

284  
2

28  
0

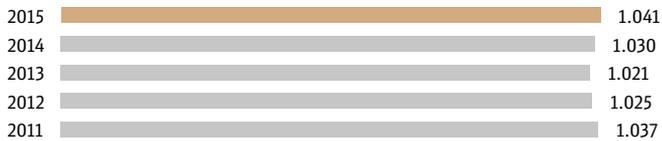
283  
8

284  
0

DB Netz AG  
**Geschäftsbericht 2015**  
Mehr Qualität, mehr Kunden, mehr Erfolg

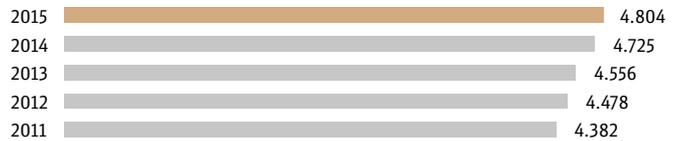
# ENTWICKLUNGEN IM GESCHÄFTSJAHR 2015

## Betriebsleistung auf dem Netz [in Mio. Trkm<sup>1)</sup>]



2015 zu 2014: +1,1%

## Umsatzerlöse [in Mio. € ]



2015 zu 2014: +1,7%

## Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit<sup>2)</sup> [ in Mio. € ]



2015 zu 2014: -62,7%

## Umsatzstruktur [in %]



## Ausgewählte Kennzahlen

### FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €

	2015	2014	Veränderung	
			absolut	%
Umsatz	4.804	4.725	+79	+1,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit <sup>2)</sup>	81	217	-136	-62,7
Bilanzsumme per 31.12.	20.665	20.799	-134	-0,6
Anlagevermögen per 31.12.	20.064	20.138	-74	-0,4
Eigenkapital per 31.12.	7.277	7.277	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	9.371	9.090	+281	+3,1
Brutto-Investitionen	5.815	5.236	+579	+11,1
Netto-Investitionen <sup>3)</sup>	906	1.087	-181	-16,7
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	39.243	36.818	+2.425	+6,6
<b>LEISTUNGSKENNZAHLEN</b>				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm <sup>1)</sup>	1.041	1.030	+11	+1,1
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, in Mio. Trkm <sup>1)</sup>	290	260	+30	+11,5
Betriebslänge in km	33.193	33.281	-88	-0,3

<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.

## SCHNELLFAHRSTRECKE ERFURT-HALLE/LEIPZIG IN BETRIEB GENOMMEN



2015 konnte ein weiteres Teilstück des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8) in Betrieb genommen werden. Durch die Fertigstellung von VDE 8.2, der Verbindung zwischen Erfurt und Halle (Saale)/Leipzig, verkürzt sich unter anderem die Reisezeit auf den Strecken Dresden-Frankfurt am Main und Frankfurt am Main-Berlin.

# Inhalt

› **Vorwort des  
Vorstandsvorsitzenden** 002

› **Lagebericht** 007

› **Jahresabschluss** 029

› **Weitere  
Informationen** 045

*»Die Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Erfurt–Leipzig/Halle ermöglicht bis zu 60 Minuten kürzere Reisezeiten auf Verbindungen von Berlin, Dresden oder Leipzig nach Frankfurt am Main.«*

*»Im Jahr 2015 haben wir das größte Infrastrukturmodernisierungsprogramm unserer Geschichte erfolgreich gestartet.«*

*»Die Digitalisierung ist entscheidend für die Zukunftsfähigkeit des Systems Schiene und wird konsequent von uns vorangetrieben.«*



**Frank Sennhenn,**  
Vorsitzender des Vorstands  
der DB Netz AG

# VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG hat ihr Geschäft im Jahr 2015 weiter stabilisieren können, und die wirtschaftliche Entwicklung liegt gleichermaßen auf Kurs. Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, Orkan Niklas und Sturmtief Zeljko, aber auch Brände im Weichenwerk Witten und im Stellwerk Mülheim-Styrum prägten unser Geschäft im Jahresverlauf. Trotz dieser besonderen Herausforderungen konnten wir den Umsatz steigern – auf 4,8 Milliarden Euro (im Vorjahr: 4,7 Milliarden Euro). Dabei konnte trotz verschiedener außerordentlicher Belastungen ein Jahresüberschuss von 81 Millionen Euro erzielt werden.

Gelungen ist uns ebenfalls der Start des größten Infrastrukturmodernisierungsprogramms in der Geschichte der Deutschen Bahn. Grundlage für die umfassende Erneuerung von Gleisen, Schwellen, Weichen und Anlagen ist die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II zwischen Deutsche Bahn und Bund. In ihr sind Ausgaben für Investitionen und Instandhaltung in Höhe von rund 28 Milliarden Euro bis zum Jahr 2019 verbindlich vereinbart. Im ersten Jahr der Umsetzung hat die DB Netz AG rund 4.000 Kilometer Schienen, rund 1.850 Weichen, rund 2,5 Millionen Schwellen, etwa vier Millionen Tonnen Schotter und über 140 Brücken erneuert. Erfolgreich realisiert wurden unter anderem Maßnahmen an Tunnelanlagen auf der Nord-Süd-Verbindung im Berliner S-Bahn-Netz, auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln–Rhein/Main sowie auf der Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart. 2016 werden wir noch mal rund 200 Millionen Euro mehr für die Modernisierung unserer Infrastruktur in die Hand nehmen als im vergangenen Jahr. Diese enorme Bauleistung trägt zur weiteren Steigerung der Leistungsqualität der Schieneninfrastruktur bei und bringt damit insgesamt Verbesserungen für das System Schiene.

Von dem Plus an Stabilität und Qualität profitieren in erster Linie unsere Kunden. Im Mai 2015 konnten wir unseren 400. Kunden, ein Güterverkehrsunternehmen aus Mainz, begrüßen. Ende 2015 waren insgesamt 412 Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienennetz unterwegs. Dies ist im europäischen Vergleich die höchste Anzahl von Trassenbestellern und zeigt, dass der Wettbewerb funktioniert. Unser aktiver Vertrieb hat sich dabei bewährt und wird in den kommenden Jahren weiter verstärkt.

Mit dem Ziel, die Projektverantwortung und -steuerung für Neu-, Ausbau- sowie Bestandsnetzmaßnahmen zusammenzuführen, wurde zum 1. Juli 2015 die Weiterentwicklung des Vorstandsressorts Infrastruktur umgesetzt. Technische und kaufmännische Projektmanagementfunktionen für eigene Infrastrukturprojekte gingen dabei von der DB ProjektBau unter anderem zur DB Netz AG über. Mit der Bündelung aller vorhandenen Kräfte können wir die vor uns liegenden Herausforderungen im Projektgeschäft noch besser bewältigen – durch Sicherstellung einer hohen Qualität, Termintreue und Kostenoptimierung in der Projektabwicklung.

Voran ging es 2015 zudem bei unseren Großprojekten. Das noch junge Ressort Netzplanung und Großprojekte hat sich erfolgreich regional strukturiert. Substanzielle Baufortschritte konnten wir im vergangenen Jahr unter anderem beim S-Bahn-Tunnel Frankfurt am Main, bei den Knoten Magdeburg, Halle und Leipzig, beim Rastatter Tunnel, auf den Strecken Knappenrode–Horka, Hanau–Nantenbach und Oldenburg–Wilhelmshaven sowie bei der Neufahrner Kurve verzeichnen. Das Gelingen von Bahnprojekten hängt dabei insbesondere von deren Akzeptanz in der Region ab. Der Dialog mit den Bürgern wurde von uns somit auch 2015 wieder großgeschrieben. In Dialogforen, Arbeitsgruppen und Bürgerwerkstätten informieren wir zeitnah und kontinuierlich über den Projektfortschritt. Im Zuge des Austauschs mit der Region nehmen wir Anregungen, Kritik und Befürchtungen aus der Öffentlichkeit auf und beziehen sie in unsere Planungen ein. Konkret wurde 2015 unter anderem ein Dialogforum Schiene Nord zur Aus- und Neubaustrecke Hamburg/Bremen–Hannover durchgeführt. Auch das Projekt Hanau–Würzburg/Fulda wird kontinuierlich von Maßnahmen zur frühen Bürgerbeteiligung begleitet. Gemeinsam mit dem Land Hessen haben wir hier ein Dialogforum etabliert, bei dem Vertreter aller Interessengruppen aus der Region regelmäßig zusammen treffen. Ziel ist es, in einem transparenten Verfahren eine Trassenführung zu erarbeiten.

Ein besonderes Highlight bei den Großprojekten war zum Ende des Jahres die feierliche Inbetriebnahme des Abschnitts Erfurt–Leipzig/Halle (VDE 8.2) im Beisein von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel. Mit einer Gesamtlänge von 123 Kilometern ist er Bestandteil des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8 und ermöglicht bis zu 60 Minuten kürzere Reisezeiten auf Verbindungen von Berlin, Dresden oder Leipzig nach Frankfurt am Main. Der Schienenverkehr auf der Strecke wird damit noch attraktiver. Zudem setzen wir im VDE 8.2 mit dem European Train Control System (ETCS) in Sachen Technik neue Maßstäbe. Im Rahmen der Migration dieses Systems wird die Vielfalt der europäischen Zugbeeinflussungssysteme sukzessive abgelöst und ein einheitlicher, interoperabler Standard eingeführt. Damit erreichen wir gerade im grenzüberschreitenden Verkehr eine höhere Zuverlässigkeit und legen die Basis für autonomes Fahren. Zurzeit wird ETCS in Deutschland auf etwa 2.750 Streckenkilometern eingerichtet. Die künftige Ausrüstungsstrategie stimmen wir derzeit mit dem Bund und der EU ab.

Die Leitplanken für Neu- und Ausbauprojekte im Zeithorizont der kommenden 15 Jahre setzt der neue Bundesverkehrswegeplan der Bundesregierung. Mit unserem Zielnetz 2030 haben wir unsere konkreten Vorstellungen zur perspektivischen Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur in die Bundesverkehrswegeplanung eingebracht. Dank der definierten Maßnahmen für dringend erforderliche Kapazitätssteigerungen auf Korridoren und in Knoten

können wir die Attraktivität der Schiene deutlich steigern. Mit Blick auf bestehende finanzielle Spielräume wird dabei künftig ein stärkeres Augenmerk auf die Priorisierung von Projekten nach verkehrlichem Nutzen gelegt werden müssen.

Die Digitalisierung ist entscheidend für die Zukunftsfähigkeit des Systems Schiene und wird konsequent von uns vorangetrieben. So werden beispielsweise Sensoren für die Weichendiagnose nach erfolgreichen Tests flächendeckend ausgerollt und mittelfristig in den Instandhaltungsprozess integriert. Bereits über 2.000 Weichen konnten an die Weichendiagnose angeschlossen werden. Bis Ende 2020 werden wir rund 30.000 betriebswichtige Weichen ausrüsten und die Diagnostik auf weitere Gewerke ausdehnen. Damit wollen wir potenzielle Störungen an unseren Anlagen frühzeitig erkennen, um so bereits vor deren Auftreten reagieren zu können – ein wichtiger Baustein für mehr Pünktlichkeit. Als weiterer Schritt im Sinne der angestrebten Digitalisierung wird die Zahl der mobilen Endgeräte für Mitarbeiter, die mit der Instandhaltung der Infrastrukturanlagen befasst sind, auf über 3.000 Stück erhöht. Neu ist auch das Fiber Optic Sensing (FOS), das unter Nutzung von Glasfasertechnik wie ein an der Strecke ausgerolltes Mikrofon funktioniert. Geräusche in unmittelbarer Umgebung können damit aufgezeichnet und ausgewertet werden. Das Ergebnis ist ein akustischer Fingerabdruck für jedes individuelle Ereignis an der Strecke, der uns perspektivisch die Möglichkeit erweiterter präventiver Maßnahmen bietet. Das Verfahren wird aktuell auf der Strecke Hannover–Würzburg pilotiert.

Im »neXt Fahrplan lab« am Frankfurter Westhafen arbeitet die DB Netz AG als internationaler Vorreiter an der Digitalisierung des Fahrplans. Ziel ist es, einen durchgängigen, effizienten Gesamtprozess für die Fahrplanerstellung zu schaffen und eine einheitliche Kapazitätssteuerungslogik zu etablieren. Damit wird es in Zukunft nur noch wenige Augenblicke dauern, bis der passende Fahrplan erstellt ist. Prototypen für die automatisierte Fahrplanerstellung wurden bereits entwickelt. Und auch wenn die Entwicklungsarbeit insgesamt einer Mammutaufgabe gleichkommt, profitieren unsere Kunden schon heute von ähnlichen Ansätzen. Aus der Initiative Einfachbahn heraus wird demnächst der Trassenfinder live gehen, der den Eisenbahnverkehrsunternehmen eine schnelle Routensuche durch das Netz ermöglicht.

Mit dem Ende 2015 verabschiedeten DB-Konzernprogramm Zukunft Bahn rücken die Themen Kunde, Pünktlichkeit und Qualität noch stärker in den Fokus.

Ein kapazitäts- und qualitätsoptimierender Netzausbauplan, die Erhöhung der Anlagenverfügbarkeit, die Steigerung der Beginnplanmäßigkeit am Startbahnhof sowie die Digitalisierung von Stellwerken, Zugsicherung, Vertrieb und Fahrplan stehen dabei ganz oben auf unserer Agenda. Das umfassende Arbeitspaket für die kommenden Jahre ist geschnürt: Zukunft Netz, unser Unternehmensentwicklungsprogramm, enthält sowohl Ziele aus Zukunft Bahn als auch weitere für uns strategisch relevante Initiativen. Insgesamt arbeiten 40 Projekte entlang der Stoßrichtungen Kapazität, Qualität sowie Einfachheit.

Ein ganz zentrales Element für das Gelingen dieser Prozesse ist unsere Personalpolitik, die nicht nur dem demografischen Wandel, sondern auch künftigen Entwicklungen des Unternehmens Rechnung trägt. 2015 konnten wir über 5.200 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der DB Netz AG begrüßen – darunter rund 900 Auszubildende und Dual-Studierende sowie etwa 2.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die zum 1. Juli von der DB ProjektBau zu uns gewechselt sind. Auch die Arbeit am Folgeprozess rund um die Mitarbeiterbefragung ist erfolgreich gelaufen. Rund 1.800 Workshops und über 5.700 entwickelte Maßnahmen sprechen für sich. Beim Thema Qualifizierung sind wir ebenfalls gut vorangekommen. Seit Sommer 2015 ist beispielsweise unser neues Online-Lernmanagement mit Lernvideos und -trainings online – und das ist erst der Anfang: Mit einer Gesamtbetriebsvereinbarung E-Learning haben wir den Rahmen geschaffen, moderne Lernformen weiter auszubauen.

Nachdem wir in den vergangenen Jahren mehr Ruhe und Verlässlichkeit in unser Geschäft gebracht haben, geht es ab 2016 nun verstärkt darum, unsere Prozesse weiter zu professionalisieren. Die Basis dafür haben wir geschaffen. Leistungsziele sind Pünktlichkeit und Verfügbarkeit. Die Intensivierung der übergreifenden Zusammenarbeit innerhalb und außerhalb der DB Netz AG ist dabei ein wichtiger Bestandteil. Ziel ist es, gemeinsam mit unseren Kunden die Schiene zur ersten Wahl zu machen und der Top-Infrastrukturbetreiber in Europa zu werden.

Ihr



Frank Sennhenn  
Vorsitzender des Vorstands  
der DB Netz AG

# Lagebericht

› **Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft** 008

› **Rahmenbedingungen** 009

› **Ertrags-, Finanz- und Vermögenlage** 011

› **Mitarbeiter** 014

› **Nachhaltigkeit** 016

› **Strategie** 017

› **Weitere Informationen** 019

› **Nachtragsbericht** 025

› **Chancen- und Risikobericht** 025

› **Prognosebericht** 027

## ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG UND ZUR GESELLSCHAFT

Die DB Netz AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Netz AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehört gegenwärtig eine Frau an. Mittelfristig (bis zum 30. Juni 2017) soll der Frauenanteil von 16,7% beibehalten werden. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter und zehn Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehören gegenwärtig fünf Frauen an. Mittelfristig (bis zum 30. Juni 2017) soll ein Frauenanteil von 30% erreicht werden. Auf den weiteren Führungsebenen soll mittelfristig (bis zum 30. Juni 2017) auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 9,2% und auf der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 16,1% erreicht werden.

