



Deutsche Bahn AG
**Lagebericht und
Jahresabschluss 2015**

Mehr Qualität, mehr Kunden, mehr Erfolg

ORGANIGRAMM DB-KONZERN



STRATEGIE DB2020

› Unsere drei Dimensionen



› Unsere vier Stoßrichtungen



Inhalt

› **Vorwort des Vorstandsvorsitzenden** **002**

› **Lagebericht** **005**

› **Jahresabschluss** **067**

› **Weitere Informationen** **097**



Dr. Rüdiger Grube,
Vorstandsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

2015 war die Deutsche Bahn mit besonderen Herausforderungen konfrontiert. Neben dem längsten Lokführerstreik in der Unternehmensgeschichte gab es eine Reihe von Entwicklungen, die eine grundlegende Neuorganisation unseres Unternehmens erforderlich gemacht haben.

Der Wettbewerbsdruck hat auch 2015 weiter zugenommen. Umso dringlicher ist es, mit einer deutlich besseren Produktqualität noch mehr Kunden vom DB-Konzern und von unseren Produkten zu überzeugen, damit wir auch in Zukunft wirtschaftlich erfolgreich sind. Deshalb vollzieht die Deutsche Bahn zurzeit den größten Konzernumbau seit der Bahnreform von 1994.

Wettbewerbsdruck löst dabei keinesfalls allein der Fernbus aus. Noch immer befördern wir mit unseren Zügen an nur vier Tagen so viele Reisende wie alle Fernbusse in einem Jahr. Der wachsende Wettbewerbsdruck zwischen Schiene und Straße hat zunehmend regulatorische Ursachen. Die Schiene ist paradoxerweise als umweltfreundlichster Verkehrsträger – vor allem gegenüber der klimaschädlicheren Straße – immer stärker steigenden Energie- und Regulierungskosten ausgesetzt. Der Schienengüterverkehr hat zusätzlich Wagenumrüstungskosten zur Minderung des Schienenlärms aufzubringen, während Maut- und Spritkosten für den Lkw zuletzt gesunken sind.

Wir setzen mit dem Konzernumbau des DB-Konzerns unternehmerisch alle Hebel in Bewegung, um

1. der kritischen Ergebnisentwicklung bei der Eisenbahn in Deutschland entgegenzuwirken,
2. in den internationalen Geschäften weiteres Wachstum zu generieren und
3. gleichzeitig die großen Chancen, die uns die Digitalisierung bietet, mit neuen innovationsfördernden Unternehmensstrukturen aktiv anzugehen.

Oberstes Ziel ist, die Wettbewerbsfähigkeit des DB-Konzerns deutlich zu erhöhen.

Zum einen investiert der DB-Konzern dazu bis 2020 rund 55 Milliarden Euro, davon 20 Milliarden Eigenmittel. Der Investitionsschwerpunkt bleiben mit 90 Prozent der Heimatmarkt Deutschland und das Eisenbahngeschäft. Unser Programm »Zukunft Bahn« macht dies deutlich. »Zukunft Bahn« ist so etwas wie unser Fahrplan für die Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland.

Zum anderen werden wir die Kosten des DB-Konzerns senken. Wir wollen die gesamte Organisation des DB-Konzerns schlanker, effizienter und wettbewerbsfähiger machen, um als Unternehmen schneller und agiler zu werden. Der Konzernvorstand wurde verkleinert und die Konzernleitung verschlankt. Im nächsten Schritt wollen wir die DB Mobility Logistics AG, die als zweites Unternehmensdach einst für den Börsengang gegründet wurde, mit der Deutschen Bahn AG verschmelzen. Parallel werden auch die konzerninternen Servicefunktionen und Dienstleistungen neu geordnet.

Außerdem ist eine Kapitalbeteiligung Dritter an unseren internationalen Geschäftsfeldern DB Arriva und DB Schenker vorgesehen. Bei beiden Gesellschaften werden wir aber in jedem Fall die Mehrheit behalten. Diese Kapitalbeteiligung Dritter ist nicht nur wichtig, um die hohen Wachstumspotenziale im Ausland noch besser wahrnehmen zu können. Es geht auch darum, Mittel für die genannten Investitionen in Deutschland zu generieren und zugleich die Verschuldung zu begrenzen sowie die finanzielle Stabilität des DB-Konzerns abzusichern.

Was das Geschäftsjahr 2015 betrifft, so hat den DB-Konzern vor allem der Streik getroffen. Die Tarifauseinandersetzungen haben das operative Ergebnis des DB-Konzerns mit 314 Millionen Euro belastet. Das EBIT des DB-Konzerns beträgt rund 1,8 Milliarden Euro. Der konzernweite Umsatz ist leicht auf 40,5 Milliarden Euro gestiegen.

Erfreulich ist auch die gestiegene Zahl der Reisenden im Fernverkehr auf der Schiene. 132 Millionen Reisende bedeuten ein Plus von 2,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Fernverkehr hat sich 2015 im Markt behauptet. Die internationalen Zugverbindungen nach Frankreich, Belgien und in die Niederlande verzeichneten sogar einen neuen Fahrgastrekord (rund fünf Millionen Reisende). Der Zuwachs beträgt 3,5 Prozent.

Diese positive Nachfrageentwicklung gibt uns Rückenwind für unser Programm Zukunft Bahn.

Die Ziele, insbesondere bei der Pünktlichkeit, sind anspruchsvoll, da durch die gestartete Modernisierungsoffensive bei der Infrastruktur immer mehr Bauvorhaben bei laufendem Betrieb realisiert werden. Doch dass wir es schaffen können, die Pünktlichkeit selbst in stark befahrenen Ballungsräumen signifikant zu erhöhen, zeigen zahlreiche Linien der S-Bahn Stuttgart oder im S-Bahn-Netz von Nordrhein-Westfalen, wo sich die Verspätungen 2015 zum Teil nahezu halbiert haben. Bei der S-Bahn München wurde im Dezember 2015 mit einer Pünktlichkeit von 97,4 Prozent sogar der Höchstwert seit Beginn der Aufzeichnungen vor über 20 Jahren erreicht.

Wir wissen, dass das für unsere Kunden Selbstverständlichkeiten sind. Zukunft Bahn zeigt aber, wie sehr die wachsenden Bedürfnisse unserer Kunden sich auch in unseren eigenen Ansprüchen wiederfinden. Schon 2016 werden Bahnkunden in Deutschland spürbare Fortschritte sehen – abseits der Pünktlichkeit auch bei der Reisendeninformation, beim Komfort und Service an Bord und bei der Aufenthaltsqualität der Bahnhöfe.

Die Digitalisierung spielt dabei eine Schlüsselrolle. In mehreren »Labs«, mit unserem wachsenden Start-up-Netzwerk, DB-eigenen »Hackathons«, unserer Open-Data-Plattform und in zahlreichen Forschungsk Kooperationen nehmen unsere neue Innovationskultur und die Entwicklung der DB 4.0 konkrete Formen an. In sechs 4.0-Initiativen wird an mehr als 260 Projekten gearbeitet. Die Ideen dazu stammen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern oder Gründern genauso wie von unseren Kunden, mit denen wir Mobilitätsangebote jetzt von Anfang an gemeinsam entwickeln.

Der Konzernumbau markiert den Auftakt für einen weitreichenden Aufbruch im DB-Konzern. 2015 wurden die Weichen gestellt, 2016 ist das Jahr der Umsetzung. Zukunft Bahn wird uns aber die kommenden Jahre weiter begleiten. Veränderungen werden zur Daueraufgabe.

Unsere Strategie **DB2020**  und den Einklang der drei Nachhaltigkeitsdimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie verfolgen wir mit dem begonnenen Konzernumbau konsequent weiter. Dabei bekennt sich die Deutsche Bahn ausdrücklich zu den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen und zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex der Bundesregierung. Dafür steht nicht zuletzt der Integrierte Bericht des DB-Konzerns. Er dokumentiert umfassend das abgelaufene Geschäftsjahr und richtet zugleich den Blick nach vorn.

Wir sind davon überzeugt, dass die Zukunft der Deutschen Bahn als nachhaltig erfolgreiches Unternehmen ein Zusammenspiel ist aus Kunde und Qualität sowie besserer Leistung auf der einen Seite und schlankeren Strukturen mit schnelleren Abläufen auf der anderen Seite. Beides packen wir mit voller Kraft und großer Leidenschaft an.

Herzlichst

Ihr



Dr. Rüdiger Grube
Vorsitzender des Vorstands
der Deutschen Bahn AG

Lagebericht

› Überblick 006

- › DB AG ist Muttergesellschaft des DB-Konzerns
- › Schwierige Umfeldbedingungen für DB-Konzernaktivitäten
- › Beteiligungsergebnis rückläufig

› Der DB-Konzern 007

- › Umfangreicher Konzernumbau führt zur Straffung der Konzernstruktur
- › Anpassung der Geschäftsfeldbezeichnungen
- › DB-Konzern übernimmt Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt

› Trends und Strategie 014

- › DB-Trendlandschaft umfasst 24 hochgradig vernetzte Trends
- › DB2020 bleibt Kompass – gerade in herausfordernden Zeiten
- › DB-Konzernumbau zur Steigerung von Qualität, Kundenorientierung und Wettbewerbsfähigkeit gestartet

› Geschäfts- und Rahmenbedingungen 025

- › Divergente konjunkturelle Entwicklung
- › Vergleichsweise kräftiges wirtschaftliches Wachstum in Deutschland
- › Belastungen aus dem regulatorischen Umfeld

› Kunde und Qualität 036

- › Besondere Herausforderungen für die Pünktlichkeit
- › Imagewert annähernd unverändert
- › Maßnahmen im Programm Zukunft Bahn gebündelt

› Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 041

- › Deutlich negative Ergebnisentwicklung
- › Rating-Einstufung bestätigt
- › Leichte Verschiebung in der Bilanzstruktur

› Soziales 045

- › HR2020-Programme leisten wichtigen Beitrag zur Umsetzung der Strategie DB2020
- › Zahl der Mitarbeiter leicht gefallen
- › Tarifverhandlungen abgeschlossen

› Ökologie 050

- › Neues Klimaschutzziel befindet sich in der Entwicklung
- › Umrüstung auf Flüsterbremsen verläuft nach Plan
- › Recyclingquote auf hohem Niveau

› Weitere Informationen 054

- › Einkaufsvolumen betrug 25,4 Mrd.€
- › Neue Aufträge für DB International
- › Kartellverfahren wegen Fahrkartenverkäufen

› Chancen- und Risikobericht 058

- › DB-Konzern gut aufgestellt für die Nutzung von Chancen
- › Wesentliche Risiken im Bereich Konjunktur, Markt und Wettbewerb
- › Risikoportfolio unverändert ohne bestandsgefährdende Risiken

› Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen 065

› Nachtragsbericht 066

- › Regierungsentwurf zur Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU beschlossen
- › Klage des Landes Sachsen-Anhalt auf Kartellschadenersatz
- › DB Schenker baut Netzwerk in Großbritannien aus
- › Zugangsglück bei Bad Aibling

› Prognosebericht 067

- › Verbesserung des Wirtschaftswachstums im Jahr 2016
- › Positive Ergebnisentwicklung im Jahr 2016 erwartet
- › Ausblick bleibt mit Unsicherheiten behaftet

ÜBERBLICK

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

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

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

Der Vorstand der DB AG hat im Berichtsjahr angekündigt, die doppelstöckige Holding-Struktur bestehend aus DB AG und DB ML AG im DB-Konzern auflösen zu wollen. Der Teilkonzern DB Mobility Logistics (DB ML-Konzern) würde damit nicht mehr fortbestehen. Ein entsprechender Beschluss durch den Aufsichtsrat ist ausstehend und soll voraussichtlich im ersten Halbjahr 2016 gefasst werden.

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

In der Dimension ÖKOLOGIE  hat der DB-Konzern im Berichtsjahr gute Erfolge erzielt. Insbesondere bei der Lärmreduktion sowie bei der Recyclingquote konnte sich der DB-Konzern spürbar verbessern. Ein neues Klimaschutzziel sowie die Zielvorgabe für den Anteil an erneuerbaren Energien im Bahnstrommix befinden sich infolge der Erreichung der Zielwerte im Vorjahr zurzeit in der Überarbeitung.

Die Dimension SOZIALES  leistet mit ihren HR2020-Programmen einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der Strategie DB2020 . Im Berichtsjahr wurden die Tarifverhandlungen mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) abgeschlossen. Jedoch wurde ein spürbarer Rückgang im Arbeitgeberranking in Deutschland verzeichnet.

Die Entwicklung in der Dimension ÖKONOMIE  war schwach, der DB-Konzernumsatz stieg zwar leicht an, das bereinigte operative Ergebnis des DB-Konzerns war allerdings rückläufig. Die Leistungsentwicklung verlief über die Aktivitäten des DB-Konzerns hinweg differenziert. Die Entwicklung der Schienenaktivitäten in Deutschland wurde insbesondere durch Streikmaßnahmen beeinträchtigt. Eine schwache Entwicklung zeigte sich konjunkturbedingt auch bei den global ausgerichteten Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten des DB-Konzerns.

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wird über das Beteiligungsergebnis maßgeblich durch die Entwicklung des DB-Konzerns geprägt. Im Berichtsjahr zeigte sich das Beteiligungsergebnis nach dem Anstieg im Vorjahr wieder deutlich rückläufig. Insbesondere trug die Ergebnisentwicklung der DB Schenker Rail AG, der DB Regio AG und von der DB Netz AG dazu bei. Die Ertragslage verschlechterte sich daher. Das zeigte sich auch in einem im Vergleich zum Vorjahr gesunkenen, negativen Ergebnis aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit.

DER DB-KONZERN

› Konzernstruktur 007

› Geschäftsmodell 009

› Verantwortung 012
und gesellschaftliches
Engagement

› Konzernstruktur

› VERÄNDERUNGEN IM DB-KONZERN

Ende Juli 2015 haben wir einen weitreichenden Umbau des DB-Konzerns vorgestellt. Dabei geht es um folgende Punkte:

- › Der Vorstand der DB AG plant die Auflösung der doppelstöckigen Holding-Struktur der DB ML AG/DB AG. Eine entsprechende Beschlussfassung des Aufsichtsrats ist noch ausstehend und wird im ersten Halbjahr 2016 erwartet.
- › Verkleinerung des Konzernvorstands von acht auf sechs Ressorts mit klarem Zuschnitt auf die Anforderungen der Märkte zur Erhöhung von Schlagkraft und Effizienz.
- › Neuordnung des bisherigen Ressorts Technik und Umwelt – Verteilung der Verantwortungsbereiche auf die weiteren Ressorts.
- › Neuordnung und Bündelung der Bereiche Wirtschaft, Recht und Regulierung in einem eigenen Ressort.
- › Neue Geschäftsverteilung im Konzernvorstand zur Bündelung der Geschäftsfelder der Eisenbahn in Deutschland im neuen Ressort Verkehr und Transport und im erweiterten Ressort Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik sowie der internationalen Geschäftsfelder im Ressort Finanzen/Controlling.
- › Neuordnung der Servicefunktionen und internen Dienstleistungen im DB-Konzern.
- › Das Geschäftsportfolio des DB-Konzerns umfasst zukünftig acht Geschäftsfelder. Das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen wird im Laufe des Jahres 2016 entfallen. Die entsprechenden Aktivitäten werden als Serviceeinheiten direkt den relevanten Ressorts zugeordnet.

› Vereinfachung der Markenarchitektur

Im Zuge des Konzernumbaus wurde auch eine weitere Vereinfachung der Markenarchitektur beschlossen. Zur Stärkung des Marktauftritts treten zukünftig der DB-Konzern, der nationale und grenzüberschreitende Personenverkehr sowie der Schienengüterverkehr einheitlich unter der Bildmarke »DB« auf. Mit der Vereinfachung der Markenarchitektur erfolgt die markenseitige Umsetzung des Verschlinkungsprozesses, der mit dem Konzernumbau eingeleitet wurde. Gleichzeitig trägt die Markenarchitektur dem Grundgedanken von Zukunft Bahn Rechnung, indem sie die betroffenen Geschäftsfelder unter einer einheitlichen Marke zusammenfasst. Die Markenauftritte der internationalen Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva bleiben in der bisherigen Form bestehen.

Entsprechend der neu eingeführten Führungsstruktur sowie der geänderten Markenarchitektur haben sich auch die Bezeichnungen folgender Geschäftsfelder des DB-Konzerns verändert:

Geschäftsfeldbezeichnung	Neu
DB Bahn Fernverkehr	DB Fernverkehr
DB Bahn Regio	DB Regio
DB Schenker Rail	DB Cargo
DB Schenker Logistics	DB Schenker

› CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

Der Corporate Governance Bericht ist Bestandteil des Lageberichts der DB AG.



DB-Konzern im Überblick

Der DB-Konzern ist ein internationaler Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen und agiert weltweit in über 130 Ländern. Die Konzernleitung befindet sich in Berlin. Über 300.000 Mitarbeiter sind im DB-Konzern beschäftigt, etwas mehr als ein Drittel davon im Ausland.

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

Im Personenverkehr befördern wir europaweit rund zwölf Millionen Personen pro Tag in unseren Zügen und Bussen. Im Bereich Güterverkehr und Logistik werden in unserem europäischen Netzwerk pro Jahr rund 300 Mio. t Güter auf der Schiene und knapp 102 Millionen Sendungen auf der Straße transportiert. In unseren weltweiten Netzwerken werden über 1,1 Mio. t Luftfracht und knapp 2,0 Mio. TEU Seefracht abgewickelt. In Deutschland betreiben wir das mit rund 33.000 km längste Schienennetz Europas. Darüber hinaus sind wir der fünftgrößte Energieversorger Deutschlands.

Die DBAG ist seit ihrer Gründung 1994 eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Sie verfügt dementsprechend über eine duale Führungs- und Kontrollstruktur mit Vorstand und Aufsichtsrat. Alleiniger Eigentümer ist der Bund.

Im DB-Konzern führt die DB AG alle Geschäftsfelder in der Funktion einer operativen Management-Holding. Die operative Management-Holding führt und unterstützt die Geschäftsfelder durch diverse zentrale Gruppen- und Servicefunktionen (unter anderem Recht, Konzernentwicklung, Konzerncontrolling sowie Finanzen und Treasury) sowie interne Dienstleister (beispielsweise DB Umwelt). Die als Geschäftseinheiten geführten internen Dienstleister sind Beteiligungen der DB AG.

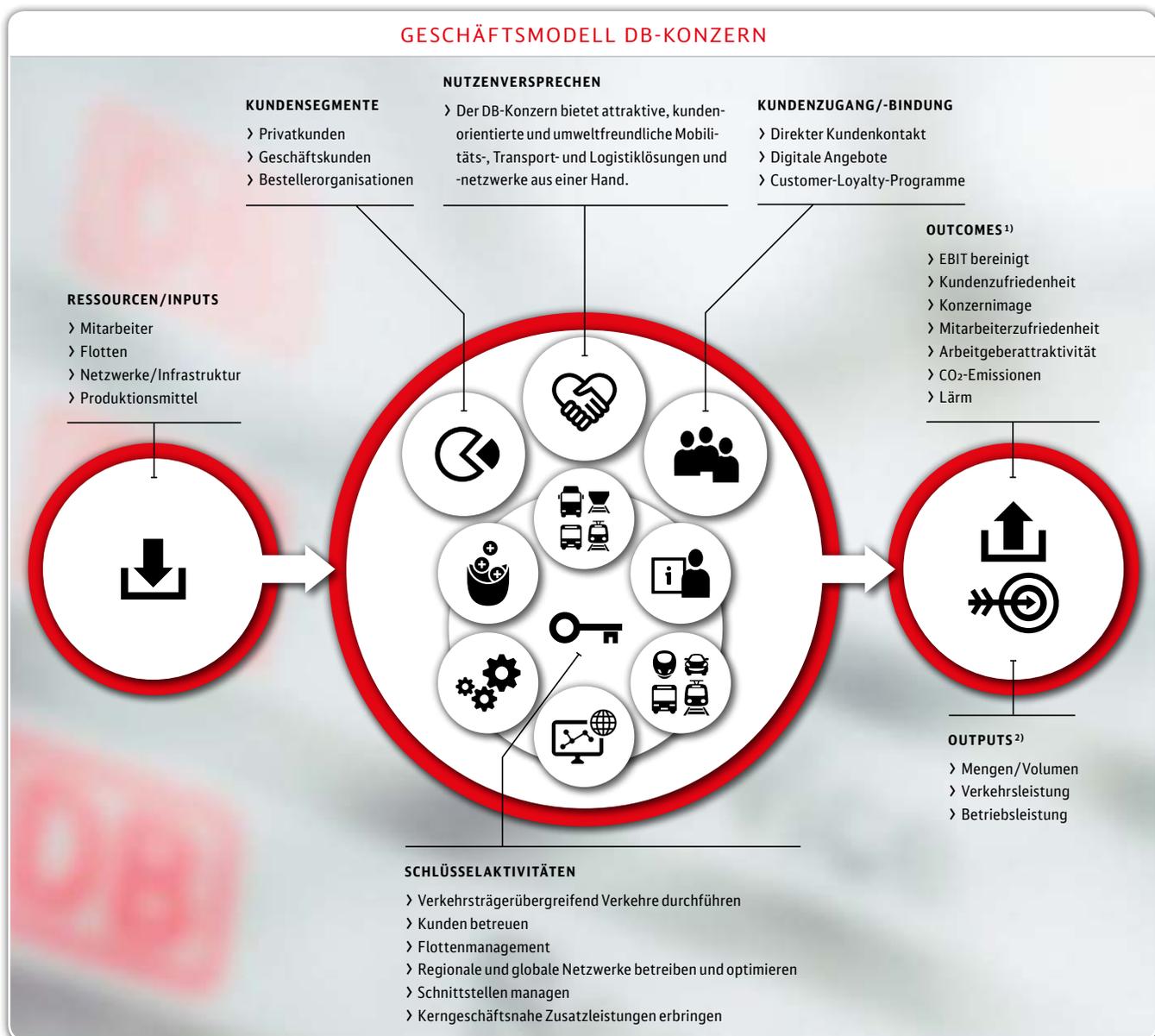
Die Schienenaktivitäten in Deutschland sind in der Eisenbahn in Deutschland gebündelt. Die Infrastrukturunternehmen sind rechtlich verselbstständigte Gesellschaften mit separaten Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen und erfüllen damit alle Entflechtungsvorgaben des europäischen und des nationalen Rechts. Zudem besteht eine sogenannte funktionale Entflechtung, die unabhängige Entscheidungen der DB Netz AG zum Infrastrukturzugang und zu den Entgelten gewährleistet. Verlässlichkeit und Stabilität sind Ausweis einer hohen Qualität der Infrastruktur. Wesentliche Eckpfeiler für ein profitables Geschäft sind die nachhaltige Finanzierung der bestehenden Infrastruktur und deren bedarfsgerechter Ausbau. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) leistet dabei einen wesentlichen Beitrag, um insbesondere den Erhalt des Bestandsnetzes zu sichern.

› Geschäftsmodell

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

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

Die Geschäftsaktivitäten im Güterverkehrs- und Logistikmarkt wurden frühzeitig auf eine internationale Plattform gestellt. DB Cargo und DB Schenker sind dabei überwiegend im Business-to-Business-Geschäft tätig. Im europäischen Schienengüterverkehr und Landtransport, in der weltweiten Luft- und Seefracht sowie in der globalen Kontraktlogistik bieten wir unseren Kunden industriespezifische Lösungen an. Durch die Abdeckung aller relevanten Verkehrsträger sind wir in der Lage, komplexe kombinierte Logistikdienstleistungen anzubieten und damit im Interesse unserer Kunden Synergien aus unseren Netzwerken zu gewinnen.



¹⁾ Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

²⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

Das Betreiben von Verkehrsnetzwerken zeichnet sich in der Regel durch hohe Kapitalbindung, lange Investitionszyklen und ausgeprägte Fixkostenstrukturen aus. Insofern sind die optimale Auslastung unserer Netzwerke, das systematische Entwickeln und Integrieren sowie das ressourceneffiziente und kostenoptimale Betreiben dieser Netzwerke von herausragender Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns. Steigende Volumina in unseren Netzwerken führen nicht nur zu Skaleneffekten in der Kostenposition, sondern verbessern in der Regel auch die Servicequalität für den Kunden durch steigende Frequenzen und kürzere Reise- und Transportzeiten. Unsere führenden Marktpositionen sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor für Kundenzufriedenheit und Profitabilität. Die marktbezogene Auslastung unserer Netzwerke und die relativen Marktanteile in den Verkehrsmärkten messen wir in der Regel anhand von operativen Leistungsdaten. Zur Ermittlung einer relativen Erlösergiebigkeit werden diese Leistungsdaten auch ins Verhältnis zu den erwirtschafteten Umsätzen gesetzt (spezifische Erlössätze).

