Vorjahr: 1.050 Mio. €). Die Überschreitung des Vorjahreswerts resultiert aus einem gegenüber dem Vorjahresniveau geringeren Zufluss an Baukostenzuschüssen insbesondere von EU-Mitteln.

Der Fokus der Investitionstätigkeit lag wie in den Vorjahren auf der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Etwa 70% des Investitionsvolumens wurden in das Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus mit rund 1.410 Mio. €, von Brücken mit rund 400 Mio. € und Tunneln mit rund 270 Mio. € sowie die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik mit rund 510 Mio. €.

Rund 30% des Investitionsvolumens entfielen auf Neu- und Ausbauprojekte nach dem »Bedarfsplan Schiene« des Bundes. Die Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan waren das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 8.1 Nürnberg – Erfurt mit 319 Mio. €, die ABS/NBS Stuttgart – Augsburg mit 235 Mio. €, das VDE 8.2 Erfurt – Halle/Leipzig mit 151 Mio. € und die ABS Hanau – Nantenbach mit 107 Mio. €. Mit unseren Investitionen und Beschaffungen waren wir auch im Berichtsjahr einer der größten Investoren in Deutschland.

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2014 auf 7.003 Mio. € (im Vorjahr: 6.702 Mio. €).

## FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 1.083 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen. Dabei wurden bei den Investitionen auch nicht zahlungswirksame Zugänge von insgesamt 5 Mio. €, insbesondere aus der teilweisen Rückabwicklung des Aurelis-Portfolios, berücksichtigt.

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

Auch für künftige Investitionen gehen wir von einer unveränderten Finanzierungsstruktur aus.

## BILANZSTRUKTUR

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2014 im Vergleich zum Vorjahresende um 182 Mio. € auf 20.799 Mio. € erhöht.

Das Anlagevermögen per 31. Dezember 2014 betrug 20.138 Mio. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 96,8% (per 31. Dezember 2013: 96,5%) und die Anlagendeckung bei 87,5% (per 31. Dezember 2013: 73,1%). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Das Umlaufvermögen hat sich per 31. Dezember 2014 auf 653 Mio. € verringert (per 31. Dezember 2013: 708 Mio. €). Der Anteil am Gesamtvermögen ist dementsprechend leicht auf 3,1% gesunken (per 31. Dezember 2013: 3,4%).

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten sanken auf 8 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 10 Mio. €).

Das Eigenkapital ist leicht um 1 Mio. € auf 7.277 Mio. € gestiegen, resultierend aus Zugängen im Rahmen der Immobilienneuordnung im DB-Konzern. Die Eigenkapitalquote sank leicht auf 35,0% (per 31. Dezember 2013: 35,3%). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive der passiven Rechnungsabgrenzungsposten hatten per 31. Dezember 2014 an der Bilanzsumme einen Anteil von 49,8% (per 31. Dezember 2013: 35,3%). Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive der passiven Rechnungsabgrenzungsposten umfassen 15,2% (per 31. Dezember 2013: 29,4%) der Bilanzsumme.

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 914 Mio. € um 20,4% über dem Vorjahrswert. Wesentliche Veränderungen betreffen die Rückstellungen für die angebotene Einmalzahlung aus der Tarifrunde 2014 (23 Mio. €), Rückstellungen für Rückforderungen des Bundes (133 Mio. €) sowie die Zinsen für Rückforderungen (11 Mio. €).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 1.769 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 1.984 Mio. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich auf 9.090 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 8.938 Mio. €). Davon resultierten 8.290 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 8.138 Mio. €) aus kurz- und langfristigen (bis zum Jahr 2032) Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung und 800 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 800 Mio. €) aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank. Die Verbindlichkeiten werden marktkonform entsprechend der Laufzeit verzinst. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme erhöhte sich per 31. Dezember 2014 auf 43,7% (per 31. Dezember 2013: 43,4%).

BILANZSTRUKTUR [IN % DER BILANZSUMME]	31.12.2014	31.12.2013
<b>AKTIVA</b>		
Anlagevermögen	96,8	96,5
Umlaufvermögen	3,1	3,4
Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>PASSIVA</b>		
Eigenkapital	35,0	35,3
Rückstellungen	4,4	3,7
Verbindlichkeiten	57,2	57,3
zinspflichtige Verbindlichkeiten	43,7	43,4
Rechnungsabgrenzungsposten	3,4	3,7
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Bilanzsumme in Mio. €</b>	<b>20.799</b>	<b>20.617</b>

## MITARBEITER

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

Die Zahl der Mitarbeiter der DB Netz AG hat sich per 31. Dezember 2014 von 35.972 Mitarbeitern im Jahr 2013 auf 36.818 Mitarbeiter erhöht (dies bedeutet ein Plus von 846 Mitarbeitern). Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 46% der Mitarbeiter tätig sind. Weitere rund 30% unserer Mitarbeiter sind im Bereich der Instandhaltung aktiv. Nach jahrelangen Sanierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen im Unternehmen befindet sich die DB Netz AG auf dem Weg zur Rekrutierungsorganisation. Die Personalstruktur ist immer noch von einem hohen Durchschnittsalter von rund 47 Lebensjahren geprägt, durch die Vielzahl an neuen Mitarbeitern ist jedoch eine Trendumkehr erkennbar. Unabhängig davon, wird es in den nächsten Jahren signifikante altersbedingte Austritte geben. Dementsprechend kommt einer erfolgreichen Rekrutierung sowie der Qualifizierung von Mitarbeitern eine entscheidende Bedeutung zu. Durch die Professionalisierung des Rekrutierungs- und Bewerbermanagements im DB-Konzern stellen sich der DB-Konzern und auch die DB Netz AG diesen Herausforderungen. So konnten im Berichtsjahr 2.995 Einstellungen vorgenommen werden, denen 2.149 Abgänge gegenüberstehen, was einen positiven Saldo von 846 Mitarbeitern bedeutet.

Der demografische Wandel und ein steigender Wettbewerb um Fachkräfte auf dem Arbeitsmarkt bringen zusätzliche Herausforderungen mit sich.

Die strategische Personalplanung der DB Netz AG nimmt daher eine wichtige Rolle wahr. Dort werden für relevante Berufsgruppen der Instandhaltung und des Betriebs langfristige Personalbestandsprognosen dem prognostizierten Personalbedarf gegenübergestellt. Aus dem Ergebnis werden – mit Blick auf die Situation des externen Arbeitsmarktes – personalstrategische Entscheidungen bei der Rekrutierung von Mitarbeitern abgeleitet.

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

durchgeführt. Großen Anklang fand bei der Zielgruppe Schüler zum Beispiel das Durchführen von Azubicamps für die Ausbildungsberufe Gleisbauer, Fahrdienstleiter oder Elektroniker für Betriebstechnik. Zudem haben Personal- und Fachbereich im Jahr 2014 das Berufsspiel »Voll vernetzt« entwickelt, das es ermöglicht, spielerisch die Berufe der DB Netz AG sowie das System Netz kennenzulernen. Ziel dieser Angebote ist es, die Berufsbilder und das Unternehmen als Arbeitgeber erlebbar zu machen. Auch das Angebot von Schul- und Hochschulpraktika hat im Berichtsjahr weiterhin positive Resonanz erfahren.

Der nachhaltige Erfolg der DB Netz AG beruht auf engagierten und zufriedenen Mitarbeitern und Führungskräften. Die DB-Konzernstrategie **DB2020**, in der der Einklang von Ökonomie, Sozialem und Ökologie im Mittelpunkt steht, unterstreicht die dafür notwendige Unternehmenskultur.

### START FÜR RUND 910 NEUE NACHWUCHSKRÄFTE BEI DER DB NETZ AG

Anfang September 2014 starteten 863 neue Auszubildende und 51 dual Studierende bei der DB Netz AG in ihre Ausbildung beziehungsweise ihr Studium. Allein rund 390 Ausbildungsplätze davon werden für angehende Fahrdienstleiter angeboten, rund 30 mehr als im Jahr 2013. Insgesamt bewegen sich die Ausbildungszahlen 2014 weiter auf hohem Niveau, insbesondere um den Herausforderungen des demografischen Wandels Rechnung zu tragen. Die DB Netz AG bietet allen Auszubildenden nach erfolgreicher Abschlussprüfung ein unbefristetes Übernahmeangebot an.

### ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr hat sich der DB-Konzern mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) darauf geeinigt, den Geltungsbereich der Beschäftigungssicherung zu erweitern sowie die »besondere Teilzeit im Alter« zu verbessern. Zudem wurde die Öffnungsklausel für betriebliche Arbeitszeitgestaltung verlängert. Das gibt auch künftig die Möglichkeit, von tarifvertraglichen Arbeitszeitregelungen abzuweichen, um auf die individuellen Bedürfnisse der Arbeitnehmer besser eingehen zu können.

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 EVG und GDL. In der Tarifrunde 2014 steht daher nicht ausschließlich die Tarifentwicklung im Fokus, sondern auch die grundsätzliche Frage, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe verhandelt. 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 der GDL folgten. Seit Dezember 2014 verhandelt der DB-Konzern wieder mit beiden Gewerkschaften. 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.


## MITARBEITERBEFRAGUNG 2014

Im Herbst 2014 wurde die zweite DB-konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Über 300.000 Mitarbeiter weltweit erhielten erneut die Gelegenheit zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit dem DB-Konzern, ihrem Geschäftsfeld oder ihrer Tätigkeit sind. Rund 190.000 Mitarbeiter haben mitgemacht. Das sind 60,1 Prozent und damit DB-konzernweit nahezu gleich viele Mitarbeiter 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 im DB-Konzern insgesamt von 3,6 (2012) auf 3,7 gestiegen. Bei der DB Netz AG verbesserte sich die Bewertung von 3,6 bei der ersten Befragung im Jahr 2012 auf 3,7 in der neuesten Befragung von 2014.

Im Anschluss an die Befragung werden ab März 2015 gemeinsame Folgeworkshops stattfinden, bei denen zwischen Führungskräften und Mitarbeitern Maßnahmen besprochen und entwickelt werden, die dazu beitragen sollen, das Arbeitsumfeld und die Arbeitssituation im Sinne einer Steigerung der Mitarbeiterbindung und -zufriedenheit nachhaltig zu verbessern.

## NACHHALTIGKEIT

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

Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist nicht nur über die strukturelle Organisation und das DB-Konzernzielsystem sowie die Geschäftsfeldzielsysteme, sondern auch über das Leitbild und in den Konzernrichtlinien im DB-Konzern verankert. Das Leitbild beschreibt zudem Mission, Vision und Werte des DB-Konzerns. Da die Nachhaltigkeit ein entscheidendes Kriterium des Handelns des DB-Konzerns ist, werden die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit im Leitbild des DB-Konzerns aufgegriffen.