Die DB Netz AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) und innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) dem Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg zugeordnet. Die Organisationsstruktur des DB-Konzerns besteht im Wesentlichen aus neun Geschäftsfeldern, die von der konzernleitenden Management-Holding DB AG geführt werden. Die Anteile der DB AG befinden sich vollständig im Besitz der Bundesrepublik Deutschland.

Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo werden durch das Vorstandsressort Verkehr und Transport geführt. Die internationalen Geschäftsfelder DB Arriva und DB Schenker sind dem Vorstandsressort Finanzen/Controlling zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe, DB Netze Energie und DB Dienstleistungen werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik geführt.

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 war für die DB Netz AG von besonderen Einflussfaktoren belastet. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der DB Netz AG verringerte sich gegenüber dem Vorjahr deutlich um 136 Mio. € auf 81 Mio. €. Gründe hierfür waren insbesondere Rückstellungszuführungen und Wertberichtigungen aufgrund behördlicher Verpflichtungen.

# RAHMENBEDINGUNGEN

› **Wirtschaftliches Umfeld** 009

› **Entwicklung auf den relevanten Märkten** 009

› **Politisches Umfeld** 010

## › **Wirtschaftliches Umfeld**

Der überwiegende Anteil der Aktivitäten der DB Netz AG wird durch die konjunkturelle Entwicklung im Heimatmarkt Deutschland beeinflusst.

Im Jahr 2015 wurde das Wirtschaftswachstum in Deutschland wie im Vorjahr vor allem durch die kräftige private Konsumnachfrage getragen. Unterstützend wirkte die Entwicklung der Exporte außerhalb der Währungsunion. Die steigende Nachfrage aus Europa und den USA wurde durch die schwache Entwicklung in China und anderen Schwellenländern teilweise kompensiert. Die Abwertung des Euro verbesserte dabei die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Exporte. Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahlen stiegen weiter an. Auch die verfügbaren Realeinkommen stiegen deutlich. Die Kraftstoffpreise gingen signifikant zurück.

## › **Entwicklung auf den relevanten Märkten**

Unsere Schieneninfrastruktur in Deutschland wird infolge des seit dem Jahr 1994 offenen Netzzugangs von einer großen Anzahl von Kunden genutzt. Im Jahr 2015 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 1.041 Mio. Trassenkilometern (Trkm) um 1% über dem Vorjahreswert von 1.030 Mio. Trkm. Ursache hierfür ist eine gestiegene Nachfrage im Schienenverkehr DB-konzernexterner Kunden. Die Leistungsnachfrage durch DB-konzernexterne Kunden lag im Berichtsjahr mit 290 Mio. Trkm um 30 Mio. Trkm (+11%) über dem Vorjahreswert. Gegenläufig wirkte der Nachfragerückgang DB-konzerninterner Kunden, insbesondere infolge der GDL-Streiks. Der Anteil der DB-konzernexternen Kunden ist entsprechend dem langjährigen Trend weiter gewachsen. Von der Gesamtnachfrage entfielen etwa 75% auf den Personen- und etwa 25% auf den Güterverkehr (inklusive sonstiger Bauverkehre).

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr entspricht damit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2014 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung im Geschäftsjahr 2015.

## › **SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND AUF VORJAHRESNIVEAU**

Der deutsche Personenverkehrsmarkt wuchs im Jahr 2015 leistungsbedingt um über 1% und damit etwas schwächer als im Vorjahr. Neben sozioökonomischen und konjunkturellen Faktoren stützte auch der intensive intermodale Wettbewerb dieses Wachstum. Fernbusanbieter und Low-Cost-Airlines bauten ihr Angebot aus. Eine dadurch veränderte Preiswahrnehmung der Kunden führte zu Leistungsverchiebungen zwischen den Verkehrsträgern. Zudem beeinflussten die Streikaktivitäten im Schienen- und Luftverkehr sowie anhaltend niedrige Kraftstoffpreise die Verkehrsmittelwahl.

Entgegen der Gesamtmarktentwicklung stagnierte die Verkehrsleistung des deutschen Schienenpersonenverkehrs im Jahr 2015. Maßgeblich verantwortlich für diese Entwicklung waren die Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) und das niedrige Kraftstoffpreisniveau, das die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs erhöhte. Zudem wirkte der starke Wettbewerb von Fern-

busanbietern dämpfend auf die Nachfrage im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr. Während die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr dennoch anstieg, ging sie im Schienenpersonennahverkehr zurück.

Insgesamt ging die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr des DB-Konzerns um 0,2% zurück, wobei sich die Gesellschaften differenziert entwickelten. DB Fernverkehr steigerte die Nachfrage dank guter Akzeptanz von Aktionsangeboten um 2,4% und entwickelte sich damit überdurchschnittlich, da Wettbewerber ihre Angebote reduzierten oder einstellten. Dagegen ging die Verkehrsleistung von DB Regio unter anderem infolge von Ausschreibungsverlusten in Nordrhein-Westfalen und Thüringen um 2,3% zurück. DB-konzernexterne Bahnen konnten ihre Nachfrage um 4,4% steigern. Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs ging leicht zurück (8,0%).

### › DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Der deutsche Güterverkehrsmarkt startete zunächst schwach in das Jahr 2015. Dabei machten sich unter anderem die abgeschwächten Impulse aus dem Baugewerbe bemerkbar. Gestützt auf positive Konjunkturreffekte aus einer robusten Entwicklung des Binnenmarktes sowie einer dynamischen Entwicklung des Außenhandels nahm die Wachstumsdynamik der Transportnachfrage im Jahresverlauf zu. Im Jahr 2015 stieg die Transportnachfrage um rund 2% an, wobei sich die einzelnen Verkehrsträger unterschiedlich entwickelten.

Trotz Einschränkungen durch die Streiks der GDL verzeichnete die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland einen moderaten Anstieg um etwa 1,5%. Dabei standen Zuwächsen unter anderem in den Bereichen Automotive und Steinkohle teils deutliche Rückgänge in Bereichen wie der Chemie und den forstwirtschaftlichen Erzeugnissen gegenüber. Der Kombinierte Verkehr (KV) entwickelte sich annähernd auf Vorjahresniveau. Der Marktanteil der Schiene blieb aufgrund von Leistungsverlusten in der Binnenschifffahrt stabil.

### › Politisches Umfeld

#### › FORTFÜHRUNG GVFG-MITTEL

Ende September 2015 hat der Bund den Ländern zugesagt, die Mittel des GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) (GVFG-Bundesprogramm, rund 333 Mio. € p. a.) im Rahmen der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ungekürzt über 2019 hinaus fortzuführen. Eine Einigung über die Fortführung der Entflechtungsmittel (rund 1,3 Mrd. € p. a.) über 2019 hinaus wurde bisher nicht erzielt.

### › NEUNTES GESETZ ZUR ÄNDERUNG EISENBAHNRECHTLICHER VORSCHRIFTEN

Anfang Juni 2015 ist das Neunte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (ERÄG) in Kraft getreten. Durch die neue Regelung werden Wartungseinrichtungen bis Ende 2018 von der Entgeltregulierung ausgenommen. Die Bundesnetzagentur (BNetzA) muss zudem bis 2017 einen Markttest durchführen und prüfen, ob im Bereich der Wartungseinrichtungen ein funktionierender Wettbewerb vorliegt. Die neue Regelung ist insofern positiv zu sehen, als sie bis 2018 zu einer Entlastung bei den regulierten Unternehmen führt. Jedoch bleibt sie hinter den Erwartungen des Sektors und des DB-Konzerns zurück. Kommt ein Markttest zu dem Ergebnis, dass bei Wartungseinrichtungen ein funktionierender Wettbewerb vorliegt, sollten diese generell und unbefristet von den Regulierungsvorschriften befreit werden.

### › BESCHIED ZUM TRASSENPREISSYSTEM

Nach mehrjähriger Prüfung hat die BNetzA im August 2015 einen Bescheid zum Trassenpreissystem erlassen. Gegenstand der Überprüfung war die Höhe der Entgelte für das Jahr 2011. Die BNetzA kam im Ergebnis zu der Feststellung, dass die DB Netz AG die gesetzlichen Vorgaben eingehalten hat und die Entgelthöhen damit nicht zu beanstanden sind. Mit dem Bescheid verbindet die BNetzA zugleich Auflagen und Feststellungen. So werden bestimmte Kosten, die die DB Netz AG geltend gemacht hat, von der BNetzA nicht als Kosten der Pflichtleistung anerkannt. Die DB Netz AG hat gegen den Bescheid Widerspruch eingelegt, um einige strittige Feststellungen der BNetzA zu klären. Der Widerspruch betrifft nicht die Feststellung der Rechtmäßigkeit der Entgelte im Jahr 2011.

### › WEITERENTWICKLUNG DES TRASSENPREISSYSTEMS

Im Hinblick auf veränderte europarechtliche Vorgaben aus der Richtlinie 2012/34/EU (sogenannter Recast) hat die DB Netz AG in einem engen Austausch mit der BNetzA ein weiterentwickeltes Trassenpreissystem erarbeitet. Auch die Zugangsberechtigten wurden in den Prozess der Ausgestaltung aktiv eingebunden. Voraussetzung für die Einführung des neuen Preissystems ist die nationale Umsetzung der europäischen Vorgaben aus dem Recast durch das Eisenbahnregulierungsgesetz. Wegen rechtlich vorgegebener langer Vorlaufzeiten wäre für einen Einführungstermin zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 eine Verabschiedung des Gesetzes bis spätestens Ende 2015 notwendig gewesen. Da dies nicht erfolgte, musste die Einführung des neuen Preissystems verschoben werden.

## ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

› <b>Umsatz- entwicklung</b> 011	› <b>Ergebnis- entwicklung</b> 011	› <b>Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage</b> 012	› <b>Finanzlage</b> 012
› <b>Kapitalfluss- rechnung</b> 013	› <b>Investitionen</b> 013	› <b>Finanzierung des Investitions- programms</b> 013	› <b>Bilanzstruktur</b> 013

### › Umsatzentwicklung

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 4.804 Mio. € und liegt damit um 1,7% über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 4.725 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 1.130 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 24% (im Vorjahr: 22%). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns lag im Berichtsjahr mit 3.674 Mio. € leicht unter dem Vorjahresniveau.

### › Ergebnisentwicklung

Mit 5.546 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahr um 262 Mio. €. Hierzu trug maßgeblich der Anstieg der anderen aktivierten Eigenleistungen infolge der Übernahme der bisherigen Projektmanagementfunktionen von der DB ProjektBau mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2015 und der nunmehr durch die DB Netz AG selbst durchgeführten Aufgaben der Planung, Bauvorbereitung, -durchführung und -überwachung von Verkehrsprojekten bei.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 1.033 Mio. € um 86 Mio. € über dem Vorjahreswert. Hauptursache hierfür waren höhere Erträge aus den Immobilienverkäufen »Europa City« in Berlin, »Hamburg Altona«, »Starnberger Flügelbahnhof« in München und Stuttgart 21/Baufeld 15.

Der Materialaufwand lag mit 1.887 Mio. € um 65 Mio. € über dem Vorjahreswert (1.822 Mio. €). Diese Erhöhung resultierte insbesondere aus höheren Leistungen für Instandhaltung und Winterdienst.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund von Tariferhöhungen und dem höheren Mitarbeiterbestand um 11,5% beziehungsweise 237 Mio. € auf 2.294 Mio. €.

Die Abschreibungen verzeichneten im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg um 3,1% auf 958 Mio. €. Der höhere Wert resultierte maßgeblich aus außerplanmäßigen Abschreibungen im Oberbau.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine deutliche Erhöhung um 215 Mio. € auf 1.134 Mio. € zu verzeichnen. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf die Bildung von Rückstellungen für den Rückbau von Oberleitungsanlagen über stillgelegten Strecken aufgrund behördlicher Verpflichtungen. Darüber hinaus stiegen die Aufwendungen für IT-Leistungen, sonstige Serviceleistungen, Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sowie die Zuschüsse für Anlagen Dritter. Ferner überschritten unter anderem die Aufwendungen aus Schadenersatz sowie aus Leasing, Mieten und Pachten das Vorjahresniveau.

Das Beteiligungsergebnis lag mit 26 Mio. € um 3 Mio. € über dem Vorjahreswert. Ausschlaggebend dafür waren höhere Gewinnabführungen der DB Fahrwegdienste GmbH sowie der DB Bahnbau Gruppe GmbH aufgrund einer positiven Geschäftsentwicklung.

Das Zinsergebnis verbesserte sich um 59 Mio. € auf -251 Mio. €, insbesondere aufgrund des gesunkenen Zinsniveaus.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit betrug 81 Mio. € und sank damit gegenüber dem Vorjahr deutlich um 136 Mio. €. Dies resultierte insbesondere aus den Rückstellungszuführungen und Wertberichtigungen aufgrund behördlicher Verpflichtungen.

Das Ergebnis der DB Netz AG von 81 Mio. € wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

## › Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage

Die Entwicklung im Berichtsjahr deckt sich damit umsatzseitig mit unseren im Geschäftsbericht 2014 abgegebenen Prognosen für das Geschäftsjahr 2015. Ergebnisseitig wurde die Prognose – ohne Berücksichtigung der Sondereffekte des Jahres 2015 – unter anderem infolge der Streikeffekte leicht verfehlt.

## › Finanzlage

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

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzern-externen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB 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 DB AG bestätigt (Moody's: Aa1, S&P: AA). Die Ratings von S&P und Moody's sind damit seit der ersten Erteilung unverändert. S&P hat im Berichtsjahr allerdings den Ausblick für die Rating-Einstufungen von »stabil« auf »negativ« zurückgenommen. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind im Internet unter [www.db.de/rating](http://www.db.de/rating) verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Netz AG per 31. Dezember 2015 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 1.500 Mio. €. Diese wurden zum 31. Dezember 2015 mit 1.263 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Netz AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

## › Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtszeitraum 1.225 Mio. € und lag damit um 69 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Ursächlich hierfür war in erster Linie das geringere Ergebnis. Der Mittelabfluss aus Investi-

tionstätigkeit erhöhte sich im Berichtszeitraum um 642 Mio. € auf 5.766 Mio. €. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit stieg um 681 Mio. € auf 4.529 Mio. €. Per 31. Dezember 2015 verfügte die DB Netz AG mit 13 Mio. € über einen um 12 Mio. € geringeren Bestand an flüssigen Mitteln.

## › Investitionen

Die Brutto-Investitionen der DB Netz AG beliefen sich im Berichtsjahr auf 5.815 Mio. € und liegen damit um 11% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.236 Mio. €). Die Überschreitung des Vorjahreswerts resultiert aus einer insgesamt deutlich über dem Vorjahresniveau liegenden Projektleistung. Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse, lagen im Berichtsjahr bei 906 Mio. € (im Vorjahr: 1.087 Mio. €). Die Unterschreitung des Vorjahreswerts resultiert aus einem gegenüber dem Vorjahresniveau höheren Zufluss an Baukostenzuschüssen insbesondere aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II.

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 1.580 Mio. €, von Brücken mit rund 440 Mio. € und Tunneln mit rund 450 Mio. € sowie die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik mit rund 540 Mio. €.

Rund 30% des Investitionsvolumens entfielen auf Neu- und Ausbauprojekte nach dem Bedarfsplan Schiene des Bundes. Die Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan waren die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) 8.1 Nürnberg – Erfurt mit 317 Mio. €, die Aus- und Neubau-strecke Stuttgart – Augsburg mit 292 Mio. €, die Ausbaustrecke Hanau – Nantenbach mit 117 Mio. € und VDE 8.2 Erfurt – Halle/Leipzig mit 107 Mio. €. Mit unseren Investitionen und Beschaffungen waren wir auch im Berichtsjahr einer der größten Investoren in Deutschland.

Das Bestellobligo für Investitionen verringerte sich per 31. Dezember 2015 auf 6.206 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 7.003 Mio. €).

## › Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 906 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen. Dabei wurden bei den Investitionen auch nicht zahlungswirksame Zugänge von insgesamt 1 Mio. €, insbesondere aus Nachaktivierungen, berücksichtigt.