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

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

- › **Unternehmerische Ausrichtung:** Im Zuge der Bahnreform richtete sich der DB-Konzern als Wirtschaftsunternehmen aus. Hier sind insbesondere der Aufbau einer modernen und effizienten Organisation sowie die Verankerung einer wertorientierten Unternehmensführung mit dem Ziel der Kapitalmarktfähigkeit zu nennen.
- › **Integrierter Konzern:** Als Systemintegrator in Deutschland optimiert der DB-Konzern das Rad-Schiene-System. Dabei erfüllt er eine wichtige technologische Treiberfunktion. Der Konzernverbund erlaubt es, positive Synergien zu realisieren, und ermöglicht die Ausrichtung der Infrastruktur auf Effizienz, Marktorientierung und Wirtschaftlichkeit.
- › **Internationale Aufstellung:** Der DB-Konzern positioniert sich mit der Fokussierung auf Europa im Personenverkehr sowie mit der europa- und weltweiten Ausrichtung der Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten erfolgreich auf den relevanten Märkten. Wir tragen damit dem

Kundenbedürfnis nach grenzüberschreitenden Lösungen Rechnung. Zugleich besitzen wir eine exzellente Ausgangsbasis für die Wahrnehmung von Wachstumschancen.

- › **Verkehrsträgerübergreifende Lösungen:** Unseren Kunden bieten wir Tür-zu-Tür-Mobilitäts- und -Logistiklösungen aus einer Hand an. Unterschiedliche Verkehrsträger verknüpfen wir ökonomisch und ökologisch intelligent. Im Güterverkehrs- und Logistikmarkt bieten wir zudem ergänzende Mehrwertdienste an.

› **RELEVANTE MÄRKTE**

- › Der DB-Konzern erbringt nationale und internationale Dienstleistungen. Wir agieren weltweit und nehmen dabei führende Marktpositionen ein.
- › In Europa ist der DB-Konzern die Nummer eins im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie die Nummer zwei im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Im europäischen Straßenpersonenverkehr liegt der DB-Konzern auf Platz drei. Bei der Schieneninfrastruktur und beim Betrieb von Bahnhöfen in Europa steht der DB-Konzern ebenso auf Platz eins wie im europäischen Schienengüterverkehr und im europäischen Landverkehr.
- › Weltweit steht der DB-Konzern in der Luftfracht auf Platz drei und ist auch die Nummer drei in der globalen Seefracht sowie die Nummer fünf in der Kontraktlogistik.

› **Personenverkehr**

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

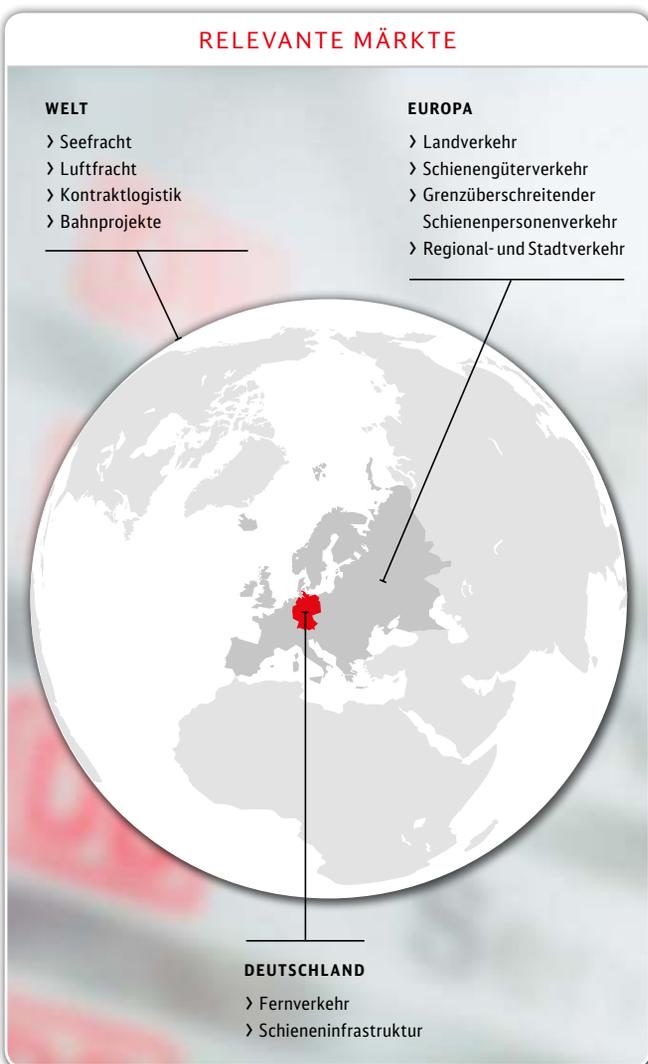
Europaweit werden im Regional- und Stadtverkehr zunehmend Verkehre ausgeschrieben. Davon wollen wir auch künftig profitieren. Mit DB Arriva sind wir in 14 europäischen Ländern mit Bus- und/oder Schienenverkehren erfolgreich vertreten. Dies stellt für uns eine gute Ausgangsposition für weiteres Wachstum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

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

› Güterverkehr und Logistik

Im Güterverkehrs- und Logistikmarkt haben wir uns mit DB Cargo und DB Schenker als einer der weltweit führenden Logistikdienstleister positioniert. Die Nachfrage nach internationalen Güterverkehrs- und Logistikleistungen steigt infolge der weiter zunehmenden Internationalisierung sowie der grenzüberschreitenden Ausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen in den Märkten unserer Kunden. Diese Chance möchten wir ergreifen, um unsere hervorragenden Marktpositionen auszubauen.

DB Cargo ist die führende Güterbahn Europas und in allen wichtigen Märkten präsent. Dafür nutzen wir ein eigenes europäisches Produktionsnetzwerk. Nationale wie grenzüberschreitende Transporte werden darin kundenorientiert, effizient und umweltfreundlich durchgeführt. DB Cargo ist auf die Branchen Automotive, Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter, Chemie, Montan und den Kombinierten Verkehr ausgerichtet.



DB Schenker bietet europäischen Landverkehr, weltweite Luft- und Seefracht sowie umfassende logistische Lösungen und globales Supply-Chain-Management (SCM) in der Kontraktlogistik. Mit einer breit gefächerten Kundenbasis sind wir auf den wachstumsstarken Märkten der Logistik zukunftsfähig aufgestellt. Vor allem in den Bereichen Automotive, Hightech sowie Industrie- und Konsumgüter halten wir eine starke Marktposition.

› Infrastruktur

In Deutschland übernehmen wir mit unserer integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Wir sind zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur.

Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zugute. Eine im internationalen Maßstab vergleichsweise strenge Regulierung stellt neben den konzerninternen Verhaltensregeln die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher. Unser Ziel ist die Weiterentwicklung des Verkehrsträgers Schiene und damit die Stärkung der für den Standort Deutschland wichtigen Verkehrsinfrastruktur. Zudem schaffen wir die Voraussetzungen, um die wachsenden Verkehrsströme in Europa bewältigen zu können. Dazu kümmern wir uns ebenso um das Schienennetz und die Personenbahnhöfe wie auch um die Energieversorgung der EVU in Deutschland.

› AUFTRAGSENTWICKLUNG

In den meisten Geschäftsfeldern ist der Auftragseingang keine relevante Steuerungsgröße und der Großteil des Konzernumsatzes unabhängig von langfristigen Verträgen. Anders verhält es sich bei DB Regio und DB Arriva, die zusammen rund 30% des Konzernumsatzes erzielen. Hier hat die Auftragsentwicklung in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung. Auch in der Sparte Kontraktlogistik/SCM von DB Schenker, die rund 6% der Konzernumsätze erzielt, bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden.

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

Bei DB Cargo und DB Schenker werden unter anderem auch Rahmenverträge mit Kunden abgeschlossen, die einen kontinuierlichen Bedarf an Transportleistungen beziehungsweise Güterverkehrs- und Logistikdienstleistungen haben.

Bei DB Netze Fahrweg betreffen Auftragseingänge in der Regel die an EVU vergebenen Trassen. Hier wird zwischen Dauerverkehren und Gelegenheitsverkehren unterschieden.

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

› Verantwortung und gesellschaftliches Engagement

Aus unserer engen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Verbundenheit mit der Entwicklung Deutschlands leiten wir eine besondere Verantwortung für die Gesellschaft und die Umwelt ab.

Angesichts der aktuellen Herausforderungen haben wir uns im Berichtsjahr mit großem Einsatz und Engagement für die rasche und unkomplizierte Reise und Betreuung von Flüchtlingen eingesetzt. Seit Anfang September sind rund 320.000 Menschen in mehr als 550 Zügen, darunter fast 450 zusätzliche Sonderzüge des DB-Konzerns, sicher durch Deutschland gereist und in die Aufnahmezentren gelangt. Tausende von Bahnmitarbeitern haben sich in dieser Zeit an der Betreuung der Flüchtlinge beteiligt und ihnen Hilfe und Orientierung gegeben.

Der DB-Konzern engagiert sich deutschlandweit auch bei der Einrichtung von Flüchtlingsunterkünften. Weiterhin unterstützen wir Qualifizierungsprojekte für Flüchtlinge. 20 Menschen mit Berufserfahrung im Bereich Elektrotechnik wurden im November für die Qualifizierung im DB-Konzern eingestellt.

Die über 100 vom DB-Konzern geförderten Bahnhofsmissionen in Deutschland setzen sich für die Betreuung der Schutzsuchenden am Bahnhof ein. Mit Erfrischungen, Sprachmittlerdiensten, Orientierung gebenden Hinweisen und Beratung stehen sie neben zahllosen ehrenamtlichen Helfern anderer Organisationen den ankommenden Menschen zur Seite. Darüber hinaus nehmen die Bahnhofsmissionen weiter ihre Aufgaben der Sozialarbeit und Seelsorge wahr, unterstützen mobilitätseingeschränkte Menschen kostenfrei bei Ein-, Um- und Ausstieg und begleiten allein

reisende Kinder im Rahmen des Programms »Kids on Tour«. Am Bahnhof Berlin Zoologischer Garten hat die Bahnhofsmission das erste Hygienecenter eröffnet. Dieses bietet obdachlosen Menschen kostenfreie sanitäre Einrichtungen sowie eine Waschmaschine und einen Trockner.

Zudem setzen wir uns weiterhin im Projekt Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt für ein tolerantes und respektvolles Miteinander ein. Junge Mitarbeiter positionieren sich hier gegen Fremdenfeindlichkeit, Rechtsextremismus und Diskriminierung.

Auch außerhalb Deutschlands unterstützt der DB-Konzern gesellschaftliches Engagement. Bei DB Schenker ist der Einsatz für die Gesellschaft ein Teil der Führungskräfteentwicklung. Im Rahmen des Fortbildungsprogramms STEPforward erhalten Führungskräfte dort die Aufgabe, gemeinsam mit ihrem Team ein eigenes, selbst gewähltes Corporate-Volunteering-Projekt aufzusetzen. In diesem Rahmen haben sich im Berichtsjahr die Teilnehmer für syrische Flüchtlingskinder in der Türkei oder drogengefährdete Jugendliche in Venezuela eingesetzt.

› DEUTSCHE BAHN STIFTUNG

Seit Gründung der Deutsche Bahn Stiftung gGmbH im Jahr 2013 kommt der DB-Konzern seiner gesellschaftlichen Verantwortung noch wirkungsvoller nach. Die Stiftung hat die gemeinnützigen Projekte gebündelt und entwickelt sie programmatisch im Sinne ihres Leitbildes »Anschluss sichern. Verbindungen schaffen. Weichen stellen.« weiter. Ziel der Deutsche Bahn Stiftung ist es, Menschen in die Lage zu versetzen, für sich und andere Verantwortung zu übernehmen. Dafür kooperiert sie mit Partnern in den Bereichen Bildung, Integration und humanitäre Hilfe.

› Verantwortung für Menschen am Rande der Gesellschaft

Die Deutsche Bahn Stiftung setzt sich für Menschen in Notlagen ein und unterstützt Projekte, die diesen Menschen helfen, eine Lebensgrundlage zu erhalten beziehungsweise zurückzugewinnen. Hierfür fördert die Deutsche Bahn Stiftung mehrere Projekte in Bahnhofsnähe. Die Straßensozialarbeiter kümmern sich um Wohnungslose, die allein nicht mehr in der Lage sind, Hilfsangebote aufzusuchen. In der Bahnhofsmission am Berliner Hauptbahnhof hat die Deutsche Bahn Stiftung mit den »Mutmachern am Bahnhof« im Sommer 2015 zusammen mit der Berliner Stadtmission und IN VIA ein Hilfsnetzwerk für Menschen in multiplen psychosozialen Problemlagen eröffnet und damit das gemeinsame Angebot erweitert.

Dazu gehört auch die Ambulanz in der Nähe des Berliner Hauptbahnhofs, wo Menschen ohne Krankenversicherung medizinische Hilfe erhalten – ganzjährig und kostenlos.

Die Straßensozialarbeiter der Off Road Kids helfen obdachlosen Jugendlichen, neue Lebensperspektiven zu finden, und werden dabei mit Mitteln der Deutsche Bahn Stiftung unterstützt. Die Deutsche Bahn Stiftung hat ihnen im Berichtsjahr neun übertragbare Netzkarten zur Verfügung gestellt, mit denen Straßenkinder bundesweit betreut werden können. Rund 60 Kinder aus Jugendhilfeeinrichtungen nahmen im Berichtsjahr am Ferienprogramm DB Kids Camp teil, das gemeinsam mit der ORK Stiftung organisiert wird.

› **Aufklärungsarbeit und Forschung zur Volkskrankheit Depression**

Die Deutsche Bahn Stiftung setzt sich für ein besseres Verständnis füreinander ein – sie hat sich des Themas Depression angenommen und kooperiert mit der Stiftung Deutsche Depressionshilfe. Mit Ausweitung des Infotelefon und Stärkung der regionalen Bündnisse gegen Depression konnte die Versorgungslage Betroffener verbessert werden. Im Bereich der versorgungsnahen Forschung wurden erste Studienergebnisse erzielt.

Zudem unterstützt die Deutsche Bahn Stiftung das von der FU Berlin entwickelte Antimobbingprogramm »Fairplayer.Manual« und setzt sich damit gegen Hass und Gewalt an Schulen ein. Nach Berlin und Brandenburg konnten im Berichtsjahr erstmals Lehrer und Sozialpädagogen in Bayern mit dem Trainingsprogramm geschult werden.

› **Zukunftschancen bieten und unkompliziert Hilfe leisten**

Gemeinsam mit der Freudenberg Stiftung hat die Deutsche Bahn Stiftung im Berichtsjahr mit »Lernen durch Engagement für Chancen im Beruf« ein neues Projekt entwickelt. Im Rahmen ihres Schulunterrichts engagieren sich Schülerinnen und Schüler für ein gemeinnütziges Projekt in ihrer Umgebung und erwerben dabei ausbildungsrelevante Kompetenzen. Ziel ist es, den Schülerinnen und Schülern eine Berufsorientierung zu geben und sie schon in jungen Jahren an das Thema soziales Engagement heranzuführen.

Auch die Flüchtlingshilfe ist für die Deutsche Bahn Stiftung ein Thema. Sie engagiert sich im In- und Ausland für Flüchtlinge. So hat die Deutsche Bahn Stiftung ein Hilfspaket des Hilfswerks MISEREOR e.V. für das Al-Rajaa-Krankenhaus in Aleppo/Syrien unterstützt. Mit Mitteln der

Deutsche Bahn Stiftung konnten 20 Krankenhausbetten angeschafft werden, darunter 16 Spezialbetten für Brandopfer. Im Libanon konnten im Berichtsjahr dank der Unterstützung der Deutsche Bahn Stiftung 200 syrische Flüchtlingskinder in einem Kinderzentrum der Kindernothilfe e.V. psychosozial betreut und auf den Schulbesuch vorbereitet werden. In Deutschland unterstützte die Deutsche Bahn Stiftung die Flüchtlingshilfe der Bahnhofsmissionen und stattete außerdem 130 Berliner Willkommensklassen mit dem Vorlesekofter »Alle Kinder dieser Welt« aus. Damit gab sie den Pädagogen dringend benötigtes Unterrichtsmaterial an die Hand. Der Koffer enthält neun Bücher mit Geschichten von Kindern mit und ohne Migrationshintergrund und vermittelt Verständnis für andere Kulturen. Bis Ende 2015 haben rund 39.000 Kitas deutschlandweit den Koffer erhalten.

› **DB Museum – Eisenbahngeschichte, lebendig erzählt**

Unter ihrem Dach führt die Deutsche Bahn Stiftung das DB Museum mit den Standorten Nürnberg, Koblenz und Halle (Saale). Es bewahrt die älteste eisenbahngeschichtliche Sammlung Deutschlands und macht die verschiedenen Epochen des Schienenverkehrs dauerhaft zugänglich. In Erinnerung an die erste deutsche Verbindung Nürnberg – Fürth eröffnete bereits 1899 das »Königlich Bayerische Eisenbahnmuseum« am Nürnberger Hauptbahnhof. Die heutige Dauerausstellung reflektiert, wie das Verkehrsmittel Eisenbahn im 19. Jahrhundert das Alltagsleben der Menschen und die wirtschaftliche Entwicklung von Deutschland und Europa veränderte. Das Thema »Reichsbahn im Nationalsozialismus« hat einen festen Platz in der Dauerausstellung, ebenso die Geschichte der in der Weimarer Republik gegründeten Deutschen Reichsbahn. Auch die Geschichte der DDR-Reichsbahn ist vertreten und wird parallel zur Bundesbahn präsentiert. An den Museumsstandorten Koblenz und Halle (Saale) wird Eisenbahngeschichte ebenfalls lebendig, etwa durch regelmäßige Publikumsfahrten mit historischen Fahrzeugen. Zahlreiche Ehrenamtliche engagieren sich vor Ort für den Erhalt der Fahrzeuge und bieten Führungen und Schulveranstaltungen an. Im Berichtsjahr erzielte das DB Museum mit mehr als 204.000 Besuchern einen neuen Besucherrekord.

TRENDS UND STRATEGIE

› **DB-Trend-landschaft** 014

› **Strategie DB2020** 015

› **Management-ansätze** 020

› **Wirkungs-zusammenhänge innerhalb des Zielsystems** 023

› **Nachhaltigkeits-management** 023

› **DB-Trendlandschaft**

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

Bei der inhaltlichen Arbeit mit den Trends legen wir den Fokus auf besonders dynamische Entwicklungen. Aber auch alle weiteren Trends bleiben relevant und werden sich in Zukunft stärker bemerkbar machen. Um neue Impulse frühzeitig aufzunehmen, beobachten wir kontinuierlich unser Umfeld und stehen im Austausch mit internen und externen Experten.

› **FOKUS-TRENDS 2015**

› **Digitalisierung**

Die Digitalisierung verändert das Geschäftsumfeld des DB-Konzerns in rasantem Tempo. Viele gesellschaftliche und technologische Entwicklungen erfahren durch den digitalen Wandel einen besonderen Schub. Es gilt, Kundenbeziehungen umzudenken, bestehende Geschäftsmodelle

auf den Prüfstand zu stellen und Prozesse umzugestalten. Dieser Herausforderung stellen wir uns in den 4.0-Initiativen.

DIGITALES LEBEN

Das digitale Leben bestimmt, was der Kunde wünscht und was er vom Anbieter erwartet: intuitive digitale Anwendungen, die den Alltag erleichtern. Gleichzeitig bieten technische Innovationen wie Big-Data-Analysen und das Internet der Dinge zunehmend neue Möglichkeiten, die Bedürfnisse der Kunden schneller, individueller und kosteneffizienter zu erfüllen. Big-Data-Analysen und das Internet der Dinge übersetzen sämtliche Prozesse der physischen Welt in Datensignale und verknüpfen diese. Durch das intelligente Vernetzen von Anlagen kann auch der Zugbetrieb einfacher gesteuert werden. So können beispielsweise Trassen im Güterverkehr künftig automatisiert zugewiesen und Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden, bevor ein Schaden entsteht.

TRANSPORTINNOVATIONEN

Mit Transportinnovationen treten neue Akteure auf den Markt und kurbeln den Wettbewerb an. Besonders das autonome Fahren auf Straße und Schiene wird das Mobilitäts- und Logistikgeschäft verändern. In der Luftfracht wiederum erleichtern Drohnen etwa das Ausliefern von Einzelsendungen in ländlichen Regionen.

VERNETZTER TRANSPORT, INTELLIGENTE EINFACHHEIT, PREISBEWUSSTES MOBILITÄTSVERHALTEN

Im Personenverkehr spielt der vernetzte Transport eine große Rolle. Gleichzeitig rückt der Wunsch nach intelligenter Einfachheit in den Vordergrund. Besondere Potenziale bieten Angebote, die eine unkomplizierte Tür-zu-Tür-Mobilität ermöglichen. Dazu gehören digitale Assistenzsysteme, die dem Nutzer immer und überall die

beste verkehrsträgerübergreifende Verbindung anzeigen. Neben klassischen Transportträgern sind innovative Car- und dynamische Ridesharing-Angebote zunehmend fester Bestandteil der Reisekette. Im Individualverkehr könnten fahrerlose Autos künftig die Anschlussmobilität auf der letzten Meile sichern. Gleichzeitig steigt das preisbewusste Mobilitätsverhalten. Reisende achten zunehmend auf den Preis, wenn sie sich für ein Verkehrsmittel entscheiden, und vergleichen Angebote online. Durch die erhöhte Transparenz steigt der Kostendruck.

VERÄNDERTE WERTSCHÖPFUNGSBEDINGUNGEN IN DER LOGISTIK

Die veränderten Wertschöpfungsbedingungen in der Logistik bieten Chancen zur Prozessoptimierung. In automatisierten Lagern versenden sich mitdenkende Güter selbst und kommunizieren ihren Ort und Status permanent. Gleichzeitig treten auch im Logistikbereich durch Online-Plattformen zur direkten Buchung von Ladekapazitäten neue Akteure in den Markt und verändern den Wettbewerb. Der 3-D-Druck könnte Logistikstrukturen sogar grundlegend verändern, wenn beispielsweise Ersatzteile direkt vor Ort gedruckt werden können.

› Kulturwandel und Methodenkompetenz

Bei allen dynamischen Entwicklungen gilt es, flexibel zu bleiben und schnell umzudenken. Daher haben wir im Berichtsjahr bei der Arbeit mit Trends einen deutlichen

Fokus auf Methodenkompetenz gesetzt. Das in Weiterbildungsangeboten bei DB Akademie und DB Training verankerte Arbeitsmaterial Trendbox lädt in einem innovativen Workshopformat dazu ein, strategische Fragen zur Zukunft der Mobilität und Logistik neu zu denken. Der **TRENDFILM**  dient als kommunikativer Impuls zur weiteren Auseinandersetzung mit Trends.

› Strategie DB2020

Seit Beginn der Bahnreform 1994 hat sich der DB-Konzern zu einem modernen Mobilitäts- und Logistikunternehmen mit führenden Marktpositionen in Deutschland, Europa und weltweit entwickelt. Die angestrebten Ziele, bei deutlich mehr Wettbewerb mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, eine spürbare Entlastung des Bundeshaushalts herbeizuführen sowie den wirtschaftlichen Turn-around durch die Implementierung unternehmerischer Strukturen zu schaffen, sind umfassend erreicht worden.

Mit der Strategie **DB2020**  hat der DB-Konzern einen strategischen Rahmen geschaffen, der darauf abzielt, die Dimensionen **ÖKONOMIE** , **SOZIALES**  und **ÖKOLOGIE**  in Einklang zu bringen, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Dieser Ansatz ist und bleibt gerade unter deutlich erschwerten Bedingungen die entscheidende Richtschnur für unser Handeln und eine zukunftsfähige Ausrichtung des DB-Konzerns.



Ein aktuell wichtiges strategisches Handlungsfeld ist die Digitalisierung. Viele gesellschaftliche und technologische Entwicklungen erfahren durch den digitalen Wandel einen besonderen Schub. Auch der DB-Konzern ist davon in besonderer Weise betroffen. Die Digitalisierung stellt uns vor Herausforderungen, weil sie den Wettbewerb verschärft. Geschäftsmodelle wie das des Fernbusses wären beispielsweise ohne die digitalen Vertriebs- und Ticketing-Lösungen kaum denkbar. Gleichzeitig sind mit der Digitalisierung aber auch große Chancen verbunden. Sie ist ein zentraler Hebel für substanzielle Verbesserungen: vom Kundenangebot über Qualität bis hin zu unseren Kostenstrukturen und den damit verbundenen Pricing-Spielräumen. Um dieses Potenzial zu realisieren, haben wir sechs Initiativen ins Leben gerufen.

Unsere aktuell größte Herausforderung, die in Teilen auch mit der Digitalisierung zusammenhängt, betrifft die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns.

Im Berichtsjahr konnte der in der Zielsetzung der Strategie DB2020 angestrebte Einklang der drei Dimensionen nicht erreicht werden. In den Dimensionen **SOZIALES** und **ÖKOLOGIE** haben wir seit 2012 gute Fortschritte erzielt. Daran gilt es anzuknüpfen und die erreichten Positionen weiter auszubauen. In der Dimension **ÖKONOMIE** mit den Stoßrichtungen **KUNDE UND QUALITÄT** und **PROFITABLES WACHSTUM** ist die Entwicklung hinter den Erwartungen geblieben.