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

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

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





Rund 28 Mrd. € (20 Mrd. € für Investitionen und 8 Mrd. € für Instandhaltung) stecken wir in den Jahren 2015 bis 2019 zusammen mit dem Bund in den Erhalt des Bestandsnetzes. Ein Schwerpunktthema in den nächsten fünf Jahren ist die Modernisierung von Brücken: Zwischen 2015 und 2019 werden wir (mindestens) 875 Brücken erneuern, bislang waren es rund 120 pro Jahr. Dafür stehen rund 3 Mrd. € zur Verfügung.

## STRATEGIE

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

### ÖKONOMIE: PROFITABLER MARKTFÜHRER

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

Ziel der Stoßrichtung »Kunde und Qualität« ist eine hohe Betriebsqualität auf einem engpassarmen Netz, die mit intelligenten Verfahren und konsequent umgesetzten Innovationen gesichert wird. Die hohe Qualität des gesamten Schienennetzes und der dazugehörigen technischen Anlagen ist Grundvoraussetzung für den reibungslosen Personen- und Güterverkehr und wird durch die DB Netz AG verantwortet.

Die Pünktlichkeitswerte im Berichtsjahr bewegen sich trotz massiver Witterungseinflüsse im Sommer (unter anderem Sturm Ela) und der Streikmaßnahmen im Herbst leicht über dem Vorjahr. Positiv wirkte sich dabei besonders der milde Winter zu Jahresbeginn aus. Dagegen war der Herbst von umfangreichen Bauarbeiten und Streikmaßnahmen der GDL gekennzeichnet.

Relevante Aktivitäten zur Umsetzung der Unternehmensziele werden in netzinternen strategischen Projekten und im Unternehmensprogramm proNetz geführt. Durch verbesserte Bauplanungsprozesse werden im Rahmen des proNetz-Projekts »Optimierung Bauplanung« steigende Bautätigkeiten in der Instandhaltung gebündelt und in Fahrplanfenstern eingeplant. Dadurch können Auswirkungen auf Kunden aufgrund erhöhten Baugeschehens auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

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

Die LuFV war zunächst bis Ende des Jahres 2013 befristet. Bereits 2011 wurden mit dem Bund Verhandlungen über eine Folgevereinbarung aufgenommen. Da diese Verhandlungen, insbesondere im Hinblick auf die für den Erhalt des Bestandsnetzes notwendige Mittelausstattung, nicht rechtzeitig abgeschlossen werden konnten, wurde zunächst eine Verlängerung des bestehenden Vertrags für das Jahr 2014 mit der Option einer weiteren Verlängerung vereinbart. Damit einher ging die Vereinbarung, dass in den Jahren 2013 und 2014 jeweils bis zu 250 Mio. € zusätzliche Bundesmittel für das Bestandsnetz zur Verfügung gestellt werden, die im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege gegebenenfalls nicht eingesetzt werden können. Im Jahr 2013 und auch im Jahr 2014 wurde diese Umschichtung in Höhe von 250 Mio. € zugunsten des Bestandsnetzes vorgenommen.

Die Verhandlungen für eine Folgevereinbarung (LuFV II) wurden im Januar 2014, unmittelbar nach Konstitution der neuen Bundesregierung und der Festlegung ihrer verkehrspolitischen Prämissen, zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) und der DBAG wieder aufgenommen. Gemeinsames Ziel war es, dass ab Januar 2015 eine neue LuFV in Kraft gesetzt werden kann, mit der der Substanzerhalt und die positive Entwicklung der Qualität der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland weiter sichergestellt werden können.

Im Herbst 2014 konnten die LuFV-II-Verhandlungen abgeschlossen werden. Wesentliche Vertragsinhalte sind die kontinuierliche Erhöhung der jährlichen Investitionen des Bundes während der Laufzeit und ein höherer Instandhaltungsbeitrag des DB-Konzerns. Weiterhin werden zusätzliche Qualitätskennzahlen für Brücken, anhand derer der Zustand der Eisenbahnbrücken bewertet wird, eingeführt. Damit einher geht ein höherer Zielwertanspruch für alle Qualitätskennzahlen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU).

Hierbei soll die Finanzierung der Ersatzinvestitionen zukünftig auf zwei Säulen ruhen: den Bundesmitteln sowie einer Mitfinanzierung durch die EIU im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Tragfähigkeit. Dazu sollen die Nachsteuerergebnisse der EIU vollständig als Dividendenbestandteil der DBAG an den Bund ausgeschüttet und in gleicher Höhe als Baukostenzuschüsse für den Erhalt der Schienenwege wieder zurückgeführt werden. Damit wird ein geschlossener Finanzierungskreislauf erreicht.

In Erwartung der nationalen Umsetzung der europäischen Richtlinie 2012/34/EU zur Eisenbahnregulierung stellte die DB Netz AG im Berichtsjahr mit dem proNetz-Projekt »smarT« (weiterentwickeltes Trassenpreissystem 2016/2017) die Weichen für die Weiterentwicklung des Trassenpreissystems. Dabei sollen Interessen der Kundensegmente, die EU-Regulierung sowie die wirtschaftlichen Interessen der DB Netz AG in Einklang gebracht werden. Zum Jahreswechsel 2014/2015 gehen die Konzepte in die Konsultationsphase mit Kunden und Verbänden.

Die strategische Ausrichtung der DB Netz AG schlägt sich auch im Ergebnis der Kundenzufriedenheitsbefragung 2014 mit der Note »gut« nieder. Allerdings stagniert der aktuelle Wert mit einer Schulnote von 2,10 ungefähr auf dem Niveau von 2013 (Schulnote 2,08). Insbesondere in den Bereichen Infrastruktur und Baumaßnahmen zeigen die Kunden Handlungsbedarf auf. Mit einer Beteiligungsquote von 66% wurde das Vorjahresniveau von 72% leicht unterschritten.

Ein wesentlicher Ansatz der DB Netz AG bei der Stoßrichtung »profitables Wachstum« ist das aktive Steuern ihrer Kapazitäten als Ausdruck einer kunden- und nachfrageorientierten Weiterentwicklung der Infrastruktur.

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

Die DB Netz AG hat am 30. September 2013 mit dem Ergebnis der Netzkonzeption 2030 ein Maßnahmenportfolio an den Bund übergeben, das aus Sicht des Unternehmens für die kapazitive Weiterentwicklung des Schienennetzes bis 2030 erforderlich ist. Auf diese Weise kann der DB-Konzern seine Vorstellungen zu einer zukunfts- und marktgerechten Infrastruktur in den laufenden Prozess der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP 2015) einbringen und somit eine Grundlage zur Finanzierung durch den Eigentümer schaffen. Derzeit erfolgt die Vorprüfung aller Maßnahmenanmeldungen, anschließend folgt die volkswirtschaftliche Bewertung der Maßnahmen durch den Bund. Die DB Netz AG wird diesen Prozess der Maßnahmenbewertung beim Bund eng begleiten und darüber hinaus die Zusammenarbeit bei der methodischen Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung fortsetzen.

Die DB Netz AG hat mit dem Netzfonds ein neues Finanzierungsinstrument geschaffen. Mit diesem überwiegend aus Eigenmitteln finanzierten Fonds werden vor allem kleinere, kurzfristige und hochrentable Investitionen mit den Schwerpunkten Kapazitätserweiterung, Engpassbeseitigung sowie Investitionen auf Kundenwunsch ermöglicht. Nach den ersten drei Tranchen wurde 2014 die Umsetzung der vierten Tranche mit weiteren hochwirtschaftlichen Maßnahmen beschlossen. Eine Vielzahl der Netzfondsmaßnahmen wurde bereits erfolgreich umgesetzt und in Betrieb genommen. Der Netzfonds ergänzt die bestehende Finanzierung und unterstützt die DB Netz AG auf dem Weg zum profitablen Unternehmen, das seine Kapitalkosten verdient.

Mit dem Inkrafttreten der EU-Verordnung Nr. 1316/2013 zur Schaffung der Fazilität »Connecting Europe« zum 1. Januar 2014 ist die DB Netz AG an insgesamt sechs anstatt bisher drei Schienengüterverkehrskorridoren (SGV-Korridoren) beteiligt, die in den nächsten Jahren schrittweise eingerichtet werden. Neben den Korridoren »Rhine-Alpine« (seit 2013), »Scandinavian-Mediterranean« (bis 2015) und »North Sea-Baltic« (bis 2015) ist die DB Netz AG nun auch Mitglied dieser Korridore:

- Korridor »Atlantic«: Verlängerung nach Mannheim bis 2016
- Korridor »Orient/East-Med«: Verlängerung an deutsche Seehäfen bis 2018
- Korridor »Rhine-Danube«: Inbetriebnahme bis 2020

Um die Verordnung im Sinne der Bedürfnisse des Marktes und der Kunden im Schienengüterverkehr umzusetzen, kooperiert die DB Netz AG unter Einbindung von RailNet-Europe (RNE) noch enger als bisher mit den jeweils beteiligten Infrastrukturbetreibern. Dies betrifft unter anderem den Vertrieb von marktorientierten Korridortrassen durch den »Corridor One Stop Shop« (C-OSS) sowie die Harmonisierung von Prozessen im Bereich Fahrplan, Betrieb und Qualitätsmonitoring entlang aller SGV-Korridore, die mit den jeweiligen nationalen Prozessen vereinbar sein müssen.

Auch im kommenden Jahr wird die DB Netz AG die Weiterentwicklung der europäischen SGV-Korridore zu einem europäischen Netz für wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr intensiv vorantreiben. Im Fokus steht dabei der Kunde, für den die Nutzung der Schieneninfrastruktur für den internationalen Güterverkehr möglichst einfach und flexibel gestaltet werden soll, um so Voraussetzungen für eine langfristige Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und damit auch für ein weiteres Erlöswachstum der DB Netz AG zu schaffen.

## SOZIALES: TOP-ARBEITGEBER

Im Mittelpunkt der Stoßrichtung »Kulturwandel/Mitarbeiterzufriedenheit« stehen die Mitarbeiter und ihre Bedürfnisse.

Die Personalstruktur der DB Netz AG ist aufgrund der längeren Sanierungs- und Rationalisierungsphase der letzten Jahre von einem hohen Durchschnittsalter geprägt. Durch steigende altersbedingte Austritte kommt der erfolgreichen Rekrutierung und Einstellung sowie der rechtzeitigen Qualifizierung von Mitarbeitern eine entscheidende Bedeutung zu. Diesen Herausforderungen der demografischen Entwicklung wird durch eine erhöhte Nachfolge- und Nachwuchsplanung Rechnung getragen.