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

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

## › Bilanzstruktur

Bilanzstruktur [in % der Bilanzsumme]	31.12.2015	31.12.2014
<b>AKTIVA</b>		
Anlagevermögen	97,1	96,8
Umlaufvermögen	2,8	3,1
Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>PASSIVA</b>		
Eigenkapital	35,2	35,0
Rückstellungen	4,4	4,4
Verbindlichkeiten	57,4	57,2
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	45,3	43,7
Rechnungsabgrenzungsposten	3,0	3,4
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Bilanzsumme in Mio. €</b>	<b>20.665</b>	<b>20.799</b>

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2015 im Vergleich zum Vorjahresende um 134 Mio. € auf 20.665 Mio. € verringert.

Das Anlagevermögen per 31. Dezember 2015 betrug 20.064 Mio. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 97,1% (per 31. Dezember 2014: 96,8%) und die Anlagendeckung bei 84,1% (per 31. Dezember 2014: 87,5%). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Das Umlaufvermögen hat sich per 31. Dezember 2015 auf 593 Mio. € verringert (per 31. Dezember 2014: 653 Mio. €). Der Anteil am Gesamtvermögen ist dementsprechend leicht auf 2,8% gesunken (per 31. Dezember 2014: 3,1%).

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten blieben konstant bei 8 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 8 Mio. €).

Das Eigenkapital blieb mit 7.277 Mio. € auf Vorjahresniveau. Die Eigenkapitalquote stieg nur leicht auf 35,2% (per 31. Dezember 2014: 35,0%). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passiver Rechnungsabgrenzungsposten hatten per 31. Dezember 2015 an der Bilanzsumme einen Anteil von 46,4% (per 31. Dezember 2014: 49,8%). Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passiver Rechnungsabgrenzungsposten umfassen 18,4% (per 31. Dezember 2014: 15,2%) der Bilanzsumme.

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 906 Mio. € um 0,9% leicht unter dem Vorjahrswert. Wesentliche Veränderungen betreffen die Inanspruchnahme der Rückstellung für die angebotene Einmalzahlung aus der Tarifrunde 2015 (-23 Mio. €), die Rückstellungen für Rückforderungen des Bundes (-128 Mio. €) und die Zinsen für Rückforderungen (-39 Mio. €). Zugeführt wurden Rückstellungen für den Rückbau der Oberleitungen (+97 Mio. €), Rückstellungen für Prozessrisiken (+75 Mio. €) sowie Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung (+12 Mio. €).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 1.554 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 1.769 Mio. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich auf 9.371 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 9.090 Mio. €). Davon resultierten 8.571 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 8.290 Mio. €) aus kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung und 800 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 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 2015 auf 45,3% (per 31. Dezember 2014: 43,7%).

## MITARBEITER

› **Start für rund 930 neue Nachwuchskräfte bei der DB Netz AG** **014**

› **Überblick über die Tarifentwicklung** **014**

› **Folgeprozess zur Mitarbeiterbefragung 2014** **015**

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 von 36.818 Mitarbeitern auf 39.243 Mitarbeiter per 31. Dezember 2015 erhöht (+2.425 Mitarbeiter). Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 42% der Mitarbeiter tätig sind. Weitere rund 29%

unserer Mitarbeiter sind im Bereich der Instandhaltung aktiv. Nach jahrelangen Sanierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen 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 neben einem Betriebsübergang von 2.123 Mitarbeitern der DB ProjektBau GmbH 2.788 Einstellungen vorgenommen werden, dem stehen 2.486 Abgänge entgegen.

Der demografische Wandel und ein steigender Wettbewerb um Fachkräfte auf dem Arbeitsmarkt bringen zusätzliche Herausforderungen mit sich. Dabei steht der Bereich der Facharbeiter im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik in einem besonderen Fokus. Die heterogene und vielschichtige Technik im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik führt zu langen Qualifizierungszeiten (bis zu 7,5 Jahre) für Facharbeiter und auch für die erforderlichen Trainer und Ausbilder. Die strategische Personalplanung der DB Netz AG nimmt daher eine wichtige Rolle ein. 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 – beispielsweise Tage der offenen Tür – durchgeführt. Großen Anklang fanden bei der Zielgruppe Schüler insbesondere die Azubicamps für die Ausbildungsberufe Gleisbauer, Fahrdienstleiter oder Elektroniker für Betriebstechnik. Das von Personal- und Fachbereich im Vorjahr entwickelte Berufsspiel »Voll verNETZt« hat starken Anklang gefunden und wird bei vielen Veranstaltungen eingesetzt. Es ermöglicht, spielerisch die Berufe der DB Netz AG sowie das System Netz kennenzulernen. Ziel unserer Angebote und Veranstaltungen ist, die Berufsbilder und das Unternehmen als Arbeitgeber erlebbar zu machen. In diesem Zusammenhang erfreuen sich auch Schul- und Hochschulpraktika weiterhin einer regen Nachfrage.

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 930 neue Nachwuchskräfte bei der DB Netz AG

Im September 2015 starteten rund 840 neue Auszubildende und 92 dual Studierende bei der DB Netz AG in ihre Ausbildung beziehungsweise in ihr Studium. Allein rund 390 Ausbildungsplätze davon werden für angehende Fahrdienstleiter angeboten. Insgesamt bewegen sich die Ausbildungszahlen 2015 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

Die Grundlagentarifverträge mit der GDL und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) sind zum 30. Juni 2014 ohne Nachwirkung ausgelaufen. Darin war geregelt, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe im DB-Konzern Tarifverträge abschließen darf. Das war die Voraussetzung für eine konflikt- und widerspruchsfreie Tarifpolitik mit den beiden konkurrierenden Gewerkschaften im DB-Konzern. In der Tarifrunde 2014/2015 stand daher neben der Tarifentwicklung auch die grundsätzliche Frage im Fokus, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe verhandelt.

Ende Mai 2015 hat sich der DB-Konzern mit der EVG auf einen umfassenden Tarifabschluss geeinigt. Der Tarifvertrag sieht unter anderem Vereinbarungen zur Entgeltentwicklung mit einer Laufzeit bis zum 30. September 2016 vor, die eine Lohnerhöhung von 5,1% in zwei Stufen sowie eine Einmalzahlung in Höhe von insgesamt 1.100 € enthalten. Zudem wurden Verbesserungen bei der betrieblichen Altersvorsorge vereinbart. Für die Berufsgruppe Lokführer wurde ebenfalls ein Tarifvertrag abgeschlossen, der die bestehenden Regelungen widerspruchsfrei in das Tarifwerk der EVG integriert. Zudem wurde eine Verständigung über die Einführung eines neuen, flexibleren Vergütungssystems zum 1. Januar 2016 erzielt, das auch Leistungskomponenten enthält. Darüber hinaus haben DB-Konzern und EVG einen

Tarifvertrag »Arbeit 4.0« unterzeichnet. Ziel ist es, die rapiden Veränderungen der Arbeitswelt durch die zunehmende Digitalisierung gemeinsam und aktiv zu gestalten.

Am 30. Juni 2015 wurden die Tarifverhandlungen mit der GDL erfolgreich beendet. Nach intensiven Verhandlungen und insgesamt neun Streikrunden seit Beginn der Tarifverhandlungen Mitte 2014 wurde dem Schlichterspruch seitens des ehemaligen brandenburgischen Ministerpräsidenten Matthias Platzeck und Thüringens Ministerpräsidenten Bodo Ramelow zugestimmt. Der DB-Konzern und die GDL haben sich auf ein Gesamtpaket, bestehend aus Vereinbarungen zur Entgeltentwicklung, einer Absenkung der Referenzarbeitszeit ab dem Jahr 2018 um eine Woche sowie einem umfassenden Programm zur Belastungsreduktion und zum Abbau von Überstunden, verständigt. Darüber hinaus erhält die GDL bis zum Jahr 2020 eine Langfristperspektive als Tarifpartner mit einem verbindlichen Schlichtungsverfahren. Gleichzeitig wird das Arbeitszeitsystem reformiert. Die Vereinbarungen zur Entgeltentwicklung haben eine Laufzeit bis zum 30. September 2016 und enthalten eine Lohnerhöhung von 5,1% in zwei Stufen sowie eine Einmalzahlung in Höhe von insgesamt 1.100 €.

Alle Ergebnisse und Vereinbarungen zu Arbeitszeit, Pausenregelungen oder Vergütung stehen in keinem Widerspruch zu den bestehenden Regelungen. Damit hat der

DB-Konzern sein Ziel erreicht, für ein und dieselbe Berufsgruppe nicht nach Gewerkschaftszugehörigkeit unterscheiden zu müssen.

## › Folgeprozess zur Mitarbeiterbefragung 2014

Im Herbst 2014 wurde die zweite DB-konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. 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 wurden von März bis August 2015 Folgeworkshops durchgeführt, bei denen zwischen Führungskräften und Mitarbeitern Maßnahmen besprochen und entwickelt wurden, die dazu beitragen sollen, das Arbeitsumfeld und die Arbeitssituation im Sinne einer Steigerung der Mitarbeiterbindung und -zufriedenheit nachhaltig zu verbessern. Insgesamt wurden bei der DB Netz AG rund 1.800 Folgeworkshops durchgeführt und rund 5.950 Maßnahmen erarbeitet. In einem strukturierten Prozess – dem Verdichtungsprozess – wurden Maßnahmen, die das gesamte Unternehmen DB Netz AG betreffen, betrachtet, bewertet und Verantwortlichen zugeordnet. Auch der Vorstand der DB Netz AG hat Maßnahmen ergriffen und die Mitarbeiter per Videobotschaft darüber informiert.

## 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 bereits im Leitbild des DB-Konzerns aufgegriffen: »Wir gestalten unsere Führungsposition entlang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie aus. Diese bringen wir in Einklang miteinander, um einen nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.«

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

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

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



## SCHÜLER-CAMPS FÜR NACHWUCHSKRÄFTE BEI DER DB NETZ AG

Mit verschiedenen Veranstaltungen haben wir in Bayern Schüler für spannende Ausbildungsberufe bei der Deutschen Bahn begeistert. Bei einem zweitägigen Fahrdienstleiter-Camp sowie einem Gleisbau- und einem Technik-Aktionstag konnten Schüler verschiedene Ausbildungsberufe praxisnah kennenlernen.

Beim Gleisbau-Aktionstag erhielten die Teilnehmer einen Einblick in den Beruf des Gleisbauers. Hier standen Baustellenbesichtigungen, Fahrten auf Baustellenfahrzeugen und Arbeiten am Gleis auf dem Programm. Darüber hinaus konnten die Teilnehmer mit Auszubildenden, Fach- und Führungskräften sowie dem Personalmanagement in Kontakt treten.

# STRATEGIE

› **Ökonomie:** 017  
**profitabler Marktführer**

› **Soziales:** 018  
**Top-Arbeitgeber**

› **Ökologie:** 018  
**Umwelt-Vorreiter**

› **Strategische** 018  
**Schwerpunkte 2015**

Als größtes und leistungsfähigstes Schieneninfrastrukturunternehmen Europas ist die DB Netz AG Dienstleister für die in Deutschland zugelassenen EVU. Sie gewährleistet in eigener Verantwortung den diskriminierungsfreien Zugang zu Schieneninfrastruktur und einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb.

Zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der DB Netz AG richten Vorstand und Führungskräfte das Unternehmen nach der Konzernstrategie DB2020 sowie dem Programm Zukunft Bahn zukunftsorientiert aus. Dabei spielen ökonomische und ökologische sowie soziale Aspekte eine tragende Rolle und bilden die Prinzipien eines nachhaltigen und zukunftsfähigen Wirtschaftens.

## › **Ökonomie: profitabler Marktführer**

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

Der Fokus der Stoßrichtung Kunde und Qualität richtet sich auf Verlässlichkeit, Sicherheit und Beständigkeit. Die hohe Qualität des gesamten Schienennetzes und der dazugehörigen technischen Anlagen ist Grundvoraussetzung für einen reibungslosen Schienenpersonen- und Güterverkehr und wird durch die DB Netz AG verantwortet.

Am 1. Januar 2015 ist die LuFV II für das Bestandsnetz in Kraft getreten. Wesentliche Vertragsänderungen zur LuFV I sind die kontinuierliche Erhöhung der jährlichen Investitionen des Bundes während der Laufzeit und ein höherer Instandhaltungsbeitrag der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Damit einher geht ein deutlich höherer Zielwertanspruch für alle Qualitätskennzahlen der DB Netz AG. Weiterhin wurden zusätzliche Qualitätskennzahlen für Eisenbahnbrücken eingeführt. Ein Bestandteil der Infrastrukturfinanzierung ist, dass die Ergebnisabführungen der EIU über die Dividendenzahlung der DBAG an den Bund wieder vollständig in die Infrastruktur reinvestiert werden.

Wesentliche Ansätze der DB Netz AG in der Stoßrichtung profitables Wachstum sind die aktive Steuerung ihrer bestehenden Kapazitäten sowie eine kunden- und nachfrageorientierte Weiterentwicklung der Infrastruktur.

Unabhängig von kurzfristigen konjunkturellen Schwankungen wird insbesondere in den bereits stark nachgefragten Korridoren und Knoten ein weiter wachsendes Verkehrsaufkommen erwartet. Die damit einhergehende stärkere Belastung stellt die Infrastrukturstrategie vor große Herausforderungen. Zum einen müssen zusätzliche Kapazitäten zur Bewältigung des Verkehrswachstums geschaffen werden. Zum anderen gilt es, Beeinträchtigungen von Anwohnern durch steigendes Verkehrsaufkommen und damit verbundene Akzeptanzprobleme des Systems Schiene zu vermeiden; dem Thema Lärmreduktion kommt daher auch aus wirtschaftlichen Gründen eine zentrale Bedeutung zu. Innerhalb des Projekts Netzkonzzeption 2030 arbeitet die DB Netz AG an der anforderungsgerechten Weiterentwicklung der Infrastruktur durch Ableiten eines Zielnetzes 2030 mit dem größtmöglichen verkehrlichen und wirtschaftlichen Nutzen.

Die DB Netz AG hat mit dem Netzfonds ein Finanzierungsinstrument geschaffen, um kleinere, kurzfristige und hochrentable Investitionen mit dem Fokus Kapazitätserweiterung und Engpassbeseitigung zu ermöglichen. Eine Vielzahl der Netzfondsmaßnahmen wurde bereits erfolgreich umgesetzt und in Betrieb genommen.

Ein wesentlicher Beitrag für eine nachhaltige Umsetzung der Strategie DB Netz 2020 wurde im Geschäftsjahr 2015 durch verschiedene organisatorische Weiterentwicklungen geleistet. Mit der Zusammenführung der Bereiche Technologieentwicklung und Anlagenmanagement zum Bereich Technik- und Anlagenmanagement im Vorstandressort Produktion wurden am 1. Januar 2015 die organisatorischen Voraussetzungen für ein Anlagenmanagement über den gesamten Lebenszyklus der Infrastrukturanlagen geschaffen. Im Sinne der weiteren Professionalisierung des Projektmanagements wurden zum 1. Juli 2015 über 2.100 Mitarbeiter der DB ProjektBau GmbH in die DB Netz AG integriert. Damit wurde die gesamte Projektverantwortung – von der projektübergreifenden Steuerung über die Finanzierung und das Projektmanagement bis zum Projektabschluss – auf die DB Netz AG übertragen.

## › Soziales: Top-Arbeitgeber

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

Die Personalstruktur der DB Netz AG ist von einem hohen Durchschnittsalter geprägt. Eine erfolgreiche Rekrutierung sowie eine rechtzeitige Qualifizierung der Mitarbeiter, unter Berücksichtigung der bundesweit unterschiedlichen Arbeitsmarktsituation, sind daher ausschlaggebend für unseren zukünftigen Erfolg. Zudem nutzt das Unternehmen die Möglichkeiten des Demografietarifvertrags und setzt unter anderem durch flexible Arbeitszeitmodelle auf eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben.

## › Ökologie: Umwelt-Vorreiter

Zur nachhaltigen Unterlegung der Stoßrichtung Ressourcenschonung/Emissions- und Lärmreduktion arbeitet der DB-Konzern weiterhin mit Nachdruck an der Zielstellung, den Schienenverkehrslärm bis zum Jahr 2020 im Vergleich zum Basisjahr 2000 zu halbieren.