Die schwache wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns in den letzten Jahre ist vor allem auf die Entwicklung im Schienengeschäft in Deutschland (Eisenbahn in Deutschland) zurückzuführen, das in vielerlei Hinsicht unter starkem Druck steht. Insbesondere haben der Schienenpersonen- und der Schienengüterverkehr in Deutschland erheblich an Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität eingebüßt. Folgende Faktoren sind hierfür maßgeblich verantwortlich:

- › Eine nicht zufriedenstellende Produktqualität, insbesondere bei der Pünktlichkeit.
- › Der durch die Digitalisierung getriebene Markteintritt beziehungsweise die Angebotsausweitung von Wettbewerbern im Fernverkehr und ein aggressiver Preiswettbewerb, der zu erhöhter Preissensibilität und damit sinkender Zahlungsbereitschaft der Kunden führt.
- › Niedrige Kraftstoffpreise, Ausdehnung des Einsatzes von Lang-Lkw sowie eine reduzierte Lkw-Maut, die eine Verkehrsträgerverlagerung des Güterverkehrs auf die Straße begünstigen.
- › Aggressive Wettbewerber, Fragmentierung der Wertschöpfungskette und neue Finanzierungsmodelle im Regionalverkehr.

- › Eine hohe Kostendynamik bei Personal- und Energiekosten, die mehr als 50% der Gesamtkosten ausmachen und die nicht durch Auslastungs- oder Produktivitätssteigerungen kompensiert werden können. Energiekosten wurden durch ordnungspolitische Maßnahmen belastet.

In der Folge hat in den letzten Jahren die Eisenbahn in Deutschland eine schwächere wirtschaftliche Entwicklung gezeigt. Gleichzeitig besteht hier 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. Dies gilt insbesondere auch für unsere internationalen Aktivitäten, die als Wachstumsplattformen auf Investitionen angewiesen sind. Auf Basis einer fortgesetzt schwächeren wirtschaftlichen Entwicklung und der aktuellen Verschuldungssituation wäre der Spielraum für größere Investitionen allerdings begrenzt.

Der DB-Konzern steht damit insgesamt vor den größten Herausforderungen seit der Bahnreform 1994. Um diesen Entwicklungen und Herausforderungen gesamthaft zu begegnen, haben wir einen weitreichenden Konzernumbau gestartet.

› KONZERNUMBAU ZUR STEIGERUNG VON QUALITÄT UND WETTBEWERBSFÄHIGKEIT

Mit dem Konzernumbau will der DB-Konzern schlanker, schneller, effizienter und kundenorientierter beziehungsweise wettbewerbsfähiger werden. Neben wettbewerbsfähigeren Kostenstrukturen geht es vor allem um die Erreichung einer höheren Qualität, einer stärkeren Ausrichtung auf den Kunden und seine Bedürfnisse sowie um mehr Wirtschaftlichkeit, insbesondere in den Geschäften der Eisenbahn in Deutschland. Gleichzeitig sollen den internationalen Geschäftsfeldern ausreichende finanzielle Spielräume für notwendige Wachstumsinvestitionen eingeräumt werden.

Erste Maßnahmen sind im Berichtsjahr bereits umgesetzt worden. Zudem sind die laufende Umsetzung von Effizienzprogrammen sowie weitere Aktivitäten zur schlankeren und effizienteren Ausrichtung der Konzernleitung zu nennen.

Darüber hinaus sind im August 2015 übergreifende Teilprojekte gestartet worden, die spezifisch auf die Steigerung der Qualität und Wettbewerbsfähigkeit der unter hohem Marktdruck stehenden Geschäftsfelder der Eisenbahn in Deutschland, die Etablierung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen in der Konzernleitung sowie die Ermöglichung finanzieller Spielräume für das Wachstum der internationalen Geschäftsfelder ausgerichtet sind.

› Fokus auf die Eisenbahn in Deutschland

Die wichtigsten Hebel zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn in Deutschland sind Produktqualität und Kundenorientierung. Bereits mittelfristig müssen Verbesserungen bei Qualität und Kundenzufriedenheit wieder zu Wachstum im fixkostenlastigen Kerngeschäft führen. Daneben gilt es, durch Effizienzsteigerungen unsere Leistungen zu wettbewerbsfähigen Kosten zu erstellen.

Das hierzu neu aufgesetzte Programm Zukunft Bahn zielt auf eine weitreichende und übergreifende Optimierung der Eisenbahn in Deutschland. Vor allem Kundenangebot, Leistungsqualität und Wirtschaftlichkeit sollen deutlich verbessert werden.

Im Rahmen des Umbaus führen wir die Eisenbahnkompetenzen in Deutschland organisatorisch enger zusammen. Damit schaffen wir die Voraussetzungen für Effizienzsteigerungen und Synergieeffekte im Gesamtsystem Schiene. Gleichzeitig wird eine tiefgehende, längerfristig angelegte Umbauphase operativer Prozesse eingeleitet, um diese stärker an den Bedürfnissen unserer Kunden auszurichten.

Bereits angestoßene Programme zur Steigerung von Qualität und Profitabilität wie die Kunden- und Qualitätsinitiative und weite Teile des Programms **DB2020**  – Profitables Wachstum gehen im Programm Zukunft Bahn auf.

› Straffung der Konzernleitung

Auch die Konzernleitung muss ihren Beitrag zur Erreichung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen leisten. Drei Teilprojekte zielen vor allem auf Vereinfachungen, Verschlanungen und Fokussierungen in der Aufbau- und Ablauforganisation der Konzernleitung.

Die doppelstöckige Holding-Struktur mit DB AG und DB ML AG ist 2008 mit dem Ziel einer Teilprivatisierung der DB ML AG eingeführt worden. Durch die erneute Zusammenführung von DB AG und DB ML AG soll die Konzernstruktur nun vereinfacht und sollen Entscheidungsprozesse beschleunigt sowie Kosten reduziert werden. Die Konzernleitung wird zudem neu geordnet und konzentriert sich auf Steuerungs- und Leitungsfunktionen mit Richtlinienkompetenz. Alle Servicefunktionen der Konzernleitung sollen organisatorisch gebündelt werden. Der Fokus liegt hierbei auf der Erhöhung von Transparenz, Exzellenz und Effizienz.

Neben der Zuordnung der Geschäftsfelder und Funktionen werden Konzernleitungsfunktionen geprüft und an die neue Struktur angepasst. Die Gremienlandschaft im DB-Konzern sowie Betriebsratsstrukturen, Organisation und Systeme sollen angepasst werden.

› Schaffung von Spielräumen für Wachstum

DB Arriva und DB Schenker sind unsere internationalen Wachstumsplattformen. Diese beiden Geschäftsfelder stehen im europäischen beziehungsweise globalen Wettbewerb, der durch sehr hohe Wettbewerbsdynamik und starken Kostendruck geprägt ist. Gerade für die Logistik als Netzwerkgeschäft ist die Erzielung von Skaleneffekten über Netzwerkausbau und steigende Volumina erfolgskritisch. Durch die schwache wirtschaftliche Entwicklung ist der Spielraum für internationales Wachstum eingeschränkt.

Die Möglichkeit einer Kapitalbeteiligung Dritter an DB Arriva beziehungsweise DB Schenker eröffnet finanzielle Spielräume für Investitionen und die Realisierung von Wachstumschancen vor dem Hintergrund der spezifischen Erfahrungen und Kompetenzen beider Geschäftsfelder. Gleichzeitig wird mittelfristig die Verschuldungssituation entlastet. Dabei ist nur ein Verkauf von Minderheitsanteilen angedacht. Der DB-Konzern wird die Mehrheit an den betroffenen Gesellschaften behalten. Eine Entscheidung des Aufsichtsrats zu einer möglichen Kapitalbeteiligung Dritter ist noch ausstehend und wird im ersten Halbjahr 2016 erwartet.

› ZUKUNFT BAHN – GEMEINSAM FÜR MEHR QUALITÄT, MEHR KUNDEN, MEHR ERFOLG

In den letzten Jahren wurden bereits vielfältige Anstrengungen hinsichtlich der Stoßrichtung **KUNDE UND QUALITÄT**  unternommen. Dazu gehörten insbesondere Investitionen in unsere Netzwerke, unsere Infrastruktur und unsere Fahrzeugflotte. Diese haben die Angebotsqualität jedoch nicht ausreichend verbessert, um dem zunehmenden Wettbewerb und dem steigenden Kostendruck erfolgreich zu begegnen. Hinzu kommen die mit der Digitalisierung einhergehenden Veränderungen.

Um die Basisqualität im Kerngeschäft des DB-Konzerns grundlegend auf ein anderes Level zu heben, haben wir daher im Juli 2015 im Rahmen des Konzernumbaus beschlossen, das Programm Zukunft Bahn zur Stärkung des Kerngeschäfts auf den Weg zu bringen.

› Kunden im Fokus

Mit Zukunft Bahn startet eines der umfassendsten Programme, die der DB-Konzern jemals auf den Weg gebracht hat. Mit ihm soll die Qualität in allen Geschäftsbereichen und vor allem im Systemverbund Schiene kurz- und mittelfristig deutlich wahrnehmbar verbessert werden. Es geht hierbei nicht allein um einen Katalog aufeinander abgestimmter Maßnahmen, sondern um einen fundamentalen Umbau des DB-Konzerns.

Im Rahmen des Konzernumbaus bündeln wir unsere Anstrengungen im Kerngeschäft und setzen konsequent auf mehr Kundenorientierung und damit eine Steigerung der Produkt- und Servicequalität. Bessere Prozesse und Strukturen, auch durch neue digitale Technologien, sollen zudem Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit erhöhen.

Mängel werden konsequent abgestellt und gleichzeitig wird der notwendige Umbau eingeleitet, um die »neue Bahn« tatsächlich auf die Schiene zu bringen.

Zukunft Bahn fokussiert konsequent auf den Verbesserungsbedarf aus Sicht unserer Kunden. Viele der Maßnahmen werden unter enger Einbindung der Linienorganisation entwickelt und mit den jeweiligen Geschäftsfeldern abgestimmt. So wird die zügige Umsetzung sichergestellt.

Die Maßnahmen aus Zukunft Bahn werden in drei Zeithorizonten kundenwirksam:

- › Zeithorizont I – »Ärgernisse beseitigen«: Schon im Jahr 2016 wollen wir spürbare Verbesserungen erzielen und viele Ärgernisse kundenwirksam abstellen.
- › Zeithorizont II – »Qualität, die überzeugt«: 2017 bis 2020 wollen wir den Großteil der Maßnahmen und Projekte kundenwirksam umgesetzt haben und unseren Kunden eine überzeugende Produkt- und Leistungsqualität anbieten.
- › Zeithorizont III – »Leistung, die begeistert«: 2021 und folgend werden langfristig wirksame Maßnahmen greifen, mit denen wir unsere Kunden begeistern wollen.

Mit dem Programm Zukunft Bahn legen wir die Basis für den größten Qualitätssprung des Angebots auf der Schiene seit der Einführung des ICE-Netzes und die Grundlage für den nachhaltigen Erfolg der Schiene im 21. Jahrhundert.

› Wesentliche Maßnahmen

STEIGERUNG PÜNKTLICHKEIT

Zur deutlichen Steigerung der Pünktlichkeit – vor allem im Fernverkehr – strukturieren wir die betrieblichen Abläufe neu. Unter anderem wird mit digitaler Technik und mobilen Einsatzteams die Zahl der technischen Störungen an Fahrzeugen und der Infrastruktur deutlich reduziert, werden Fahrpläne verlässlicher konstruiert und Zeitpuffer anders zugeordnet. Digitale Weichendiagnoseverfahren sollen Ausfälle um bis zu 50% reduzieren. Darüber hinaus wirken sich verbesserte Vegetationskontrollen, die mittelfristig verfügbar sind, sowie neue digitale Fahrassistenzsysteme für die Lokführer positiv aus.

VERBESSERUNG REISENDENINFORMATION

Ab 2016 führen wir schrittweise eine neue technische Plattform zur rechtzeitigen und korrekten Information aller Reisenden ein. Widersprüchliche oder fehlende Angaben zu Gleiswechseln oder geänderten Wagenreihungen gehören

damit der Vergangenheit an. Kunden können sich dann sowohl über Apps und digitale Informationskanäle als auch über DB-Mitarbeiter in den Zügen verlässlich informieren. Auf Basis einer neuen technischen Plattform werden die Kunden auch durch mehrzeilige Gleisanzeiger ab 2016 auf allen großen Fernbahnhöfen informiert. Die Prognosen für Abfahrts- und Ankunftszeiten werden dabei durch Big-Data-Analysen sukzessive weiter verbessert.

AUSBAU WLAN

Der DB-Konzern schafft mit dem Aufbau eines einheitlichen WLAN-Portals (WLAN@DB) für alle dafür ausgebauten Fern- und Nahverkehrszüge sowie für die Bahnhöfe bis 2020 schrittweise das größte mobile WLAN-Netz Deutschlands. Basis ist das ICE-Portal. Künftig soll ein entsprechendes Angebot auch für Kunden im Bahnhof und in IC-Zügen sowie in Absprache mit den Aufgabenträgern auch in Nahverkehrszügen zur Verfügung stehen. Parallel dazu bauen wir ab 2016 neue Empfangstechnik in ICE-Züge ein, die sowohl die Telefon- als auch die Internetnutzung verbessert.

STEIGERUNG REISEKOMFORT

Mit einem umfassenden Programm zur Komfortsteigerung an Bord der Züge erhöhen wir ab 2016 die Qualität und Verfügbarkeit von Bordgastronomie und Toiletten spürbar. Dazu werden beispielsweise zusätzliche mobile Entstörungsteams eingeführt sowie Bordpersonal durch die Entlastung von betrieblichen Aufgaben für zusätzliche Serviceleistungen für Kunden eingesetzt.

KOMFORTERHÖHUNG BAHNHÖFE

Ab 2016 starten wir kurzfristige Maßnahmen, um den Aufenthaltskomfort an Bahnhöfen zu steigern. Das Programm verbessert die Zuverlässigkeit von Aufzügen und Fahrtruppen an Bahnhöfen in Ballungszentren, Wartebereiche in großen Bahnhöfen werden modernisiert und mit WLAN ausgestattet. Daneben renovieren wir 31 unterirdische S-Bahn-Stationen in den nächsten Jahren. Rund zwei Millionen Pendler werden davon profitieren. Weitere zwei Millionen Menschen in den Regionen sollen über den Neubau von 350 Stationen bis 2025 einen direkten Bahnanschluss erhalten.

NEUAUFSTELLUNG SCHIENENGÜTERVERKEHR

Wir stellen DB Cargo mit einem neuen Geschäftsmodell grundlegend neu auf. Das Produktionssystem wird radikal vereinfacht und dadurch weniger störanfällig. Ziel ist es, das zugesagte Leistungsversprechen gegenüber den Kunden zu 95% einzulösen. Dafür wird für einen Großteil der Verkehre ein stabiles Qualitätsnetzwerk mit einem

Jahresfahrplan und festgelegten Frequenzen eingeführt. Davon unabhängig werden aber auch kurzfristige Verkehre weiterhin organisiert. Qualitätssteigerungen und niedrigere Produktionskosten sollen die Netzauslastung erhöhen. Zudem sollen der Aufbau eines modernen Vertriebs- und Ertragsmanagements sowie die Erweiterung des europäischen Netzwerks dazu beitragen, ab 2018 ein Wachstum von 1% über dem europäischen Markt bei DB Cargo zu realisieren.

FÖRDERUNG FLEXIBILISIERUNG

Um Wettbewerbsnachteile abzubauen, setzen wir DB-konzernweit noch stärker auf Flexibilisierung. Schicht- und Einsatzpläne sollen variabler gestaltet werden, um etwa die Instandhaltung der Züge mit mobilen Teams zu optimieren. Gleichzeitig werden Mitarbeiter und Führungskräfte stärker am gemeinsamen Erfolg teilhaben. Die variable Vergütung für Führungskräfte ändert sich ab 2016 grundlegend. Kundenzufriedenheit sowie gemeinsame und geschäftsfeldübergreifende Qualitäts- und Serviceziele werden künftig bei der erfolgsabhängigen Vergütung gleichberechtigt neben den wirtschaftlichen Zielen stehen.

› Ziele und Umsetzung

Die Maßnahmen aus Zukunft Bahn sollen bereits kurzfristig zu Verbesserungen führen. Im Fernverkehr wollen wir zum Beispiel 2016 einen Anstieg der Pünktlichkeit auf 80% erreichen. Bis 2020 soll diese weiter auf 85% steigen, was den Fernverkehr zum pünktlichsten Verkehrsträger macht. Im Schienengüterverkehr wollen wir unser jeweiliges Kundenversprechen bis 2020 zu 95% erfüllen, was heute von keinem anderen Anbieter erreicht wird.

Zukunft Bahn ist kein herkömmliches Projekt, sondern ein gemeinsames Programm aller Geschäftsfelder des Systemverbunds Bahn. Die vorgeschlagenen Veränderungen adressieren deshalb:

- › geschäftsfeldspezifische Themenstellungen ebenso wie die notwendigen übergreifenden Optimierungen im Systemverbund,
- › strukturelle Veränderungen ebenso wie notwendige Anpassungen der operativen Steuerung und der Ziel-systeme,
- › harte Fakten ebenso wie die gleichfalls wichtigen weichen Faktoren im Bereich von Kultur und Haltung unserer Führungskräfte und Mitarbeiter.

Der Transformationsprozess ist auf mehrere Jahre angelegt und umfasst weite Teile des DB-Konzerns. Die unter Leitung der drei Konzernvorstände Dr. Volker Kefer (Vorsitz), Berthold Huber und Ulrich Weber und der Vorsitzenden der

von der Transformation betroffenen Geschäftsfelder im Projektaufsatz erarbeiteten Maßnahmen werden in einer Programmstruktur fortgeführt.

› SECHS INITIATIVEN TREIBEN DIGITALISIERUNG VORAN

Ein weiteres wichtiges strategisches Handlungsfeld betrifft die durch die Digitalisierung hervorgerufenen disruptiven Veränderungen, die erheblichen Einfluss auf die heutige und zukünftige Ausgestaltung unserer Geschäfte haben. Um diesen proaktiv zu begegnen und sich daraus ergebende Chancen zu nutzen, haben wir sechs Initiativen ins Leben gerufen: Mobilität 4.0, Logistik 4.0, Infrastruktur 4.0, Produktion 4.0, IT 4.0 und Arbeitswelten 4.0. Das eingerichtete Competence Center Digitalisierung bildet flankierend die Plattform für den schnellen Austausch und die Koordination der Initiativen.

Mit diesen Initiativen wollen wir die digitale Transformation des DB-Konzerns vorantreiben. Drei Aspekte stehen dabei im Vordergrund:

- › Vereinfachungen an der Kundenschnittstelle und Einführung neuer Geschäftsmodelle, um das Kundenerlebnis zu verbessern und den Kundennutzen zu erhöhen (»Customer Centricity«),
- › schnellere und effizientere Prozesse zur Steigerung von Qualität und Profitabilität (»Operational Excellence«),
- › Schaffung unterstützender Rahmenbedingungen wie Etablierung einer Innovationskultur, Aufbau einer leistungsfähigen IT-Infrastruktur sowie Aufbau von Schlüsselkompetenzen zur digitalen Transformation.

Neben der internen Zusammenarbeit stehen auch der »Blick über den Tellerrand«, der Austausch und die Zusammenarbeit mit Externen, insbesondere mit Start-ups, im Mittelpunkt.

Ziel der Initiativen ist es, über agile Arbeitsweisen die Innovationskultur zu stärken und dadurch Ideen und Innovationen schneller in den Markt zu bringen. Neben dem »Blick in die Zukunft« sollen insbesondere auch zusätzliche Wachstumsspielräume geschaffen werden.

Die einzelnen Initiativen haben unterschiedliche Schwerpunkte:

- › In der Initiative Mobilität 4.0 wird die zukünftige strategische Positionierung im Personenverkehr erarbeitet. Die Weiterentwicklung von Produkten entlang der Reisekette sowie die Neugestaltung der Kundenschnittstellen sollen sehr schnell umgesetzt werden.
- › Ziel der Initiative Logistik 4.0 ist die Entwicklung eines Produktportfolios der Zukunft. Im Fokus stehen dabei die komplette Digitalisierung der Kundenschnittstelle, ein konsequenter Ausbau webbasierter Produktions-

prozesse sowie im Schienenbereich ein automatisierter Zugbetrieb als zukünftige Basis für die Steigerung von Effizienz, Auslastung und Verfügbarkeit.

- › Im Mittelpunkt von Infrastruktur 4.0 steht das »Internet der Dinge« – die Vernetzung aller Anlagen sowie die Erfassung von Bewegungsdaten. Auf dieser Basis werden Produkte entwickelt, die zum einen eine automatisierte, effizientere Instandhaltung der Bahnanlagen und zum anderen eine Automatisierung des Fahrplans ermöglichen.
- › Der Fokus der Initiative Produktion 4.0 liegt auf der Automatisierung im Fahrbetrieb und der Instandhaltung. Ziel sind ein höherer Automatisierungsgrad im Steuern, Fahren und Abfertigen von Zügen sowie eine zustandsbasierte Instandhaltung.
- › Die Initiative IT 4.0 entwickelt eine smarte, agile und effiziente IT-Landschaft, in der zukünftig immer größere Mengen an Informationen aus unterschiedlichen Bereichen erfasst, gespeichert und analysiert werden können. Wichtige Bausteine dazu sind moderne Big-Data-Systeme und Cloud-Technologien.
- › Mit der Initiative Arbeitswelten 4.0 möchten wir die Auswirkungen der Digitalisierung auf die Menschen im DB-Konzern intensiv beleuchten.

› Managementansätze

› ÖKONOMIE

› Kunde und Qualität

Wir stellen die Kunden in den Mittelpunkt unseres Handelns. Die Kundenzufriedenheiten sind somit die wichtigsten Indikatoren. Sie messen unseren Erfolg aus Sicht der Kunden. Daraus gewinnen wir Erkenntnisse, aus denen wir konkrete Verbesserungsmaßnahmen ableiten. Neben den unterschiedlichen Facetten der Produktqualität sind kontinuierliche Optimierungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses (PLV) und Produktinnovationen die maßgeblichen Hebel zur Steigerung der Kundenzufriedenheit.

PRODUKTQUALITÄT

Die Verbesserung der Pünktlichkeit ist der wichtigste Ansatzpunkt zur Steigerung der Produktqualität. Weitere wichtige Hebel stellen der Einsatz von modernen Fahrzeugen, die Qualität und Zuverlässigkeit der angebotenen Dienstleistungen sowie angemessene Beförderungs- und Transportzeiten dar. Deswegen investieren wir kontinuierlich in unsere Flotte und die Infrastruktur, optimieren die Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern und verfolgen

zahlreiche Aktivitäten, um in diesen Feldern Verbesserungen zu erzielen. Intensiv werden hierbei die Chancen der Digitalisierung genutzt.

Pünktlichkeit ist ein zentraler Bestandteil unseres Leistungsversprechens. Die Zahlen zur Pünktlichkeit werden täglich erfasst und gemonitort. Zu jeder Vorstandssitzung werden die Pünktlichkeitswerte aufbereitet und die aktuellen Handlungs- und Entscheidungsbedarfe abgeleitet. Die Pünktlichkeit ist der zentrale Indikator für die Produktqualität auf Konzernebene im Rahmen der Strategie DB2020 . Er ist darüber hinaus mit Pünktlichkeitszielen auf der Geschäftsfeldebene untersetzt. Die Verbesserung der Pünktlichkeit ist zudem ein wesentliches Thema des neuen Programms Zukunft Bahn.

Weiterer Bestandteil der Produktqualität ist auch eine leistungsfähige Infrastruktur. Sie ist die Grundlage für den Schienenverkehr. Investitionen für den Erhalt und den Ausbau einer leistungsfähigen Infrastruktur sind deshalb unabdingbar. Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFVII) haben der Bund und wir ein umfangreiches Modernisierungsprogramm auf den Weg gebracht und uns auf eine Reihe von Qualitätsparametern für den Zustand der Infrastruktur geeinigt, deren Einhaltung kontinuierlich überwacht wird. Die Ergebnisse der Überwachung werden im jährlichen Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht veröffentlicht und vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) überprüft.

Ferner hat die Kunden- und Transportinformation eine wesentliche Bedeutung. Der Wunsch der Kunden nach umfassender, verständlicher und aktueller (Echtzeit-)Information spielt eine sehr wichtige Rolle. Aus diesem Grund verbessern wir sowohl die Reisendeninformation für unsere Kunden im Personenverkehr als auch die Transportinformation für unsere Logistikkunden stetig weiter. Die Identifikation der Kundenanforderungen an die Reisendeninformation war im vergangenen Jahr ein Themenschwerpunkt der gemeinsamen Arbeit mit dem Kundenbeirat.