Die heutigen und die zukünftigen Mitarbeiter stehen im Mittelpunkt der strategischen Zielsetzung Top-Arbeitgeber. Dabei kann das Personalmanagement der DB Netz AG auf moderne Beschäftigungsbedingungen (Weiterentwicklung des Demografietarifvertrags) im DB-Konzern zurückgreifen, die in einer positiven Mitbestimmungskultur fortentwickelt werden. Dazu gehören unter anderem eine weitreichende Beschäftigungssicherung, die Angebote flexibler Arbeitszeitmodelle und das Arbeiten in Teilzeit zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Biografie. Von großer Bedeutung sind auch das ganzheitliche betriebliche Gesundheitsmanagement zur Sicherung der Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeiter sowie vielfältige Angebote zur Kleinkinderbetreuung.

Die im Oktober 2014 zum zweiten Mal DB-konzernweit durchgeführte Mitarbeiterbefragung ist mehr als ein Evaluationsinstrument für die abgeleiteten Maßnahmen aus den Folgeworkshops der Befragung aus dem Jahr 2012. Vielmehr ist die wiederholte Befragung und die Diskussion der neuen Befragungsergebnisse Bestandteil des Kulturentwicklungsprozesses, der insbesondere die Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit und die Ausrichtung auf einen transformativeren Führungsstil innerhalb der DB Netz AG zum Ziel hat.

## ÖKOLOGIE: UMWELTVORREITER

Die DB Netz AG sichert die ökologische Vorreiterrolle des Systems Schiene. Zur nachhaltigen Unterlegung der Stoßrichtung »Ressourcenschonung/Emissions- und Lärmreduktion« arbeitet der DB-Konzern weiterhin mit Nachdruck an der Zielsetzung, den Schienenverkehrslärm bis zum Jahr 2020 im Vergleich zum Basisjahr 2000 zu halbieren. Der Beitrag der Infrastruktur besteht in der Umsetzung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen an hoch belasteten Strecken. Der Bund stellt der DB Netz AG hierfür im Rahmen des seit 1999 etablierten freiwilligen Lärmsanierungsprogramms finanzielle Mittel zur Verfügung. Im Berichtsjahr wurden Haushaltsmittel in Höhe von rund 104 Mio. € für Lärmschutzmaßnahmen eingesetzt.

Seit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 existiert das Lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS), mit dem ein Anreizsystem eingeführt wurde, das die Umrüstung der Güterwagen bis 2020 flankiert. Nach dem ersten Geltungsjahr betrug der Anteil der leise abgerechneten Trassenkilometer 7,7%, 2014 bereits rund 12% im Jahresdurchschnitt. Damit entfaltet das LaTPS die gewünschte Steuerungswirkung und fördert eine Reduzierung des Schienenverkehrslärms.

Dabei sieht das LaTPS einen Zuschlag auf den Trassenpreis für laute Güterzüge vor. Der Lärmzuschlag erhöhte sich zum 14. Dezember 2014 von 1,5% auf 2,0% des Trassenentgelts. Zum gleichen Stichtag werden auch die Anforderungen an Güterzüge verschärft: Sie gelten erst dann als leise, wenn mindestens 90% der Wagen mit der LL-Sohle ausgestattet sind. Hierdurch wird die Steuerungswirkung zur Bildung »leiser« Güterzüge verstärkt.


Die Einnahmen aus dem lärmabhängigen Trassenentgelt für laute Güterzüge kommen der Finanzierung von Bonusauszahlungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen zugute, die ihre Güterwagen auf die leisen Bremstechnologien LL- oder K-Sohle umgerüstet haben. Für die Netzfahrplanperiode 2012/2013 ist die Auszahlung der Boni aus dem ersten Antragsjahr im Herbst 2014 fristgerecht erfolgt.

Neben dem LaTPS ist auch die Förderung des BMVI zur Umrüstung auf leise Bremstechnologie erfolgreich angelaufen. Diese Förderung adressiert die Wagenhalter und wird vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) administriert.

Bei Bauvorhaben sind die Auswirkungen auf den Naturhaushalt zu prüfen. Bei erheblichen Eingriffen müssen Kompensationsmaßnahmen als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen durch den Vorhabenträger ergriffen werden. Diese Maßnahmen sind seit 2010 in einem Kompensationsverzeichnis erfasst. Derzeit enthält das Verzeichnis rund 2.000 Maßnahmen. Pro Jahr werden rund 1.000 neue Maßnahmen hinzukommen.

Die DB Netz AG unterstützt die Ziele des Klimaschutzes des DB-Konzerns mit dem im Berichtsjahr eingerichteten proNetz-Projekt »Energiemanagement«. Durch Schaffung von Transparenz und Steuerbarkeit des Energieverbrauchs bei stationären Anlagen sollen Energieeinsparpotenziale genutzt sowie Kostenentwicklungen für die DB Netz AG planbar gemacht werden.

## ENTWICKLUNGSPÄNE ZUR UNTERSETZUNG DER NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE DB2020

Der im Berichtsjahr aufgesetzte Entwicklungsplanprozess untersetzt die strategische Weiterentwicklung der DB Netz AG. Ein Entwicklungsplan beinhaltet Ideen und Maßnahmen zur Untersetzung aller Stoßrichtungen der Strategie DB2020  und wird von den Regionalbereichen, den Produktions-

durchführungsbereichen, den Regionalnetzen sowie den zentralen Bereichen des Unternehmens erarbeitet. Ideen werden direkt dort umgesetzt, wo sie auch entstehen.

Dadurch fördert der Entwicklungsplanprozess die Innovationskultur und intensiviert die Zusammenarbeit der zentralen und dezentralen Einheiten der DB Netz AG.

## WEITERE INFORMATIONEN

### PROJEKT STUTTGART-ULM

Im Berichtsjahr wurde das Projekt in vielen Bereichen erfolgreich vorangetrieben. Bis Mitte 2014 wurden für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm 50% und im Bereich Stuttgart 21 rund 60% des Bauvolumens vergeben und alle Planfeststellungsunterlagen eingereicht. Das Projekt liegt weiterhin sowohl im Zeit- als auch im Kostenrahmen. Die Hauptbauarbeiten werden überall immer deutlicher sichtbar. In der Stuttgarter Innenstadt baut die Projektgesellschaft zwischenzeitlich sowohl am neuen Hauptbahnhof als auch an dessen vier Tunnelzuführungen. Auf der Neubaustrecke sind bereits über 10 km Tunnelvortrieb geschaffen.

### QUALITÄTSZIELE DER LUFV ERFÜLLT

Für den jährlich zu erbringenden Nachweis der Infrastrukturqualität im Rahmen der LuFV I wurden insgesamt sieben sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen sowie weitere Beurteilungsparameter etabliert, mit denen der Zustand und die Entwicklung der bestehenden Schieneninfrastruktur umfassend beschrieben und bewertet werden. Im Berichtsjahr haben wir die vereinbarten Vertragsziele erfüllt und dies vertragsgemäß mit dem Infrastrukturzustands- und entwicklungsbericht (IZB) 2014 dokumentiert.

### WEITERENTWICKLUNG IM RESSORT INFRASTRUKTUR UND DIENSTLEISTUNGEN ANGESTOSSEN

Die Prozesse und Strukturen im Ressort Infrastruktur werden derzeit zukunftsweisend weiterentwickelt. Gründe dafür sind der durch die LuFV II gestiegene Bedarf an Projektmanagement, Planung und Bauüberwachung und die nicht aus Bundesmitteln finanzierten Planungskosten. Die maßgeblichen Veränderungen sind dabei zum einen der Übergang von Mitarbeitern mit Kompetenzen im Projektmanagement von der DB ProjektBau zu den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und zum anderen die Bündelung der Kapazitäten von DB ProjektBau und DB International zu einem international führenden Ingenieurdienstleister.

### DB-KONZERN ERARBEITET ALTERNATIV-VARIANTEN ZUR »Y-TRASSE«

Der DB-Konzern hat im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums fünf Alternativ- und eine Ergänzungsvariante zur Aus- und Neubaustrecke Bremen/Hamburg–Hannover (der sogenannten Y-Trasse) untersucht.

Im Vordergrund stand die Frage, wie man mehr Kapazitäten auf der Schiene schaffen kann, sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr. Zudem spielten die Themen Lärm- und Umweltschutz eine zentrale Rolle. Die ausgearbeiteten Varianten beruhen auf einer Verkehrsprognose für das Jahr 2025 und berücksichtigen auch andere Infrastrukturmaßnahmen, die in Planung oder Umsetzung sind, wie etwa Maßnahmen im Knoten Bremen und Hamburg oder den durchgehenden zweigleisigen Ausbau der Strecke Uelzen–Stendal. Neben Lärm- und Umweltbelangen wurden auch die Machbarkeit, Kosten, Fahrzeitgewinne und Kapazitätseffekte untersucht.

Der Bund wird eine gesamtwirtschaftliche Einschätzung der Varianten auf Basis der neuesten Verkehrsprognosen für das Jahr 2030 vornehmen. Die im Anschluss zu entwickelnde Vorzugslösung wird schließlich durch ein Raumordnungsverfahren durch das Land Niedersachsen konkretisiert.

### START DER BAUARBEITEN AM FALKENBERG-TUNNEL IM RAHMEN DER AUSBAUSTRECKE HANAU-NANTENBACH (-WÜRZBURG)

Mit einer symbolischen Sprengung starteten im März 2014 die Bauarbeiten am gut 2,5 km langen Falkenbergtunnel. Der neue Tunnel, der aus zwei Röhren besteht, ist Teil der Strecke Hanau–Aschaffenburg–Würzburg und soll ab 2017 den Schwarzkopftunnel ersetzen.

Der DB-Konzern hat sich für den Bau einer zweigleisigen Umfahrung des rund 160 Jahre alten Schwarzkopftunnels entschieden. Der neue Streckenabschnitt ist rund 8 km lang und weicht maximal 500 m von der vorhandenen Strecke ab. Die überwiegende Tunnellage, insgesamt entstehen drei Tunnelbauwerke in bergmännischer sowie einer in offener

Bauweise, ermöglicht eine flache Trassierung und die Erhöhung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf 150 km pro Stunde. Die Tunnellage mindert zudem die Schallimmissionen entlang der Strecke erheblich und entlastet die Bevölkerung vom Schienenlärm.

Die Ausbaustrecke Hanau – Nantenbach ist Teil der rund 112 km langen Main-Spessart-Bahn zwischen Hanau und Würzburg. Mit über 200 Zügen täglich zählt diese zu den am stärksten frequentierten Trassen im Netz der DB Netz AG. Sie verbindet die Wirtschaftszentren des Rhein-Main-Gebiets mit Würzburg und der Region Franken.