Mit der Umsetzung von konventionellen und innovativen Lärminderungsmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung und Sonderprogrammen des Bundes zum Lärmschutz (beispielsweise das Infrastrukturbeschleunigungsprogramm (IBP) II) sowie dem lärmabhängigen Trassenpreissystem (LaTPS) trägt die DB Netz AG maßgeblich dazu bei, dieses Ziel zu erreichen. Der stationäre Energieverbrauch und damit der CO<sub>2</sub>-Ausstoß werden durch die Erneuerung von Infrastruktur durch aktuelle Technik, wie beispielsweise neue Hardware für die Betriebszentralen (Projekt PRISMA), und den Ersatz der GSM-R-Basisstationen (Global System for Mobile Rail) gegenüber bisheriger Planung reduziert. Weitere Maßnahmen zur Reduzierung des Energieverbrauchs sind in Erarbeitung. Darüber hinaus hält die DB Netz AG die Material-/Ressourceneffizienz durch das Recycling von Schienen, Schwellen und Schotter auf konstant sehr hohem Niveau.

## › Strategische Schwerpunkte 2015

Das Unternehmensprogramm proNetz leistet als wichtiges Instrument der Unternehmensführung einen erheblichen Beitrag zum wirtschaftlichen Erfolg sowie zur strategischen Weiterentwicklung der DB Netz AG. Damit untersetzen und verbinden die Unternehmensprogrammprojekte das Zielbild DB Netz 2020 und das Konzernprogramm Zukunft Bahn.

Um die kontinuierliche Weiterentwicklung der DB Netz AG voranzutreiben, werden im Unternehmensprogramm Impulse aus der Strategie sowie Anforderungen aus dem Umfeld in bereichsübergreifenden Projekten gebündelt, aufgegriffen und in enger Abstimmung mit dem Controlling und dem Vorstand gesteuert und vorangetrieben. Das Unternehmensprogramm ist darauf ausgerichtet, die Rahmenbedingungen für das System der Schieneninfrastruktur zu verbessern sowie Effizienz und Innovationskraft innerhalb der Infrastruktur zu steigern. Um die Umsetzung der Projekte im gesamten Unternehmen zu unterstützen, wurden im Jahr 2015 sogenannte »10.000-Meilen-Checks vor Ort« eingeführt. Dieses Instrument sieht vor, dass ein Projekt erst dann abgeschlossen wird, wenn die Anwendung und die Wirksamkeit der Konzeptergebnisse in der Fläche bestätigt werden.

Der im Vorjahr aufgesetzte Entwicklungsplanprozess ergänzt auch 2015 die strategische Weiterentwicklung der DB Netz AG. Ein Entwicklungsplan ist ein unternehmerischer Geschäftsplan, in dem Ideen und Maßnahmen zur Untersetzung des Zielbildes DB Netz 2020 festgehalten sind. Auch im Berichtsjahr haben die Produktionsdurchführungen, die Regionalbereiche und die Geschäftseinheit Regionalnetze sowie die zentralen Einheiten ihre Entwicklungsplanmaßnahmen weitergetrieben und nach der Ideenphase im Vorjahr den Schwerpunkt auf die Umsetzung der Maßnahmen gelegt. Ein kontinuierliches Monitoring der Maßnahmenimplementierung erhöht die Transparenz bei regionalen und zentralen Entwicklungsplänen.

Ein weiterer Schwerpunkt im Berichtsjahr lag auf dem Unternehmensentwicklungsplan. Dieser hat eine übergreifende strategische Unternehmensgeschichte inklusive der Vision und Mission der DB Netz AG erarbeitet und dazu die einzelnen Ressortstrategien verzahnt und gemeinsam priorisiert. Um die Interessen der Kunden in den Mittelpunkt des Handelns zu stellen, ordnen sich alle aktuellen Initiativen und Projekte den Zielen zu, mehr Qualität und Kapazität zu schaffen sowie das System Schiene den EVU gegenüber einfacher zu gestalten, und das bei einem im intermodalen Wettbewerb attraktiven Preis. Das Unternehmensprogramm wurde auf diese Zielstellung hin inhaltlich und methodisch weiterentwickelt, um die Umsetzung des Unternehmensentwicklungsplans im Jahr 2016 zu starten.

## WEITERE INFORMATIONEN

› **DB-Konzern stellt 019**  
**umfassendes Programm**  
**zum Konzernumbau vor**

› **Einführung eines 020**  
**Shared Service Center**  
**(SSC) Buchhaltung**  
**im DB-Konzern**

› **Bestandsnetz- 020**  
**modernisierung mit**  
**LuFV II gestartet**

› **Lärmabhängiges 020**  
**Trassenpreissystem**

› **Zivilgerichts- 020**  
**verfahren zu Infra-**  
**strukturnutzungs-**  
**entgelten**

› **DB Netz AG mit 021**  
**über 400 Kunden**  
**Spitze im euro-**  
**päischen Vergleich**

› **Brand im Stellwerk 021**  
**Mülheim-Styrum**

› **Großbrand im 021**  
**Weichenwerk Witten**

› **Projekterfolge bei 021**  
**der Digitalisierung**  
**im Betrieb**

› **Fortschritte bei 022**  
**Neu- und**  
**Ausbaumaßnahmen**

### › **DB-Konzern stellt** **umfassendes Programm zum** **Konzernumbau vor**

Um der nicht zufriedenstellenden wirtschaftlichen Entwicklung des DB-Konzerns der letzten Jahre vor allem im Schienengeschäft in Deutschland (Eisenbahn in Deutschland) zu begegnen, hat der DB-Konzern Ende Juli 2015 ein Programm für den weitreichenden Umbau des DB-Konzerns vorgestellt.

Im DB-Konzern haben insbesondere der Schienenpersonen- und -güterverkehr in Deutschland erheblich an Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität eingebüßt. Gleichzeitig besteht in diesen Geschäften in den nächsten Jahren ein umfangreicher Investitionsbedarf unter anderem für die Flottenmodernisierung. Um die Zukunftsfähigkeit des DB-Konzerns zu sichern, ist daher eine gute Finanzkraft unabdingbar. Im Zusammenhang mit dem DB-Konzernumbau soll die doppelstöckige Holding-Struktur mit DB AG und DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) zur Vermeidung von Redundanzen, zur Reduzierung von Abstimmungsaufwendungen sowie zur Beschleunigung von Entscheidungen aufgelöst werden. Zudem wurde der DB-Konzernvorstand von acht auf sechs Ressorts verkleinert. Ein Bestandteil der Reorganisation ist eine neue Geschäftsverteilung im DB-Konzernvorstand zur Bündelung der Geschäftsfelder der Eisenbahn in Deutschland im neuen Ressort Verkehr und Transport. Darüber hinaus werden die Servicefunktionen

und internen Dienstleistungen im DB-Konzern neu strukturiert. Die DB-Konzernleitung soll auf die Ausübung von DB-Konzernleitungsfunktionen und Richtlinienkompetenz beschränkt werden.

Mit dem Konzernumbau will der DB-Konzern schlanker, schneller, effizienter sowie kundenorientierter und damit wettbewerbsfähiger werden. Neben wettbewerbsfähigeren Kostenstrukturen auch in der DB-Konzernleitung geht es vor allem um die Erreichung einer höheren Qualität, eine stärkere Ausrichtung auf den Kunden und seine Bedürfnisse sowie um mehr Wirtschaftlichkeit, insbesondere in den Geschäften der Eisenbahn in Deutschland. Teil des Konzernumbaus ist auch das auf mehrere Jahre angelegte Programm Zukunft Bahn. Von August bis Dezember 2015 arbeiteten fünf Projektteams mit unterschiedlichen Themen an der Neuaufstellung des DB-Konzerns, darunter das zentrale Projekt Zukunft Bahn mit einem Team von Spezialisten aus allen Geschäftsfeldern. Nach der Aufsichtsratsitzung Mitte Dezember 2015 hat die Umsetzungsphase begonnen: Im ersten Schritt werden im Jahr 2016 an vielen Stellen schnelle operative Verbesserungen umgesetzt, um für die Kunden »Ärgernisse zu beseitigen«. Im Zeithorizont II bis 2020, »Qualität, die überzeugt«, wird der Großteil der entwickelten Maßnahmen umgesetzt. Im Zeithorizont III, »Leistung, die begeistert«, werden langfristig wirksame Maßnahmen ergriffen.

Im Zuge des vorgestellten DB-Konzernumbaus wurde zudem eine weitere Vereinfachung der Markenarchitektur beschlossen. Zur Stärkung des Marktauftritts treten zukünftig der DB-Konzern, der nationale und grenzüberschreitende Personenverkehr, die Infrastrukturgeschäftsfelder sowie der Schienengüterverkehr einheitlich unter der Bildmarke »DB« auf. Mit der Vereinfachung der Markenarchitektur erfolgt die markenseitige Umsetzung des Verschlankungsprozesses, der mit dem DB-Konzernumbau eingeleitet wurde. Die Markenauftritte der internationalen Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva bleiben in der bisherigen Form bestehen.

### › Einführung eines Shared Service Center (SSC) Buchhaltung im DB-Konzern

Anfang April 2014 wurde der DB-konzernweite Aufbau einer zentralen SSC-Organisation beschlossen, in der die heute dezentral in den Geschäftsfeldern, Servicecentern oder DB-Konzernunternehmen erbrachten Buchhaltungsaufgaben in weiten Teilen zentral gebündelt werden. Das SSC Buchhaltung wird demnach als Servicefunktion Leistungen nach einheitlichen Prinzipien erbringen. Die DB-konzerninterne Zusammenarbeit mit dem SSC erfolgt nach definierten Standards und auf Basis von Geschäftsbesorgungsverträgen. Mithilfe der SSC-Organisation soll im gesamten DB-Konzern die Einführung innovativer Technologien und Prozesse zentral gesteuert und somit die Qualität und Effizienz der Rechnungswesenfunktionen weiter erhöht werden. Für die Implementierung wurde ein dreistufiger Pfad entwickelt.

- › In Phase 1 erfolgte eine Aufteilung der Rechnungswesenfunktionen in lokal verbleibenden gesellschaftsspezifischen Funktionen (Bilanzfunktionen) und Buchhaltungsfunktionen.
- › In Phase 2 wurden die in Phase 1 separierten Buchhaltungsfunktionen mit Wirkung zum 1. Februar 2015 in eine dezentrale SSC-Struktur im Wege eines (Teil-) Betriebsübergangs auf die DBMLAG überführt und dem Konzernrechnungswesen unterstellt. Dezentrale SSC-Struktur bedeutet, dass die Mitarbeiter weiterhin an ihren bisherigen Standorten verbleiben.
- › Innerhalb des SSC erfolgt in Phase 3 die Neuausrichtung der dezentralen SSC-Organisation in die prozessorientierte SSC-Zielorganisation.

### › Bestandsnetzmodernisierung mit LuFV II gestartet

Auf Basis der am 1. Januar 2015 in Kraft getretenen LuFV II haben wir im Berichtsjahr die umfassende Modernisierung des Bestandsnetzes fortgesetzt. Dabei wurden rund 4.000 km Schienen, fast 1.850 Weichen, 2,5 Millionen Eisenbahnschwellen und etwa 4 Mio. t Schotter sowie über 140 Brücken erneuert.

Erfolgreich umgesetzt wurden unter anderem die Maßnahmen an den Tunnelanlagen auf der Nord-Süd-Verbindung im Berliner S-Bahn-Netz, auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln–Rhein/Main sowie auf der Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart.

### › Lärmabhängiges Trassenpreissystem

Das LaTPS der DB Netz AG sieht einen Zuschlag für laute Güterzüge von derzeit 2,5% auf den regulären Trassenpreis vor. Güterzüge, die zu 90% aus Wagen mit leiser Brems-technik bestehen, sind von der Zahlung ausgenommen. In der Netzfahrplanperiode 2015 hat die DB Netz AG mindestens eine Gesamtsumme von 9 Mio. € generiert, die der Finanzierung von Bonuszahlungen für EVU zugute kommt, die ihre Güterwagen mit leisen Bremstechnologien wie K- oder insbesondere LL-Sohlen ausgerüstet haben. Im September 2015 haben wir für das Förderjahr 2014 5.388 (im Vorjahr: 146) Anträge bewilligt und über 1 Mio. € (im Vorjahr: 0,04 Mio. €) ausgezahlt. Das Programm ist auf acht Jahre angelegt.

### › Zivilgerichtsverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten

Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) aus dem Jahr 2011 können Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte (Trassenentgelte, Stationsentgelte) zivilgerichtlich am Maßstab des § 315 BGB auf ihre Billigkeit überprüft werden, auch wenn die BNetzA den Entgelten nicht widersprochen hat und diese damit regulierungsrechtlich wirksam sind. In diesem Zusammenhang sind derzeit vor den Zivilgerichten Rechtsstreitigkeiten zwischen DB Netz AG und DB Station & Service AG auf der einen Seite und EVU beziehungsweise Aufgabenträgern auf der anderen Seite anhängig. Gegenstand der Verfahren ist die Überprüfung der Billigkeit der Nutzungsentgelte. Zum Teil werden zudem kartellrechtliche Ansprüche geltend gemacht. Der überwiegende Teil dieser

Rechtsstreitigkeiten betrifft Entgelte, die als Regionalfaktoren oder nach dem Stationspreissystem 2005 erhoben wurden. Erstmals wurde nun im September 2015 ein laufendes Zivilverfahren durch das Gericht ausgesetzt und die Vorlage zum Europäischen Gerichtshof (EuGH) beschlossen. Zusätzlich wurde Verfassungsbeschwerden der DB Netz AG und der DB Station&Service AG stattgegeben, mit denen diese sich gegen die Nichtzulassung von Revisionen gegen Urteile verschiedener Oberlandesgerichte durch den BGH im Jahr 2012 wendeten. Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) sah in diesen Beschlüssen das Recht der beiden Gesellschaften auf rechtliches Gehör verletzt und verwies die Sache an den BGH zurück. Diese Entscheidung des BVerfG und die Vorlage an den EuGH sind ein wichtiger Schritt zur Klärung der Frage, ob die Zivilgerichte – wie bisher in den meisten Verfahren unterstellt – die Vorschrift des § 315 BGB parallel zu den Regelungen des Eisenbahnrechts anwenden dürfen.

### › **DB Netz AG mit über 400 Kunden Spitze im europäischen Vergleich**

Auf der Fachmesse »transport logistic« in München konnte die DB Netz AG den 400. Kunden begrüßen. Im europäischen Vergleich hat die DB Netz AG damit bei den Trassenbestellern einen Rekordwert erreicht. Mit ihrem aktiven Vertrieb konnte die DB Netz AG im vergangenen Jahr bereits rund 2 Mio. Trkm als Mehr- und Neuverkehre gewinnen. Die Anzahl der Kunden ist per 31. Dezember 2015 auf 412 gestiegen.

### › **Brand im Stellwerk Mülheim-Styrum**

Am 4. Oktober 2015 kam es im Stellwerk Mülheim-Styrum auf der Strecke Duisburg–Essen zu einem Brand, ausgelöst durch das Steuergerät eines elektronischen Bauteils, und in der Folge zu erheblichen Beeinträchtigungen für den Zugverkehr. Durch unverzüglich umgesetzte Gegensteuerungsmaßnahmen konnte bereits am 7. Oktober 2015 wieder mit maximaler Geschwindigkeit auf dem betroffenen Streckenabschnitt gefahren werden. Eine weitere Erhöhung der Streckenkapazität wurde am 10. November 2015 durch die Einrichtung eines mobilen Bedienpults zur Betriebsüberwachung und -steuerung möglich. Die komplette Wiederherstellung des Stellwerks ist für März 2016 geplant.

### › **Großbrand im Weichenwerk Witten**

Bei einem Großbrand am 23. Juli 2015 wurde im Weichenwerk Witten die Fertigungshalle teilweise zerstört. Der durch den Brand zerstörte Hallenteil, in dem die Montagearbeiten stattgefunden haben, wurde komplett abgerissen. Die noch intakten Hallenteile wurden durch den Einbau von Trennwänden witterungsfest gemacht. Die Planungen für den Neuaufbau laufen auf Hochtouren, eine Fertigstellung kann voraussichtlich Ende 2016 realisiert werden. Die Montage läuft bis dahin in einer Halle auf dem Gelände des Werks, die bislang als Lager genutzt wurde.