In den regelmäßig durchgeführten Kundenbefragungen erheben wir umfassend die Zufriedenheit unserer Kunden zu verschiedenen Aspekten der Produktqualität. Genau wie unsere Zusammenarbeit mit dem Kundenbeirat stellen sie einen wichtigen Input für die Ableitung von Maßnahmen dar.

Neben Investitionen in die Flotte sind kontinuierliche Optimierungen unserer Dienstleistungen, umfassende Informationen und erstklassiger Service die Hebel zur Steigerung der Kundenzufriedenheit. Um den Erfolg unserer Maßnahmen und weitere Verbesserungspotenziale aus Sicht unserer Kunden zu messen, werden regelmäßig Befragungen zur Kundenzufriedenheit durchgeführt. Die

daraus gewonnenen Erkenntnisse nutzen wir, um konkrete Maßnahmen zur Verbesserung abzuleiten. Der Erfolg der Geschäftsfelder und des DB-Konzerns wird anhand der Zielerreichung auf dem definierten Entwicklungspfad der Kundenzufriedenheiten gemessen.

PREIS-LEISTUNGS-VERHÄLTNIS

Um die unterschiedlichen Erwartungen und Bedarfe unserer Kunden zu erfüllen, arbeiten wir kontinuierlich daran, erstklassige Mobilitäts- und Logistikkösungen zu einem angemessenen Preis-Leistungs-Verhältnis anzubieten. Neben konkreten Preismaßnahmen stehen dabei Maßnahmen im Fokus, die die Effizienz unserer Prozesse und die Qualität unserer Dienstleistungen steigern. Für die Beurteilung des Erfolgs von Maßnahmen aus Sicht der Kunden nutzen wir sowohl unmittelbare Indikatoren, wie zum Beispiel das Wachstum von Umsatz und Kundenstamm, als auch die Ergebnisse regelmäßiger Befragungen.

Wichtiger Indikator für das Preis-Leistungs-Verhältnis ist der Zufriedenheitsindex (ZI).

PRODUKTINNOVATION

Unsere Kunden können wir am besten überzeugen, wenn wir ihnen innovative und differenzierende Lösungen anbieten. Aus diesem Grund investieren wir kontinuierlich in innovative Projekte und Lösungen zur Entwicklung fortschrittlicher Prozesse und innovativer Geschäftsmodelle. Unser Fokus liegt dabei auf der Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen, die den Bedürfnissen von morgen entsprechen. Um in Zukunft stärker Treiber für Innovationen zu sein, arbeiten wir im Rahmen unserer 4.0-Initiativen an kundennahen Lösungen. Über Innovationsplattformen (zum Beispiel Moving Ideas) entwickeln wir Ideen gemeinsam mit unseren Kunden und wollen sie so systematisch in Innovationsprozesse mit einbinden.

Ein wichtiges Thema ist die vernetzte Mobilität. Sie ist entscheidend, um den Kunden individuelle und bedarfsgerechte Lösungen anbieten zu können. Durch die Digitalisierung bieten sich hier neue Chancen für innovative Angebote in Richtung intelligente Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger. Dafür steht etwa die Mobilitätsplattform Qixxit, die eine verkehrsmittelübergreifende Reiseplanung ermöglicht. Bereits bestehende kombinierte Angebote entwickeln wir zudem verstärkt weiter. So wird zum Beispiel im Personenverkehr an einem umfassenden Tür-zu-Tür-Mobilitätsangebot gearbeitet, während der Logistikbereich sein bereits bestehendes verkehrsträgerübergreifendes Transportangebot optimiert.

Für innovative Produkte sowie vernetzte Mobilität wurden keine Indikatoren erhoben.

› Profitabler Marktführer

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Wirtschaftlichkeit ist für den DB-Konzern eine wesentliche Voraussetzung für die Finanzierung von Investitionen in das Kerngeschäft, die Weiterentwicklung der Geschäfte und die Nutzung von zukünftigen Wachstumschancen.

Unsere Marktpositionen wollen wir über organisches Wachstum und Portfolioergänzungen ausbauen. Synergien, die uns der integrierte Konzern ermöglicht, gilt es konsequent auszuschöpfen. Als Betreiber von komplexen Netzwerken ist eine hohe Auslastung ein wichtiger Wettbewerbsvorteil. Die Verbesserung von Auslastung und Produktivität sowie die kontinuierliche Sicherstellung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen sind daher eine wesentliche Voraussetzung, um in unseren Märkten bestehen und profitabel wachsen zu können. Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit ist eine unternehmerische Führung unabdingbar.

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

Der DB-Konzern hat das Ziel, seine führenden Marktpositionen in allen relevanten Märkten/Marktsegmenten auch in Zukunft weiter auszubauen. Der Indikator hierfür ist die Umsatzentwicklung.

Ferner ist die finanzielle Stabilität eine für unsere Wirtschaftlichkeit wesentliche Komponente. Für den DB-Konzern als anlagenintensives Unternehmen ist der jederzeitige Zugang zum Kapitalmarkt zu guten Konditionen essenziell. Folglich ist ein weiteres wesentliches Ziel, angemessene Verschuldungskennzahlen aus Sicht der Fremdkapitalgeber zu erreichen. Eine zentrale Kennzahl zur Steuerung der Verschuldung ist die Tilgungsdeckung.

RAHMENBEDINGUNGEN

Im Rahmen der Verkehrspolitik und des regulatorischen Umfelds können nationale Gesetzesinitiativen oder Initiativen der EU-Kommission spürbare Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeiten haben. Aus diesem Grund ist der Umgang mit Regulierung von Bedeutung für den DB-Konzern. Zentrale und dezentrale Einheiten haben wir so aufgestellt, dass wir entsprechende Veränderungen frühzeitig erkennen und Einfluss im Sinne einer Reduzierung der Auswirkungen auf den DB-Konzern nehmen können.

Ferner ist die Verhinderung von Korruption von Bedeutung für den DB-Konzern, da der DB-Konzern einer der größten Investoren in Deutschland ist. Compliance ist Teil der Strategie **DB2020**  und die Basis der Unternehmens- und Führungskultur des DB-Konzerns.

Für den Umgang mit Regulierung sowie für die Verhinderung von Korruption wurden keine Indikatoren erhoben.

› SOZIALES

› Top-Arbeitgeber

MITARBEITERZUFRIEDENHEIT

Zufriedene Mitarbeiter sind die Voraussetzung für zufriedene Kunden und damit für den nachhaltigen Unternehmenserfolg. Daher arbeiten wir konsequent an der Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur. Diese ist geprägt von Partnerschaftlichkeit und konsequenter Einbindung, einem wertschätzenden Miteinander sowie einem vorbildlichen Führungsverhalten. Im Berichtsjahr wurde der Folgeprozess zur zweiten Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Auf Basis der fast 13.000 konzernweiten Folgeworkshops werden 30.000 Maßnahmen gemeinsam umgesetzt.

Unser Indikator für die Mitarbeiterzufriedenheit wird auf der Grundlage der Mitarbeiterbefragung berechnet. Die Erhebung des Mitarbeiterzufriedenheitsindex erfolgt alle zwei Jahre. Wenn keine Erhebung durchgeführt worden ist, wird die Kennzahl »Durchführungsquote geplante Folgeworkshops« verwendet.

ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT

Wir arbeiten intensiv daran, als Arbeitgeber immer attraktiver zu werden. Um im Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte erfolgreich zu sein, ist ein sichtbares und überzeugendes Auftreten am Arbeitsmarkt entscheidend. Das stellen wir mit unserem ganzheitlichen Talent-Akquisitions-Ansatz sicher. Dazu zählen: unsere Arbeitgeberkampagne,

wirksames Employer-Branding, professionelles und modernes Recruiting, innovative Social-Media-Aktivitäten und ein zielgruppengerechtes Bewerbererlebnis. Diese enge Verzahnung aller wichtigen Elemente in der Personalgewinnung bildet die Grundlage für eine starke Wettbewerbsposition in einem immer schwieriger werdenden Bewerbermarkt. Doch um als Arbeitgeber attraktiv zu sein und auch zu bleiben, braucht es noch mehr: So bieten wir unseren Mitarbeitern interessante Aufgaben und Tätigkeiten, attraktive Beschäftigungsbedingungen und eine wertschätzende Unternehmenskultur.

Unser Indikator für die Arbeitgeberattraktivität wird auf der Grundlage der Arbeitgeberankings von trendence, dem europäischen Marktführer für Arbeitgeberimagestudien, berechnet.

BERÜCKSICHTIGUNG DEMOGRAFIEFESTIGKEIT

Die Bevölkerungsentwicklung stellt den DB-Konzern vor große Herausforderungen. Der Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen, gleichzeitig müssen wir fluktuations- und altersbedingt jedes Jahr rund 8.000 neue Mitarbeiter einstellen. Neben der Gewinnung neuer Mitarbeiter gilt es, die bestehenden Mitarbeiter zu entwickeln und zu binden. Die berufliche Entwicklung soll sich dabei an ihren individuellen Berufs- und Lebensphasen orientieren, um ihnen so ein ganzes Berufsleben im DB-Konzern zu ermöglichen. Neben der Schaffung tariflicher Grundlagen bilden vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten, sinnstiftende, facettenreiche und zukunftsfähige Tätigkeiten sowie ein breites Angebot zur Gesundheitsförderung die Voraussetzung, Mitarbeiter zu binden. Wichtiger Indikator dieser Maßnahmen ist der Gesundheitsstand. Dieser soll trotz der demografischen Herausforderungen und einer damit einhergehenden älteren Belegschaft stabil bleiben. Darüber hinaus haben wir uns vorgenommen, die Vielfalt unserer Belegschaft zu fördern. Wir arbeiten beispielsweise intensiv daran, den Anteil von Frauen in der Belegschaft und in Führungspositionen zu erhöhen.

› ÖKOLOGIE

› Umwelt-Vorreiter

KLIMASCHUTZ

Wir unterstützen das internationale Ziel, die Klimaerwärmung auf unter zwei Grad im Vergleich zur vorindustriellen Zeit zu begrenzen. Dafür arbeiten wir vor allem daran, möglichst wenig Energie zu verbrauchen und sie effizient zu nutzen. Unser Ziel ist es, unsere weltweiten spezifischen –

das heißt die auf die Verkehrsleistung bezogenen – CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 gegenüber 2006 um 20% zu senken. Dieses Ziel haben wir bereits Ende 2014 erreicht und arbeiten darauf aufbauend an einer neuen Zielstellung. Um unsere Position als **UMWELT-VORREITER** zu festigen und weiter CO₂-Emissionen zu reduzieren, werden wir den Anteil erneuerbarer Energien (EE) am Bahnstrommix weiter erhöhen, die Energieeffizienz in Betrieb und Produktion steigern sowie unsere Fahrzeugflotte kontinuierlich erneuern. Einen deutlichen Umweltvorsprung gegenüber anderen Verkehrsmitteln besitzt der Schienenverkehr. Diesen wollen wir weiter ausbauen und Anreize schaffen, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Unser Indikator im Klimaschutz sind die spezifischen CO₂-Emissionen im Vergleich zu 2006 sowie der Anteil EE am Bahnstrommix.

LÄRMREDUKTION

Ein zentrales Unternehmensziel ist die Halbierung des Schienenverkehrslärms in Deutschland zwischen 2000 und 2020. Für die Umsetzung haben wir 2012 ein eigenes Konzernprojekt und die Funktion der Lärmschutzbeauftragten eingerichtet. Diese koordinieren die Fortführung der Aktivitäten zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen, also den Bau von Schallschutzwänden und den Einbau von lärmindernden Maßnahmen in Wohnungen (Fenster und Lüfter) sowie den Einsatz von leisen Bremssohlen bei Güterwagen.

Unsere Indikatoren für die Lärmreduzierung sind die lärmsanierten Strecken sowie die Anzahl mit Flüsterbremsen umgerüsteter Güterwagen.

MATERIAL- UND RESSOURCENEFFIZIENZ

Einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz leisten wir mit einer verbesserten Ressourceneffizienz, insbesondere in unseren Bauprojekten der Infrastruktur. Unser Ziel ist es, die hohe Recyclingquote von über 95% zu halten. Das weltweite Abfallaufkommen wird durch die Abfälle aus dem Bau und der Instandhaltung der Infrastruktur dominiert. Während wir bei Bauabfällen heute schon eine hohe Recyclingquote erreichen, möchten wir diese bei weiteren Abfällen, insbesondere Siedlungsabfällen, in den kommenden Jahren steigern. Daneben wollen wir den Lebenszyklus unserer Produktionsmittel verlängern, Recyclingmaterialien einsetzen und unsere Materialkreisläufe regelmäßig optimieren.

› Wirkungszusammenhänge innerhalb des Zielsystems

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

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

Unser Zielsystem besteht aus zwölf Top-Zielen und vier Stoßrichtungen. Dabei sind jeder Stoßrichtung drei Top-Ziele zugeordnet. Die Erreichung aller Top-Ziele ist wesentlich für die Umsetzung unserer Strategie. Zwischen den Top-Zielen gibt es zahlreiche Wirkungszusammenhänge. Das Verständnis dieser Zusammenhänge ist eine wichtige Basis für die Beurteilung der Wirksamkeit von Maßnahmen. Im Berichtsjahr haben wir begonnen, Wirkungszusammenhänge im Zielsystem systematisch zu ermitteln.

Die Vorgehensweise ist dabei zunächst qualitativer Natur. Eine reine Betrachtung der direkten, unilateralen Beziehungen zwischen den Zielen reicht nicht aus, um Wirkungszusammenhänge im Zielsystem ausreichend zu erklären. Zwischen den einzelnen Top-Zielen herrschen wesentlich komplexere Beziehungen. Es gibt zahlreiche Folgewirkungen und Wirkungsketten, deren Zusammenspiel nicht vollständig vorhersehbar ist. Zudem sind die jeweiligen Effekte von Wirkungszusammenhängen auch davon abhängig, welche Maßnahmen im Einzelnen umgesetzt werden, um die Ziele zu erreichen.

› Nachhaltigkeitsmanagement

Um den Nachhaltigkeitsanspruch unserer Strategie **DB2020** im Unternehmen zu verankern, haben wir 2012 ein Nachhaltigkeitsmanagement aufgebaut. Die gesamthafte Verantwortung für das Thema Nachhaltigkeit obliegt dem Chief Sustainability Officer (CSO) Dr. Rüdiger Grube, der das Amt zum 1. August 2015 von Dr. Karl-Friedrich Rausch übernommen hat.

Das Competence Center Nachhaltigkeit, in dem alle relevanten Fachbereiche vertreten sind, steuert und diskutiert Themen und Projekte mit Nachhaltigkeitsbezug ressort- und geschäftsfeldübergreifend. Das Gremium setzt unter anderem Vorgaben für eine nachhaltige Ausrichtung des DB-Konzerns, steuert den Stakeholderdialog, berät die Konzernunternehmen bei der Erfüllung von Nachhaltigkeitsaufgaben und stellt die Einhaltung internationaler Standards im Nachhaltigkeitsmanagement sicher. Die inhaltliche Verantwortung obliegt dabei weiterhin den Fachabteilungen und Geschäftsfeldern. Die Koordination sowie die operative Steuerung erfolgen durch die Abteilung Nachhaltigkeitsmanagement und Zukunftsforschung, die in der Konzernstrategie angesiedelt ist.

› NACHHALTIGKEITSRATINGS

Der Blick von außen gibt uns wichtige Hinweise darauf, wo wir stehen und wo wir uns verbessern können. Unser Anspruch ist, dass wir Spitzenpositionen in wesentlichen Ratings und Rankings einnehmen.

Im Berichtsjahr hat die Rating-Organisation CDP den DB-Konzern als klimafreundlichstes Bahnunternehmen weltweit ausgezeichnet und damit das Klimaengagement des DB-Konzerns gewürdigt. CDP vergab die Bestnote A für die Klimaschutzleistungen sowie 100 von 100 Punkten für die Transparenz in der Berichterstattung. Zudem ist der DB-Konzern erstmals als »Best Supply Chain Responder Germany« ausgezeichnet worden.

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

› MITGLIEDSCHAFTEN

Gemeinsam mit rund 30 global agierenden Unternehmen und Organisationen der deutschen Wirtschaft ist der DB-Konzern aktives Mitglied von econsense, dem Forum Nachhaltige Entwicklung der deutschen Wirtschaft. Gemeinsames Ziel aller Mitglieder ist es, Lösungen für nachhaltiges Wirtschaften zu entwickeln, politische Entscheidungsprozesse anzustoßen und so Innovationen und Strategien für zukunftsrelevante Themen zu bündeln und voranzutreiben. Seit November 2015 engagiert sich der DB-Konzern auch im Vorstand von econsense.

Auf internationaler Ebene ist der DB-Konzern Mitglied im World Business Council for Sustainable Development (WBCSD). Wir engagieren uns im Rahmen dieser Mitgliedschaft in einem global angelegten Projekt zur Förderung nachhaltiger Mobilität in Ballungsräumen.

Das Bekenntnis zu den unternehmerischen Grundsätzen des Global Compact der Vereinten Nationen unterstreichen wir mit der jährlichen Darstellung unserer Fortschritte entlang der zehn Prinzipien des Global Compact (Communication on Progress). Unser Communication on Progress 2014 wurde vom UN Global Compact als »Advanced Level« bewertet. Darüber hinaus engagiert sich der DB-Konzern im Deutschen Global Compact Netzwerk (DGCN), dem Forum deutscher Unternehmen zur Umsetzung und Förderung der United-Nations-Global-Compact-(UNGC-)Prinzipien. Im Berichtsjahr wurde eine Vertreterin des DB-Konzerns erneut in den Lenkungskreis des Deutschen Global Compact Netzwerks gewählt.

Im Rahmen der Korruptionsbekämpfung engagiert sich der DB-Konzern als korporatives Mitglied bei Transparency International. Im Zuge unserer Antikorruptionsanstrengungen findet ein regelmäßiger Austausch über die Erfahrungen mit Systemen und Verfahren der Korruptionsbekämpfung statt. Von dem Austausch profitieren der DB-Konzern sowie die anderen Unternehmen für ihre weiteren Aktivitäten.

GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

› **Wirtschaftliches Umfeld** 025

› **Entwicklungen auf den relevanten Märkten** 028

› **Politisches Umfeld** 032

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

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

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

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

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

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

› Die Geschäftsfelder in der Infrastruktur decken mit ihren Leistungen wichtige Bestandteile der Wertschöpfungskette ihrer Kunden ab. Insoweit ist die Nachfrageentwicklung eine weitgehend aus den vorgelagerten Verkehrsmärkten im Personen- und Güterverkehr abgeleitete

Größe. Bedeutung hat zudem der Vermarktungsbereich von DB Netze Personenbahnhöfe. Hier ist – vergleichbar mit dem deutschen Einzelhandel – die Konsumneigung der Bevölkerung eine wichtige Einflussgröße.

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

› Wirtschaftliches Umfeld

Entwicklung wesentlicher makroökonomischer Größen [in %]	2015	2014	2013
BIP			
Welt	+2,5	+2,7	+2,4
USA	+2,4	+2,4	+1,5
China	+6,9	+7,3	+7,7
Japan	+0,5	-0,1	+1,4
Europa	+1,9	+1,5	+0,5
GUS	-3,1	+0,9	+2,1
Großbritannien	+2,2	+2,9	+2,2
Polen	+3,6	+3,4	+1,3
Euro-Raum	+1,5	+0,9	-0,3
Deutschland	+1,4	+1,6	+0,4
Frankreich	+1,1	+0,2	+0,7
Italien	+0,6	-0,4	-1,8
WELTHANDEL (REAL)			
Warenhandel	+1,0	+3,6	+3,0

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für die Jahre 2013 bis 2015 entsprechen den per Februar 2016 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Oxford Economics

› BEURTEILUNG DES WIRTSCHAFTLICHEN UMFELDS DURCH DEN VORSTAND

Die fortschreitende wirtschaftliche Erholung in Europa und insbesondere das vergleichsweise kräftige Wachstum in Deutschland bedeuteten 2015 ein grundsätzlich positives wirtschaftliches Umfeld für die Geschäftsfelder des DB-Konzerns. Für den Güterverkehr muss diese Bewertung jedoch durch zwei Entwicklungen relativiert werden.

Zum einen entwickelte sich der globale Handel deutlich schwächer als die gesamte Wirtschaftsleistung, wodurch sich die Nachfrage nach Transportleistungen unterdurchschnittlich entwickelte. Dies betrifft insbesondere den innerasiatischen sowie den Handel zwischen Europa und Asien. Dagegen nehmen sowohl die Im- als auch die Exporte Deutschlands kräftig zu. Zum anderen wuchsen schienenaffine Branchen wie Kohle, Stahl und Chemie in Deutschland unterproportional oder ihre Produktion schrumpfte sogar. Dieser Strukturwandel spiegelte sich auch in der Veränderung des deutschen Modal Split wider.

› **SCHWÄCHE DER SCHWELLENLÄNDER BELASTET WACHSTUMSDYNAMIK**

Das globale Wirtschaftswachstum blieb 2015 auf dem relativ geringen Niveau der Vorjahre. Im Gegensatz zu den vergangenen Jahren trugen die Industriestaaten aber ebenso viel zum Wachstum bei wie die Schwellenländer. Während sich das Wachstum in den Industriestaaten beschleunigte (Euro-Raum, Japan) oder auf dem Niveau des Vorjahres bewegte (USA), wuchsen wichtige Schwellenländer langsamer (China) oder rutschten in die Rezession (Brasilien, Russland). Der Verfall der Rohstoff-, insbesondere der Ölpreise, war gleichzeitig Treiber und Folge dieser Entwicklungen.

Die Schwäche der Schwellenländer hatte darüber hinaus Auswirkungen auf den Welthandel. Dieser wuchs 2015 deutlich unter dem langjährigen Durchschnitt und erstmals seit Langem auch weniger als die globale Wirtschaftsleistung. Insbesondere belastete die wirtschaftliche Entwicklung Chinas, die Einfluss auf Wertschöpfungsketten in Asien und die globale Rohstoffnachfrage hat.

› **USA**

- › Wirtschaft entwickelte sich auf Vorjahresniveau.
- › Erholung am Arbeitsmarkt und niedrige Inflation wirkten positiv auf den privaten Konsum.
- › Exporte wuchsen aufgrund des starken Dollars nur sehr schwach, wodurch der Außenbeitrag reduziert wurde.
- › Das schwache Wachstum der Exporte sowie der niedrige Ölpreis belasteten darüber hinaus die Unternehmensinvestitionen.

› **Asien**

- › In China ging das Wachstum auf nach wie vor hohem Niveau weiter zurück, nachdem der staatlich induzierte Investitionsboom der vergangenen Jahre zu Überkapazitäten in vielen Industrien und am Immobilienmarkt geführt hatte.

- › Treiber der Entwicklung war auch die Aufwertung des Yuan, die chinesische Produkte im Ausland verteuerte und damit die Nachfrage reduzierte.
- › Die japanische Wirtschaft entwickelte sich ebenfalls schwach. Während sich die Binnennachfrage graduell stabilisierte, wirkte die kraftlose Entwicklung in anderen asiatischen Ländern negativ auf die Exporte.

› **Europa**

- › Außerhalb des Euro-Raums war insbesondere Großbritannien Motor für die Wirtschaftsentwicklung in Europa.
- › Polen, Schweden, Rumänien und Tschechien wuchsen ebenfalls stark.
- › Russlands Wirtschaft dagegen schrumpfte aufgrund des niedrigen Ölpreises und der westlichen Wirtschaftssanktionen infolge der Ukraine-Krise merklich.
- › In Deutschland schob vor allem die kräftige Konsumnachfrage das Wachstum an. Sie profitierte von steigenden Löhnen, geringer Inflation und einem historisch hohen Beschäftigungsstand.
- › Die Exporte konnten sich dank steigender Nachfrage aus Europa und den USA gegen die schwache Entwicklung in China und anderen Schwellenländern behaupten.

EURO-RAUM

- › Erholung des Euro-Raums.
- › Binnennachfrage und Exporte, insbesondere innerhalb Europas und in die USA, trugen zum Wachstum bei.
- › Exporte wurden durch die Euro-Schwäche begünstigt, die europäische Produkte auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähiger machte.
- › Die wirtschaftliche Entwicklung blieb aber weiter von regionalen Unterschieden geprägt.
- › Spanien und Irland wuchsen nach schwerer Rezession und Umsetzung von Reformen wieder kräftig.
- › Italien stieß erste Reformen an und kehrte nach drei Jahren Rezession zu leichtem Wachstum zurück.
- › Frankreich legte beim Wachstum ebenfalls zu, strukturelle Probleme bestehen aber fort.

› **ENERGIEMÄRKTE IM ZEICHEN VON ÜBERKAPAZITÄTEN**

Die zentrale Hedge-Politik des DB-Konzerns zielt darauf, Folgen von Energiepreisschwankungen zu minimieren. Die Entwicklung der Marktpreise schlägt daher nicht vollumfänglich auf unsere Aktivitäten durch.