### **TRANSPARENTER PLANUNGSPROZESS FÜR DIE BAHNSTRECKE HANAU-WÜRZBURG/FULDA**

Über 250 Personen sind im Mai 2014 der Einladung des DB-Konzerns und des Hessischen Verkehrsministeriums zur Bürgerinformationsveranstaltung in Gelnhausen zur geplanten Aus- und Neubaustrecke Hanau – Würzburg/Fulda gefolgt. Informiert wurde über den aktuellen Planungsstand des Projekts und die vorgesehene frühe Bürgerbeteiligung.

Der Engpass auf der viel befahrenen Strecke zwischen Hanau und Fulda soll mit der Verlegung zusätzlicher Gleise aufgelöst werden. Wo die neuen Gleise verlaufen, soll in einem transparenten Planungsprozess mit frühzeitiger Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt werden. Hierzu will die DB Netz AG verschiedene Beteiligungsformate wie ein Dialogforum, Arbeitsgruppen und Bürgerwerkstätten auf den Weg bringen. Die Bürgerinformationsveranstaltung bildete den Auftakt für den Dialog, den DB-Konzern und Land mit der Region führen wollen.

### **ERDINGER RINGSCHLUSS**

Der Bahnknoten München ist das größte Schieneninfrastrukturprojekt des Freistaates Bayern. Der Erdinger Ringschluss, als Bestandteil des Bahnknotens München, verbessert die Erreichbarkeit des Münchner Flughafens aus dem nordost- und südostbayrischen Raum und stellt eine weitere Verbindung vom Flughafen in die Münchner Innenstadt über die Kreisstadt Erding sicher. Der Baubeginn für die erste Baustufe (Projekt Neufahrner Nordkurve) ist am 1. Oktober 2014 erfolgt. Die Bauarbeiten verlaufen bislang nach Plan, die Inbetriebnahme ist für Dezember 2018 geplant. Bei der zweiten Baustufe läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren für den ersten Bauabschnitt (PFA 4.1), der Antrag zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den zweiten Bauabschnitt (PFA 4.2) wird voraussichtlich im ersten Quartal 2016 erfolgen.

### **DB NETZ AG BESCHAFFT FÜNF NEUE NOTFALLKRANZÜGE**

Mit Investitionen von insgesamt rund 35 Mio. € modernisiert die DB Netz AG ihren Fahrzeugpark und sorgt damit im Störfall für eine schnelle Verfügbarkeit ihrer Strecken. In Leipzig wurde der erste 160-t-Notfallkran von der Firma Kirow an die DB Netz AG übergeben. Insgesamt beschafft sie fünf neue Kranzüge für die Notfalltechnik. Drei der neuen Krane verfügen über eine Tragkraft von je 160 t, die beiden anderen von je 100 t. Die neuen Kranzüge ersetzen in den kommenden Jahren sukzessive die Fahrzeuge, die seit Mitte der 1970er-Jahre im Einsatz sind.

### **SCHÄDEN IN MILLIONENHÖHE DURCH ELA**

Der Sturm vom Pfingstmontag 2014 führte in Nordrhein-Westfalen zu erheblichen Schäden an der Infrastruktur. Knapp ein Drittel des gesamten Schienennetzes musste in NRW gesperrt werden. Rund 2.200 km Oberleitung waren beschädigt oder teilweise ganz zerstört. Rund 60 schwere Räum- und Reparaturfahrzeuge und über 600 Mitarbeiter aus der ganzen Republik kamen in NRW zum Einsatz. Die Schäden beliefen sich für die DB Netz AG auf rund 30 Mio. €.

### **NEUER DREIGLEISIGER STRECKENABSCHNITT ZWISCHEN STELLE UND LÜNEBURG ERÖFFNET**

Mit dem Ausbau Stelle – Lüneburg wurde die Strecke fit gemacht für mehr Verkehr, insbesondere von den Häfen, sowie für einen dichteren Takt im Regionalverkehr des Landes Niedersachsen. Insgesamt investierten Bund und DB-Konzern rund 350 Mio. € in den Ausbau des rund 27 km langen Abschnitts, der von der Europäischen Union aus dem Europäischen Fonds für Regionale Strukturentwicklung (EFRE) kofinanziert wurde. Die Gesamtmaßnahme umfasste zusätzlich rund 17 km neu gebaute Schallschutzwände für mehr Lärmschutz.

### **ZUGBILDUNGSANLAGE MASCHEN MIT ÜBER 230 MIO. € MODERNISIERT**

Die Zugbildungsanlage Maschen dient als internationales Gateway nach Skandinavien mit direkten Verbindungen nach Dänemark und Schweden und hat insbesondere eine Schlüsselfunktion für die Hinterlandanbindung der großen norddeutschen Seehäfen. Über 120 km Gleise sowie die Steuerungstechnik für den Rangierbetrieb wurden in den vergangenen fünf Jahren komplett erneuert. Bereits heute werden bis zu 150 ankommende und abfahrende Güterzüge

werktäglich in Maschen behandelt. Mit Investitionen von mehr als 230 Mio. € ist Maschen nun fit für die zukünftig wachsenden Verkehre.

### **INVESTITIONEN VON ÜBER 30 MIO. € IN NEUE MESSZÜGE UND -TECHNIK**

Bei der InnoTrans 2014 in Berlin wurde der erste neue Messzug aus dem 2012 gestarteten größten Investitionsprogramm in der Geschichte der Fahrwegmessung an die DB Netz AG übergeben. Insgesamt werden vier neue Messfahrzeuge für unter anderem Schienenprüfung, Oberleitungsdiagnose und Gleisgeometriemessung bei der Firma Plasser&Theurer beschafft. Neben der reinen Neubeschaffung hat die DB Netz AG zusätzlich einen weiteren Zug für die Gleisgeometriemessung neu auf- sowie einen Schienenprüfzug umgebaut und die Fahrzeugtechnik modernisiert.

### **DB NETZ AG GEWINNT »DIGITAL TRANSFORMATION AWARD«**

Die WirtschaftsWoche hat unter der Schirmherrschaft des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur erstmals den »Digital Transformation Award« vergeben. Prämiert werden Projekte, die deutlich machen, dass das Unternehmen die Herausforderungen der digitalen Transformation verstanden hat und sich ihnen stellt. In der Rubrik »Bestes Unternehmen 2.0« hat die DB Netz AG mit dem neuen IT-Baukasten gewonnen. Ein Beispiel für den IT-Baukasten ist das Netz-Trassenportal, das den Eisenbahnverkehrsunternehmen via Internet eine schnellere und einfachere Bestellung von Trassen, auch grenzüberschreitend, ermöglicht.

### **WEITERENTWICKELTES TRASSENPREISSYSTEM VORGESTELLT**

Im Rahmen einer zentralen Kundenveranstaltung in Kassel hat die DB Netz AG alle Zugangsberechtigten über die neue Entgeltlogik des Trassenpreissystems (TPS) 2017 informiert. Die EU-Richtlinie 2012/34 fordert eine Weiterentwicklung des TPS, der deutsche Gesetzgeber muss die Vorschriften bis Mitte Juni 2015 in nationales Recht umsetzen. Grundlage der künftigen Entgeltbildung sind die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Sofern dies der Markt tragen kann, kann die DB Netz AG zur Deckung der Vollkosten Aufschläge erheben. Diese sollen nach den Verkehrsleistungen beziehungsweise Marktsegmenten differenziert werden. Darüber hinaus können durch Zu- und Abschläge kapazitive und ökologische Anreize gesetzt werden.

### **DB RAILLAB GESTARTET**

Die Technische Universität Darmstadt und die DB Netz AG haben im November eine Vereinbarung zur Gründung des DB RailLab unterzeichnet. Es ist Teil der bereits zwischen Universität und Bahn bestehenden Innovationsallianz.

Mit dem DB RailLab soll konkret die Forschung zu Themen wie Leit- und Sicherungstechnik, Mobilitätsmanagement oder Lärmschutz gefördert werden. Der DB-Konzern stellt dafür pro Jahr 350.000 € zur Verfügung. Die Laufzeit des Kooperationsvertrags beträgt zunächst fünf Jahre.

### **MODERNISIERUNGSKURS IM BESTANDSNETZ FORTGESETZT**

Die DB Netz AG hat im Berichtsjahr die umfassende Modernisierung ihres Bestandsnetzes fortgesetzt. Dabei wurden über 3.000 km Schienen, über 2.300 Weichen, über zwei Millionen Eisenbahnschwellen und rund 4 Mio. t Schotter erneuert. Um die Anzahl und Dauer der baubedingten Sperren auf ein Minimum zu reduzieren, bündelte die DB Netz AG die rund 755 größten Baumaßnahmen in 65 Korridoren. Gebaut wurde unter anderem auf den Strecken Hannover–Hamburg, Frankfurt–Fulda, München–Salzburg und Karlsruhe–Mannheim sowie im Knoten Leipzig.

### **FORTSCHRITTE BEIM LÄRMSANIERUNGSPROGRAMM**

Mit dem Ziel, den Schienenverkehrslärm bis zum Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren, wurde das Lärmsanierungsprogramm im Berichtsjahr weiter umgesetzt. Dabei wurden 55 km Schallschutzwände gebaut und rund 2.400 Wohnungen lärmsaniert. Weitere innovative Lärmschutzmaßnahmen, wie Schienenstegdämpfer oder niedrige Lärmschutzwände, kamen hinzu. Diese wurden aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II des Bundes für die Jahre 2013 und 2014 finanziert. Ein Schwerpunkt liegt auf dem Mittelrheintal.

### **POSITIVE BILANZ BEIM LÄRMABHÄNGIGEN TRASSENPREISSYSTEM**

Das Lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) der DB Netz AG sieht seit Juni 2013 einen Zuschlag von zunächst 1,0% auf den regulären Trassenpreis für laute Güterzüge vor. Güterzüge, die zu 90% (bis 14. Dezember 2014: 80%) aus Wagen mit leiser Bremstechnik bestehen, sind von der Zahlung ausgenommen. 2014 waren rund 12% der von Güterzügen gefahrenen Trassenkilometer »leise«.

Im Berichtsjahr wurde mit dem lärmabhängigen Trassenentgelt für laute Güterzüge eine Gesamtsumme von 7,4 Mio. € generiert. Dieses Geld kommt als Bonuszahlungen den Eisenbahnverkehrsunternehmen zugute, die ihre Güterwagen auf die leisen Bremstechnologien LL- oder K-Sohle umgerüstet haben. Im September 2014 wurden für das Förderjahr 2013 146 Anträge bewilligt und rund 0,04 Mio. € ausgezahlt. Die vorgesehene erste Erhöhung des lärmabhängigen Aufschlags auf den Trassenpreis auf 1,5% fand termingerecht zum 1. Juni 2014 statt. Nach der zweiten geplanten Erhöhung zum 14. Dezember 2014 beträgt er nun 2,0%.