Durch den Einsatz einer Taskforce, die die Steuerung der Lieferungen von Weichen und Großteilen koordiniert, wurden die Auswirkungen auf den Betrieb und geplante Baumaßnahmen so gering wie möglich gehalten.

### › **Projekterfolge bei der Digitalisierung im Betrieb**

Zur Steigerung der Verfügbarkeit von Infrastrukturanlagen wurden rund 1.000 weitere Weichen mit Diagnosesensoren ausgerüstet. Insgesamt sind damit Ende 2015 über 2.600 Weichen mit dieser Technik ausgerüstet. Dadurch lassen sich entstehende Weichenstörungen frühzeitig erkennen, sodass die Instandhaltung vor Störungseintritt prädiktiv eingreifen kann. Ziel der DB Netz AG ist die Ausrüstung von über 30.000 Weichen für eine Weichenfernüberwachung bis zum Jahr 2020.

Signifikante Fortschritte hat die DB Netz AG auch im Hinblick auf die Digitalisierung von Kernprozessen und -technologien erzielt. So wurde zum Beispiel die Anzahl der Mitarbeiter, die mobile Endgeräte für die Instandhaltung der Infrastrukturanlagen nutzen, auf über 3.000 erhöht und damit ein weiterer Schritt in Richtung einer Digitalisierung der Instandhaltung realisiert.

Auf dem Gebiet der digitalen Leit- und Sicherungstechnik konnten zusammen mit der Industrie wesentliche Voraussetzungen für eine Inbetriebnahme des Pilotprojekts Harz-Weser-Netz im Jahr 2018 geschaffen werden.

## › Fortschritte bei Neu- und Ausbaumaßnahmen

### › PROJEKT STUTTGART – ULM

Das Projekt Stuttgart – Ulm wurde 2015 in allen Bereichen erfolgreich vorangetrieben. Für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm liegen zwischenzeitlich alle Planfeststellungsbeschlüsse vor. Mehr als 25 km der gesamten Bauleistung von rund 62 km für Vortrieb und Aushub der Tunnel sind erbracht. In der Stuttgarter Innenstadt baut die Projektgesellschaft weiter am neuen Hauptbahnhof sowie an dessen vier Tunnelzuführungen. Für den neuen Stuttgarter Bahnknoten sind 11,5 km Tunnel gegraben. Die Bemusterung einer der einzigartigen Kelchstützen als tragende Elemente des neuen Hauptbahnhofs war erfolgreich. Der aktuelle Kostenhochlauf bewegt sich für das Gesamtprojekt im vorgesehenen Bereich. Zur Verbesserung der Flughafenanbindung haben die Projektpartner den Bau eines dritten Gleises in der Station Terminal am Flughafen beschlossen. Für die erweiterte Flughafenanbindung wurde unter den Projektpartnern eine Sondervereinbarung geschlossen. Die Inbetriebnahme des Gesamtprojekts ist für Ende 2021 geplant. Die Anbindung der Gäubahn aus Richtung Süden an den Flughafen wird zwei Jahre später erfolgen.

### › INBETRIEBNAHME VDE 8.2

Die neue Schnellfahrstrecke Erfurt – Halle (Saale)/Leipzig wurde im Dezember 2015 im Beisein von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel und dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG Dr. Rüdiger Grube in Betrieb genommen. Mit einer Gesamtlänge von 123 km ist sie Bestandteil des VDE 8 und ermöglicht bis zu 60 Minuten kürzere Reisezeiten auf Verbindungen von Berlin, Dresden oder Leipzig nach Frankfurt am Main.

2017 werden die Arbeiten am VDE 8 in großen Teilen abgeschlossen sein. Das Projekt wurde 1991 von der Bundesregierung beschlossen, um die Verkehrsanbindung zwischen Ost und West sowie zwischen Nord und Süd zu verbessern. Es ist gleichzeitig ein Lückenschluss im deutschen Hochgeschwindigkeitsnetz.

### › NEUE DREHSCHLEIBE IM KOMBINIERTEN VERKEHR

Nach den Prognosen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird die Transportleistung auf der Schiene bis zum Jahr 2030 weiter deutlich wachsen. Die DB Netz AG als Eigentümerin der Umschlagbahnhöfe stellt sich gemeinsam mit der Deutschen Umschlaggesellschaft

Schiene-Straße als Betreiberin der derzeit 24 Terminals darauf ein und sorgt für zusätzliche Umschlagkapazitäten. Beispielsweise sind die Erweiterungen von Regensburg-Ost sowie Ulm/Dornstadt für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) angemeldet, die neu gebaute Drehscheibe im Kombinierten Verkehr Duisburg-Meiderich wird Mitte 2016 in Betrieb gehen.

### › HALBZEIT BEI DER AUSBAUSTRECKE HANAU – NANTENBACH

Die Ausbaustrecke Hanau – Nantenbach ist Teil der rund 112 km langen Main-Spessart-Bahn zwischen Hanau und Würzburg. Mit über 200 Zügen täglich zählt sie zu den am stärksten frequentierten Trassen in Deutschland. Kernmaßnahme des Ausbauprojekts ist die »Umfahrungsspanne Schwarzkopftunnel«. Hier entsteht eine zweigleisige Ausbaustrecke mit insgesamt vier Tunnelbauwerken. Die Geschwindigkeit auf der Strecke wird sich von derzeit 70 km/h auf bis zu 160 km/h erhöhen, zudem werden dringend benötigte Kapazitäten geschaffen. Mit Inbetriebnahme der Strecke, die überwiegend in Tunnel- beziehungsweise Troglage verläuft, werden die Anwohner entlang der Strecke ab 2017 erheblich vom Schienenlärm entlastet. Die Bestands-trasse wird stillgelegt. Am 4. Dezember 2015 wurde mit dem offiziellen Durchschlag der ersten Röhre des rund 2,6 km langen Tunnels Falkenberg ein weiterer großer Meilenstein bei der Realisierung des Projekts erreicht.

### › DIALOGFORUM SCHIENE NORD DURCHGEFÜHRT

Im November endete das vom niedersächsischen Wirtschaftsministerium organisierte Dialogforum zur Neu- und Ausbaustrecke Hamburg/Bremen – Hannover. Die Teilnehmer sprachen sich mehrheitlich für die Umsetzung der sogenannten Alpha-Variante aus. Sie beinhaltet die zeitlich versetzte Umsetzung mehrerer Ausbaumaßnahmen in der Region. Dieses Ergebnis fließt in die Bundesverkehrswegeplanung des Bundes ein. Der DB-Konzern wird auch weiter über das Projekt informieren und dabei in enger Abstimmung mit dem Bund insbesondere die von den Maßnahmen direkt Betroffenen beteiligen.

### › EISENBAHNKNOTEN FRANKFURT AM MAIN

Der Verkehrsknoten Frankfurt ist einer der am stärksten frequentierten im deutschen Schienennetz und besitzt somit eine herausragende Bedeutung für den Zugverkehr. Mit der Umsetzung folgender Maßnahmen wird die Zukunftsfähigkeit rund um diesen Standort gewährleistet:

- › Durch den viergleisigen Ausbau der hoch frequentierten Main-Weser-Bahn erhält der S-Bahn-Verkehr der Linie S6 zwischen Frankfurt West und Friedberg eigene Gleise, um die Pünktlichkeit der Züge zu erhöhen und einen reinen 15-Minuten-Takt einzurichten.
- › Mit dem Bau der 19,4 km langen Nordmainischen S-Bahn werden künftig die westlichen Bereiche der Stadt Hanau, die Stadt Maintal sowie die östlichen Teile der Stadt Frankfurt am Main an das bestehende Netz der S-Bahn Rhein-Main angeschlossen.
- › Der neue Stadtteil Gateway Gardens erhält Ende 2019 durch einen 4 km langen Streckenneubau zwischen Frankfurt-Stadion und Frankfurt-Flughafen Regionalbahnhof einen eigenen S-Bahn-Anschluss.
- › Das Relaisstellwerk, das seit 1978 den S-Bahn-Verkehr auf der Tunnelstammstrecke steuert, wird bis 2018 durch ein ESTW ersetzt. Anfang 2015 begannen vorbereitende Bauarbeiten während nächtlicher Sperrpausen. Im Sommer war die Strecke zum Einbau von signaltechnischen Elementen und zur Kabelverlegung mehr als vier Wochen komplett gesperrt; weitere Totalsperrungen folgen in den Oster- und Sommerferien 2016 sowie vor der Inbetriebnahme 2018. Das Projekt umfasst ein Volumen von insgesamt 95 Mio. €.

### › **VERTRÄGE ZUR REALISIERUNG DES PROJEKTS BREISGAU-S-BAHN 2020 UNTERZEICHNET**

Am 13. Juli 2015 haben das Land Baden-Württemberg, der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg und die DB AG in Freiburg die Realisierungs- und Finanzierungsverträge für die »1. Stufe 2018« der Breisgau-S-Bahn 2020 unterzeichnet. Der Ausbau umfasst unter anderem die Elektrifizierung der Breisacher Bahn und der Elztalbahn sowie der östlichen Höllentalbahn. Die Fahrgäste werden im Nahverkehr durch ein verbessertes Angebot profitieren. Die Breisgau-S-Bahn 2020 wird im Rahmen des Bundesprogramms zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) realisiert. Insgesamt fließen 240 Mio. € in den Ausbau.

### › **SCHIENENANBINDUNG DER FESTEN FEHMARNBELTQUERUNG**

Im Sommer 2015 wurde die Vorplanung für die leistungsfähige Schienenanbindung auf Basis des Raumordnungsverfahrens des Landes Schleswig-Holsteins technisch abgeschlossen und die Trasse der Öffentlichkeit vorgestellt. In einigen Bereichen wurde die Trasse aufgrund von naturschutzrechtlichen Konflikten modifiziert. Aktuell laufen die internen Freigabe- und Qualitätssicherungsprozesse zur

Vorplanung sowie die Abstimmung mit den externen Projektbeteiligten. Die Einleitung der Planfeststellungsverfahren ist für Ende 2016 vorgesehen. Die Fertigstellung der zweigleisigen und elektrifizierten (Neubau-)Strecke ist für Ende 2024 geplant. Aufgrund des andauernden Planfeststellungsverfahrens für den Fehmarnbelttunnel auf deutscher Seite haben die Projektgesellschaft Femern A/S und das Land Dänemark einen späteren Fertigstellungstermin des Tunnels nicht mehr ausgeschlossen.

### › **AUSBAUSTRECKE EMMERICH – OBERHAUSEN**

Im Berichtsjahr hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für den ersten von zwölf Planfeststellungsabschnitten den Planfeststellungsbeschluss erteilt. Im Berichtsjahr wurden vorgezogene Baumaßnahmen begonnen. Dazu gehörten die Beseitigung von Bahnübergängen beziehungsweise der Neubau von Straßen- und Eisenbahnüberführungen. Auch die Baumaßnahmen an der Grenze zu den Niederlanden zur Umstellung des Stromsystems sind gestartet und liegen im Zeitplan. Künftig wird es für den Güterverkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden auf dem Weg zum Hafen Rotterdam nur noch einen Stromsystemwechsel geben und somit der grenzüberschreitende Verkehr vereinfacht.

### › **NEU- UND AUSBAUSTRECKE HANAU – WÜRZBURG – FULDA**

Das Projekt befindet sich in einer frühen Planungsphase. Im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen ist der Verlauf der beiden neuen Gleise noch offen. Er soll in den nächsten beiden Jahren im Rahmen der Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens ermittelt werden. Hierzu wird erstmals ein 3-D-basiertes Planungsinstrument eingesetzt. Im Ausbaubereich zwischen Hanau und Gelnhausen kann voraussichtlich 2021 mit dem Bau begonnen werden. Das gesamte Projekt wird von Maßnahmen zur frühen Bürgerbeteiligung begleitet, die vor Ort sehr positiv aufgenommen werden.

### › **HÖHERE KAPAZITÄT AM BAHNKNOTEN MAINZ**

Im Januar 2015 wurde der Nordkopf des Mainzer Hauptbahnhofs mit einer Gesamtlänge von 680 m in Betrieb genommen, sodass Züge den Bahnhof nun auf verschiedenen Ebenen passieren können. Die Investitionen betragen rund 50 Mio. €.

### › **NEU- UND AUSBAUSTRECKE KARLSRUHE – BASEL**

Die Arbeiten zum Rastatter Tunnel südlich von Karlsruhe sind im Zeitplan. Derzeit wird im Bereich des zukünftigen Tunnelportals Nord die Startbaugrube für das Andrehen der ersten Tunnelvortriebsmaschine hergestellt. Die erste Tunnelbohrmaschine wird das 4.720m lange Bauwerk voraussichtlich ab dem zweiten Quartal 2016 aus nördlicher Richtung auffahren. Im südlichen Bereich werden die Arbeiten für die Tunnelrampe durchgeführt und es wurde die Grundwasserwanne zur Unterfahrung der Bundesautobahn (BAB) A5 fertiggestellt. Der Planrechtsbeschluss für den Abschnitt Müllheim-Auggen wurde im Juli 2015 durch das EBA erlassen.

### › **ZWEITE S-BAHN-STAMMSTRECKE MÜNCHEN**

Am 9. Juni 2015 erteilte das EBA mit dem Planfeststellungsbeschluss die Baugenehmigung für die zweite Stammstrecke München im westlichen Abschnitt mit der neuen Station unter dem Münchner Hauptbahnhof. Bereits seit Ende 2013 besteht vollziehbares Baurecht für den anschließenden Abschnitt bis zur Isar mit der Station Marienhof. Damit liegen jetzt für zwei Drittel der Strecke die Baugenehmigungen vor. Ende August startete der DB-Konzern die Verfahren zur Ausschreibung der ersten großen Bauarbeiten.

### › **AUSBAUSTRECKE MÜNCHEN – MÜHLDORF – FREILASSING**

Mit dem Ausbau der bisher eingleisigen Strecken München – Mühldorf – Freilassing und weiter nach Salzburg wird nicht nur der Lückenschluss im transeuropäischen Korridor Rhein-Donau erreicht. Der zweigleisige Ausbau mit Elektrifizierung dient vor allem der Verbesserung der Verkehrsanbindung des bayerischen Chemiedreiecks. Die Vorplanung für die gesamte Ausbaustrecke wird derzeit öffentlich vorgestellt und bereits jetzt mit Anliegern an der Strecke besprochen. Außerdem laufen bereits an einzelnen Abschnitten vorgezogene Maßnahmen, beispielsweise der zweigleisige Ausbau um Mühldorf oder das dritte Gleis in Freilassing. Beide Maßnahmen entlasten schon in wenigen Monaten den Bahnbetrieb auf der hoch frequentierten Strecke.

### › **ELEKTRIFIZIERUNG SÜDBAHN**

Das Projekt Elektrifizierung Ulm–Friedrichshafen–Lindau-Aeschach (Südbahn) dient zur Verbesserung des Schienenverkehrs auf der zweigleisigen Strecke von Ulm nach Friedrichshafen (Südbahn) und weiter auf der Verbindung von Friedrichshafen nach Lindau-Aeschach (Bodenseegürtel-

bahn). Neben der Elektrifizierung beider Strecken wird auf der Strecke von Ulm nach Friedrichshafen-Stadt die Höchstgeschwindigkeit abschnittsweise auf maximal 160 km/h angehoben. Durch den zukünftig nicht mehr notwendigen Traktionswechsel und weitere Maßnahmen verkürzt sich die Fahrzeit zwischen Ulm und Friedrichshafen-Stadt von derzeit 72 Minuten auf rund 62 Minuten. Zudem verbessern sich die Einbindung der Strecke in den übergeordneten Zuglauf und die Eingliederung in die Taktfahrpläne für den Nah- und Fernverkehr. Das Land Baden-Württemberg kann außerdem das vorgesehene Nahverkehrskonzept mit den geplanten Mehrverkehren umsetzen.

Die Finanzierungsvereinbarung zur Projektausführung mit dem BMVI und dem Land Baden-Württemberg wurde im Dezember 2015 unterzeichnet.