› Ölmarkt mit guter Versorgungslage

Brent [in USD/bbl]	2015	2014	Veränderung	
			absolut	%
Durchschnittspreis	53,6	99,5	- 45,9	- 46,1
Höchstpreis	69,6	115,7	-	-
Tiefstpreis	36,0	55,8	-	-
Jahresendpreis	37,3	57,3	- 20,0	- 34,9

Quelle: Thomson Reuters

- › Nach deutlichem Zufluss an spekulativen Mitteln markierte Nordseeöl Brent Ende Mai sein Jahreshoch.
- › Einbruch der Ölpreise seit Mitte 2014 bewirkte Investitionskürzungen bei konventioneller Förderung und Exploration. Schieferölproduktion in den USA zeigte aufgrund von Effizienzsteigerungen beim Fracking erst seit Juli nennenswerten Rückgang, zuvor erreichte US-Ölzerzeugung höchsten Stand seit 1972. Im Dezember 2015 wurde das US-Exportverbot für Rohöl aufgehoben.
- › Aktuelles Überangebot im Ölmarkt aufgrund des Kampfes um Marktanteile bleibt bestehen.
- › Lagerbestände in den USA und Nordeuropa erreichten Allzeithoch. Aufgrund geringer noch freier Lagerkapazitäten steigt Terminkurve am kurzen Ende steil an.
- › Ölpreisentwicklung führte zur Erholung der Nachfrage seitens der Konsumenten, Industrienachfrage hielt hingegen nicht mit.
- › Brent markierte im Dezember 2015 niedrigsten Stand seit Juli 2004, getrieben durch enormes Überangebot, die Aufwertung des US-Dollars, Abkühlung des Wachstums in China und Auflösung von Long-Positionen der Finanzanleger.
- › Nach Ausbau der Raffineriekapazitäten steigerten China und Saudi-Arabien ihre Produktexporte.
- › Geopolitische Risiken weiterhin vorhanden, werden aber durch aktuelle Versorgungslage wenig beachtet.

› Strommarkt mit Unsicherheiten

Entwicklung Energiepreise	2015	2014	Veränderung	
			absolut	%
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	30,9	35,1	- 4,2	- 12,0
Höchstpreis	34,1	37,0	-	-
Tiefstpreis	26,6	32,8	-	-
Jahresendpreis	26,6	32,9	- 6,3	- 19,1
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO₂				
Durchschnittspreis	7,7	6,0	+ 1,7	+ 28,3
Höchstpreis	8,7	7,6	-	-
Tiefstpreis	6,3	3,7	-	-
Jahresendpreis	8,3	7,3	+ 1,0	+ 13,7

Quelle: Thomson Reuters

- › Deutsche Versorger leiden stark unter Energiewende und strukturieren ihr Geschäft um. Die Kosten für den Atomausstieg sind aber offenbar gedeckt. Sorge bereitet die unklare Gesetzeslage.
- › Fortdauernder, ungesteuerter Zubau von erneuerbaren Energien sorgt für Ausweitung der Überkapazität.
- › Moderne thermische Kraftwerke rentieren sich nicht mehr, während veraltete abgeschriebene Anlagen weiterbetrieben werden.
- › Terminkurve steht unter Druck, Grundlastkontrakt für das Folgejahr erreichte mit Kontraktwechsel zum Jahresende Allzeittief. An der EPEX dagegen lag der Grundlastpreis für den Folgetag im Mittel bei 31,80 €/MWh.
- › Spotmarkt immer stärker wettergetrieben: Notwendigkeit für Intraday-Anpassungen steigt, Netzbetreiber stehen vor besonderen Herausforderungen für die Netzstabilität.
- › CO₂: vorzeitige Einführung der Marktstabilitätsreserve Anfang 2019, schwache Kohlepreise und Klimaschutzabkommen von Paris unterstützten Emissionsmarkt.
- › Weltweites Überangebot an Kohle führt zu Allzeittief am nordeuropäischen Markt.
- › Deutschland plant unter anderem eine Sicherheitsbereitschaft aus abgeschalteten Braunkohlekraftwerken sowie Förderung von Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen. Auch beim Netzausbau wurden Fortschritte bei Streitpunkten erzielt (Erdkabel).
- › EU-Kommission plant Aufhebung der Grenzen zwischen nationalen Energiemärkten (Energieunion) sowie Harmonisierung der Ökostromförderung.

› EURO-ENTWICKLUNG IM ZWEITEN HALBJAHR UNTER DRUCK

Im Jahresverlauf 2015 blieben die internationalen Devisenmärkte geprägt von geldpolitischen Entscheidungen der weltweit wichtigsten Notenbanken. Während die Europäische Zentralbank (EZB) und die Bank of Japan (BOJ) im Kampf um Preisstabilität und stärkeres Wirtschaftswachstum in ihren Ländern die Liquidität der Märkte kräftig ausweiteten, erhöhte die US-Notenbank (Fed) Ende des Jahres den Leitzins und leitete damit den Ausstieg aus der Niedrigzinspolitik ein. Aufgrund dieser unterschiedlichen Geldpolitiken verlor der Euro gegenüber dem US-Dollar (USD) und anderen Währungen an Wert. Auch die schwachen Wachstumsperspektiven des Euro-Raums im Vergleich zu anderen Regionen unterstützten die Abwertung der Gemeinschaftswährung.

Neben diesen grundlegenden Einflussfaktoren beeinflussten weitere, landesspezifische Effekte die Wechselkursentwicklung:

- › Das im internationalen Vergleich robuste US-Wirtschaftswachstum veranlasste die Investoren, dort verstärkt zu investieren. Daneben stützte ein positives Zinsdifferenzial auf dem Markt für festverzinsliche Wertpapiere die Investorennachfrage und damit den US-Dollar.
- › Aufgrund der Kopplung des chinesischen Yuan (CNY) an den US-Dollar zeigte sich die Entwicklung gegenüber dem Euro als annähernd äquivalent. Begrenzt wurde der Gleichlauf zum einen durch direkte Kapitalmarktinterventionen der chinesischen Zentralbank zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und zum anderen durch Kapitalabflüsse im Zuge der Liberalisierung des Finanzsystems.
- › Das britische Pfund (GBP) wertete deutlich gegenüber dem Euro auf. Ähnlich wie in den USA waren auch hier die relative Stärke der Wirtschaft und die Erwartungen steigender realer Zinserträge maßgeblich.

Neben der Entwicklung des britischen Pfunds und des US-Dollars wirkte sich zudem vor allem die Entwicklung des Schweizer Franken (CHF) auf den Ausweis unserer ausstehenden Fremdwährungsanleihen per 31. Dezember 2015 aus.

- › Nachdem die Schweizer Notenbank zu Jahresbeginn aufgegeben hat, den CHF gegenüber dem Euro stabil zu halten, wertete die Landeswährung sprunghaft um 20% auf. Durch nachlassende Befürchtungen über den Ausstieg Griechenlands aus dem Euro-Raum sank der Kurs im weiteren Jahresverlauf wieder etwas.

› RENTENMÄRKTE ZEIGEN SICH VOLATIL

Rendite [in %]	2015	2014	Veränderung in Prozentpunkten
BUNDESANLEIHEN (ZEHNJÄHRIGE)			
Durchschnittsrendite	0,54	1,24	- 0,70
Höchstrendite	0,99	1,94	- 0,95
Tiefstrendite	0,08	0,54	- 0,46
Jahresrendite	0,64	0,54	+ 0,10

Quelle: Thomson Reuters

Der DB-Konzern emittiert über seine Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance regelmäßig Anleihen am Kapitalmarkt. Zentraler Benchmark für unsere Anleihen sind dabei die entsprechenden Bundesanleihen. Die Anleihemärkte verzeichneten 2015 eine über den Jahresverlauf hinweg uneinheitliche Entwicklung:

- › Zum Jahresstart setzte sich die Entwicklung deutscher Staatsanleihen aus dem Vorjahr fort und die Rendite-niveaus sanken auf historische Tiefststände.
- › Mit der Entscheidung der EZB, deflationäre Tendenzen der Wirtschaft im Euro-Raum mit umfassenden, direkten Marktinterventionen zu bekämpfen, stieg die Unsicherheit über die künftigen Bedingungen auf dem Anleihe-markt bei den Anlegern. Die Folge war ein sprunghafter Anstieg der Renditeniveaus.
- › Im zweiten Halbjahr konsolidierte sich der Markt wieder. Die Verknappung der Papiere durch die EZB-Anleihekäufe und die gestiegene Sorge um die Stabilität der globalen Wirtschaftsentwicklung senkten das Rendite-niveau. Eine Rückkehr des Renditeniveaus zu den histo-rischen Tiefstständen blieb aber aus.

› Entwicklungen auf den relevanten Märkten

- › **PERSONENVERKEHR**
- › **Solides Marktwachstum in Deutschland**

Personenverkehrsmarkt in Deutschland [in % auf Basis der Verkehrsleistung]	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2015	2014	2015	2014
Motorisierter Individualverkehr	+1,5	+2,0	84,8	84,7
Schienerpersonenverkehr	- 0,0	- 0,2	8,0	8,1
DB-Konzern	- 0,2	- 0,9	7,1	7,2
DB-konzernexterne Bahnen	+ 4,4	+ 6,4	0,9	0,9
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	+1,0	+1,5	6,4	6,4
DB-Konzern	-1,3	-2,1	0,7	0,7
Luftverkehr (innerdeutsch)	+1,4	+ 0,6	0,9	0,9
Gesamtmarkt	+1,3	+1,7	100	100

Die Daten für die Jahre 2014 und 2015 entsprechen den per Februar 2016 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt wuchs 2015 wie schon im Vorjahr deutlich stärker als im langjährigen Durchschnitt. Gründe hierfür waren neben den kräftig gesunkenen Kraftstoffpreisen höhere Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahlen sowie merklich gestiegene verfügbare Realeinkommen.

Auch der intensive intermodale Wettbewerb stützte das Wachstum. Fernbusanbieter und Low-Cost-Airlines bauten ihr Angebot aus. Eine damit veränderte Preiswahrnehmung führte zu Leistungsverschiebungen zwischen den Verkehrsträgern. Wiederholte Streiks von Piloten und Lokführern beeinflussten die Verkehrsmittelwahl.

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

- › Laut eigenen Berechnungen stieg die Verkehrsleistung deutlich.
- › Wesentliche Treiber waren gesunkene Kraftstoffpreise und gestiegene verfügbare Realeinkommen.
- › Entwicklung wurde durch wiederholte Streiks im Schienen- und Luftverkehr unterstützt.
- › Marktanteil stieg leicht.

SCHIENENPERSONENVERKEHR

- › Verkehrsleistung blieb stabil.
- › Negative Einflüsse gingen von Streiks der GDL aus. Niedrigpreisangebote im Buslinienfernverkehr und gestiegene Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs wirkten zudem dämpfend.
- › Fernverkehr verzeichnete Leistungsplus durch starke Nachfrage nach DB-Aktionsangeboten.
- › Nahverkehr zeigte einen leichten Rückgang aufgrund von Streiks und starkem intermodalen Wettbewerb.
- › DB-Verkehrsleistung leicht unter Vorjahr. DB Fernverkehr legte vor allem durch gute Akzeptanz von Aktionsangeboten zu. DB Regio wies insbesondere infolge von Ausschreibungsverlusten in Nordrhein-Westfalen und Thüringen Einbußen aus.
- › DB-konzernexterne Bahnen konnten ihre Verkehrsleistung vor allem im Nahverkehr steigern.
- › Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs (SPV) ging leicht zurück.

ÖFFENTLICHER STRASSENPERSONENVERKEHR

- › Verkehrsleistung stieg an.
- › Kräftiges Wachstum im Buslinienfernverkehr:
 - › Angebot wurde um rund 30% ausgebaut.
 - › Anbieter kooperierten verstärkt und expandierten bevorzugt im grenzüberschreitenden Verkehr.
 - › Streiks im Schienen- und Luftverkehr erhöhten die Nachfrage zusätzlich.
 - › Gestiegene Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs bremste Leistungszugewinne.
- › Busliniennahverkehr ging aufgrund abnehmender Schüler- und Auszubildendenverkehre leicht zurück.
- › DB-Verkehrsleistung ging durch schwächere Nachfrage im Liniennahverkehr des ländlichen Raums und Bereinigungen des Geschäftsportfolios zurück.
- › Marktanteil blieb stabil.

LUFTVERKEHR

- › Verkehrsleistung stieg an.
- › Nachfrage wurde von steigenden verfügbaren Realeinkommen getragen. Angebot gewann durch gesunkene Ticketpreise und ausgeweitete Kapazitäten an Attraktivität:
 - › Sinkende Kerosinkosten ermöglichten Airlines ohne langfristige Hedging-Verträge Preissenkungen.
 - › Wiederaufnahme innerdeutscher Verbindungen durch Ryanair führte zu intensiverem Wettbewerb.
- › Wiederholte Streiks von Piloten und Flugbegleitern verhinderten stärkere Zuwächse.
- › Marktanteil blieb unverändert.

› Europäischer Personenverkehrsmarkt legt leicht zu

Die wirtschaftliche Erholung vieler Volkswirtschaften brachte positive Rahmenbedingungen für den europäischen Personenverkehr mit sich, wenngleich auf unterschiedlichem Niveau.

Der europäische Schienenpersonenverkehr (SPV) steigerte seine Leistung um rund 0,5%. Dazu trugen vor allem deutliche Zugewinne in Großbritannien, Italien, Polen, Spanien und Tschechien bei, die Rückgänge in Frankreich kompensierten.

In mehreren europäischen Ländern schritt die Liberalisierung der Personenverkehrsmärkte voran. Frankreich liberalisierte den Buslinienfernverkehr, in Portugal schrieb die Hauptstadt Lissabon erstmals ihre Metro- und Busverkehre aus, Finnland kündigte die Öffnung seines SPV an und Spanien diskutierte eine Wettbewerbsförderung im Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Der DB-Konzern steigerte seine Verkehrsleistung unter anderem infolge neu aufgenommenen Verkehre (+4,0%).

› GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

› Straße mit stärkstem Wachstum im deutschen Güterverkehrsmarkt

Güterverkehrsmarkt in Deutschland [in % auf Basis der Verkehrsleistung]	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2015	2014	2015	2014
Schiengüterverkehr	~+1,5	0,0	17,3	17,2
DB-Konzern	~-5,1	-0,6	10,7	11,5
DB-konzernexterne Bahnen	~+14,5	+1,2	6,5	5,8
Straßengüterverkehr	~+2,5	~+2,3	71,8	71,0
Binnenschiff	~-7,0	-1,6	8,3	9,0
Rohrfernleitungen	~+1,0	-3,5	2,7	2,7
Gesamtmarkt	~+1,4	~+1,3	100	100

Die Daten für die Jahre 2014 und 2015 entsprechen den per Februar 2016 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet.

Der deutsche Güterverkehrsmarkt startete 2015 zunächst schwach. Dabei machten sich unter anderem die trotz des erneut milden Winters abgeschwächten Impulse aus dem Baugewerbe bemerkbar. Gestützt auf positive Konjunkturergebnisse aus einem robusten Binnenmarkt und einem dynamischen Außenhandel nahm die Wachstumsdynamik der Transportnachfrage im Jahresverlauf zu. Im Gesamtjahr stieg die Transportnachfrage um etwa 1,4% an, wobei die einzelnen Verkehrsträger sich sehr unterschiedlich entwickelten. Das Marktwachstum wurde ausschließlich durch den Straßengüterverkehr getragen, der seine Marktposition um fast 1 Prozentpunkt verbesserte. Während die Schiene trotz der Streikfolgen noch ein moderates Leistungsplus aufwies, ging die Leistung der Binnenschifffahrt infolge des lang anhaltenden Niedrigwassers deutlich zurück.

SCHIENE

- › Leistung verzeichnete einen moderaten Anstieg trotz der Einschränkungen durch Unwetter zu Beginn des Berichtsjahres und der Folgen der GDL-Streiks. Dabei standen Zuwächse bei unter anderem Automotive und Steinkohle teils deutliche Rückgänge in Bereichen wie zum Beispiel Chemie und forstwirtschaftliche Erzeugnisse gegenüber. Der Kombinierte Verkehr (KV) entwickelte sich annähernd auf Vorjahresniveau.
- › Marktanteil der Schiene lag nur aufgrund des starken Rückgangs der Binnenschifffahrt trotz der Streikbelastungen leicht oberhalb des Vorjahres.
- › Rückgang der DB-Verkehrsleistung um 5,1% infolge einer hohen Kundenverunsicherung im gesamten Jahr aufgrund der Streiks der GDL. Ein weiterer wichtiger Grund für die rückläufige Leistungsentwicklung waren Qualitätsprobleme.
- › Zuwächse bei DB-Verkehren von vor allem Steinkohle, Papier, Zement, Kalk und Gips standen teils deutliche Einbußen in Bereichen wie beispielsweise Steine/Erden, Automotive, Chemie und vor allem im KV gegenüber.
- › DB-Marktanteil fiel intramodal von 66,4% auf 62,1% und intermodal von 11,5% auf 10,7%.
- › DB-konzernexterne Bahnen entwickelten sich wie bereits in den letzten Jahren überdurchschnittlich und konnten ihre Verkehrsleistung vor allem infolge starker Verkehrsverlagerungen vom DB-Konzern um etwa 14,5% steigern.
- › Die stärksten Zuwächse verzeichneten die DB-konzernexternen Bahnen in den Bereichen KV, Automotive, Mineralölzeugnisse und Baustoffe.

STRASSE

- › Entwicklung gewann nach verhaltenem Jahresauftakt an Dynamik und fiel überdurchschnittlich aus.
- › Wachstumsimpulse kamen sowohl aus Außenhandel als auch aus robuster Entwicklung des Binnenmarktes.
- › Straße profitierte auch von einer gestiegenen Wettbewerbsfähigkeit vor allem infolge weiter rückläufiger Dieselpreise sowie niedrigerer Mautkosten und Verkehrsverlagerungen von der Schiene.
- › Wie bereits in den Vorjahren konnten sich gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr die im Ausland zugelassenen Lkw deutlich überdurchschnittlich entwickeln.
- › Die Marktposition konnte weiter ausgebaut werden.

BINNENSCHIFF

- › Nachdem die Binnenschifffahrt im ersten Halbjahr unter anderem von einer gestiegenen Wettbewerbsfähigkeit und Verkehrsverlagerungen von der Schiene profitierte, verlor die Leistungsentwicklung in der zweiten Jahreshälfte infolge des extremen Niedrigwassers stark an Dynamik und blieb deutlich hinter dem Vorjahr zurück.
- › Transportsteigerungen bei Kokerei- und Mineralöl-erzeugnissen standen insbesondere Rückgänge bei Verkehren von Erzen, Steine/Erden, Kohlen und Sekundärrohstoffen gegenüber.
- › Marktanteil ging deutlich zurück.

› **Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt stagnierte**

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 28, Schweiz und Norwegen) stagnierte 2015 und blieb annähernd auf Vorjahresniveau. Gründe hierfür waren unter anderem verhaltene Impulse aus den schienenaffinen Branchen sowie teilweise deutliche Nachfragerückgänge insbesondere in der Kohlebranche. Weiterhin wirkten Negativeffekte infolge der Ukraine-Krise. 2015 war geprägt durch ein schwaches erstes Halbjahr und eine Stabilisierung der Nachfrage in der zweiten Jahreshälfte. Gestützt wurde die Entwicklung durch die fortschreitende konjunkturelle Erholung, die sich unter anderem in einer gestiegenen Nachfrage aus der Automobil- und Bauindustrie sowie im KV niederschlug.

In einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld zeigten sich regional weiterhin deutliche Unterschiede. Auf Basis bisheriger Erkenntnisse gab es beispielsweise Zuwächse bei der französischen Fret SNCF und der kroatischen HZ Cargo sowie Rückgänge bei der polnischen PKP Cargo und der tschechischen CD Cargo. Im europäischen Netzwerk von DB Cargo verlief die Entwicklung der Verkehrsleistung

ebenfalls unterhalb des Vorjahres (rund -4%), was vor allem auf eine schwache Entwicklung in den für DB Cargo wichtigsten Märkten Deutschland und Großbritannien zurückzuführen ist.

› **Europäischer Landverkehr wächst moderat**

Der europäische Landverkehr profitierte von der allmählichen Erholung der Wirtschaft. In der Folge entwickelte sich die reale Nachfrage trotz geopolitischer Krisen über dem Vorjahr. Eine hohe Wettbewerbsintensität und spürbarer Margendruck bewirkten jedoch, dass das Umsatzwachstum mit 1,3% moderat blieb.

DB Schenker konnte in diesem Umfeld ein nur geringfügiges Umsatzwachstum erzielen.

› **Luftfracht mit leichten Zuwächsen**

Die Volumen im internationalen Luftfrachtmarkt entwickelten sich 2015 mit 1,3% leicht über dem Vorjahresniveau. Zu Jahresanfang wurde, bedingt durch den Streik der Seehafenarbeiter an der Westküste der USA, zwar ein starker Anstieg verzeichnet. Zur Mitte des Jahres flachte die Entwicklung der globalen Luftfracht jedoch wieder ab.

Treiber für das Marktwachstum im Jahr 2015 waren die Marktbereiche Retail, Consumer-Perishables und Chemicals, während sich andere Bereiche auf gleichem bis leicht rückläufigem Niveau entwickelten. Die wichtigsten Handelsrouten entwickelten sich differenziert. Während die Volumen zwischen Asien und Europa in beiden Richtungen rückläufig waren, wuchs die Handelsroute von Asien nach USA überproportional. Zudem zeigte sich ein starkes Wachstum auf den Routen Asien – Naher Osten und Afrika – Europa.

Die Marktkapazität in der Luftfracht stieg weiter an und übertraf nach Beendigung des Seehafenstreiks in den USA durchweg die Nachfrage im Markt. Dies zeigte sich auch in durchschnittlichen Luftfrachtraten, die auf einem konstant niedrigen Niveau blieben. Diese Entwicklung wurde durch den niedrigen Treibstoffpreis gestützt.

DB Schenker verzeichnete ein Volumenwachstum von 1,4% gegenüber dem Vorjahr.

› **Seefracht wächst leicht**

Die Nachfrage in der globalen Seefracht stieg 2015 um 1,2% an. Dabei wuchs der stärkste Markt (Intra-Asien) nur leicht, während sich eine der volumenstärksten Routen (Asien – Europa) im Jahresvergleich sogar rückläufig entwickelte.

Ausschließlich die Marktbereiche Consumer und Industrial konnten ein Wachstum oberhalb des Marktes verzeichnen. Die Bereiche Chemicals, Automotive und Retail wiesen im Berichtsjahr nur ein geringfügiges Wachstum

auf. 2015 war der Seefrachtmarkt erneut durch Überkapazitäten charakterisiert. Dies resultierte aus der schwach wachsenden Nachfrage einerseits und dem Ausbau der Kapazitäten durch Inbetriebnahme neuer Schiffe andererseits. Die Frachtraten sanken beispielsweise auf der Route Asien – Europa auf den niedrigsten Stand seit der Finanzkrise 2009. Vor allem aufgrund der niedrigen Ölpreise erreichten die Carrier dennoch eine Verbesserung ihrer finanziellen Ergebnisse.

DB Schenker verzeichnete einen Volumenrückgang nach einer Portfoliobereinigung von 2,1%. Durch den Rückgang sank auch der Marktanteil.

› **Kontraktlogistik anhaltend dynamisch**

Im globalen Kontraktlogistikmarkt setzte sich die positive Entwicklung fort (+5,4%). Hierzu trugen alle wesentlichen Regionen bei, wenngleich die asiatischen Märkte weiterhin überdurchschnittliche Wachstumsraten aufwiesen. Insbesondere die Nachfrage aus den Kernindustrien wie Healthcare und Consumer nahm zu. Lagerflächen in Industrie und Handel verzeichneten insgesamt eine gute Auslastung bei stabiler Auftragslage.

DB Schenker erzielte in einem wettbewerbsintensiven Umfeld ein Umsatzwachstum von über 10% und konnte seine Marktposition ausbauen.

› **SCHIENENINFRASTRUKTUR MIT NACHFRAGEZUWACHS**

Ausgewählte Kennzahlen Schieneninfrastruktur des DB-Konzerns in Deutschland	2015	2014	Veränderung	
			absolut	%
Infrastrukturkunden	412	401	+11	+2,7
DB-konzernintern	17	16	+1	+6,3
DB-konzernextern	395	385	+10	+2,6
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.054	1.044	+10	+1,0
DB-Konzern	764,4	783,0	-18,6	-2,4
DB-konzernexterne Bahnen	289,8	260,9	+28,9	+11,1
Anteil DB-konzernexterner Bahnen in %	27,5	25,0	-	-
Stationshalte in Mio. Stopps	150,9	148,4	+2,5	+1,7
DB-Konzern	119,4	119,8	-0,4	-0,3
DB-konzernexterne Bahnen	31,5	28,6	+2,9	+10,1

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

Die Trassennachfrage entwickelte sich 2015 infolge einer höheren Nachfrage im Güter- und Nahverkehr positiv. Dabei haben entsprechend dem langjährigen Trend die DB-konzernexternen Kunden Marktanteile gewinnen können, während die Nachfrage der DB-konzerninternen Kunden

zurückgegangen ist. Der Nachfragerückgang der DB-konzerninternen Kunden ist dabei teilweise auf die Auswirkungen der GDL-Streiks zurückzuführen.