### BRÜCKENSANIERUNG IM FOKUS

Von knapp 25.000 Bahnbrücken sind fast 10.000 älter als 100 Jahre. Rund 1.200 sind dringend sanierungsbedürftig. Der Bund hat, wie 2013, auch im Berichtsjahr 250 Mio. € zusätzlich für Erhalt und Sanierung der Infrastruktur und dabei insbesondere der Brücken zur Verfügung gestellt. Durch die im Januar 2015 neu abgeschlossene Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung fließen zusätzliche Mittel ins Netz. Damit steigt mittelfristig auch die Bautätigkeit im Brückenbereich deutlich an.

Im Berichtsjahr wurde beispielsweise im Raum Karlsruhe die Eisenbahnbrücke Weiherfeldstraße mit rund 20 Mio. € saniert. Über mehrere Monate entstand ein Stahlbeton-neubau ohne Stützen als neue achtgleisige Eisenbahnüberführung. Das neue Bauwerk ersetzt die bestehende Eisenbahnbrücke aus dem Jahr 1908. Die Eisenbahnüberführung verbindet unter anderem den Karlsruher Hauptbahnhof mit der Rheintalbahn und der Strecke in die Pfalz. Täglich nutzen rund 560 Zug- und Rangierfahrten diese Verbindung.

Ein weiteres Beispiel ist die 115 Jahre alte, denkmalgeschützte Müngstener Brücke, die durch den Bahnverkehr enormen Belastungen ausgesetzt ist. Damit sie diesen Anforderungen auch in Zukunft standhält, ersetzt die Deutsche Bahn die bestehende Stahlkonstruktion der Fahrbrücke durch eine moderne Schweißkonstruktion. 700 t Stahl werden verarbeitet und zu 15 m langen Elementen zusammengeschnitten. Ende 2014 konnten die Arbeiten abgeschlossen werden. Insgesamt werden bis 2016 rund 30 Mio. € in die Grundsanie rung der Brücke investiert.

### KNOTEN LEIPZIG

Die Bauarbeiten zum Anschluss des Leipziger Hauptbahnhofs an das Projekt Nürnberg–Leipzig–Berlin (VDE 8) laufen seit September 2013 und haben im Berichtsjahr einen wichtigen Meilenstein erreicht. Der Bahnknoten wird bis 2015 mit verlängerten und nach modernstem Standard ausgerüsteten Bahnsteigen sowie schnelleren Zufahrtsgleisen für den Fernverkehr ausgestattet. Im Jahr 2014 wurde mit vier Bahnsteigen, 7 km Gleisen, 35 Weichen, 35.000 t Schotter, 15.800 m neuen Oberleitungen und einem dritten und vierten Brückengleis der Hauptteil der Maßnahmen geschaffen. Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle als Teil des Projekts VDE 8 und dem Anschluss des Leipziger Hauptbahnhofs im Dezember 2015 werden die Fahrzeiten unter anderem nach Erfurt oder Nürnberg deutlich schneller.

## NACHTRAGSBERICHT

### LUFV II UNTERZEICHNET

Die im Jahr 2014 abschließend verhandelte LuFV II wurde am 12. Januar 2015 von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG Dr. Rüdiger Grube unterzeichnet.

### VORABZAHLUNG AUF TARIFABSCHLUSS

Seit Sommer 2014 laufen die Tarifverhandlungen mit EVG und GDL für einen Großteil der Beschäftigten des DB-Konzerns. Bisher konnte keine abschließende Einigung erzielt werden. Daher zahlt der DB-Konzern den Arbeitnehmern, die in die laufende Tarifrunde einbezogen sind, im Februar 2015 einen Vorschuss. Die Vorschusszahlung wird mit bestehenden oder noch entstehenden Tarifregelungen im Rahmen der Tarifrunde 2014/2015 verrechnet. Die Verhandlungen des DB-Konzerns mit EVG und GDL werden fortgesetzt.



## CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Mit den Geschäftsaktivitäten der DB Netz AG sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt die Geschäftspolitik des DB-Konzerns sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen des Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt bei der DB Netz AG im integrierten Risikomanagementsystem, das an den gesetzlichen Anforderungen ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt.

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

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

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

### WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG

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

#### Produktion und Technik

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

geschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen.

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

#### Absatzmarktrisiken

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

#### Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

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

#### Projektrisiken

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

### Infrastrukturfinanzierung

Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend sind eine ausreichende Höhe, aber auch eine verlässliche Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2015 festschreibt. Die Verhandlungen mit dem Bund für eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung bis 2019 wurden im Herbst 2014 erfolgreich abgeschlossen.

Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, Ausbau und die Beseitigung von Engpässen (Bedarfsplaninvestitionen) erforderlich. Zur Durchführung dieser Investitionen sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es für sämtliche Projekte bereits abschließende Vereinbarungen gibt. Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.

### Regulierungsrisiken

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von uns als Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens, im Jahr 2015 insbesondere durch die geplante Einführung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG). Daneben haben die in der anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel zu regelnden staatlichen Zuschüsse zum Regionalverkehr starken Einfluss auf die Mengenentwicklung bei den Trassenkilometern.

Zusätzlich existieren für die DB Netz AG die folgenden Risiken:

- Personalrisiken, unter anderem durch hohe Tarifabschlüsse
- Beschaffungs-/Energiamarktrisiken aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen

- IT-/Telekommunikationsrisiken
- Finanzwirtschaftliche Risiken aus Zins-, Währungs- und Preisänderungen sowie aus sich ungünstig entwickelnden Faktorkosten
- Rechtliche und vertragliche Risiken
- Compliance-Risiken

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

### UMFASSENDES RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

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

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

### BEWERTUNG DER DERZEITIGEN RISIKOPOSITION

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte der DB Netz AG in Bezug auf die betragsmäßige Höhe im Bereich Regulierung. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition nicht umfassend verändert. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

## PROGNOSEBERICHT

### KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

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

Gestützt durch eine weiterhin steigende Binnennachfrage, sollte Deutschland auch im Jahr 2015 stärker wachsen als der Euro-Raum. Diese Entwicklung sollte vor allem durch den privaten Konsum und steigende Investitionen infolge steigender Realeinkommen getrieben werden. Gründe hierfür werden höhere Löhne, ein nur moderat steigendes Preisniveau und ein anhaltend hohes Beschäftigungsniveau sein. Stimuliert durch die allmähliche Erholung wichtiger, vor allem europäischer Absatzmärkte und eine Abwertung des Euro, ist ein kräftiger Anstieg der Exporte zu erwarten.

### VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Für den Schienenpersonenverkehr gehen wir von leichten Leistungszuwächsen aus. Diese dürften vor allem durch eine robuste Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr getragen werden. Der Schienenpersonenfernverkehr wird sich dagegen in einem intensiver werdenden Wettbewerb vor allem zum Buslinienfernverkehr und zum motorisierten Individualverkehr behaupten müssen.

Für den Schienengüterverkehr in Deutschland wird wieder ein Leistungsanstieg erwartet, wobei das Wachstumspotenzial in den schienenaffinen Branchen wie der Montanindustrie sehr begrenzt ist. Dämpfend wirken hier unter anderem Überkapazitäten in der europäischen Stahlindustrie, ein steigender internationaler Wettbewerb, das Auslaufen der Kohlesubventionen bis 2018 sowie der zunehmende Anteil regenerativer Energien.

Im Personenverkehr erwarten wir im Jahr 2015 eine stabile Trassennachfrage. Aufgrund eines moderaten Wachstums gehen wir von einem leichten Anstieg der Trassennachfrage im Schienengüterverkehr aus.

### ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

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

wird sich hierdurch kontinuierlich verbessern. Die deutlich erhöhte Bauaktivität wird sich allerdings temporär auch auf die Leistungsqualität auswirken.

### VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB NETZ AG IM GESCHÄFTSJAHR 2015

Wir werden im Geschäftsjahr 2015 unseren eingeschlagenen Weg konsequent fortsetzen. Der unternehmerische Fokus liegt auf der Stabilisierung der Leistungsqualität. Wir gehen davon aus, dass wir uns mit den bereits abgeschlossenen oder in Umsetzung befindlichen Maßnahmenpaketen und Programmen im laufenden Jahr erfolgreich weiterentwickeln können.

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

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

Im Geschäftsjahr 2015 gehen wir von einer geringfügig steigenden Leistungsnachfrage und leicht steigenden Umsatzerlösen aus. Insbesondere durch den Anstieg der Personalkosten rechnen wir mit einem geringen Ergebnisanstieg.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

#### ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Netz AG 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 Netz AG übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

Die Sanierung und Instandsetzung alter Verkehrstunnel gewinnt zunehmend an Bedeutung. Zur schnelleren Bauausführung und Steigerung der Ausführungsqualität wenden wir bei der Tunnelsanierung die Tunnel-in-Tunnel-Methode an. Durch Einschleiben eines kleineren Tunnels in ein bestehendes Tunnelbauwerk können die Sanierungsarbeiten stattfinden, ohne dass die Strecke dafür gesperrt werden muss. Dies spart nicht nur Kosten, sondern ist auch für die Reisenden wichtig.