### › **ZWEI-BAHNHOFS-LÖSUNG LINDAU**

Im November 2014 wurde mit der Stadt Lindau die vertragliche Grundlage für die sogenannte Zwei-Bahnhofs-Lösung in Lindau gelegt. Der einmalige Inselbahnhof bleibt als Ziel des Regionalverkehrs insbesondere dem Tourismus erhalten. In Reutin entsteht eine moderne Station mit Fernverkehrsanschluss nach Zürich und München. In enger Abstimmung mit der Stadt und dem Freistaat Bayern werden derzeit weitere 13 Bausteine umgesetzt beziehungsweise geplant. Sie reichen von der Beseitigung von Bahnübergängen und dem Abbau von Dieseltankstelle und Abstellgleisen bis hin zum Einbau digitaler Leit- und Sicherungstechnik. Regelmäßig bietet der DB-Konzern seit dem Frühjahr für die Vertreter der unterschiedlichsten Bürgerinitiativen und Interessengruppen einen vertrauensvollen Dialog an, der sehr gut angenommen wird und sich atmosphärisch und mit konkreten Ideen auf das Projektmanagement auswirkt.

### › **KNOTEN BERLIN, SÜDKREUZ- BLANKENFELDE (DRESDNER BAHN)**

Der Wiederaufbau der Dresdner Bahn ist Voraussetzung für die Entflechtung der Verkehre von Berlin in Richtung Leipzig und Dresden sowie für die Anbindung des Flughafens BER an das Berliner Zentrum. Durch den Ausbau der Strecke Berlin – Dresden einschließlich Dresdner Bahn wird sich die Fahrzeit zukünftig zwischen beiden Städten auf rund 80 Minuten reduzieren.

Nach mehrjähriger Verfahrensdauer wurde im November 2015 mit dem Planfeststellungsabschnitt II – Lichtenrade – der erste von drei Planfeststellungsbeschlüssen zugestellt.

## NACHTRAGSBERICHT

› **Zugunglück bei Bad Aibling** 025

› **Klage des Landes Sachsen-Anhalt auf Schadenersatz** 025

### › **Zugunglück bei Bad Aibling**

Anfang Februar 2016 ist es auf der Strecke zwischen Bad Aibling und Kolbermoor in Bayern zu einem schweren Zugunglück mit mehreren Toten und zahlreichen Verletzten gekommen.

Der DB-Konzern arbeitet eng mit den ermittelnden Behörden bei der Aufklärung der Unfallursache zusammen.

### › **Klage des Landes Sachsen-Anhalt auf Schadenersatz**

Das Land Sachsen-Anhalt hat gegen die DB Netz AG, die DB Regio AG und die DB AG eine Klage auf Kartellschadenersatz erhoben. Die Klage ist auf eine vermeintlich rechtswidrige Trassenpreisgestaltung der DB Netz AG durch die Erhebung von Regionalfaktoren in den Jahren 2003 bis 2011 gestützt. Die Klageschrift wurde der DB Netz am 2. Februar 2016 zugestellt. Die beklagten DB-Unternehmen werden sich gegen die Klage verteidigen.

## CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

› **Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen** 025

› **Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung** 025

› **Umfassendes Risikomanagementsystem** 027

› **Bewertung der derzeitigen Risikoposition** 027

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 EIU basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für

unsere Aktivitäten. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen.

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

### › **ABSATZMARKTRISIKEN**

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

### › **GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG**

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

### › **PROJEKTRISIKEN**

Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Auch 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 ist eine ausreichende Höhe, aber auch eine verlässliche Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund am 12. Januar 2015 eine neue LuFV abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2019 festschreibt.

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 EIU verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.

Zusätzlich existieren für die DB Netz AG die folgenden Risiken:

- › Personalrisiken unter anderem durch hohe Tarifabschlüsse
- › Beschaffungs-/Energiemarktrisiken 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 Risiko-

bericht 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 in den Bereichen Regulierung sowie Produktion/Technik. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition nicht umfassend verändert. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

# PROGNOSEBERICHT

› **Konjunkturelle Aussichten** 027

› **Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte** 027

› **Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen** 028

› **Voraussichtliche Entwicklung der DB Netz AG im Geschäftsjahr 2016** 028

## › **Konjunkturelle Aussichten**

Die Aussichten für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2016 basieren auf der Annahme keiner weiteren Verschlechterung der geopolitischen Entwicklung.

Für Deutschland wird im Jahr 2016 eine leichte Beschleunigung des Wirtschaftswachstums erwartet. Getrieben wird dies durch die gute Beschäftigungssituation und steigende Einkommen. Auch der Zustrom von Migranten entfaltet kurzfristig positive Impulse für den privaten und staatlichen Konsum. Zudem dürfte die fortschreitende Erholung des Euro-Raums positive Effekte auf die innereuropäischen Exporte haben.

## › **Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte**

Im deutschen Schienenpersonenverkehrsmarkt erwarten wir im Jahr 2016 einen leichten Zuwachs der Verkehrsleistung, unter anderem infolge von Angebotserweiterungen im Schienenpersonenfernverkehr.

Für den Güterverkehr in Deutschland wird im Jahr 2016 ein Wachstum auf Vorjahresniveau erwartet. Der Schienengüterverkehrsmarkt wird weiterhin von einem hohen inter- und intramodalen Wettbewerbsdruck gekennzeichnet sein. Insgesamt dürfte sich der Schienengüterverkehr in Deutschland gestützt von einem stabilen konjunkturellen Umfeld sowie einem positiven Basiseffekt nach den streikbedingten Verlusten im Jahr 2015 weiter positiv entwickeln. Strukturelle Maßnahmen bei DB Cargo werden den Leistungsanstieg jedoch begrenzen.

Insgesamt erwarten wir für das Jahr 2016 eine stabile Trassenachfrage. So rechnen wir im Personenfernverkehr aufgrund von Angebotsausweitungen (unter anderem Sylt-Shuttle und Inbetriebnahme VDE 8.2) mit einer leicht positiven Entwicklung. Optimierungen bei den Umläufen sowie baustellenbedingte Einschränkungen können dagegen im Schienenpersonennahverkehr zu einer leichten Minderung der Trassenachfrage führen. Im Schienengüterverkehr gehen wir wiederum von einem leichten Wachstum aus.

### › **Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen**

Im Rahmen der Verkehrspolitik und des regulatorischen Umfelds ist nicht auszuschließen, dass insbesondere die Gesetzesinitiative zur Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU (Eisenbahnregulierungsgesetz) zukünftig spürbare Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit haben kann. Im Hinblick auf die derzeitigen Planungen gehen wir jedoch davon aus, dass eine etwaige Umsetzung keinen wesentlichen Einfluss auf den Verlauf des Geschäftsjahres 2016 nehmen wird.

### › **Voraussichtliche Entwicklung der DB Netz AG im Geschäftsjahr 2016**

Wir werden im Geschäftsjahr 2016 die DB Netz AG weiter auf die Bedürfnisse unserer Kunden ausrichten. Zur Umsetzung des im Jahr 2015 ausgearbeiteten Unternehmensentwicklungsplans und im Einklang mit dem Konzernprogramm Zukunft Bahn werden wir im Jahr 2016 Maßnahmen für mehr Qualität, mehr Kapazität und eine einfachere Gestaltung des Systems Schiene durchführen. Gebündelt werden die Maßnahmen im Unternehmensprogramm Zukunft Netz, der Investitions- und Technologieinitiative der DB Netz AG. Hier gilt das Motto »Intelligenz vor Beton« – kreative Lösungen sollen die bestehende Infrastruktur auch vor weiteren Ausbaumaßnahmen intelligenter ausnutzen.

Dafür wird der DB-Konzern kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen starten, wie beispielsweise die Einrichtung interdisziplinärer Teams zur Pünktlichkeitserhöhung oder die Weiterentwicklung der Unternehmenssteuerungslogik,

um Mitarbeitern auf allen Arbeitsebenen ihren Beitrag zur Qualitätssteigerung direkt sichtbar zu machen. Dabei sollen Ärgernisse für Kunden beseitigt und soll beispielsweise im Fernverkehr bereits 2016 wieder eine Pünktlichkeit von 80% und im Regionalverkehr von 95% erreicht werden.

Um die Umsetzung dieser Maßnahmen zu beschleunigen, werden neuartige, schnelle Organisationsformen genutzt, die sich in der Erstellungsphase von Zukunft Bahn bewährt haben.

Alle Maßnahmen richten sich an unserer Vision aus: »Gemeinsam mit unseren Kunden machen wir die Schiene zur ersten Wahl«.

Da Prognosen zufolge die Leistungsnachfrage 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 2016 gehen wir von einer geringfügig steigenden Leistungsnachfrage und leicht steigenden Umsatzerlösen aus. Aufgrund der Sonderbelastungen des Jahres 2015 rechnen wir trotz des Anstiegs der Personalkosten sowie der Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Programm Zukunft Bahn mit einem moderaten 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.

# Jahresabschluss

› Gewinn- und Verlustrechnung 030

› Bilanz 030

› Kapitalflussrechnung 031

› Entwicklung des Anlagevermögens 032

› Anhang 033

› Anteilsbesitzliste 043

› Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 044

# GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €]	Anhang	2015	2014
Umsatzerlöse	(15)	4.804	4.725
Bestandsveränderungen		-2	0
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	744	559
Gesamtleistung		5.546	5.284
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	1.033	947
Materialaufwand	(18)	-1.887	-1.822
Personalaufwand	(19)	-2.294	-2.057
Abschreibungen		-958	-929
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	-1.134	-919
		<b>306</b>	<b>504</b>
Beteiligungsergebnis	(21)	26	23
Zinsergebnis	(22)	-251	-310
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>81</b>	<b>217</b>
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(31)	-81	-217
<b>Jahresergebnis</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## BILANZ

### › Aktiva

[in Mio. €]	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>	(2)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		142	170
Sachanlagen		19.907	19.953
Finanzanlagen		15	15
		<b>20.064</b>	<b>20.138</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
Vorräte	(3)	145	139
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	435	489
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		13	25
		<b>593</b>	<b>653</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(5)	8	8
		<b>20.665</b>	<b>20.799</b>

### › Passiva

[in Mio. €]	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklagen	(7)	6.492	6.492
Gewinnrücklagen	(8)	18	18
		<b>7.277</b>	<b>7.277</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>	(9)	906	914
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>	(10)	11.854	11.899
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(11)	628	709
		<b>20.665</b>	<b>20.799</b>

# KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €]	Anhang	2015	2014
Ergebnis vor Gewinnabführung		81	217
Abschreibungen/ Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens <sup>1)</sup>		943	916
Zunahme/Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne DB-konzerninterne Wechsler)		4	-1
Cashflow		1.028	1.132
Zunahme der übrigen Rückstellungen		83	25
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge		-10	-7
Zahlungsunwirksame Erträge im Beteiligungsergebnis		-27	-23
Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		54	78
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-223	-219
Verlust/Gewinn aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens <sup>1)</sup>		69	-3
Zinsaufwendungen/Zinserträge		251	311
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>1.225</b>	<b>1.294</b>
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		30	96
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		4	-4
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-5.820	-5.236
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-4	-2
Erhaltene Zinsen		1	2
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		23	20
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-5.766</b>	<b>-5.124</b>
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		-215	-215
Auszahlungen von Anleihen und (Finanz-) Krediten		-3	0
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		350	93
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen		5.084	4.334
Rückzahlungen von Zuschüssen		-166	-18
Gezahlte Zinsen		-246	-307
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-217	-66
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-69	27
Barausgleich aus der Übertragung von Geschäftseinheiten		7	0
Einzahlungen für von Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler)		4	0
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>4.529</b>	<b>3.848</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>		<b>-12</b>	<b>18</b>
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		25	7
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>(23)</b>	<b>13</b>	<b>25</b>

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

# ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

[in Mio. €]	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert				
	Vortrag per 01.01. 2015	Übertragung von/an Konzerngesellschaften <sup>1)</sup>	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2015	Vortrag per 01.01. 2015	Übertragung von/an Konzerngesellschaften <sup>1)</sup>	Abschreibungen	Umbuchungen	Zuschreibungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2015	Stand per 31.12. 2015	Stand per 31.12. 2014
<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>															
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	451	-	2	-2	-42	409	-281	-	-22	-	-	29	-274	135	170
2. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	-	7	0	-	-	7	-	-	-	-	-	-	0	7	-
	451	7	2	-2	-42	416	-281	0	-22	0	0	29	-274	142	170
<b>SACHANLAGEN</b>															
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken															
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	3.300	-	23	8	-54	3.277	-734	-	0	-	-	15	-719	2.558	2.566
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	550	0	8	9	-5	562	-271	0	-20	0	-	3	-288	274	279
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	13.777	-	86	-353	-19	13.491	-4.355	-	-201	-1	-	14	-4.543	8.948	9.422
	17.627	0	117	-336	-78	17.330	-5.360	0	-221	-1	0	32	-5.550	11.780	12.267
2. Gleisanlagen, Streckenausstattung und Sicherungsanlagen	16.221	-	150	131	-173	16.329	-10.762	-	-651	1	15	152	-11.245	5.084	5.459
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	1	-	1	-	0	2	-1	-	0	-	-	0	-1	1	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	239	0	8	12	-2	257	-162	0	-14	0	-	1	-175	82	77
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	999	0	33	42	-10	1.064	-708	0	-50	0	-	7	-751	313	291
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.098	-	597	153	-208	2.640	-239	-	-	-	246	7	2.647	1.859	1.859
	37.185	0	906	2	-471	37.622	-17.232	0	-936	0	15	438	-17.715	19.907	19.953
<b>FINANZANLAGEN</b>															
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	-	-	-	-	29	-14	-	-	-	-	-	-14	15	15
2. Beteiligungen	0	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	-	0	0	0
	29	0	0	0	0	29	-14	0	0	0	0	0	-14	15	15
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>37.665</b>	<b>7</b>	<b>908</b>	<b>0</b>	<b>-513</b>	<b>38.067</b>	<b>-17.527</b>	<b>0</b>	<b>-958</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>467</b>	<b>-18.003</b>	<b>20.064</b>	<b>20.138</b>

<sup>1)</sup> Die Position beinhaltet das von der DB ProjektBau GmbH mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2015 durch Abspaltung zur Aufnahme gemäß § 123 Abs. 2 Nr. 1 UmwG auf die DB Netz AG übertragene Anlagevermögen.

# 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.

Im Berichtsjahr erfolgte die grundlegende Neuausrichtung der Projektmanagementfunktionen (PM-Funktionen) für Infrastrukturprojekte im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern). Grundlage dieser Maßnahme bildet der Abspaltungs- und Übertragungsvertrag vom 10. Juni 2015 zwischen der DB ProjektBau GmbH als übertragendem Rechtsträger und den beiden Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG sowie DB Station & Service AG als jeweils übernehmenden Rechtsträgern. Die Übertragung des von der DB ProjektBau GmbH abzuspaltenden Vermögens (Gegenstände des den PM-Funktionen zugeordneten Aktiv- und Passivvermögens) erfolgte dabei jeweils als Gesamtheit im Wege der Abspaltung zur Aufnahme nach § 123 Abs. 2 Nr. 1 UmwG mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2015 (Abspaltungsstichtag).

Die Übertragung betrifft bei der DB Netz AG gemäß Abspaltungsbilanz zum 1. Januar 2015 vorwiegend Rückstellungen (16 Mio. €) sowie Anlagevermögen (7 Mio. €) und unfertige Leistungen (2 Mio. €). Da bei dem zu übertragenden (Rein-)Vermögen auf die DB Netz AG somit der Wert der Passiva (einschließlich Rückstellungen) den Wert der Aktiva überstieg, hatte die DB ProjektBau GmbH den Differenzbetrag von 7 Mio. € in bar auszugleichen (Barausgleichsanspruch seitens der DB Netz AG gemäß § 4 Abspaltungsvertrag).

## › (1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

Das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener 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, Brücken und Bauten des Schienenweges	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
Konzessionen, Rechte o. Ä.	Vertragslaufzeit
Entgeltlich erworbene Software	3-5

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

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

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- beziehungsweise pauschalierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklambedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen 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 2015 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die korrespondierende Aufstockung der Pensionsverpflichtungen von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens vollständig kompensiert, sodass aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden ist.