Das Wachstum im SPNV ist insbesondere auf die Mehrverkehre im Rahmen von Neuvergaben in den Netzen Mitte, Südwest und Dieselnetz Eifel-Westerwald-Sieg zurückzuführen. Bedingt durch Ausschreibungsgewinne ist der Anteil von DB-konzernexternen Bahnen weiter gestiegen.

Im Güterverkehr hat die insgesamt positive gesamtwirtschaftliche Entwicklung zu einem Nachfragewachstum geführt, wobei einem starken Wachstum der DB-konzernexternen Kunden ein Nachfragerückgang der DB-konzerninternen Kunden gegenübersteht.

Die Betriebsleistung im SPNV ist im Berichtsjahr leicht zurückgegangen. Neben den nachfragemindernden Effekten aus den GDL-Streiks waren eine Reduzierung des Autozugangebots sowie der Marktaustritt DB-konzernexterner Bahnen (Interconnex von Ostseeland Verkehr GmbH) zu verzeichnen.

Bezüglich der Stationshalte ist im Berichtsjahr in Summe eine Zunahme im SPNV festzustellen, die unter anderem auf Taktverdichtungen in einigen Aufgabenträgergebieten zurückzuführen ist. Bedingt durch Ausschreibungsgewinne im Regionalverkehr ist der Anteil von DB-konzernexternen Bahnen weiter gestiegen.

Für DB Netze Personenbahnhöfe ist die Entwicklung des Einzelhandels- und Gastronomieumsatzes beziehungsweise die Wettbewerbssituation der Waren- und Dienstleistungsangebote in den Stationen von besonderer Bedeutung. Die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland (ohne Kfz und Tankstellen) sind im Berichtsjahr leicht gestiegen.

› Politisches Umfeld

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

› REGULATORISCHE UND VERKEHRSPOLITISCHE THEMEN

› Weiterentwicklung des Stationspreissystems

Die DB Station&Service AG und die Bundesnetzagentur (BNetzA) einigten sich 2012 darauf, ein Preiselement des Stationspreissystems, den Verkehrsleistungsfaktor (VLF) zur Berechnung der Stationsentgelte von Nah- und Fernverkehr, umzustellen. Ursprünglich sollte ab Januar 2015 ein neu ermittelter VLF gelten, der entweder kostenbasiert

hergeleitet oder auf Basis von Markttragfähigkeiten bestimmt wird. Dieser Einföhrungstermin wurde bereits im Laufe des Jahres 2014 auf den 1. Januar 2016 verschoben. In Anbetracht möglicher gesetzlicher Veränderungen infolge der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU in deutsches Recht einigten sich die BNetzA und die DB Station&Service AG auf eine weitere Verschiebung der Einföhrung des neuen VLF. Demnach wird der neue VLF spätestens zwölf Monate nach Inkrafttreten eines neuen Eisenbahnregulierungsgesetzes eingeföhrt. Sollte sich durch das neue Gesetz der Entgeltmaßstab für Bahnhöfe ändern, gilt eine Frist von maximal 30 Monaten.

› Nutzungsbedingungen für Fahrzeuginstandhaltung

Die BNetzA hat die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH im August 2014 per Bescheid zur Aufstellung eisenbahnrechtskonformer Nutzungsbedingungen für ihre Werke der schweren Instandhaltung verpflichtet. DB Fahrzeuginstandhaltung legte dagegen Widerspruch ein und beantragte einstweiligen Rechtsschutz zur Herstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs gegen den Bescheid. Im Januar 2015 verständigten sich die Parteien darauf, das Eilverfahren zu beenden. Die BNetzA verzichtet bis zur erstinstanzlichen Entscheidung im Hauptsacheverfahren auf den Vollzug des Bescheids. Im Gegenzug nimmt DB Fahrzeuginstandhaltung den Antrag auf einstweiligen Rechtsschutz zurück.

Der DB-Konzern ist der Auffassung, dass die schwere Instandhaltung nicht den Regulierungsvorschriften unterliegt.

› Bescheid 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 auch 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 im Vorverfahren 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 (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 mit eingebunden. Voraussetzung für die Einführung des neuen Preissystems ist die nationale Umsetzung der europäischen Vorgaben aus dem Recast (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.

› Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten

Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) 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 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 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.

› Bundesverwaltungsgericht bestätigt Bescheid zur Ausstattung mit DSA

Unter Berufung auf die EU-Fahrgastrechteverordnung (VO 1371/2007) hatte das EBA die DB Station&Service AG im Jahr 2010 per Bescheid verpflichtet, sämtliche Bahnhöfe und Haltepunkte mit Dynamischen Schriftanzeigern (DSA) auszurüsten. Mit seinem Urteil vom September 2015 bestätigt das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) die Rechtmäßigkeit der EBA-Auflagen in letzter Instanz. Die im Bescheid von 2010 vorgegebene Umrüstungsfrist läuft ab der Verkündung des letztinstanzlichen Urteils. Die Frist beträgt bei Bahnhöfen mit mehr als 300 Reisenden pro Tag 18 Monate und bei Bahnhöfen mit weniger als 100 Reisenden pro Tag 48 Monate.

› Bescheid zu Reisendeninformationen

Im Juli 2015 erließ das EBA gegen die DB Station&Service AG einen Bescheid, der das Unternehmen zu einer Fahrgastinformation verpflichtet, die über den aktuellen Stand weit hinausgeht. Die DB Station&Service AG legte gegen den Bescheid mit aufschiebender Wirkung Widerspruch ein. Anfang Oktober 2015 ging der DB Station&Service AG der Widerspruchsbescheid zu, in dem zum Teil auf die Argumente der DB Station&Service AG eingegangen wurde. Allerdings sind auch die dort genannten Anforderungen praktisch zum Teil schwer realisierbar. Zur Wahrung der aufschiebenden Wirkung wurde im November 2015 die Anfechtungsklage eingereicht. Parallel dazu finden mit dem EBA Gespräche statt mit dem Ziel einer außergerichtlichen Einigung.

› Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission fortgeführt

Ende Oktober 2014 reichte die Europäische Kommission Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen angeblicher Nichtbeachtung der EU-Vorschriften über die finanzielle Transparenz im Eisenbahnsektor vor dem Europäischen Gerichtshof ein. In dem bereits seit 2012 geführten Vertragsverletzungsverfahren hat die Bundesregierung die Vorwürfe der Europäischen Kommission bereits mehrfach entkräftet und ausführliche Informationen über die Finanzbeziehungen im DB-Konzern zur Verfügung gestellt, so zuletzt auch in ihrer Klageerwiderung Anfang 2015 und einem weiteren Schriftsatz im Juni 2015.

› WEITERENTWICKLUNG DES VERKEHRS- UND ORDNUNGS-POLITISCHEN RECHTSRAHMENS

› Revision des Regionalisierungsgesetzes

Bund und Länder haben sich im Oktober 2015 über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland verständigt und damit eine verlässliche Finanzierungsgrundlage für Länder, Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen geschaffen. Für 2016 erhöht der Bund die Regionalisierungsmittel, mit denen die Länder insbesondere den SPNV finanzieren, auf 8 Mrd. €. In den Jahren 2017 bis 2031 steigt der Zuschuss jährlich um 1,8%. Die Länder weisen dem Bund regelmäßig die konkrete Verwendung der Gelder nach. Wie der Zuschuss zwischen den einzelnen Ländern aufgeteilt wird, soll eine Rechtsverordnung regeln, die der Zustimmung des Bundesrats bedarf. Bestandteil der Einigung ist auch die Erklärung, die Dynamik des Anstiegs der Infrastrukturentgelte, insbesondere der Stations- und Trassenentgelte im SPNV, nach Maßgabe des Eisenbahnregulierungsrechts zu begrenzen. Das Dritte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes trat zum 1. Januar 2016 in Kraft. Die Auszahlung der Regionalisierungsmittel an die Länder erfolgt zunächst nach dem alten Verteilungsschlüssel und wird nach Vorlage des neuen Verteilungsschlüssels länderscharf gegengerechnet.

› 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 zwischen Bund und Ländern bisher nicht erzielt.

› Höhere EEG-Umlage

Mit der Verabschiedung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) 2014 wurde der von den Schienenbahnen im Rahmen der »Besonderen Ausgleichsregelung« zu entrichtende EEG-Satz für den Fahrstrom auf 20% der vollen EEG-Umlage angehoben. Bezogen auf 2015 entspricht dies einem EEG-Satz für den Fahrstrom in Höhe von 1,234 ct/kWh. Allein für den DB-Konzern resultieren daraus jährlich zusätzliche Kosten von rund 55 Mio. €. Für 2016 erhöht sich die EEG-Umlage um 0,18 ct/kWh auf 6,354 ct/kWh. Dies führt zu einem Anstieg des EEG-Satzes für den Fahrstrom auf 1,271 ct/kWh.

› Novelle des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes

Am 3. Dezember 2015 hat der Bundestag das Gesetz zur Neuregelung des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes (KWKG) verabschiedet. Das Gesetz ist zum 1. Januar 2016 in Kraft getreten und führt zu einer Erhöhung der KWKG-Umlagesätze. Das Gesetz übernimmt für die Abwicklung des KWKG-Belastungsausgleichs die im EEG bereits vorgesehene Definition der Abnahmestelle für Schienenbahnen. Daneben werden die Betreiber von geschlossenen Verteilernetzen in die Abwicklung des Belastungsausgleichs einbezogen. Dies betrifft auch den Verkehrsträger Schiene mit seiner Vielzahl an Stromverteilernetzen, beispielsweise in Bahnhöfen. Insgesamt führt die Novelle für den DB-Konzern 2016 zu einer Mehrbelastung von rund 3 Mio. €.

› Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU (Recast) in nationales Recht

Die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Recast) ist in deutsches Recht umzusetzen. Grundsätzlich sollen die EU-Vorgaben eins zu eins umgesetzt werden, um die Chancengleichheit im europäischen Binnenmarkt zu sichern. Zu diesem Zweck hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Entwurf für ein Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich erarbeitet und Anfang 2015 die Verbändeanhörung zum Gesetzentwurf durchgeführt. Der DB-Konzern nutzte die Möglichkeit zur Stellungnahme und reichte eine umfangreiche Kommentierung ein. Im Januar 2016 hat die Bundesregierung einen Gesetzentwurf beschlossen.

› 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 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.

› **Viertes Eisenbahnpaket: Abschluss der ersten Lesung und Einigung zum technischen Teil**

Die EU-Kommission hat am 30. Januar 2013 ihre Gesetzesvorschläge zum vierten Eisenbahnpaket vorgelegt. Das Paket beinhaltet einen politischen Teil, der Vorschläge zur Öffnung des nationalen Schienenpersonenverkehrsmarktes und zur weiteren Trennung der Eisenbahninfrastruktur enthält, sowie einen technischen Teil, bestehend aus Vorschlägen zur technischen Interoperabilität und Sicherheit des europäischen Bahnsystems.

Zum technischen Teil des Pakets haben sich die Gesetzgebungsorgane der EU im Juni 2015 auf einen gemeinsamen Text geeinigt. Künftig soll die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) für die Eisenbahnzulassung und die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung für EVU verantwortlich sein. Zulassungsverfahren sollen zudem vereinfacht und beschleunigt werden. Diese Regelungen dürften zum Abbau von Marktzugangsbarrieren und zur Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit beitragen. Zum Inkrafttreten muss der ausgehandelte Text noch formal vom Europäischen Parlament verabschiedet werden.

Der Rat der EU hat am 8. Oktober 2015 eine Einigung zum politischen Teil des Gesetzespakets erzielt. Dabei sind sachgerechte und verhältnismäßige Lösungen gefunden worden, die auch künftig den notwendigen Spielraum lassen, Bahnunternehmen effizient zu organisieren. Die Beschlüsse tragen dazu bei, die Unabhängigkeitsanforderungen an Eisenbahninfrastrukturbetreiber zu präzisieren, die Transparenz von Finanzflüssen weiter zu verbessern und die Regulierung insgesamt zu stärken. Die Position des Rates verhindert unnötige Beeinträchtigungen der Investitions- und Wettbewerbsfähigkeit von Bahnunternehmen. Zudem haben sich Mitgliedstaaten für eine grundsätzliche Öffnung der nationalen Märkte für den eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr ab 2020 ausgesprochen, jedoch zugleich eine Reihe von Einschränkungsmöglichkeiten vorgesehen. Bei der Vergabe von Verkehrsverträgen soll die derzeit bestehende Wahlmöglichkeit zwischen Ausschreibungen und Direktvergaben grundsätzlich weiterhin bestehen bleiben. Damit könnten die Unterschiede beim Marktzugang in Europa auch in Zukunft Bestand haben.

Das Europäische Parlament hatte sich bereits im Februar 2014 in erster Lesung gegen eine weitgehende Trennung der Eisenbahninfrastruktur und stattdessen für eine weitere Verbesserung der Transparenz von Finanzströmen in Bahnunternehmen sowie eine stärkere Regulierung ausgesprochen.

Mit der politischen Einigung im EU-Verkehrsrat ist das Gesetzgebungsverfahren noch nicht abgeschlossen. Im nächsten Schritt sind die Trilog-Verhandlungen zwischen Rat, Europäischem Parlament und Europäischer Kommission aufgenommen worden. Die formelle Annahme der Rechtsakte des vierten Eisenbahnpakets könnte im Laufe des Jahres 2016 erfolgen.

› **Inkrafttreten der französischen Bahnreform**

Die neue Bahnstruktur in Frankreich, die eine Reintegration der bisherigen SNCF und des Infrastrukturbetreibers Réseau ferré de France (RFF) vorsieht, ist im Januar 2015 formell in Kraft getreten und wurde im Juli 2015 auch faktisch vollzogen. Die neue Struktur ist so ausgestaltet, dass an der Spitze eine Holding (SNCF) steht und darunter zwei Hauptgesellschaften (SNCF Mobilität und SNCF Netz, jeweils in öffentlich-rechtlicher Form). Vorschriften zu Beschäftigungsbedingungen im gesamten Schienensektor sowie zur Umsetzung der EU-Vorgaben der Recast-Richtlinie werden beziehungsweise wurden in weiteren Rechtsakten geregelt. Unter anderem sollen die sozialen Rahmenbedingungen für den gesamten Sektor bis zum 1. Juli 2016 über ein Dekret und einen Branchentarifvertrag vereinheitlicht werden. Eine Festschreibung in Richtung des SNCF-Niveaus würde für den Schienengüterverkehr eine Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit bedeuten.

› **Liberalisierung des Fernbusmarktes in Frankreich**

Der französische Fernbusmarkt wurde 2015 liberalisiert. Die Liberalisierung des Fernbusverkehrs greift oberhalb eines Schwellenwerts von 100 km Entfernung zwischen zwei innerfranzösischen Städten ohne Einschränkung (Open Access). Bei einer Entfernung von bis zu 100 km müssen Betreiber die geplante Verkehrsaufnahme gegenüber der Regulierungsbehörde für Schiene und Straße (ARAFER) anzeigen. Aufgabenträger, die das wirtschaftliche Gleichgewicht von Verkehrsverträgen substanziell gefährdet sehen, können nach Prüfung und mit Zustimmung der Regulierungsbehörde die Verkehrsaufnahme durch Busse unterhalb des Schwellenwerts untersagen oder einschränken.

KUNDE UND QUALITÄT

<p>› Kunden-zufriedenheit entwickelt sich differenziert 036</p>	<p>› Preis-Leistungs-Verhältnis 037</p>	<p>› Pünktlichkeit unter Vorjahresniveau 037</p>	<p>› Imagewert annähernd unverändert 038</p>
<p>› Maßnahmen im Berichtsjahr 038</p>			

› Kundenzufriedenheit entwickelt sich differenziert

Kundenzufriedenheit ¹⁾ [in Zi]	2015	2014	2013
Reisende ¹⁾	76,4	76,1	75,1
Güterverkehr und Logistik	67,5	-	68,5

¹⁾ 2013 ohne DB Regio Bus sowie DB Fuhrpark (Call a Bike/Carsharing).

Die regelmäßige Messung der Kundenzufriedenheit hat für den DB-Konzern eine große Bedeutung. Die Erhebung erfolgt jeweils durch unabhängige Marktforschungsinstitute. DB Arriva stützt sich auf eine Befragung des unabhängigen britischen Fahrgastverbands Passenger Focus. Im Berichtsjahr wurden DB-konzernweit rund 150.000 Reisende und 2.000 Geschäftspartner befragt.

Im Berichtsjahr hat sich die Kundenzufriedenheit der Reisenden infolge der Streiks der GDL und aufgrund gesunkener Pünktlichkeitswerte nur leicht verbessert. Die Kundenzufriedenheit im Bereich Güterverkehr und Logistik ist schwächer ausgefallen. Das resultierte aus der Entwicklung bei DB Schenker, während DB Cargo eine leichte Verbesserung erzielen konnte.

› ENTWICKLUNG IN DEN GESCHÄFTSFELDERN

Kundenzufriedenheit [in Zi]	2015	2014	2013
DB Fernverkehr	75	75	74
DB Regio (Schiene)	71	69	68
DB Regio (Bus)	74	75	74
DB Arriva (Bus und Schiene in Großbritannien)	83	82	83
DB Cargo	64	-	63
DB Schenker	71	-	74
DB Dienstleistungen	61	61	64
DB Netze Fahrweg	68	71	72
DB Netze Personenbahnhöfe (Reisende/Besucher)	69	69	67
DB Netze Energie	78	78	78

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Fernverkehr werden jährlich 12.000 Kunden in sechs Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt befragt. Im Berichtsjahr konnte das hohe Niveau aus dem Vorjahr gehalten werden.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Regio Schiene werden jährlich 19.000 Kunden in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit befragt. Diese Gesamtzufriedenheit im Schienenbereich entwickelt sich seit mehreren Jahren kontinuierlich positiv. Im Berichtsjahr wurde erneut eine Verbesserung erzielt.

Die Kundenzufriedenheit bei DB Regio Bus wird jährlich bei 1.500 Kunden in zwei Wellen erfragt. Hier zeigte sich ein leichter Rückgang auf hohem Niveau um einen Indexpunkt.

Der Kundenzufriedenheitsindex von DB Arriva basiert auf den jährlich stattfindenden Befragungen der Sparten UK Bus und UK Trains, in denen im Berichtsjahr rund 4.000 Kunden befragt wurden. Sie dient als ein wichtiger von den Bestellerorganisationen ermittelter Erfolgsfaktor. Im

Berichtsjahr ist die Kundenzufriedenheit infolge positiver Effekte aus Pünktlichkeitssteigerungen in der Sparte UK Trains leicht gestiegen.

Die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Cargo findet im Zweijahresrhythmus statt. Im Berichtsjahr nahmen europaweit knapp 1.200 Kunden an der Befragung teil. Die Gesamtzufriedenheit der Kunden im Schienengüterverkehr konnte leicht gesteigert werden. Wesentliche Treiber waren dabei der deutliche Turn-around in Großbritannien sowie sehr positives Feedback der Kunden in Polen und Südosteuropa.

Die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Schenker findet ebenfalls im Zweijahresrhythmus statt. Im Berichtsjahr wurden rund 13.900 Kunden in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit befragt. Die Gesamtzufriedenheit der Kunden in den Bereichen Landverkehr sowie Luft- und Seefracht hat sich leicht verschlechtert. Ursachen dafür sind die Auswirkungen des Streiks der US-Hafenarbeiter sowie die generell schwierigeren Marktbedingungen der Kunden, die sich trotz gleichbleibender Qualität letztlich auch auf die Kundenzufriedenheit niederschlugen.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Dienstleistungen werden jährlich rund 2.000 Kunden zu ihrer Zufriedenheit mit DB Kommunikationstechnik, DB System, DB Fahrzeuginstandhaltung, DB Sicherheit und DB Fuhrpark sowie DB Services befragt. Im Berichtsjahr konnte der Wert der Kundenzufriedenheit stabil gehalten werden.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Netze Fahrweg werden jährlich rund 240 Kunden zu ihrer Zufriedenheit mit allen angebotenen Leistungsbereichen befragt. Die Gesamtzufriedenheit ist leicht rückläufig.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Netze Personenbahnhöfe werden jährlich rund 29.000 Fahrgäste in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit den Bahnhöfen sowie jährlich rund 60 Mieter und rund 90 Aufgabenträger zu ihrer Zufriedenheit befragt. Die Zufriedenheitswerte blieben stabil.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Netze Energie werden jährlich rund 230 Kunden befragt. Die hohe Zufriedenheit wurde bestätigt.

› Preis-Leistungs-Verhältnis

Zur Optimierung der Wahrnehmung des Preis-Leistungs-Verhältnisses (PLV) der Angebote des DB-Konzerns werden konkrete Maßnahmen zur Steigerung der Qualität und zur Erweiterung des Leistungsumfangs sowie bestimmte Preismaßnahmen und Maßnahmen zur Veränderung der Kundenwahrnehmung durchgeführt.

Die Einschätzungen der Kunden zum PLV werden über Befragungen zur Kundenzufriedenheit in vielen Geschäftsfeldern erhoben. Die Abfrage erfolgt auf einer Skala von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden). Nur DB Cargo verwendet eine Skala von 1 bis 7. Auf Basis der Daten wird ein Zufriedenheitsindex (ZI) berechnet, der einheitlich im DB-Konzern verwendet wird. Die Noten werden auf eine Skala von 0 bis 100 umgerechnet.

Beurteilung Preis-Leistungs-Verhältnis [in ZI]	2015	2014
DB Fernverkehr	65	62
DB Regio Bus	63	64
DB Cargo	56	56
DB Netze Energie (B2B) Bahnstrom	64	60
DB Fahrzeuginstandhaltung (B2B) extern	60	63
DB Fuhrpark Carsharing (B2C)	71	71
DB Fuhrpark Call a Bike (B2C)	77	70

Die Zufriedenheit der Kunden des DB-Konzerns mit dem angebotenen PLV hat sich im Berichtsjahr überwiegend positiv entwickelt.

› Pünktlichkeit unter Vorjahresniveau

Pünktlichkeit [in %]	2015	2014	2013
Schiene DB-Konzern in Deutschland	93,6	94,3	94,0
Schiene Personenverkehr in Deutschland	93,7	94,5	94,1

Im Rahmen der Stoßrichtung Kunde und Qualität ist die Produktqualität eines der drei Top-Ziele des DB-Konzerns. Die steuerungsrelevante Kennzahl hierfür ist die Entwicklung der Pünktlichkeit im Schienenverkehr.

Für die Messung der Pünktlichkeit wird kontinuierlich für jede Zugfahrt die Ist-Zeit im Vergleich zur Soll-Zeit erfasst. Die Ankunft der planmäßigen oder bis zu einer definierten Zeit verspäteten Züge wird im Pünktlichkeitsgrad zusammengefasst.

Im Berichtsjahr ist sowohl der Durchschnittswert der Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland als auch der Wert der Personenverkehrszüge in Deutschland deutlich zurückgegangen. Die Pünktlichkeit bei DB Fernverkehr und DB Regio war rückläufig.

Die Rückgänge sind vor allem auf die Streiks der GDL sowie das hohe Bauvolumen zurückzuführen.

› Imagewert annähernd unverändert

Imagewert DB-Konzern	2015	2014	2013
Corporate Reputation Index (CRI)	52	53	-

Neben Kundenzufriedenheit und Pünktlichkeit ist das Image eine wichtige Messgröße im Bereich Kunde und Qualität. Das Image des DB-Konzerns wird anhand des Corporate Reputation Index (CRI) gemessen und durch ein unabhängiges Marktforschungsinstitut ermittelt. Der Wert blieb im Berichtsjahr annähernd unverändert.

› Maßnahmen im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr wurden DB-konzernweit zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit und Qualität umgesetzt oder angestoßen.

Der Fokus der Kunden- und Qualitätsinitiative lag auf der Verbesserung der Pünktlichkeit im Schienenpersonen- und -güterverkehr als wesentlichem Bestandteil unseres Leistungsversprechens an die Kunden.

Neben Projekten zur Pünktlichkeitsverbesserung bei DB Fernverkehr, DB Regio, DB Cargo und DB Netze Fahrweg lag das Augenmerk dabei zum einen auf der Reduzierung technischer Störungen an der Infrastruktur und an den Fahrzeugen. Zum anderen zielten unsere Aktivitäten auf eine Verbesserung der Situation in unseren großen Verkehrsknoten. So wurden für die Knoten Hamburg und Frankfurt am Main betrieblich-planerische Maßnahmen entwickelt, mittels derer, ausgehend von einer Verbesserung der Pünktlichkeit im Knoten selbst, die Pünktlichkeit im Gesamtnetz deutlich verbessert werden kann. Weitere Projekte wurden in München und Köln gestartet.