# JAHRESABSCHLUSS

**28 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**

**28 BILANZ**

**29 KAPITALFLUSSRECHNUNG**

**30 ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS**

**31 ANHANG**

**40 ANTEILSBESITZLISTE**

**42 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES  
ABSCHLUSSPRÜFERS**

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. [IN MIO. €]	Anhang	2014	2013
Umsatzerlöse	(15)	4.725	4.556
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	559	547
Gesamtleistung		5.284	5.103
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	947	1.034
Materialaufwand	(18)	-1.822	-1.810
Personalaufwand	(19)	-2.057	-1.960
Abschreibungen		-929	-1.104
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	-919	-878
		<b>504</b>	<b>385</b>
Beteiligungsergebnis	(21)	23	20
Zinsergebnis	(22)	-310	-339
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>217</b>	<b>66</b>
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(31)	-217	-66
<b>Jahresergebnis</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
Entnahmen aus der Kapitalrücklage	(7)	0	53
Vermögensminderung durch Abspaltung		0	-53
<b>Bilanzgewinn/-verlust</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## BILANZ

### AKTIVA

[IN MIO. €]	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>	(2)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		170	187
Sachanlagen		19.953	19.697
Finanzanlagen		15	15
		<b>20.138</b>	<b>19.899</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
Vorräte	(3)	139	136
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	489	565
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		25	7
		<b>653</b>	<b>708</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(5)	8	10
		<b>20.799</b>	<b>20.617</b>

### PASSIVA

[IN MIO. €]	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklagen	(7)	6.492	6.491
Gewinnrücklagen	(8)	18	18
		<b>7.277</b>	<b>7.276</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>	(9)	914	759
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>	(10)	11.899	11.812
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(11)	709	770
		<b>20.799</b>	<b>20.617</b>

## KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. [IN MIO. €]	Anhang	2014	2013
Ergebnis vor Gewinnabführung und Steuern		217	66
Abschreibungen auf Sachanlagen <sup>1)</sup>		916	1.068
Veränderung der Pensionsrückstellungen (ohne DB-Konzerninterne Wechsler)		-2	2
Cashflow vor Steuern		1.131	1.136
Veränderung der übrigen Rückstellungen		30	-25
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge		-7	-10
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		-4	-5
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		75	63
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-33	-49
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>1.192</b>	<b>1.110</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		96	84
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		-5.240	-5.301
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		4.149	4.262
Auszahlungen aus Rückzahlungen von Investitionszuwendungen		-18	-84
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		-215	-215
Auszahlungen für den Zugang von DB-konzerninternen Anlagen		0	-3
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-1.228</b>	<b>-1.257</b>
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-66	-197
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen DB-Konzernfinanzierung		93	-149
Einzahlungen aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung		27	471
Auszahlungen von Anleihen und (Finanz-)Krediten		0	-4
Gesellschaftereinzahlung in die Kapitalrücklage		0	5
Auszahlungen für den Erwerb von Geschäftseinheiten		0	-6
Einzahlungen für von DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler)		0	2
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>54</b>	<b>122</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands</b>		<b>18</b>	<b>-25</b>
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		7	32
<b>Finanzmittelbestand am Jahresende</b>	<b>(23)</b>	<b>25</b>	<b>7</b>

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

## ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

[IN MIO. €]	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen							Buchwert		
	Vortrag zum 01.01. 2014	Übertragung von/an Konzerngesellschaften <sup>1)</sup>	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2014	Vortrag zum 01.01. 2014	Übertragung von/an Konzerngesellschaften <sup>1)</sup>	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Zuschreibungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2014	Stand per 31.12. 2014	Stand per 31.12. 2013
<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>															
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	448	-	4	1	-2	451	-261	-	-22	0	-	2	-281	170	187
	<b>448</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>-2</b>	<b>451</b>	<b>-261</b>	<b>0</b>	<b>-22</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>-281</b>	<b>170</b>	<b>187</b>
<b>SACHANLAGEN</b>															
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken															
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	3.349	-	29	-7	-71	3.300	-763	-	-2	-	-	31	-734	2.566	2.586
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	531	-	8	22	-11	550	-263	-	-21	5	-	8	-271	279	268
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	12.746	-	145	895	-9	13.777	-4.165	-	-193	-5	-	8	-4.355	9.422	8.581
	<b>16.626</b>	<b>0</b>	<b>182</b>	<b>910</b>	<b>-91</b>	<b>17.627</b>	<b>-5.191</b>	<b>0</b>	<b>-216</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>47</b>	<b>-5.360</b>	<b>12.267</b>	<b>11.435</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	15.844	-	288	252	-163	16.221	-10.293	-	-627	1	13	144	-10.762	5.459	5.551
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1	-	0	0	0	1	-1	-	0	0	-	0	-1	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	277	-	8	6	-52	239	-199	-	-12	0	-	49	-162	77	78
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	973	-	49	21	-44	999	-691	-	-52	-1	-	36	-708	291	282
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.590	-	564	-1.190	134	2.098	-239	-	-	-	-	-	-239	1.859	2.351
	<b>36.311</b>	<b>0</b>	<b>1.091</b>	<b>-1</b>	<b>-216</b>	<b>37.185</b>	<b>16.614</b>	<b>0</b>	<b>-907</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>276</b>	<b>-17.232</b>	<b>19.953</b>	<b>19.697</b>
<b>FINANZANLAGEN</b>															
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	-	-	-	-	29	-14	-	-	-	-	-	-14	15	15
2. Beteiligungen	0	-	-	-	0	0	0	-	-	-	-	-	0	0	0
	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>-14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-14</b>	<b>15</b>	<b>15</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>36.788</b>	<b>0</b>	<b>1.095</b>	<b>0</b>	<b>-218</b>	<b>37.665</b>	<b>-16.889</b>	<b>0</b>	<b>-929</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>278</b>	<b>-17.527</b>	<b>20.138</b>	<b>19.899</b>

<sup>1)</sup> Die Spalte betrifft Übertragungen im Zusammenhang mit Ausgliederungen und/oder Verschmelzungen.



## ANHANG

Der Jahresabschluss der DB Netz AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der aktuell gültigen Fassung sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

### (1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind 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 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
Bahnkörper, Tunnel, Brücken, Bahnübergänge	15-90
Gleisanlagen	13-26
Gebäude, Hallen und Überdachungen	10-75
Übrige bauliche Anlagen	8-60
Signalanlagen	10-40
Fernmeldeanlagen	5-20
Bahnstromanlagen	10-40
Schienenfahrzeuge	10-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-15
	Vertragslaufzeit
Konzessionen, Rechte o. Ä.	
Entgeltlich erworbene Software	3-5
EDV-Software	3

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

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

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

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

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

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

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

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

Der beizulegende Zeitwert übersteigt zum 31. Dezember 2014 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die Aufstockung der Pensionsverpflichtungen von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens nur teilweise kompensiert. Durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen gemäß §268 Abs. 8 HGB in ausreichender Höhe ist keine Abführungssperre entstanden.

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

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 Contractual Trust Arrangements 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 um 4,5 Mio. €. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2014 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

[IN %]	31.12.2014
Rechnungszinsfuß	4,55
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,67

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundes-eisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beamten-versorgungszusagen) 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, mittelbare Altersversorgung) angewendet.

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

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organ-schaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasste Fremd-währungsforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten, -Bankguthaben und -Bankverbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr sowie Kassenbestände in Fremd-währung werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Entsprechende Vermögens-gegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung mit längeren Restlaufzeiten werden mit dem Devisenkassa-mittelkurs ihres jeweiligen Entstehungszeitpunktes umge-rechnet, soweit nicht ein gesunkener oder gestiegener Umrechnungskurs zum Bilanzstichtag eine Abwertung der Vermögensgegenstände oder Aufwertung der Verbindlich-keiten erforderlich gemacht hat.

Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Ge-schäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Trans-aktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der ent-sprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinst-umenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Deri-vative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit einem Grundgeschäft (Mikro- und Portfolio-Hedges) eingesetzt werden.

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

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem akti-ven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsen-kurs am Bilanzstichtag.

Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Bar-wertmodelle angewendet und Annahmen getroffen, die aufgrund der Marktbedingungen an den Bilanzstichtagen sachgerecht waren. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die

mit Auf- beziehungsweise Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet.

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

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Art. 2 §12 Eisenbahnneuordnungs-gesetz (ENeuOG). Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB Netz AG dem Bundeseisenbahn-vermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn an-stelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeit-nehmer 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 vorgeschriebe-nen Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung werden die sonstigen Steuern nicht unter dem hierfür vorgesehenen Posten Nr. 19 erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

### (2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlage-gitter auf Seite 30 zu entnehmen.

Erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 3.542 Mio. € (im Vorjahr: 3.174 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Berichtsjahr wurden 15 Mio. € (im Vorjahr: 201 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorge-nommen.

### (3) Vorräte

[IN MIO. €]	2014	2013
Hilfs- und Betriebsstoffe	108	105
Fertige Erzeugnisse und Waren	31	31
<b>Insgesamt</b>	<b>139</b>	<b>136</b>

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

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lager-wert von 8 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) verschrottet.

#### (4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

[IN MIO. €]	2014	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	2013
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	151	4	171
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	301	0	313
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	1
Sonstige Vermögensgegenstände	37	0	80
<b>Insgesamt</b>	<b>489</b>	<b>4</b>	<b>565</b>

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 103 Mio. € (im Vorjahr: 113 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 250 Mio. € (im Vorjahr: 265 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft in Höhe von 28 Mio. € (im Vorjahr: 28 Mio. €) und Forderungen aus der Ergebnisabführung von Tochtergesellschaften in Höhe von 23 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen gegen die DB AG in Höhe von 53 Mio. € (im Vorjahr: 32 Mio. €) enthalten.

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

#### (5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Gebäudemieten ausgewiesen (8 Mio. €, im Vorjahr: 10 Mio. €).

#### (6) Gezeichnetes Kapital

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

#### (7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2014 einen Betrag in Höhe von 6.492 Mio. € aus (im Vorjahr: 6.491 Mio. €).

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat (3.656 Mio. €), sowie die in Vorjahren erfolgten Kapitalerhöhungen von insgesamt 2.888 Mio. €. Darüber hinaus wurde die Kapitalrücklage im Vorjahr um 53 Mio. € vermindert.

Im Berichtsjahr wurden 1 Mio. € aufgrund von weiteren Rückabwicklungen aus dem Aurelis-Paket zugeführt.

#### (8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und wiesen per 31. Dezember 2014 einen Betrag in Höhe von 18 Mio. € aus. Diese resultieren aus der Erstanwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) im Jahr 2010.

#### (9) Rückstellungen

[IN MIO. €]	2014	2013
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	19	21
Steuerrückstellungen	13	11
Sonstige Rückstellungen	882	727
<b>Insgesamt</b>	<b>914</b>	<b>759</b>

Am 13. Dezember 2012 haben die DB AG und die DB Netz AG mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 den schuldbeitragsfreien Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Netz AG an ihre Mitarbeiter erteilter Pensionszusagen vereinbart. Im Gegenzug hat die DB Netz AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Netz AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (10 Mio. €, im Vorjahr: 8 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG. Die Pensionsrückstellungen werden folglich bei der DB AG bilanziert. Die DB Netz AG und die DB AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 19 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[IN MIO. €]	2014	2013
Verpflichtungen im Personalbereich	247	228
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	44	42
Zinsen für Rückzahlungsverpflichtungen	71	60
Prozessrisiken	24	28
Rückzahlungsverpflichtungen	325	193
Unterlassene Instandhaltung	61	69
Übrige Risiken	110	107
<b>Insgesamt</b>	<b>882</b>	<b>727</b>

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistung, Tantieme, Altersteilzeit sowie Jubiläumsszuwendungen.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind im Wesentlichen Verpflichtungen zur Baufeldfreimachung sowie der Risikovorsorge aus städtebaulichen Vereinbarungen, jeweils im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21.

Bei der DBAG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten sowie für Kosten künftiger Betriebsprüfungen gebildet.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 7 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 5 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (7 Mio. €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (27 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (27 Mio. €) verrechnet.