Die DB 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 ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2015 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. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen per 31. Dezember 2015 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

[in %]	31.12.2015
Rechnungszinsfuß	3,89
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,60
Erwartete Rententwicklung (je nach Personengruppe)	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,40

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundes-eisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) 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 2,50% (Vorruhestand und Altersteilzeit) und 3,25% (Jubiläum, Sterbegeld, mittelbare Altersversorgung) angewendet.

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

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Vor dem Bilanzstichtag getätigte Ausgaben beziehungsweise Einnahmen, die Aufwand beziehungsweise Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen, werden als aktive beziehungsweise passive Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

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

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

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

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

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

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

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

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

Abweichend von der in § 275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung werden die sonstigen Steuern nicht unter dem hierfür vorgesehenen Posten Nr. 19 erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

## › Erläuterungen zur Bilanz

### › (2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagegitter zu entnehmen.

Erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 5.739 Mio. € (im Vorjahr: 3.542 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Berichtsjahr wurden 53 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen.

### › (3) VORRÄTE

[in Mio. €]	31.12.2015	31.12.2014
Hilfs- und Betriebsstoffe	116	108
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	29	31
<b>Insgesamt</b>	<b>145</b>	<b>139</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 Lagerwert von 9 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) verschrottet.

### › (4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

[in Mio. €]	31.12.2015	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2014
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	129	3	151
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	259	-	301
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0
Sonstige Vermögensgegenstände	47	0	37
<b>Insgesamt</b>	<b>435</b>		<b>489</b>

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 116 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 103 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 204 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 250 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft in Höhe von 27 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 28 Mio. €) und Forderungen aus der Ergebnisabführung von Tochtergesellschaften in Höhe von 27 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 23 Mio. €). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen gegen die DB AG in Höhe von 36 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 53 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. €, per 31. Dezember 2014: 8 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 2015 einen Betrag in Höhe von 6.492 Mio. € aus (per 31. Dezember 2014: 6.492 Mio. €).

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz per 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 2.889 Mio. €. Darüber hinaus wurde die Kapitalrücklage im Jahr 2013 um 53 Mio. € vermindert.

### › (8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2015 einen Betrag in Höhe von 18 Mio. € aus. Diese resultieren aus der Erstanwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) im Jahr 2010.

### › (9) RÜCKSTELLUNGEN

[in Mio. €]	31.12.2015	31.12.2014
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	21	19
Steuerrückstellungen	15	13
Sonstige Rückstellungen	870	882
<b>Insgesamt</b>	<b>906</b>	<b>914</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 ermit-

telten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Netz AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (8 Mio. €, im Vorjahr: 10 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in Höhe von 10 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) 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 21 Mio. € (im Vorjahr: 19 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	31.12.2015	31.12.2014
Verpflichtungen im Personalbereich	221	247
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	47	44
Zinsen für Rückzahlungsverpflichtungen	32	71
Prozessrisiken	99	24
Rückzahlungsverpflichtungen	198	325
Unterlassene Instandhaltung	74	61
Rückbauverpflichtungen	97	-
Übrige Risiken	102	110
<b>Insgesamt</b>	<b>870</b>	<b>882</b>

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

Die Rückstellung für Rückbauverpflichtungen betrifft die Verpflichtung zum Rückbau der Oberleitung über außer Betrieb genommenen Gleisen und Weichen in Höhe von 97 Mio. €.

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

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 12 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 10 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (12 Mio. €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (36 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (36 Mio. €) verrechnet.

## › (10) VERBINDLICHKEITEN

[in Mio. €]	31.12.2015	davon mit Restlaufzeit			31.12.2014
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	1.554	215	732	607	1.769
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	800	400	-	400	803
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	391	384	7	0	375
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.906	1.695	3.467	3.744	8.779
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	202	202	0	0	172
davon aus Steuern	18	18	-	-	16
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
<b>Insgesamt</b>	<b>11.854</b>	<b>2.897</b>	<b>4.206</b>	<b>4.751</b>	<b>11.899</b>
davon zinspflichtig	9.371	1.760	3.467	4.144	9.090

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG in Höhe von 8.764 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 8.615 Mio. €). Die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG beinhalten insbesondere Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 7.309 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 7.377 Mio. €), von denen 7.211 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 7.280 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben. Darüber hinaus sind in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen kurzfristige Verbindlichkeiten aus Cashpooling von 1.263 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 913 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der DB AG von 81 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 217 Mio. €), kurzfristige Zinsverbindlichkeiten von 95 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 96 Mio. €) und kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 158 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 175 Mio. €) enthalten.

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

## › (11) PASSIVE RECHNUNGS-ABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 628 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 709 Mio. €) bezieht sich im Wesentlichen (443 Mio. €; per 31. Dezember 2014: 524 Mio. €) auf die in den Jahren 1999, 2004 und 2011 geleisteten vorzeitigen Rückzahlungen Zinsloser Darlehen an den Bund. Der Posten wird seit dem Geschäftsjahr 2011 pauschal über zehn Jahre aufgelöst.

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

## › (12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

[in Mio. €]	31.12.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	426	353
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>426</b>	<b>353</b>

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 419 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 353 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. €]	2015	2014
Bestellobligo für Investitionen	6.206	7.003
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	344	360
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	325	339
<b>Insgesamt</b>	<b>6.550</b>	<b>7.363</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. €]	2015	2014
<b>FÄLLIGKEITEN</b>		
fällig bis 1 Jahr	105	97
fällig 1 bis 5 Jahre	142	153
fällig über 5 Jahre	97	110
<b>Insgesamt</b>	<b>344</b>	<b>360</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 Konzernverbunds weitergereicht (Spiegelgeschäfte).

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

[in Mio. €]	2015	2014
<b>WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE</b>		
Devisenswaps	-	0
Devisenforwards	18	15

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. €]	2015	2014
<b>WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE</b>		
Devisenswaps	-	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. €]	2015	2014
Trassenentgelte	4.554	4.472
Örtliche Infrastruktur	239	248
Sonstige Umsatzerlöse	11	5
<b>Insgesamt</b>	<b>4.804</b>	<b>4.725</b>

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

### › (16) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betragen im Geschäftsjahr 744 Mio. € (im Vorjahr: 560 Mio. €). Der Anstieg im Vorjahresvergleich ist fast ausschließlich auf höhere aktivierte Eigenleistungen im Zusammenhang mit der Übernahme der Projektmanagementfunktionen von der DB ProjektBau GmbH zum 1. Januar 2015 zurückzuführen und resultiert daraus, dass insbesondere Aufgaben der Planung, Bauvorbereitung sowie Baudurchführung und -überwachung bei Verkehrsprojekten nunmehr von der DB Netz AG durchgeführt werden. Die unter diesem Posten ausgewiesenen Leistungen betreffen in Höhe von 167 Mio. € (im

Vorjahr: 175 Mio.€) aufgearbeitete Komponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist. Daneben beinhaltet dieser Posten Leistungen für das Anlagevermögen in Höhe von 577 Mio.€ (im Vorjahr: 384 Mio.€).

### › (17) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

[in Mio. €]	2015	2014
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	250	262
davon Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	0	0
davon Verkauf von Material und Energie	71	81
davon sonstige Leistungen Dritte	179	181
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	122	124
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	57	85
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	305	269
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	80	76
davon übrige staatliche Zuschüsse - öffentliche Hand	225	193
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	142	65
Zuschreibungen auf Sachanlagen	15	13
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	38	18
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	3	5
Währungskursgewinne	5	2
Übrige Erträge	96	104
davon Erträge aus Gebühren von Dritten	1	0
davon Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	42	38
davon sonstige übrige Erträge	53	66
<b>Insgesamt</b>	<b>1.033</b>	<b>947</b>
davon periodenfremd	183	153

### › (18) MATERIALAUFWAND

[in Mio. €]	2015	2014
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	128	124
davon Aufwendungen für Energie	154	150
davon Strom	120	112
davon Stromsteuer	7	7
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	8	8
davon sonstige Energien	19	23
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	19	17
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-45	-43
Aufwendungen für bezogene Leistungen	291	274
davon eingekaufte Leistungen Transport	126	120
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	74	65
davon sonstige bezogene Leistungen	91	89
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	1.468	1.424
<b>Insgesamt</b>	<b>1.887</b>	<b>1.822</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. €]	2015	2014
<b>LÖHNE UND GEHÄLTER</b>		
davon für Arbeitnehmer	1.520	1.323
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art.2 § 21 Abs.1 und 2 ENeuOG	346	349
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	22	23
	<b>1.888</b>	<b>1.695</b>
<b>SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG<sup>1)</sup></b>		
davon für Arbeitnehmer	324	282
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art.2 § 21 Abs.1 und 2 ENeuOG	82	80
davon für Altersversorgung	406	362
	<b>46</b>	<b>36</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>2.294</b>	<b>2.057</b>

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

Im Zusammenhang mit der Übertragung von Projektmanagementfunktionen von der DB ProjektBau GmbH auf die DB Netz AG erfolgte ein Betriebsübergang gemäß § 613a BGB von 2.123 Vollzeitpersonen (VZP) auf die DB Netz AG mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2015.

### › (20) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

[in Mio. €]	2015	2014
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	157	145
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	14	9
Gebühren und Beiträge	46	45
Aufwendungen für Versicherungen	5	5
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	0	0
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	13	12
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	47	40
Forschungs- und Entwicklungskosten	15	14
Sonstige bezogene Dienstleistungen	411	377
davon bezogene IT-Leistungen	132	115
davon sonstige Kommunikationsdienste	25	22
davon sonstige Serviceleistungen	254	240
Aufwendungen aus Schadenersatz	23	9
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	18	7
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	73	69
Sonstige betriebliche Steuern	9	6
Übrige Aufwendungen	303	181
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	77	63
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	93	85
davon Währungskursverluste	4	1
davon sonstige übrige Aufwendungen	129	32
<b>Insgesamt</b>	<b>1.134</b>	<b>919</b>
davon periodenfremd	95	89

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Aufwendungen aus der Bildung der Rückstellung für Verpflichtungen zum Rückbau von Oberleitungsanlagen über stillgelegten Gleisen in Höhe von 97 Mio. €.

### › (21) BETEILIGUNGSERGEBNIS

[in Mio. €]	2015	2014
Erträge aus Beteiligungen	0	1
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	26	23
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-	-
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>26</b>	<b>23</b>

### › (22) ZINSERGEBNIS

[in Mio. €]	2015	2014
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	2
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	-	-
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	1
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	0	1
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-252	-312
davon an verbundene Unternehmen	-216	-282
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-7	-6
<b>Insgesamt</b>	<b>-251</b>	<b>-310</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. 21 (DRS 21) Kapitalflussrechnung.

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

Die Kapitalflussrechnung des Jahres 2014, die im Vorjahr noch gemäß dem damals gültigen Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 2 (DRS 2) aufgestellt wurde, ist freiwillig an die Empfehlungen des DRS 21 angepasst worden.

### › (23) FINANZMITTELFONDS

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

Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling werden grundsätzlich nicht in den Finanzmittelfonds einbezogen, da eine Abgrenzung zwischen Finanzierungstätigkeit und der Disposition der liquiden Mittel (DRS 21.34) nicht eindeutig erfolgen kann.

### › 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 ein 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.

Der Konzern-Abschluss der DB AG wird beim Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter [www.bundesanzeiger.de](http://www.bundesanzeiger.de) erhältlich.

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

#### › (26) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf Seite 43 beigefügt.

#### › (27) BESCHÄFTIGTE

[in Vollzeitpersonen]	2015		2014	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	30.128	31.270	28.154	28.622
Zugewiesene Beamte	8.098	7.973	8.561	8.196
	<b>38.226</b>	<b>39.243</b>	<b>36.715</b>	<b>36.818</b>
Auszubildende	2.324	2.699	2.192	2.550
<b>Insgesamt</b>	<b>40.550</b>	<b>41.942</b>	<b>38.907</b>	<b>39.368</b>

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

Im Zusammenhang mit der Übertragung von Projektmanagementfunktionen von der DB ProjektBau GmbH auf die DB Netz AG erfolgte ein Betriebsübergang gemäß § 613a BGB von 2.123 VZP auf die DB Netz AG mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2015.

## › (28) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

### DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM GESCHÄFTSJAHR 2015 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 (bis 31. Dezember 2015),  
Berlin

#### **Ute Plambeck**

Ressort Personal,  
Leiterin Personal Infrastruktur der Deutschen Bahn AG (bis 31. Dezember 2015),  
Hamburg

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

Ressort Netzplanung und Großprojekte,  
Königstein im Taunus

#### **Dr. Jörg Sandvoß (bis 31. Oktober 2015)**

Ressort Vertrieb und Fahrplan,  
Darmstadt

#### **Dr. Thomas Schaffer (seit 1. Dezember 2015)**

Ressort Vertrieb und Fahrplan,  
Frankfurt am Main

### ALS AUFSICHTSRAT WAREN IM GESCHÄFTSJAHR 2015 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<sup>1)</sup>**

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,  
Fachbereichsleiter Infrastruktur der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (bis 31. Dezember 2015)  
Bereichsleiter Region Nord-Ost der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (seit 1. Januar 2016),  
Falkensee

#### **Claudia de Andrés-Gayón**

Leiterin Personalsteuerung, Konzernarbeitsmarkt  
der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

#### **Heinrich Biesel<sup>1)</sup>**

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,  
Hannover

#### **Christian Bormann<sup>1)</sup>**

Vorsitzender des Betriebsrats Produktionsdurchführung  
Erfurt der DB Netz AG,  
Weimar

#### **Harald Born<sup>1)</sup> (seit 17. Juni 2015)**

Leiter der Betriebszentrale Karlsruhe der DB Netz AG,  
Landau in der Pfalz

#### **Christian Dobler (seit 17. Juni 2015)**

Leiter der Unterabteilung Wettbewerbs- und Strukturpolitik im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie,  
Berlin

#### **Dirk Fischer**

Mitglied des Deutschen Bundestags,  
Hamburg

#### **Martin Herion<sup>1)</sup> (bis 17. Juni 2015)**

Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Ulm

**Berthold Hillebrand<sup>1)</sup> (seit 17. Juni 2015)**

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,  
Kassel

**Claudia Horn**

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

**Cosima Ingenschay<sup>1)</sup> (seit 17. Juni 2015)**

Gewerkschaftssekretärin der Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft,  
Berlin

**Christina Keindorf (seit 1. Januar 2016)**

Leiterin Konzerncontrolling, Gruppen-/Servicefunktionen  
der DB Mobility Logistics AG,  
Leiterin Programme & Projekte der  
DB Mobility Logistics AG,  
Kaufmännische Geschäftsführerin der UBB Usedomer  
Bäderbahn GmbH,  
Schildow

**Hans-Georg Klecker<sup>1)</sup> (bis 17. Juni 2015)**

Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft,  
Bad Essen

**Dr. Ralph Körfggen (bis 30. September 2015)**

Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Vertrieb GmbH  
(seit 1. September 2015),  
Bad Soden

**Ilona Lange<sup>1)</sup> (bis 17. Juni 2015)**

Arbeitsgebietsleiterin Projekte bei der DB Netz AG,  
Bad Homburg

**Ingulf Leuschel**

Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

**Dr. Richard Lutz (bis 31. Dezember 2015)**

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

**Peter Mießen**

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

**Petra Orschekowski<sup>1)</sup>**

Vorsitzende des Betriebsrats Zentrale der DB Netz AG,  
Mainz

**Franz Rackl<sup>1)</sup> (bis 17. Juni 2015)**

Vorsitzender des Betriebsrats Produktionsdurchführung  
Nürnberg der DB Netz AG,  
Allersberg

**Dr. Manuel Rehkopf (seit 1. Oktober 2015)**

Leiter Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

**Elmar Remmert<sup>1)</sup>**

Mitglied des Betriebsrats Produktionsdurchführung  
Hagen der DB Netz AG,  
Hagen (Westfalen)  
(bis 17. Juni 2015)

**Veit Sobek<sup>1)</sup> (seit 17. Juni 2015)**

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,  
Halberstadt

**Uta Trusch<sup>1)</sup> (seit 17. Juni 2015)**

Geschäftsstellenleiterin der Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft,  
Frankfurt/Oder

**Dr. Jeromin Zettelmeyer (bis 17. Juni 2015)**

Abteilungsleiter Wirtschaftspolitik im Bundesministerium  
für Wirtschaft und Energie  
Berlin

**Dr. André Zeug**

Vorsitzender des Vorstands der DB Station & Service AG,  
Berlin

**Rainer Zimmermann<sup>1)</sup>**

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,  
Linz am Rhein

<sup>1)</sup> Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

[in T €]	2015	2014
Gesamtbezüge des Vorstands	2.577	2.415
davon fixer Anteil	1.526	1.775
davon erfolgsabhängiger Anteil	1.051	640
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	605	757
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.801	1.679
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	63	63

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 dienstverträglichen Beziehungen mit unverändert drei Mitgliedern des Vorstands in Höhe von 2.510 T € (im Vorjahr: 2.603 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 15. Februar 2016

DB Netz AG  
Der Vorstand

## ANTEILSBESITZLISTE

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	28.405	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.633	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	2.594	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein	EUR	2.102	75,00
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover	EUR	286	56,25
AT EQUITY			
EEIG Corridor Rhine - Alpine EWIV, Frankfurt am Main <sup>2),3)</sup>	EUR	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden <sup>2),4)</sup>	EUR	2.807	24,53
TIA GmbH, Augsburg <sup>2),3)</sup>	EUR	289	36,75
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln <sup>2),4),5)</sup>	EUR	18	36,75
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg <sup>2),5)</sup>	EUR	1.973	18,75

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

<sup>2)</sup> Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsvorschriften.