Im Zuge des Konzernumbaus wurden die Aktivitäten der Kunden- und Qualitätsinitiative im Berichtsjahr in das neue Programm Zukunft Bahn überführt.

› PERSONENVERKEHR

Um die Zufriedenheit der Reisenden zu steigern, stehen neben den Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit viele Maßnahmen im Fokus, die unsere wesentlichen Themen im Bereich Kunde und Qualität adressieren.

› Produktqualität

› Das interaktive Forum DB Bahn Service Community ermöglicht Reisenden erstmals, auf einer DB-eigenen Plattform Fragen zu stellen und die anderer Nutzer zu beantworten.

- › Seit Juni 2015 werden Kundenbetreuer von DB Regio mit dem neuen Mobile Terminal (MTx) ausgerüstet. Dieses ist mit einem Thermodrucker, Scanner und Near Field Communications (NFC) für E-Tickets ausgestattet.
- › DB Arriva schloss als erster Busbetreiber in Großbritannien eine Partnerschaft mit Google Transit ab. Dadurch erhalten Nutzer von Google Maps einen besseren Zugang zu Echtzeitdaten.
- › Die rund 600 von DB Regio neu in Betrieb genommenen Busse mit Euro-VI-Norm sind bequem, kraftstoffsparend und umweltschonend.
- › DB Arriva hat in Großbritannien 230 neue energieeffiziente Busse in Betrieb genommen. Dazu gehören auch Sapphire-Busse, die Fahrgästen auf wichtigen Pendlerstrecken einen höheren Komfort bieten. Arriva Sapphire wurde aus diesem Grund für den »UITP Award« in der Kategorie »Customer Experience Award« nominiert.
- › Im Dezember 2015 hat der Ausbau des ICE-Sprinteretzes begonnen. Hierzu zählen die Frequenzerhöhung auf bestehenden Relationen sowie neue Relationen.
- › Die Praxiserprobung der Ideen und Entwicklungen aus unseren Zuglaboren erfolgt im neuen »Ideenzug« von DB Regio. Damit haben wir dauerhaft einen Labor- und Versuchsraum für Umsetzungstests eingerichtet, in dem gemeinsam mit Kunden neue Funktionen und spezifische Raumkonzepte getestet werden. Das Ziel sind eine kontinuierliche Produktverbesserung und eine schnellere Einführung von neuen Produktfeatures.
- › Im Rahmen des d.lab wurde erstmals der Wettbewerb »DB Bahn Ideenschmiede« durchgeführt. Über eine Online-Plattform konnten Kunden Ideen mit den Schwerpunkten Orientierung im Bahnhof und am Bahnsteig, Navigation zum Zug und im Zug sowie Infotainment im Zug einreichen und kommentieren.

› Preis-Leistungs-Verhältnis

- › Mit dem Ziel, neue Kunden zu gewinnen, wurden zwei zeitlich befristete Angebote eingeführt. Der »Deutschland-Pass« als »Bahnflatrate für den Sommer« und der »Sommer-Sparpreis« für 19 € im DB Fernverkehr durch ganz Deutschland.
- › Um mehr Neukunden aus dem Segment der preisbewussten Gelegenheitsnutzer zu gewinnen, hat DB Regio Südost im Juni 2015 das 120/120+-Ticket eingeführt. Das neue Tarifangebot gilt für ganz Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie ausgewählte Stichstrecken. Entfernungen bis 120 km kosten 15 €, Entfernungen über 120 km kosten 18 €.
- › Im Fernverkehr entfallen seit Dezember 2015 die Vorverkaufsfristen bei Sparpreisen sowie die ICE-Sprinter-Aufpreise bei gleichbleibenden BahnCard- und Fahrpreisen.

- › Der DB Gepäckservice bietet die Abholung und die Zustellung von Reisegepäck bis zum Zielort. Seit Dezember 2015 entfällt der Zuschlag für den Versand auf die deutschen Inseln. Der verbesserte Informationsservice sendet in Echtzeit Informationen zum Sendungsstatus direkt auf das Smartphone.

› **Produktinnovation**

- › Die App DB Navigator wurde vollständig überarbeitet. Neben einem neuen Design und einer verbesserten Nutzerführung kam eine Vielzahl von Funktionen hinzu. Hierzu zählen eine grafische Sitzplatzreservierung und neue Bahnfahrpläne. Zudem ist die App auch für die Apple Watch verfügbar.
- › Im IC-Bus wurde ein für den Kunden kostenfreies und browserbasiertes, fünfsprachiges Entertainment-Portal eingeführt.
- › Seit Oktober 2015 haben Reisende die Möglichkeit, im ICE-Portal tagesaktuelle Nachrichten und touristische Informationen anzusehen. Das ICE-Portal kann über das zugehörige WLAN verwendet werden.
- › Um die Zufriedenheit seiner Abo-Kunden zu steigern, bietet der Südwest-Express (SÜWEX) im Nahverkehr die Möglichkeit, dauerhaft einen Sitz- beziehungsweise Stammplatz per App zu reservieren. Nach einer erfolgreichen Erprobung soll das Angebot auf alle SÜWEX-Linien ausgeweitet werden.
- › Die Arriva Bus App in Großbritannien verfügt über Funktionen wie Reiseplaner, Livekarte und Fahrplanauskünfte, die das Busfahren vereinfachen. Die App ist mit der DB Arriva-m-Ticket-App verbunden und wurde über 800.000-mal heruntergeladen.
- › DB Arriva hat als erster Busanbieter in der Tschechischen Republik das Bezahlen per Smartphone eingeführt.
- › Seit April 2015 läuft im Schwarzwald das Pilotprojekt Mitfahrnetzwerk flinc. Ziel ist eine optimale und umweltschonende Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel für die Tür-zu-Tür-Anbindung von Bus- und Bahnkunden. Zukünftig werden in der Mitfahr-App flinc auch bundesweit die DB-Fahrpläne und die des ÖPNV integriert. Zudem wird flinc selbst Bestandteil von DB Mobilitäts-Apps. So ist flinc auch in Qixxit integriert.
- › Integration von DB Fuhrpark-Angeboten in die bahn.de-Buchungsstrecke. Kunden können das Elektrofahrzeug Flinkster Connect zusammen mit der Fahrkarte buchen. Das Angebot wird zunächst in Berlin getestet.
- › Der AIRail-Service mit der Lufthansa wurde ausgebaut und in sechs deutschen Städten angeboten. Passagiere profitieren dabei von einem taktgenau auf das Luft-

hansa-Streckennetz zugeschnittenen Fahrplan, von einer Anschluss- und Umbuchungsgarantie sowie einer Meilengutschrift für Miles&More-Teilnehmer.

- › In der Provinz Limburg hat DB Arriva sein bestehendes Geschäft in den Niederlanden ausgebaut. Ab Ende 2016 können Kunden vom Regionalverkehr beispielsweise direkt in den IC-Bus Düsseldorf – Brüssel umsteigen.

› **GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK**

Um die Zufriedenheit der Güterverkehrs- und Logistikkunden zu steigern, wird eine Vielzahl von Maßnahmen, vor allem zur Optimierung der Produktionsprozesse und Verbesserung der Kundeninformation, umgesetzt. DB Cargo ist Teil des Programms Zukunft Bahn.

› **Produktqualität**

- › Mithilfe eines etablierten paneuropäischen Informationsaustauschs im Rahmen von sogenannten Quality Councils identifiziert DB Cargo grenzüberschreitende Probleme und arbeitet an deren Beseitigung.
- › Mit dem Trainingsprogramm für unsere rund 300 Global und Regional Account Manager (GAM/RAM) vereinheitlicht und verbessert DB Schenker die Vertriebsfähigkeiten der Account Manager seiner Großkunden.
- › Neben den ökologischen Aspekten wird mit dem im Juni 2015 eröffneten neuen Landverkehrsterminal bei Helsinki der Umschlag von Sendungen schneller und effizienter.
- › Im europäischen Landverkehr werden die Terminalprozesse und Strukturen fortlaufend optimiert. Grundlage ist die Weitergabe von bewährten Verfahren nach dem Train-the-Trainer-Prinzip. Hierdurch beschleunigt sich die Abfertigung von Nahverkehrs- und Linehaul-Fahrzeugen und das Risiko von Beschädigung oder Verlust der Ware wird minimiert.
- › Um Kunden auch für kurzfristige grenzüberschreitende Sonderzugbestellungen valide Schätzungen für die Ankunftszeiten der Züge zu bieten, wurde mithilfe eines plattformgestützten Train-Order-Managements eine europaweite Koordination mit EVU eingeführt. Aktuell sind 25 EVU europaweit eingebunden.
- › Der integrierte Disponent im kombinierten Zugverkehr steuert von Start bis Ziel alle Züge des jeweiligen Betriebsbilds auf Basis von Abweichungsmeldungen. Er steuert die Abweichungen seiner Züge im Interesse der Kunden und übernimmt die Kommunikation der externen und internen Kunden für seine Verkehre.

› **Produktinnovation**

- › DB Schenker bietet jetzt auch Transporte auf der Schiene auf der Südroute von China nach Deutschland und einen anschließenden Weitertransport per Flugzeug nach Nord- und Südamerika an.
- › Im Januar 2015 wurde der Leistungskatalog in Deutschland eingeführt und die Migration der Kunden auf die Netzbahn angestoßen. Ziel der Netzbahn ist die Einführung eines kapazitätsgesteuerten Netzwerks, um die Schwankungen in der Transportdauer zu reduzieren und zuverlässiger und planbarer zu gestalten.
- › Mit myRailportal hat DB Cargo seine Online-Kanäle weiterentwickelt. Neben den Basisfunktionen wie Auftragserteilung von Last- und Leertransporten und Sendungsverfolgung bietet myRailportal das Potenzial, spezielle Apps zur Optimierung der Lieferkette für Branchen zu entwickeln.
- › Die Kundenplattform eSchenker bietet einfache, transparente Prozesse auf Basis digitaler Lösungen. Neben klassischen Dienstleistungen wie einer weltweiten Sendungsverfolgung, einem schnellen und effizienten Buchungssystem für alle Verkehrsträger und der Möglichkeit zum Abruf des kompletten Fahrplans aller grenzüberschreitenden Linienverkehre in Europa sind bei Bedarf auch spezielle Services abrufbar.
- › Durch einen verbesserten technologiegestützten Informationsaustausch zwischen den einzelnen am Zuglauf beteiligten EVU kann zeitnah für Züge mit einer Verspätung von mehr als 30 Minuten eine belastbare Aussage zur erwarteten Ankunftszeit (ETA) abgegeben werden.
- › Mit dem neuen Competence Center Multimodal sollen Synergien bei Straße und Schiene realisiert werden. Durch die Verknüpfung von Transporten können wir die Potenziale des europäischen Netzwerks für intermodale Kundenlösungen voll ausschöpfen. Um unseren Wettbewerbsvorteil klar zur Geltung zu bringen, fokussieren wir uns auf den General-Cargo-Markt.
- › Mitte Januar 2015 ist das Terminal für Kombinierten Verkehr in Burghausen offiziell in Betrieb genommen worden. Werktäglich fahren Züge bis Bremerhaven und Hamburg und zurück. Wöchentliche Shuttle-Verbindungen zwischen Burghausen, Rotterdam und Antwerpen sind geplant.
- › Seit März 2015 hat DB Cargo die Anzahl der wöchentlichen Abfahrten am neuen Terminal London Gateway auf fünfmal in der Woche erhöht. Zudem hat DB Cargo das eigene Ordermanagementsystem direkt mit dem des Hafens verbunden. Dadurch kann DB Cargo beim Containertransport vom Hafen zum Kunden eine Shore-to-Door-Pünktlichkeit von 99,7% verzeichnen.

› **INFRASTRUKTUR**

Um die Zufriedenheit unserer Infrastrukturkunden zu steigern, wird eine Vielzahl von Maßnahmen, vor allem zur Verbesserung der Kundeninformation und der Qualität, umgesetzt.

› **Produktqualität**

- › DB Netze Fahrweg hat seine Informationstools erweitert und mit den neuen interaktiven Karten für Terminals des Kombinierten Ladungsverkehrs (KV) sowie für Ladestellen den Zugang zum Netz vereinfacht. Der Informationsgehalt der Karten wurde erheblich gesteigert. Seit April 2015 weist die KV-Karte auch Umsteigeverbindungen aus und die Ladestellenkarte beinhaltet zusätzlich Daten von ÖBB, SBB und VDV.
- › DB LiveMaps ermöglicht es Kunden, ihre Züge in Echtzeit und als grafische Anwendung zu verfolgen. DB LiveMaps ist als Internetseite und als App verfügbar.
- › Operative Mitarbeiter von DB Station&Service werden jährlich an acht Tagen in regionalen Servicewerkstätten praxisnah geschult. Die Qualifizierungsmodule wurden um die aktive Nutzung von Alterssimulationsanzügen ergänzt. Ziel ist, die Barrierefreiheit damit zu testen.
- › Weitere rund 100 Stationen wurden mit Dynamischen Schriftanzeigern (DSA) ausgestattet.
- › Die Servicemitarbeiter wurden mit Tablets ausgerüstet, um Kunden besser beraten zu können.

› **Produktinnovation**

- › Ende August 2015 ging das neu entwickelte Stationsportal online. Hierbei handelt es sich um ein webbasiertes Tool zur Anmeldung von Stationshalten und zum Abschluss der dazugehörigen Stationsnutzungsverträge für Kunden im Regel- und im Gelegenheitsverkehr. Geschäftskunden können eingeben, welche ihrer Züge an welchen Stationen halten sollen. Darüber hinaus kann auch der Vertragsabschluss elektronisch über das Stationsportal erfolgen.
- › Um unseren Kunden eine lückenlose Mobilitätskette mit Tür-zu-Tür-Verbindungen anbieten zu können, kooperiert DB Rent mit moovel. Der komplette Mietprozess erfolgt smartphonebasiert. Durch die Verknüpfung der Mobilitätsplattformen moovel und Flinkster im Juni 2015 ist das größte Netzwerk an Mobilitätsdienstleistungen in Deutschland entstanden.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

› Ertragslage 041

› Finanzlage 042

› Vermögenslage 044

› Ertragslage

› ÄNDERUNGEN IM VORJAHRESVERGLEICH

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

› UMSATZENTWICKLUNG

Die DB AG erzielte wie im Vorjahr keine Umsatzerlöse.

› ERGEBNISENTWICKLUNG

Gewinn- und Verlustrechnung [in Mio.€]	2015	2014	Veränderung	
			absolut	%
Sonstige betriebliche Erträge	1.362	1.179	+183	+15,5
Materialaufwand	-100	-95	-5	+5,3
Personalaufwand	-320	-324	+4	-1,2
Abschreibungen	-10	-10	-	-
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.036	-970	-66	+6,8
Beteiligungsergebnis	129	794	-665	-83,8
Zinsergebnis	-326	-67	-259	-
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-301	507	-808	-
Steuern vom Einkommen und Ertrag	1	37	-36	-97,3
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-300	544	-844	-

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahr unter anderem aufgrund höherer Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie höherer sonstiger übriger Erträge gestiegen. Die Auflösungen betreffen im Wesentlichen die Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen. Gegenläufig wirkten niedrigere Erträge aus Schadenersatzzahlungen von Kartellanten und Kosten-erstattungen.

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

Der Personalaufwand lag leicht unterhalb des Werts aus dem Vorjahr. Grund dafür war ein Rückgang der durchschnittlichen Beschäftigtenzahl. Gegenläufig wirkten Tarifierhöhungen.

Die Abschreibungen bewegten sich auf Vorjahresniveau. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich. Dies resultierte aus höheren sonstigen bezogenen Serviceleistungen sowie übrigen Aufwendungen. Gegenläufig wirkten niedrigere Aufwendungen für Schadenersatz infolge des Einmaleffekts durch die Auskehrung der aus Schadenersatzzahlungen von Kartellanten vereinnahmten Erlöse an den Bund im Vorjahr.

Der deutliche Rückgang des Beteiligungsergebnisses resultierte insbesondere aus der negativen Entwicklung der DB ML AG (-552 Mio.€). Das Ergebnis der DB Netz AG war ebenfalls rückläufig (-136 Mio.€).

Die DB AG übernimmt die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB-Konzern und reicht die in der Regel von der DB Finance über Anleiheemissionen aufgenommenen und an die DB AG per Darlehen weitergereichten Mittel im Wesentlichen zu gleichen Konditionen an die DB-Konzerngesellschaften weiter. Das Zinsergebnis ist im Berichtsjahr infolge von höheren Zinsaufwendungen vor allem im Zusammenhang mit der Aufzinsung von Rückstellung sowie rückläufigen Zinserträgen deutlich zurückgegangen.

Insgesamt ergab sich insbesondere infolge der Verschlechterung des Beteiligungsergebnisses ein deutlicher Rückgang im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

Die Steuerposition verschlechterte sich vor allem infolge niedrigerer periodenfremder Erträge aufgrund des Wegfalls von Einmaleffekten im Vorjahr.

Insgesamt kam es daher auch zu einem deutlichen Jahresfehlbetrag.

› ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Die Entwicklung im Berichtsjahr deckt sich im Ergebnis nicht mit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2014 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2015, wonach eine spürbare Ergebnisverbesserung erwartet wurde. Sowohl

das Beteiligungsergebnis als auch das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie der Jahresüberschuss entwickelten sich rückläufig. Dies resultiert im Wesentlichen aus der schlechter als erwartet ausgefallenen Entwicklung einiger Tochtergesellschaften.

› Finanzlage

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

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

Die Finanzmittel werden den Gesellschaften im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts durch kurzfristige Kreditlinien, die im Rahmen des Cashpoolings auf internen Kontokorrentkonten und/oder durch feste kurzfristige Kreditausreichungen in Anspruch genommen werden können, oder in Form von langfristigen Darlehen weitergereicht. Mit diesem Konzept sichern wir einen konzernübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Weitere Vorteile liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Für den langfristigen Bereich steht dem DB-Konzern unverändert ein Debt-Issuance-Programm in Höhe von 20 Mrd. € zur Verfügung. Das Programm war zum 31. Dezember 2015 mit 19,0 Mrd. € in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2014: 17,2 Mrd. €). Die Inanspruchnahme des Programms ist infolge der Dividendenzahlung an den Bund sowie eines höheren Mittelabflusses aus der Investitionstätigkeit im Berichtsjahr angestiegen.

Im kurzfristigen Bereich stand uns per 31. Dezember 2015 unverändert ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses war per 31. Dezember 2015 nicht in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2014: keine Inanspruchnahme). Zudem verfügten wir per 31. Dezember 2015 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 1,9 Mrd. € (per 31. Dezember 2014: 2,0 Mrd. €) mit einer Restlaufzeit von 1,0 bis 2,0 Jahren sowie über eine weitere garantierte ungenutzte Kreditfazilität in Höhe von 0,1 Mrd. € (per 31. Dezember 2014: 0,1 Mrd. €).

Darüber hinaus konnten wir auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 2,2 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2014: 1,7 Mrd. €). Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Im Berichtsjahr wurden keine größeren Finanzierungsleasingtransaktionen abgeschlossen. Das bestehende Volumen verringerte sich durch ausgelaufene Geschäfte.

› RATING-EINSTUFUNGEN

Rating-Einstufungen DB AG	Ersterteilung	Letzte Bestätigung	Aktuelle Einstufungen		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
Standard&Poor's	16.05.2000	28.08.2015	A-1+	AA	negativ
Moody's	16.05.2000	28.09.2015	P-1	Aa1	stabil

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

An den Einschätzungen der DB AG durch die Rating-Agenturen S&P und Moody's hat es im Berichtsjahr eine Veränderung gegeben. Während Moody's die Ratingeinstufung und den Ausblick bestätigte, hat S&P die Rating-Einstufungen bestätigt, aber gleichzeitig eine Anpassung des

Rating-Ausblicks von stabil auf negativ vorgenommen. Diese Anpassung ist die Folge einer aus Sicht von S&P schlechter als erwartet ausgefallenen Umsatz- und Ergebnisentwicklung und der daraus resultierenden anhaltenden Unterschreitung bestimmter Zielwerte. Die eigentlichen Rating-Einstufungen der DB AG sind seit der ersten Erteilung unverändert.

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

› KAPITALFLUSSRECHNUNG

Kurzfassung Kapitalflussrechnung [in Mio. €]	2015	2014	Veränderung	
			absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit ¹⁾	-269	-222	-47	-21,2
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit ¹⁾	-949	1.076	-2.025	-
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ¹⁾	1.347	208	+1.139	-
Veränderung des Finanzmittelbestands	129	1.062	-933	-87,9
Flüssige Mittel per 31.12.	3.212	3.083	+129	+4,2

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

Die Kapitalflussrechnung wurde unter der erstmaligen Anwendung des DRS 21 erstellt. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit verringerte sich im Berichtsjahr. Die positive Entwicklung des Ergebnisses vor Steuern, Zinsen und Beteiligungserträgen (+116 Mio. €) wurde dabei durch negative Working-Capital-Effekte mehr als aufgezehrt.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit wurde durch eine deutlich erhöhte Inanspruchnahme der kurzfristigen Konzernfinanzierung durch Tochtergesellschaften im Rahmen des Cashpoolings (+2.169 Mio. €) verursacht. Gegenläufig wirkten höhere Zuflüsse aus Gewinnabführungen (+212 Mio. €).

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund höherer Nettoeinzahlungen aus der Aufnahme und Tilgung von Darlehen (+1.554 Mio. €). Gegenläufig kam die im Vergleich zum Vorjahr höhere Dividendenzahlung an den Bund (-500 Mio. €) zum Tragen.

Insgesamt verfügte die DB AG per 31. Dezember 2015 über einen im Vergleich zum Vorjahresende höheren Bestand an flüssigen Mitteln.

› VERBINDLICHKEITEN

Verbindlichkeiten per 31.12. [in Mio. €]	2015	2014	Veränderung	
			absolut	%
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	232	-	+232	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	17.193	14.483	+2.710	+18,7
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	202	202	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15	14	+1	+7,1
Sonstige	133	119	+14	+11,8
Insgesamt	17.775	14.818	+2.957	+20,0

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

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, blieben unverändert.

Insgesamt stiegen die Verbindlichkeiten deutlich.

› INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen mit 7 Mio. € auf dem niedrigen Vorjahresniveau. Investitionsschwerpunkt waren im Berichtsjahr Mietereinbauten und Mobilien.

› ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Die Entwicklung im Berichtsjahr deckt sich mit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2014 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2015.

› Vermögenslage

› BILANZ

Bilanz per 31.12. [in Mio.€]	2015	2014	Veränderung	
			absolut	%
Bilanzsumme	36.376	34.361	+2.015	+5,9
AKTIVSEITE				
Anlagevermögen	26.365	26.865	-500	-1,9
Umlaufvermögen	10.010	7.496	+2.514	+33,5
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	1	0	+1	-
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	15.098	16.098	-1.000	-6,2
Rückstellungen	3.462	3.400	+62	+1,8
Verbindlichkeiten	17.775	14.818	+2.957	+20,0
davon zinspflichtig	16.931	14.175	+2.756	+19,4
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	41	45	-4	-8,9

Bilanzstruktur per 31.12. [in %]	2015	2014	Veränderung	
			absolut	%
AKTIVSEITE				
Anlagevermögen	72,5	78,2	-	-
Umlaufvermögen	27,5	21,8	-	-
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0	-	-
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	41,5	46,9	-	-
Rückstellungen	9,5	9,9	-	-
Verbindlichkeiten	48,9	43,1	-	-
davon zinspflichtig	46,5	41,3	-	-
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1	-	-

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2015 gestiegen.

Das Anlagevermögen lag unterhalb des Vorjahresendwerts. Maßgeblich war dafür der Rückgang der Ausleihungen an verbundene Unternehmen (-501 Mio.€).

Das Umlaufvermögen stieg entgegengesetzt stark an. Ursächlich hierfür war insbesondere der Anstieg der Forderungen gegen verbundene Unternehmen (+2.268 Mio.€), vor allem im Rahmen der kurzfristigen Finanzierung. Auch die liquiden Mittel (+361 Mio.€) erhöhten sich.

Strukturell ergab sich daraus eine leichte Verschiebung in Richtung des Umlaufvermögens. Das Anlagevermögen dominiert mit einem Anteil von rund 73% allerdings weiterhin die Aktivseite der Bilanz.

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

Das Eigenkapital war rückläufig. Dies resultierte aus dem Jahresfehlbetrag (-300 Mio.€) sowie der Dividendenaus-schüttung (-700 Mio.€).

Die Verbindlichkeiten erhöhten sich spürbar infolge gestiegener Verbindlichkeiten aus Darlehen gegenüber der Konzernfinanzierungstochter DB Finance (+2.492 Mio.€) sowie eines Anstiegs der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

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

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

SOZIALES

› Strategische Personalplanung 045	› Personalgewinnung 045	› Personalentwicklung 046	› Unternehmenskultur 047
› Beschäftigungsbedingungen 048	› Optimierung und Internationalisierung der HR-Arbeit 049	› Entwicklung der Mitarbeiterzahl 049	

Kern der Personalstrategie des DB-Konzerns sind die sechs **HR2020-PROGRAMME** . Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern seine Personalstrategie mit der Initiative Arbeitswelten 4.0 unter dem Aspekt der Digitalisierung weiterentwickelt.