Den gemäß §268 Abs. 8 Satz 3 HGB ansonsten zur Ausschüttung/Abführung gesperrten Erträgen stehen ausreichende Rücklagen gegenüber, sodass keine Abführungssperre entstanden ist.

[IN T €]	2014
Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	7.235
Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	4.617
Aufstockung Pensionsrückstellungen auf Zeitwert des Deckungsvermögens	2.575
<b>Saldo</b>	<b>43</b>

### (10) Verbindlichkeiten

[IN MIO. €]	2014	davon mit Restlaufzeit			2013
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	1.769	215	789	765	1.984
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	803	3	400	400	803
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	375	372	3	0	372
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.779	1.499	2.693	4.587	8.495
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	172	172	0	0	157
davon aus Steuern	16	16	-	-	14
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
<b>Insgesamt</b>	<b>11.899</b>	<b>2.262</b>	<b>3.885</b>	<b>5.752</b>	<b>11.812</b>
davon zinspflichtig	9.090	1.010	3.093	4.987	8.938

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG in Höhe von 8.615 Mio. € (im Vorjahr: 8.339 Mio. €). Die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG beinhalten insbesondere Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 7.377 Mio. € (im Vorjahr: 7.318 Mio. €), von denen 7.280 Mio. € (im Vorjahr: 3.921 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben. Darüber hinaus sind in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen kurzfristige Verbindlichkeiten aus Cashpooling von 913 Mio. € (im Vorjahr: 820 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der DBAG von 217 Mio. € (im Vorjahr: 66 Mio. €), kurzfristige Zinsverbindlichkeiten von 96 Mio. € (im Vorjahr: 129 Mio. €) und kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 175 Mio. € (im Vorjahr: 162 Mio. €) enthalten.

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

### (11) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 709 Mio. € (im Vorjahr: 770 Mio. €) bezieht sich im Wesentlichen (524 Mio. €; im Vorjahr: 604 Mio. €) auf die in den Jahren 1999, 2004 und 2011 geleisteten vorzeitigen Rückzahlungen Zinsloser Darlehen an den Bund. Der Posten wird seit dem Geschäftsjahr 2011 pauschal über zehn Jahre aufgelöst.

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

### (12) Haftungsverhältnisse

[IN MIO. €]	2014	2013
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	353	319
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>353</b>	<b>319</b>

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 353 Mio. € (im Vorjahr: 319 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

### (13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

[IN MIO. €]	2014	2013
Bestellobligo für Investitionen	7.003	6.702
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	360	394
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	339	371
<b>Insgesamt</b>	<b>7.363</b>	<b>7.096</b>

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

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

[IN MIO. €]	2014	2013
<b>FÄLLIGKEITEN</b>		
fällig bis 1 Jahr	97	98
fällig 1 bis 5 Jahre	153	171
fällig über 5 Jahre	110	125
<b>Insgesamt</b>	<b>360</b>	<b>394</b>

### (14) Finanzinstrumente

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

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

[IN MIO. €]	2014	2013
<b>WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE</b>		
Devisenswaps	0	0
Devisenforwards	15	23

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

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

[IN MIO. €]	2014	2013
<b>WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE</b>		
Devisenswaps	0	0
Devisenforwards	0	0

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

## ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### (15) Umsatzerlöse

[IN MIO. €]	2014	2013
Trassenentgelte	4.472	4.307
Örtliche Infrastruktur	248	247
Sonstige Umsatzerlöse	5	2
<b>Insgesamt</b>	<b>4.725</b>	<b>4.556</b>

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

### (16) Andere aktivierte Eigenleistungen

Die unter diesem Posten ausgewiesenen Leistungen betreffen in Höhe von 175 Mio. € (im Vorjahr: 172 Mio. €) aufgearbeitete Komponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist. Daneben beinhaltet dieser Posten Leistungen für das Anlagevermögen in Höhe von 384 Mio. € (im Vorjahr: 374 Mio. €).

### (17) Sonstige betriebliche Erträge

[IN MIO. €]	2014	2013
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	262	253
davon Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	0	0
davon Verkauf von Material und Energie	81	86
davon sonstige Leistungen Dritte	181	167
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	124	126
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	85	44
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	269	325
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	76	80
davon übrige staatliche Zuschüsse - öffentliche Hand	193	245
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	65	58
Zuschreibungen auf Sachanlagen	13	36
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	18	39
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	5	16
Währungskursgewinne	2	2
Übrige Erträge	104	135
davon Erträge aus Gebühren von Dritten	0	0
davon Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	38	43
davon sonstige übrige Erträge	66	92
<b>Insgesamt</b>	<b>947</b>	<b>1.034</b>
davon periodenfremd	153	149

### (18) Materialaufwand

[IN MIO. €]	2014	2013
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	124	149
davon Aufwendungen für Energie	150	173
davon Strom	112	130
davon Stromsteuer	7	7
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	8	10
davon sonstige Energien	23	26
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	17	16
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-43	-40
Aufwendungen für bezogene Leistungen	274	310
davon eingekaufte Leistungen Transport	120	119
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	65	104
davon sonstige bezogene Leistungen	89	87
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	1.424	1.351
<b>Insgesamt</b>	<b>1.822</b>	<b>1.810</b>

Die für selbst erstellte Anlagen bezogenen Lieferungen und Leistungen sind im Materialaufwand erfasst. Die Aktivierung im Anlagevermögen erfolgt über andere aktivierte Eigenleistungen.

### (19) Personalaufwand

[IN MIO. €]	2014	2013
<b>LÖHNE UND GEHÄLTER</b>		
davon für Arbeitnehmer	1.323	1.225
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	349	371
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	23	25
	<b>1.695</b>	<b>1.621</b>
<b>SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG<sup>1)</sup></b>		
davon für Arbeitnehmer	282	256
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	80	83
	<b>362</b>	<b>339</b>
davon für Altersversorgung	36	28
<b>Insgesamt</b>	<b>2.057</b>	<b>1.960</b>

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

### (20) Sonstige betriebliche Aufwendungen

[IN MIO. €]	2014	2013
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	145	146
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	9	6
Gebühren und Beiträge	45	48
Aufwendungen für Versicherungen	5	5
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	0	1
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	12	11
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	40	36
Forschungs- und Entwicklungskosten	14	11
Sonstige bezogene Dienstleistungen	377	339
davon bezogene IT-Leistungen	115	101
davon sonstige Kommunikationsdienste	22	20
davon sonstige Serviceleistungen	240	218
Aufwendungen aus Schadenersatz	9	13
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	7	20
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	69	53
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzanlagen	-	0
Sonstige betriebliche Steuern	6	10
Übrige Aufwendungen	181	179
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	63	69
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	85	76
davon Währungskursverluste	1	2
davon sonstige übrige Aufwendungen	32	32
<b>Insgesamt</b>	<b>919</b>	<b>878</b>
davon periodenfremd	89	75

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen im Wesentlichen aus der Rückgewähr von Zuschüssen in Höhe von 12 Mio. € enthalten.

**(21) Beteiligungsergebnis**

[IN MIO. €]	2014	2013
Erträge aus Beteiligungen	-	0
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	23	20
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-	-
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>23</b>	<b>20</b>

**(22) Zinsergebnis**

[IN MIO. €]	2014	2013
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2	1
davon an verbundene Unternehmen	0	0
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	1	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	1	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-312	-340
davon an verbundene Unternehmen	-282	-313
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-6	-7
<b>Insgesamt</b>	<b>-310</b>	<b>-339</b>

**ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG**

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

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG aus dem Cashpooling in Höhe von 913 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 803 Mio. € nicht einbezogen.

**SONSTIGE ANGABEN****(24) Mitteilung nach §20 AktG**

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

**(25) Konzernzugehörigkeit**

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

**(26) Anteilsbesitz**

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf der Seite 40 beigefügt.

**(27) Beschäftigte**

[IN VOLLZEITPERSONEN]	2014		2013	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	28.154	28.622	26.751	27.139
Zugewiesene Beamte	8.561	8.196	9.167	8.833
	<b>36.715</b>	<b>36.818</b>	<b>35.918</b>	<b>35.972</b>
Auszubildende	2.192	2.550	2.094	2.424
<b>Insgesamt</b>	<b>38.907</b>	<b>39.368</b>	<b>38.012</b>	<b>38.396</b>

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

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



## **(28) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats**

### **DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM GESCHÄFTSJAHR 2014 AN:**

#### **Frank Sennhenn**

Vorsitzender des Vorstands,  
Darmstadt

#### **Dr. Roland Bosch**

Ressort Produktion,  
Königstein im Taunus

#### **Bernd Koch**

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

#### **Ute Plambeck**

Ressort Personal, Leiterin Personal Infrastruktur  
der Deutschen Bahn AG,  
Hamburg

#### **Prof. Dr. Dirk Rompf**

Ressort Netzplanung und Großprojekte bei der DB Netz AG,  
Königstein im Taunus  
– seit 1. Januar 2014 –

#### **Dr. Jörg Sandvoß**

Ressort Vertrieb und Fahrplan,  
Darmstadt

### **ALS AUFSICHTSRAT WAREN BESTELLT:**

#### **Dr. Rüdiger Grube**

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

#### **André Wichmann\***

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

#### **Heinrich Biesel\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,  
Hannover

#### **Christian Bormann\***

Vorsitzender des Betriebsrats Produktionsdurchführung  
Erfurt der DB Netz AG,  
Weimar

#### **Claudia de Andrés-Gayón**

Leiterin Personalsteuerung, Konzernarbeitsmarkt  
der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

#### **Dirk Fischer**

Mitglied des Deutschen Bundestags,  
Hamburg

#### **Dr. Alexander Groß**

Abteilungsleiter im Bundesministerium  
für Wirtschaft und Energie i. R.,  
Teltow  
– bis 28. Februar 2014 –

#### **Martin Herion\***

Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft,  
Ulm

#### **Claudia Horn**

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

#### **Hans-Georg Klecker\***

Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft,  
Bad Essen

#### **Dr. Ralph Körfgen**

Leiter Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG,  
Bad Soden

#### **Ilona Lange\***

Arbeitsgebietsleiterin Projekte bei der DB Netz AG,  
Bad Homburg

#### **Ingulf Leuschel**

Konzernbevollmächtigter für das Land Berlin  
der Deutschen Bahn AG,  
Ahrensburg

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

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

#### **Peter Mießen**

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

**Petra Orschekowski\***

Vorsitzende des Betriebsrats Zentrale der DB Netz AG,  
Mainz

**Franz Rackl\***

Vorsitzender des Betriebsrats Produktionsdurchführung  
Nürnberg der DB Netz AG,  
Allersberg

**Elmar Remmert\***

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

**Dr. Jeromin Zettelmeyer**

Abteilungsleiter Wirtschaftspolitik im Bundesministerium  
für Wirtschaft und Energie,  
Berlin  
– seit 1. Juli 2014 –

**Dr. André Zeug**

Vorsitzender des Vorstands der DB Station & Service AG,  
Berlin

**Rainer Zimmermann\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,  
Linz am Rhein

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

[IN T €]	2014	2013
Gesamtbezüge des Vorstands	2.415	2.632
davon fixer Anteil	1.775	1.431
davon erfolgsabhängiger Anteil	640	1.201
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	757	1.888
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.679	1.352
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	63	65

Die Gesamtbezüge des Vorstands entfallen auf sechs (im Vorjahr: fünf) Vorstandsmitglieder, die einen Arbeitsvertrag mit der DB Netz AG haben.