<sup>3)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2013.

<sup>4)</sup> Vorläufige Abschlussdaten.

<sup>5)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2014.

## 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 2015 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 15. Februar 2016  
PricewaterhouseCoopers  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach  
Wirtschaftsprüfer

ppa. Roswitha Hees-Brückmann  
Wirtschaftsprüferin

## Weitere Informationen

› Bericht des Aufsichtsrats

046

› Mandate der Mitglieder des  
Vorstands und des Aufsichtsrats

049

# BERICHT DES AUFSICHTSRATS

› Sitzungen des Aufsichtsrats 046

› Arbeitsschwerpunkte 046

› Jahresabschluss 047

› Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand 047

## › Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu insgesamt vier Sitzungen zusammen. Die konstituierende Sitzung des Aufsichtsrats fand am 17. Juni 2015 statt. Ein Aufsichtsratsmitglied hat 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 drei Sitzungen zusammen. Zudem fand vor der konstituierenden Sitzung ein informelles Gespräch der designierten Präsidialausschussmitglieder statt. 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 16. März 2015 mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2014 befasst. Zudem hat sich der Aufsichtsrat über die Vergütungsstruktur des Konzerns informieren lassen. Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat insbesondere auch mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder beschäftigt und über den Auszahlungsbetrag des Long-term Incentives Netz 2012 beschlossen.

In seiner konstituierenden Sitzung am 17. Juni 2015 hat der Aufsichtsrat seinen Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, die Mitglieder des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) und die Mitglieder des Präsidialausschusses gewählt. Zudem hat der Aufsichtsrat die Mittelfristplanung 2015 bis 2019 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Netz AG zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 9. September 2015 hat der Aufsichtsrat einer Änderung der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Netz AG sowie der erneuten Gewährung eines Long-term Incentives für den Vorstand der DB Netz AG zugestimmt.

In seiner Sitzung am 8. Dezember 2015 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2016 beschäftigt und die Budgetplanung 2016, die Mittelfristplanung 2016 bis 2020 sowie die langfristigen strategischen Ziele zur Kenntnis genommen. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über die Feststellungen zum Internen Kontrollsystem (IKS) informieren lassen. Ferner hat der Aufsichtsrat die Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat sowie Vorstand der DB Netz AG bis zum 30. Juni 2017 festgelegt und einer Änderung der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Netz AG zugestimmt.

Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat fortlaufend über die aktuelle Personalsituation sowie über den aktuellen Stand auserwählter Großprojekte unterrichten lassen. Ferner hat sich der Aufsichtsrat regelmäßig mit der Entwicklung der Qualitätskennzahlen der Leistungs- und Finanzie-



Dr. Rüdiger Grube,  
Vorsitzender  
des Aufsichtsrats der  
DB Netz AG

rungsvereinbarung II befasst. Zudem wurde der Aufsichtsrat insbesondere auch über das Integrationsprojekt Infrastruktur, den Umsetzungsstand des Minimalhochlaufs sowie über den aktuellen Stand der Weiterentwicklung des Trassenpreissystems informiert. Weiterhin wurde dem Aufsichtsrat quartalsweise über den aktuellen Stand der Projekte »Stuttgart 21« und »NBS Ulm – Wendlingen« (Neubaustrecke) schriftlich berichtet.

## › Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG zum 31. Dezember 2015 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 8. März 2016 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 2015 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 2015 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

## › Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Die Wahl der Arbeitnehmervertreter für den Aufsichtsrat erfolgte am 11. März 2015. Frau Ilona Lange sowie die Herren Martin Herion, Hans-Georg Klecker, Franz Rackl und Elmar Remmert schieden zum 17. Juni 2015 aus dem Aufsichtsrat aus. Als neue Mitglieder der Arbeitnehmerseite wurden Frau Cosima Ingenschay, Frau Uta Trusch sowie die Herren Harald Born, Berthold Hillebrand und Veit Sobek als Aufsichtsräte berufen. Frau Petra Orschekowski und die Herren André Wichmann, Heinrich Biesel, Christian Bormann sowie Rainer Zimmermann wurden erneut bestätigt.

Als Nachfolger für die zum 17. Juni 2015 wegen Beendigung ihrer Amtszeit ausgeschiedenen Mitglieder wählte die Hauptversammlung am 17. Juni 2015 erneut Frau Claudia de Andrés-Gayón, Frau Claudia Horn und die Herren Dr. Rüdiger Grube, Dirk Fischer, Dr. Ralph Körfgen, Ingulf Leuschel, Dr. Richard Lutz, Peter Mießen und Dr. André Zeug zu Mitgliedern des Aufsichtsrats und Vertretern der Anteilseignerseite. Herr Christian Dobler wurde für den mit Ablauf seiner Amtszeit zum 17. Juni 2015 ausgeschiedenen Herrn Dr. Jeromin Zettelmeyer als Vertreter der Anteilseignerseite in den Aufsichtsrat gewählt.

In seiner konstituierenden Sitzung am 17. Juni 2015 wählte der Aufsichtsrat Herrn Dr. Rüdiger Grube für die Dauer seiner Amtsperiode erneut zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie Herrn André Wichmann für die Dauer seiner Amtsperiode zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats. Frau Claudia Horn als Vertreterin der Anteilseigner und Herr Heinrich Biesel als Arbeitnehmervertreter wurden erneut in den Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG (Vermittlungsausschuss) gewählt. Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der DB Netz AG gehören der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter dem Vermittlungsausschuss ebenfalls an. In gleicher Zusammensetzung wurde der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats besetzt.

Der Aufsichtsrat spricht allen ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Ferner hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 17. Juni 2015 Frau Ute Plambeck für den Zeitraum vom 1. Mai 2016 bis zum 30. April 2021 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Netz AG für das Ressort Personal bestellt.

Im Rahmen eines schriftlichen Umlaufverfahrens wurde Herr Dr. Thomas Schaffer für den Zeitraum vom 1. Dezember 2015 bis zum 30. November 2018 zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG für das Ressort Vertrieb und Fahrplan bestellt. Herr Dr. Schaffer folgt Herrn Dr. Jörg Sandvoß, der sein Vorstandsmandat mit Wirkung zum 31. Oktober 2015 niedergelegt hat.

Herr Dr. Ralph Körfggen hat sein Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 30. September 2015 niedergelegt. In der außerordentlichen Hauptversammlung am 17. September 2015 wurde Herr Dr. Manuel Rehkopf mit Wirkung zum 1. Oktober 2015 als Nachfolger gewählt.

Herr Dr. Richard Lutz hat sein Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 31. Dezember 2015 niedergelegt. In der außerordentlichen Hauptversammlung am 17. Dezember 2015 wurde Frau Christina Keindorf mit Wirkung zum 1. Januar 2016 als Nachfolgerin 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 2015.

Berlin, im März 2016  
Für den Aufsichtsrat



Dr. Rüdiger Grube  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der DB Netz AG

# MANDATE DER MITGLIEDER DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

› Vorstand

049

› Aufsichtsrat

049

## › Vorstand

### Frank Sennhenn

Vorsitzender des Vorstands,  
Darmstadt

- a) › DB Energie GmbH
  - › DB ProjektBau GmbH
  - › DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (Vorsitz)
  - › Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS) (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 (bis 31. Dezember 2015),  
Berlin

- a) › DB Bahnbau Gruppe GmbH (Vorsitz)
  - › DB Fahrwegdienste GmbH (Vorsitz)
  - › Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS)

### Ute Plambeck

Ressort Personal,  
Leiterin Personal Infrastruktur der Deutschen Bahn AG  
(bis 31. Dezember 2015),  
Hamburg

- a) › DB Fahrwegdienste GmbH
  - › DB International GmbH
  - › DB Kommunikationstechnik GmbH
  - › DB Services GmbH
  - › Sparda-Bank Hamburg eG

### Prof. Dr. Dirk Rompf

Ressort Netzplanung und Großprojekte,  
Königstein im Taunus

### Dr. Jörg Sandvoß (bis 31. Oktober 2015)

Ressort Vertrieb und Fahrplan,  
Darmstadt

- a) › DB Systel GmbH

### Dr. Thomas Schaffer (seit 1. Dezember 2015)

Ressort Vertrieb und Fahrplan,  
Frankfurt am Main

- a) › DB Systel GmbH (seit 1. Januar 2016)

## › 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)
  - › DB Stiftung gGmbH (Vorsitz, Beirat)

**André Wichmann<sup>1)</sup>**

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,  
Fachbereichsleiter Infrastruktur der Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft (bis 31. Dezember 2015),  
Bereichsleiter Region Nord-Ost der Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft (seit 1. Januar 2016),  
Falkensee

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

**Claudia de Andrés-Gayón**

Leiterin Personalsteuerung, Konzernarbeitsmarkt  
der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

**Heinrich Biesel<sup>1)</sup>**

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,  
Hannover

**Christian Bormann<sup>1)</sup>**

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

**Harald Born<sup>1)</sup> (seit 17. Juni 2015)**

Leiter der Betriebszentrale Karlsruhe der DB Netz AG,  
Landau in der Pfalz

**Christian Dobler (seit 17. Juni 2015)**

Leiter der Unterabteilung Wettbewerbs- und Strukturpolitik  
im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie  
Berlin

**Dirk Fischer**

Mitglied des Deutschen Bundestags,  
Hamburg

- a)** › DB Station & Service AG

- b)** › DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (Beirat)

**Martin Herion<sup>1)</sup> (bis 17. Juni 2015)**

Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft,  
Ulm

- a)** › Sparda-Bank Baden-Württemberg eG

**Berthold Hillebrand<sup>1)</sup> (seit 17. Juni 2015)**

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,  
Kassel

**Claudia Horn**

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

**Cosima Ingenschay<sup>1)</sup> (seit 17. Juni 2015)**

Gewerkschaftssekretärin der Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft,  
Berlin

**Christina Keindorf (seit 1. Januar 2016)**

Leiterin Konzerncontrolling, Gruppen-/Servicefunktionen  
der DB Mobility Logistics AG,  
Leiterin Programme & Projekte der DB Mobility Logistics AG,  
Kaufmännische Geschäftsführerin der UBB Usedomer  
Bäderbahn GmbH,  
Schildow

- a)** › DB JobService GmbH

**Hans-Georg Klecker<sup>1)</sup> (bis 17. Juni 2015)**

Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn- und Verkehrs-  
gewerkschaft,  
Bad Essen

- a)** › C.I.C.S. AG
  - › Comfort Finance AG
  - › SMS Projekt-Consult GmbH i. L.
  - › Sparda-Bank Münster eG (Vorsitz)

**Dr. Ralph Körfgen (bis 30. September 2015)**

Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Vertrieb GmbH  
(seit 1. September 2015),  
Bad Soden

- a)** › DB Dialog GmbH

**Ilona Lange<sup>1)</sup> (bis 17. Juni 2015)**

Arbeitsgebietsleiterin Projekte bei der DB Netz AG,  
Bad Homburg

**Ingulf Leuschel**

Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

**Dr. Richard Lutz (bis 31. Dezember 2015)**

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

- a) › Schenker AG (Vorsitz)
- b) › Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien  
(Chairman of the Board of Directors)
- › DB Stiftung gGmbH (Beirat)

**Peter Mießen**

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

**Petra Orschekowski<sup>1)</sup>**

Vorsitzende des Betriebsrats der Zentrale der DB Netz AG,  
Mainz

**Franz Rackl<sup>1)</sup> (bis 17. Juni 2015)**

Vorsitzender des Betriebsrats Produktionsdurchführung  
Nürnberg der DB Netz AG,  
Allersberg

- a) › Sparda-Bank Nürnberg eG

**Dr. Manuel Rehkopf (seit 1. Oktober 2015)**

Leiter Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

**Elmar Remmert<sup>1)</sup> (bis 17. Juni 2015)**

Mitglied des Betriebsrats Produktionsdurchführung  
Hagen der DB Netz AG,  
Hagen

**Veit Sobek<sup>1)</sup> (seit 17. Juni 2015)**

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,  
Halberstadt

**Uta Trusch<sup>1)</sup> (seit 17. Juni 2015)**

Geschäftsstellenleiterin der Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft,  
Frankfurt/Oder

**Dr. Jeromin Zettelmeyer (bis 17. Juni 2015)**

Abteilungsleiter Wirtschaftspolitik im Bundesministerium  
für Wirtschaft und Energie  
Berlin

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

**Dr. André Zeug**

Vorsitzender des Vorstands der DB Station & Service AG,  
Berlin

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

**Rainer Zimmermann<sup>1)</sup>**

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,  
Linz am Rhein

<sup>1)</sup> Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2015 beziehungsweise  
auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2015. Bei einem Eintritt nach dem  
31. Dezember 2015 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.



## BESTANDSNETZMODERNISIERUNG MIT LUFV II INTENSIVIERT

Mit dem Start des größten Infrastrukturmodernisierungsprogramms in der Geschichte der Deutschen Bahn haben wir im Berichtsjahr die umfassende Erneuerung des Bestandsnetzes fortgesetzt. Grundlage ist die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) zwischen dem Bund und dem DB-Konzern. Ziel der bis zum Jahr 2019 geltenden Vereinbarung sind die Sicherstellung des Substanzerhalts und die positive Entwicklung der Qualität der Infrastruktur. Insgesamt sollen rund 28 Mrd. € in die Modernisierung von Netz, Bahnhöfen und Energieanlagen fließen. 2015 wurden unter anderem rund 4.000 km Schienen, fast 1.800 Weichen, 2,5 Millionen Eisenbahnschwellen sowie über 140 Brücken erneuert.

## › Impressum

### **DB NETZ AG**

Theodor-Heuss-Allee 7  
60486 Frankfurt am Main  
www.dbnetze.com

### **BEITRAG ZUR RESSOURCENSCHONUNG**



Dieser Bericht wurde auf dem Recycling-Papier EnviroTop gedruckt, das mit dem Umweltzeichen Blauer Engel ausgezeichnet ist. Das für EnviroTop eingesetzte Altpapier wird nach modernsten De-Inking-Verfahren aufbereitet. EnviroTop wird ohne zusätzliche Bleiche, ohne optische Aufheller und ohne Strichauftrag produziert.

### **IMPRESSUM**

- › Redaktion: DB Mobility Logistics AG, Investor Relations
- › Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Wiesbaden
- › Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
- › Lithografie: Koch. Prepress Print Media GmbH, Wiesbaden
- › Druck: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen
- › Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin
- › Bildnachweis: Umschlag: Volker Emersleben › Seite 1: Volker Emersleben › Seite 2: Max Lautenschläger/Andreas Varnhorst › Seite 7: Günter Jazbec › Seite 16: Max Lautenschläger › Seite 29: Claus Weber › Seite 45: Uwe Miethe › Seite 47: Max Lautenschläger/Andreas Varnhorst › Seite 52: Christian Bedeschinski

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

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