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

Die DB Netz AG haftet im Rahmen der gesamtschuldnerischen Haftung mit der DB AG für Pensionszusagen aus dienstvertraglichen Beziehungen mit unverändert drei Mitgliedern des Vorstands in Höhe von 2.603 T€ (im Vorjahr: 2.083 T€).

**(29) Honorar des Abschlussprüfers**

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

**(30) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

**(31) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag**

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

Frankfurt am Main, den 16. Februar 2015

DB Netz AG  
Der Vorstand

**ANTEILSBESITZLISTE**

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	28.889	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.544	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	75,00
EEIG Corridor Rhine - Alpine EWIV, Frankfurt am Main	EUR	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden	EUR	2.443	24,53
MegaHub Lehrte Betreiber-Gesellschaft mbH, Hannover	EUR	291	75,00
TIA GmbH, Augsburg	EUR	289	49,00
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln	EUR	18	49,00
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg	EUR	1.655	25,00

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

Bei der Fahrplanerstellung im Geschäftsjahr 2014 haben wir erstmals eine Methode eingesetzt, bei der vorkonstruierte Trassen belegt werden. Künftig soll dies über ein datenbankgestütztes Verfahren erfolgen. Das Verfahren basiert auf sogenannten Systemtrassen – also Trassensegmenten, die standardisiert nach den Kriterien Zuglänge, Traktion, Last und Geschwindigkeit gebildet werden.



Rund 20.000 dieser Systemtrassen wurden allein für den deutschen Abschnitt des EU-Korridors 1 in die Datenbank eingespeist. Entwickelt wird das Verfahren im Rahmen des Projekts neXt, das die Umsetzung der EU-Verordnung zur Schaffung eines Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr unterstützt.

## BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, den 16. Februar 2015

PricewaterhouseCoopers  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach Wirtschaftsprüfer	ppa. Roswitha Hees-Brückmann Wirtschaftsprüferin
---	---

# WEITERE INFORMATIONEN

**44 BERICHT DES AUFSICHTSRATS**

**47 MANDATE DER MITGLIEDER DES  
VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS**

## BERICHT DES AUFSICHTSRATS

### SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

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

Darüber hinaus standen der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu vier Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen einschließlich personeller Angelegenheiten des Vorstands vorbereitet.

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

### ARBEITSSCHWERPUNKTE

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 20. März 2014 mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2013 befasst. Zudem hat sich der Aufsichtsrat über die Vergütungsstruktur des Konzerns informieren lassen. Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat insbesondere auch mit der Zielerreichung sowie Zielvereinbarung der Vorstandsmitglieder beschäftigt und der Auszahlung des Long-term Incentives Netz 2011 zugestimmt.

In seiner Sitzung am 12. Juni 2014 hat sich der Aufsichtsrat unter anderem mit dem aktuellen Status der ETCS-Ausrüstung beschäftigt und der erneuten Gewährung eines Long-term Incentives für den Vorstand der DB Netz AG zugestimmt.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat in seiner außerordentlichen Sitzung am 21. Juli 2014 die Mittelfristplanung 2015 bis 2018 erörtert und sich über den aktuellen Stand ausgewählter Großprojekte sowie über das Konzept zur Akzeptanzsteigerung von Infrastrukturprojekten unterrichten lassen.

In seiner Sitzung am 25. November 2014 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2015 beschäftigt und die Budgetplanung 2015 sowie die in der Bilanz- und Finanzplanung für das Jahr 2015 hinterlegten Investitionen der DB Netz AG zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat zur Kenntnis genommen, dass die Mittelfristplanung 2016 bis 2019 erst dann vorgelegt werde, wenn die Strategie und mittelfristige Entwicklung im Fernverkehr in den Aufsichtsratssitzungen der Deutschen Bahn AG und der DB Mobility Logistics AG behandelt wurden und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die mittelfristige Planung und Finanzierung des DB-Konzerns mit hinreichender Sicherheit



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

benannt werden können. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über die Feststellungen zum internen Kontrollsystem (IKS) sowie über die für das Geschäftsfeld relevanten Risiken informieren lassen. Ferner hat der Aufsichtsrat der Änderung der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Netz AG zugestimmt.

Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2014 fortlaufend über die aktuelle Personalsituation sowie über den aktuellen Stand des Entwicklungsplanprozesses bei der DB Netz AG unterrichten lassen. Weiterhin wurde dem Aufsichtsrat quartalsweise über den aktuellen Stand zu den Projekten Stuttgart 21 und NBS Ulm – Wendlingen schriftlich berichtet.

Zudem hat sich der Aufsichtsrat im Jahr 2014 im Rahmen eines Workshops über das aktuelle Verhandlungsergebnis zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II informieren lassen.

Ferner hat sich der Aufsichtsrat insbesondere auch mit der Weiterentwicklung des Trassenpreissystems, mit der Risikosituation bei den Umsatzerlösen sowie der Neuausrichtung des Ressorts Netzplanung und Großprojekte befasst.

## **JAHRESABSCHLUSS**

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG zum 31. Dezember 2014 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 9. 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 sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2014 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wird aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2014 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.


### **VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUF SICHTSRAT UND VORSTAND**

Herr Dr. Alexander Groß hat sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 28. Februar 2014 niedergelegt. In der außerordentlichen Hauptversammlung am 1. Juli 2014 wurde Herr Dr. Jeromin Zettelmeyer mit Wirkung zum 1. Juli 2014 als Nachfolger gewählt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren erfolgreichen Einsatz im Geschäftsjahr 2014.

Berlin, im März 2015

Für den Aufsichtsrat



Dr. Rüdiger Grube  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der DB Netz AG



## MANDATE DER MITGLIEDER DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

### VORSTAND

#### **Frank Sennhenn**

Vorsitzender des Vorstands,  
Darmstadt

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

#### **Dr. Roland Bosch**

Ressort Produktion,  
Königstein im Taunus

- a) → DB ProjektBau GmbH
- b) → Danzer Holding AG (Verwaltungsrat)

#### **Bernd Koch**

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

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

#### **Ute Plambeck**

Ressort Personal, Leiterin Personal Infrastruktur  
der Deutschen Bahn AG,  
Hamburg

- a) → DB Fahrwegdienste GmbH<sup>1)</sup>
  - DB International GmbH
  - DB Kommunikationstechnik GmbH
  - DB Services GmbH
  - Sparda-Bank Hamburg eG

#### **Prof. Dr. Dirk Rompf**

Ressort Netzplanung und Großprojekte  
bei der DB Netz AG,  
Königstein im Taunus  
– seit 1. Januar 2014 –

#### **Dr. Jörg Sandvoß**

Ressort Vertrieb und Fahrplan,  
Darmstadt

- a) → DB System GmbH

### AUFSICHTSRAT

#### **Dr. Rüdiger Grube**

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

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

#### **André Wichmann\***

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

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

#### **Heinrich Biesel\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,  
Hannover

#### **Christian Bormann\***

Vorsitzender des Betriebsrats Produktionsdurchführung  
Erfurt der DB Netz AG,  
Weimar

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

#### **Claudia de Andrés-Gayón**

Leiterin Personalsteuerung, Konzernarbeitsmarkt  
der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

**Dirk Fischer**

Mitglied des Deutschen Bundestags,  
Hamburg

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

**Dr. Alexander Groß**

Abteilungsleiter im Bundesministerium  
für Wirtschaft und Energie i. R.,  
Teltow

– bis 28. Februar 2014 –

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

**Martin Herion\***

Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft,  
Ulm

- a) → Sparda-Bank Baden-Württemberg eG

**Claudia Horn**

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

**Hans-Georg Klecker\***

Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft,  
Bad Essen

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

**Dr. Ralph Körfggen**

Leiter Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG,  
Bad Soden

**Ilona Lange\***

Arbeitsgebietsleiterin Projekte bei der DB Netz AG,  
Bad Homburg

**Ingulf Leuschel**

Konzernbevollmächtigter für das Land Berlin  
der Deutschen Bahn AG,  
Ahrensburg

**Dr. Richard Lutz**

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,  
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,

Hoppegarten (Mark)

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

**Peter Mießen**

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

**Petra Orschekowski\***

Vorsitzende des Betriebsrats Zentrale der DB Netz AG,  
Mainz

**Franz Rackl\***

Vorsitzender des Betriebsrats Produktionsdurchführung  
Nürnberg der DB Netz AG,  
Allersberg

- a) → Sparda-Bank Nürnberg eG

**Elmar Remmert\***

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

**Dr. Jeromin Zettelmeyer**

Abteilungsleiter Wirtschaftspolitik im Bundesministerium  
für Wirtschaft und Energie,  
Berlin

– seit 1. Juli 2014 –

**Dr. André Zeug**

Vorsitzender des Vorstands der DB Station & Service AG,  
Berlin

- b) → DB BahnPark GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)  
→ DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)  
→ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der  
Deutschen Bahn (Beirat)

**Rainer Zimmermann\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,  
Linz am Rhein

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

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

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen  
Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31.12.2014 beziehungsweise  
auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2014. Bei einem Eintritt nach dem  
31.12.2014 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

# IMPRESSUM

## DB NETZ AG

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

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



## Impressum

- Redaktion: DB Mobility Logistics AG, Investor Relations
- Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
- Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
- Lithografie: Koch. Prepress Print Media, Wiesbaden
- Druck: ColorDruck Solutions, Leimen
- Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin
- Bildnachweis (jeweils von oben nach unten): Titel Umschlag: Max Lautenschläger → Seite 3: Bernd Roselieb → Seite 6: DB AG, DB AG, DB AG → Seite 15: Peer Hauschild, Uwe Miethe → Seite 26: GTA Maschinensysteme GmbH → Seite 41: Max Lautenschläger → Seite 45: Max Lautenschläger

**DB Netz AG**  
Theodor-Heuss-Allee 7  
60486 Frankfurt am Main

[www.dbnetze.com](http://www.dbnetze.com)