Im Rahmen von **ARBEITSWELTEN 4.0**  wurde ein Experten-Netzwerk gegründet, das Zukunftsszenarien, Entwicklungspfade und Prototypen erarbeitet hat, die im Anschluss auf die Umsetzbarkeit bewertet werden und in die HR2020-Programmlandschaft einfließen. Bearbeitet werden die Themen Arbeitsformen und Rahmenbedingungen, Führung und Organisationsmodelle, Berufsbilder und Tätigkeiten, Lernen und Kompetenzen sowie Kommunikation, Kollaboration und Innovation.

› **Strategische Personalplanung**

Das weltweite Wachstum des DB-Konzerns trägt dazu bei, dass neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Zudem werden aufgrund der demografischen Entwicklung in den nächsten Jahren zahlreiche Positionen durch altersbedingte Abgänge frei.

Weibliche und männliche Fach- und Führungskräfte aus den jeweiligen Ländern der Geschäftstätigkeit des DB-Konzerns vor Ort einzustellen und zu entwickeln, gehört zu den Grundprinzipien des DB-Konzerns und ergibt sich aus der geschäftlichen Notwendigkeit.

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

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Digitalisierung rückt der DB-Konzern bei der SPP aktuell auch die perspektivische Berücksichtigung von sich verändernden Tätigkeiten in den Fokus. Ziel ist die Weiterentwicklung der SPP zu einem Instrument, das auch zukünftige Veränderungen in der Arbeitswelt simuliert und damit personalseitig direkten Einfluss auf zukünftige Geschäftsmodelle und -entscheidungen nimmt.

Darüber hinaus will soll die SPP international im DB-Konzern etabliert werden. Erste internationale SPP-Modelle wurden bereits bei DB Cargo in Polen und DB Arriva in Dänemark implementiert. Einen wichtigen Beitrag für den weiteren internationalen Rollout der SPP leistet die sukzessive Einführung eines internationalen Data Warehouse.

Um auch die kurz- und mittelfristige Personalplanung und -steuerung zu optimieren, hat der DB-Konzern die einheitliche Abbildung des Personalbedarfs in Deutschland in einem EDV-System implementiert. Auf dieser Basis wurde das regelmäßige Reporting weiter ausgebaut. Nach der Einführung des automatisierten Frühwarnberichts im Vorjahr wird jetzt monatlich zu potenziellen Personalengpassrisiken in betriebskritischen Bereichen berichtet.

Zum weiteren Ausbau des systemseitigen Abgleichs von Personalbedarf und -bestand arbeitet der DB-Konzern aktuell an der Einführung einer systemseitigen Bestandsprognose.

› **Personalgewinnung**

Der DB-Konzern will sein Profil als attraktiver Arbeitgeber schärfen und neue Mitarbeiter gewinnen. Dazu hat er 2012 seine Personalgewinnung inhaltlich und organisatorisch neu aufgestellt.

Der DB-Konzern misst seine Arbeitgeberattraktivität als gewichteten Durchschnitt von Arbeitgeber Rankings der wesentlichen Zielgruppen des DB-Konzerns, die von *trendence* – Europas führendem Forschungsinstitut im Bereich Employer-Branding, Personalmarketing und Recruiting – erhoben werden. Im Berichtsjahr haben die Rankingpositionen des DB-Konzerns stark unter dem Tarifkonflikt gelitten. Der Anspruch des DB-Konzerns ist es, wieder zurück auf die DB2020-Zielgerade zu kommen. Top-Priorität für 2016 ist die Steigerung des Arbeitgeberimages, zum Beispiel durch Fortsetzung und Weiterentwicklung unserer reichweitenstarken Arbeitgeberkampagne.

Im Rahmen der Arbeitgeberkampagne des DB-Konzerns »Kein Job wie jeder andere« wurden im Berichtsjahr drei reichweitenstarke Kampagnen durchgeführt. Diese drei Kernelemente der Employer-Branding-Aktivitäten wurden um fünf regionen- und zielgruppenspezifische Recruitingkampagnen ergänzt. Mit Employer-Branding-Kampagnen in Rumänien und Polen war der DB-Konzern im Berichtsjahr auch mit zwei internationalen Personalgewinnungsprojekten aktiv. Social-Media-Kanäle wie Facebook, Twitter oder YouTube sind Teil des Online-Auftritts des DB-Konzerns und werden für eine zielgruppenorientierte Kommunikation genutzt. Für die Zielgruppe Schüler hat der DB-Konzern eine neuen Online-Jobprofiler zur optimalen Berufsorientierung erstellt sowie die Plattform DB Unplugged ins Leben gerufen. Über eine authentische Kommunikation auf Augenhöhe zwischen DB-Azubis und Schülern soll so eine nachhaltige Verankerung der Arbeitgebermarke bei jungen Menschen erreicht werden.

Mit Virtual-Reality-Brillen ermöglicht der DB-Konzern auf Messen und Events Einblicke in seine Berufswelt.

Mit seinen rund 300 Schulkooperationen, 20 nationalen und vier internationalen Hochschulkooperationen sowie Recruitingveranstaltungen wie dem Backstage-DB-Event »Women&Innovation Day« will der DB-Konzern potenzielle Nachwuchskräfte frühzeitig binden. Studenten können im DB-Konzern bereits während des Studiums im Praktikum, als Werkstudent oder im Rahmen einer Abschlussarbeit erste Arbeitserfahrungen sammeln und wichtige Berufskontakte knüpfen. Absolventen bietet der DB-Konzern die Möglichkeit eines Traineeprogramms oder eines direkten Berufseinstiegs an.

Der DB-Konzern will die Auswahl von Bewerbern dauerhaft noch stärker an deren Potenzialen und Talenten ausrichten. In den im Berichtsjahr gestarteten Karrierenetzwerken

für Schüler, Studenten und Akademiker können sich potenzielle Kandidaten für einen Einstieg im DB-Konzern untereinander und mit Mitarbeitern des Konzerns vernetzen.

Mit der Personalbedarfsdeckungsquote ist seit dem Berichtsjahr die Gesamtpersonaldeckung in den kunden nahen Jobfamilien und bei den Nachwuchskräften im DB2020-Zielsystem hinterlegt worden, um mit externen und internen Maßnahmen potenziellen Personalengpässen rechtzeitig entgegenzuwirken. Im Berichtsjahr konnte die Personalbedarfsdeckung auf hohem Niveau sichergestellt werden.

Im Recruiting liegt der Schwerpunkt des DB-Konzerns auf einer weiteren Professionalisierung des Recruitingprozesses sowie der erfolgreichen Verbesserung der Kandidatenerfahrung (Candidate Experience) im Bewerbungsprozess.

› Personalentwicklung

Mit einer strategischen Personalentwicklung qualifiziert der DB-Konzern Mitarbeiter und Führungskräfte. Um den Nachfolgebedarf zu sichern und engagierte Mitarbeiter und Führungskräfte zu binden, nutzt der DB-Konzern die systematische Förderung von Leistungs- und Potenzialträgern als ein wichtiges Instrument. Grundlage hierfür ist der kontinuierliche Dialog.

Mitarbeitern und Führungskräften werden durch beschriebene Entwicklungswege Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt. So ermöglicht der DB-Konzern ein konzernweites Talentmanagement und eine entsprechende Nachfolgeplanung. Das Webtool des DB-Konzerns sowie eine Landkarte zur Personalentwicklung machen die Entwicklungswege für alle Mitarbeiter und Führungskräfte transparent und zugänglich. Der Weiterbildungskompass informiert online über Möglichkeiten der berufsbegleitenden Weiterbildung.

› NACHWUCHSSICHERUNG

Der DB-Konzern ist mit über 11.000 Auszubildenden, Dual-Studierenden und »Chance plus«-Teilnehmern einer der größten Ausbilder in Deutschland. Neben der Vermittlung fachlicher Kenntnisse und praktischer Fertigkeiten ist der Erwerb von Service-, Sozial- und Methodenkompetenzen zentraler Bestandteil der Ausbildung im DB-Konzern. Der Anteil der jungen Menschen, die im Anschluss an ihre Ausbildung ein Übernahmeangebot bekommen, lag bei rund 94%.

Im Berichtsjahr haben 3.400 Jugendliche eine Berufsausbildung und über 300 Jugendliche ein duales Studium im DB-Konzern begonnen.

Bundesweit bietet der DB-Konzern an neun Standorten rund 300 Plätze in dem Berufsvorbereitungsprogramm »Chance plus«. Schulabsolventen mit Startschwierigkeiten können sich hier, begleitet von betrieblichen Betreuern und Sozialpädagogen, intensiv auf eine Ausbildung vorbereiten. Fast 75% der Teilnehmer des Jahrgangs 2014/2015, die das Programm absolviert haben, konnten im Anschluss eine Berufsausbildung oder direkt eine Tätigkeit im DB-Konzern oder in einem anderen Unternehmen beginnen. Im Berichtsjahr wurde das Programm auch für junge Flüchtlinge geöffnet.

› Unternehmenskultur

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

› KULTURWANDEL

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

Das 2012 entworfene Impulsgeberkonzept hat der DB-Konzern im Berichtsjahr überarbeitet. Ziel der Überarbeitung war die Identifizierung der aktiven Impulsgeber und somit die Verschlinkung der Bewegung. Gleichzeitig bemüht sich der DB-Konzern um die Gewinnung neuer Impulsgeber. Derzeit unterstützen knapp 250 regionale Impulsgeber geschäftsfeld- und hierarchieübergreifend den Kulturwandel.

Zusätzlich hat der DB-Konzern im Berichtsjahr den Folgeprozess der Mitarbeiterbefragung 2014 durchgeführt. Konzernweit haben rund 166.000 Mitarbeiter an den Folgeworkshops teilgenommen und über 29.000 Maßnahmen vereinbart. Der Großteil der Maßnahmen wurde dabei für das Handlungsfeld Kommunikation, Information, Einbindung abgeleitet.

Im Rahmen der internationalen Entwicklung der Unternehmenskultur hat der DB-Konzern den zweiten Durchlauf unseres Mitarbeiterkinder-Austauschprogramms im Mai 2015 abgeschlossen.

› Diversity

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

Seit Mai 2015 ist das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern in Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst in Kraft. Das Gesetz sieht vor, für alle mitbestimmungspflichtigen Gesellschaften des DB-Konzerns Zielgrößen mit Fristen zur Erhöhung des Frauenanteils in Aufsichtsrat, Vorstand/Geschäftsführung und für die beiden oberen Führungsebenen festzulegen. Der DB-Konzern hat Zielgrößen für mitbestimmungspflichtige Gesellschaften entsprechend den gesetzlichen Fristen festgelegt. Diese stehen im Einklang mit der Selbstverpflichtung des DB-Konzerns, den Anteil von Frauen in Führungspositionen auf 20% und an der Gesamtbelegschaft auf 25% zu steigern.

Der Frauenanteil liegt im Berichtsjahr auf Vorjahresniveau. Die konzernweiten Maßnahmen zur kontinuierlichen Steigerung des Frauenanteils werden in den kommenden Jahren stärkere Wirkung zeigen. Zur Steigerung des Frauenanteils existieren vielfältige Programme und Maßnahmen.

- › Karrieren ermöglichen: Angebot gezielter Programme zur Förderung und Bindung von Führungskräften (Interimsmanagement, Ingenieurinnen-Mentoringprogramm, Mentoringprogramm Karriere mit Kind, Väternetzwerke).
- › Kinderbetreuung verbessern: Mit einer DB-eigenen Kita und etwa 200 Belegplätzen bundesweit unterstützen wir DB-Mitarbeiter bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf.
- › Ansprache von Bewerbern individualisieren: Mit eigens für Frauen konzipierten Recruitingveranstaltungen oder besonderen Anzeigenmotiven wollen wir stärker Frauen ansprechen.

Führungskräften kommt in der Führung altersgemischter Teams eine besondere Bedeutung zu. Nach der Pilotstudie mit Führungskräften im Vorjahr und einer Veranstaltung mit dem Personalvorstand an der DB-Akademie im Februar

2015 wurde das Thema von der DB Netz mit Facharbeitern der Instandhaltung weiter vertieft. Mehr als 100 Führungskräfte haben seit Herbst 2015 an Workshops teilgenommen, in denen die Erkenntnisse der Pilotstudien in konkrete Handlungsoptionen überführt werden.

Im Juni 2015 fand der 3. Deutsche Diversity-Tag in Deutschland statt. Im Zentrum standen die Förderung der interkulturellen Zusammenarbeit und das Thema Willkommenskultur. Ziel ist es, die interkulturelle Zusammenarbeit durch gute Beispiele sichtbar zu machen und eine Unternehmenskultur mit Verständnis für den Nutzen der Vielfalt der Nationalitäten, Religionen sowie Sprachen zu schaffen.

› Beschäftigungsbedingungen

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

› TARIFFOLITIK UND BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN

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

› Demografietarifvertrag weiterentwickelt

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

Im Juli beziehungsweise im November 2015 einigten sich der DB-Konzern, Agv MoVe und EVG auf die Weiterentwicklung des Demografietarifvertrags. Folgende Änderungen sind in Kraft getreten:

- › Weiterentwicklung der »Besonderen Teilzeit im Alter«: Der Teilentgeltausgleich wurde zum 1. September 2015 von 88,5% auf 90% angehoben und das Mindestalter von 60 Jahre auf 59 Jahre abgesenkt. Die restlichen Voraussetzungen sind unverändert geblieben.

- › Besondere Förderung zur Nutzung des Langzeitkontos für den Abrechnungszeitraum 2015: Es wurde eine Übertragung in das Langzeitkonto von bis zu 100% der Arbeitszeitüberschreitung vereinbart. Zudem erhalten Arbeitnehmer einen Bonus in Höhe von 5 € pro Stunde bei Übertragung in das Langzeitkonto.
- › Vereinbarung zur Freistellung für einen Tag im Jahr 2016 für die Teilnahme an einer Gesundheits-/Präventionsveranstaltung der Bahn-BKK, der Knappschaft Bahn-See, der KVB oder der Vital-Kliniken.

› Gesundheitsförderung ausgebaut

Die **BETRIEBLICHE GESUNDHEITSFÖRDERUNG**  setzen wir stärker in den Fokus. Im Programm »Gesundheit und Arbeitsbedingungen« (ProGEAR) werden die Themen Tauglichkeit und Eignung, Ergonomie, psychische Gesundheit, Inklusion und verhaltensbezogene Gesundheitsprävention DB-konzernweit ausgestaltet.

› Tarifrunde 2015 abgeschlossen

Die Grundlagentarifverträge mit der EVG und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) sind zum 30. Juni 2014 ohne Nachwirkung ausgelaufen. Darin war geregelt, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe Tarifverträge abschließen darf. Das war die Voraussetzung für eine konflikt- und widerspruchsfreie Tarifpolitik mit den beiden konkurrierenden Gewerkschaften. In der Tarifrunde 2014/2015 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 Ministerpräsidenten Matthias Platzeck und Thüringens Ministerpräsidenten Bodo Ramelow zugestimmt. DB-Konzern und GDL haben sich auf ein Gesamtpaket bestehend aus Vereinbarungen zur Entgeltentwicklung, einer Absenkung der Referenzarbeitszeit ab 2018 um eine Wochenstunde sowie einem umfassenden Programm zur Belastungsreduktion und zum Abbau von Überstunden verständigt. Darüber hinaus erhält die GDL bis 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.

› Optimierung und Internationalisierung der HR-Arbeit

2013 hat der Prozess der Kulturentwicklung im Personalressort begonnen, um den Kulturwandel in der eigenen Organisation zu vertiefen und diese zugleich zum Treiber innerhalb des DB-Konzerns zu machen. Ziel ist, dass jeder Mitarbeiter im Personalressort zum Multiplikator für die Personalstrategie HR2020 wird. Mit dem Aufbau eines internationalen Personalleiternetzwerks hat der DB-Konzern 2012 die Basis für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit der Personalbereiche geschaffen. Anfang Oktober 2014 wurde das EDV-System PeopleSoft International (PSI) in den Produktivbetrieb übernommen. Damit wurde ein wesentlicher Meilenstein auf dem Weg zu einer einheitlichen Personalsystemlandschaft erreicht. Im Berichtsjahr wurde das System in neun Ländern eingeführt.

Mit dem International Top Executive Development Program hat sich der DB-Konzern im Berichtsjahr erstmalig gezielt auf die systematische Weiterentwicklung von Führungskräften mit internationalem Fokus konzentriert. 26 spanische Auszubildende starteten in die Berufsausbildung im DB-Konzern in Deutschland. Der DB-Konzern hat seine internen Beratungsaktivitäten für internationale Mitarbeiterereinsätze verstärkt und bietet systematische Unterstützung bei der Integration ausländischer Mitarbeiter und Praktikanten in Deutschland.

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

› Entwicklung der Mitarbeiterzahl

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

Mitarbeiter per 31.12. [in VZP]	2015	2014	Veränderung		2013
			absolut	%	
Mitarbeiter	3.607	3.661	-54	-1,5	3.695
Auszubildende	56	64	-8	-12,5	62
DB-Konzern	3.663	3.725	-62	-1,7	3.757

Zum Ende des Berichtsjahres ist die Zahl der Mitarbeiter gesunken. Im Jahresdurchschnitt waren 3.680 Mitarbeiter bei der DBAG beschäftigt (im Vorjahr: 3.752 Mitarbeiter).

ÖKOLOGIE

› **Klimaschutz** **050**

› **Lärmreduktion** **052**

› **Material- und
Ressourceneffizienz** **053**

Auf dem Weg zum **UMWELT-VORREITER** hat der DB-Konzern fünf Handlungsfelder gesetzt: Klimaschutz, Lärmreduzierung, Ressourceneffizienz, Luftreinhaltung und Naturschutz. Die wesentlichen Schwerpunkte zur Reduzierung der CO₂-Emissionen, die Maßnahmen zur Lärminderung sowie die Treiber der Recyclingquote werden im Folgenden dargestellt.

› Klimaschutz

Die Minderung von CO₂-Emissionen ist für den DB-Konzern ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Mit dem Klimaschutzabkommen in Paris wurde im Dezember 2015 der Grundstein für eine weltweite Reduzierung des CO₂-Ausstoßes gelegt. Einen wichtigen Beitrag dazu leistet der Schienenverkehr, ohne den die Reduzierung der stetig wachsenden CO₂-Emissionen im Verkehrssektor nicht zu erreichen ist. Diese Botschaft hat der DB-Konzern gemeinsam mit seinen Partnern im Train to Paris verdeutlicht, mit denen die deutsche Delegation CO₂-frei zur Weltklimakonferenz angereist ist.

Für seine Klimaberichterstattung und die Leistungen im Klimaschutz hat der DB-Konzern von der Rating-Agentur CDP im Berichtsjahr die Bestnote 100 A erhalten.

› **SPEZIFISCHE CO₂-EMISSIONEN WEITER REDUZIERT**

Der DB-Konzern arbeitet daran, die spezifischen, also die auf Verkehrs- und Betriebsleistungen bezogenen CO₂-Emissionen des DB-Konzerns kontinuierlich zu senken. Verbesserungen erreicht der DB-Konzern, indem er zum Beispiel den Energieverbrauch senkt, erneuerbare Energien einsetzt und die Auslastung erhöht.

Das Klimaschutzziel des DB-Konzerns – die Reduzierung der spezifischen CO₂-Emissionen der weltweiten Transportaktivitäten des DB-Konzerns um 20% bis 2020 im Vergleich zu 2006 – hat der DB-Konzern bereits im Vorjahr und damit sechs Jahre früher als geplant erreicht.

Im Berichtsjahr konnte sich der DB-Konzern weiter verbessern. Die Reduktion ist unter anderem auf die stetig steigende Energieeffizienz der Fahrzeugflotte des DB-Konzerns und den höheren Anteil erneuerbarer Energien zurückzuführen. Darauf will der DB-Konzern aufbauen und arbeitet an einem neuen strategischen Ziel für die CO₂-Reduktion unter Berücksichtigung aktueller Rahmenbedingungen. Die Werte für die Zielerreichung im Klimaschutz berechnet der DB-Konzern auf Grundlage von Energieverbräuchen, den entsprechenden Emissionsfaktoren sowie den Leistungsdaten.

Im Schienenpersonenfernverkehr – mit seinem hohen Anteil an Ökostrom – können die spezifischen CO₂-Emissionen variieren, da unterjährig entstehende Schwankungen der Betriebsleistung in der Regel über die Reduzierung der Menge des Standardbahnstroms ausgeglichen werden. Der Wert ist daher im Berichtsjahr angestiegen, liegt aber unverändert weit unter allen anderen Verkehrsmitteln. Im Schienenpersonennah- und -güterverkehr sind die spezifischen CO₂-Emissionen im Berichtsjahr leicht gesunken. Seit 2006 hat der DB-Konzern die spezifischen CO₂-Emissionen im DB-Schienenverkehr in Deutschland um rund 38% reduziert. Mit Bezug auf das Jahr 1990, die Basis unseres ersten Klimaschutzprogramms, sind es sogar über 60%. Im Straßengüterverkehr sind die spezifischen CO₂-Emissionen durch eine Methodenänderung gesunken.

Im Schiffsverkehr sorgt Slow Steaming für einen sinkenden CO₂-Ausstoß. Die Werte im deutschen Busverkehr steigen aufgrund von technischen Qualitätsverbesserungen für den Kunden, wie dem Einsatz von Klimaanlage, sowie neuen Erkenntnissen beim Dieselverbrauch.

› ENERGIEEFFIZIENZ ERHÖHT

Ein niedrigerer Energieverbrauch hilft dem Klima durch einen geringeren CO₂-Ausstoß und senkt außerdem unsere Kosten. Indem der DB-Konzern Primärenergie ausweist, betrachtet er auch die Vorketten, wie zum Beispiel die Förderung, Aufbereitung und die Transporte, die zur Bereitstellung von Endenergie notwendig sind.

Genau wie die CO₂-Emissionen hat der DB-Konzern auch den spezifischen Primärenergieverbrauch im Schienen-, Straßen-, Luft- und Schiffsverkehr weiter reduziert.

› ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN WEITER ANGESTIEGEN

Das Ziel, den Anteil erneuerbarer Energien (EE) am Bahnstrommix bis 2020 auf 35% zu erhöhen, hat der DB-Konzern bereits vorzeitig erreicht. Eine weitere Erhöhung bis zum Jahr 2020 wird vornehmlich durch die gesetzliche Zuteilung von Strommengen aus dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) resultieren.

Seit dem Berichtsjahr ist in der Darstellung des EE-Anteils der Ökostrom für die CO₂-freien Angebote Eco Plus und Umwelt-Plus enthalten, die optional erworben werden können. Insgesamt machen die grünen Angebote 13,8 Prozentpunkte aus.

Im Berichtsjahr ist der EE-Anteil am Bahnstrommix leicht gestiegen. Die Entwicklung ist hauptsächlich bedingt durch die Erhöhung der von den Schienenbahnen zu zahlenden EEG-Umlage.

DB Fernverkehr trägt durch die seit April 2013 eingeführten grünen Angebote wesentlich zu dem hohen Ökostromanteil bei. Für die BahnCard- und Streckenzeitkartenkunden sowie Kunden des bahn.business-Programms kaufen wir die Menge Ökostrom ein, die für diese Fahrten benötigt wird. Fernverkehrskunden, die keines der obligatorischen CO₂-freien Angebote nutzen, können für 1€ Aufpreis pro Fahrt und Person das Angebot Umwelt-Plus erwerben und so ebenfalls CO₂-frei reisen.

Zudem werden bereits seit Oktober 2009 alle Dienstreisen der DB-Mitarbeiter mit der Bahn innerhalb Deutschlands CO₂-frei durchgeführt, die Privatreisen von DB-Mitarbeitern im deutschlandweiten DB Fernverkehr seit April 2013. Im Nahverkehr fährt die S-Bahn Hamburg seit 2010 mit 100% Ökostrom. Auch Kunden im Schienengüterverkehr haben mit Eco Plus die Möglichkeit, zusätzlich Ökostrom für ihre Transporte einzukaufen. Die sich aus den Angeboten Umwelt-Plus und Eco Plus ergebende CO₂-Reduktion fließt nicht in das Ergebnis des DB-Klimaschutzziels ein.

› BREMSENERGIERÜCKSPEISUNG ERHÖHT ENERGIEEFFIZIENZ

Moderne Schienenfahrzeuge können beim Bremsen einen Teil ihrer Bewegungsenergie in elektrische Energie umwandeln und wieder in das Bahnstromnetz einspeisen. Je mehr moderne Fahrzeuge im Einsatz sind, desto mehr Strom wird »recycelt«.

Im Berichtsjahr hat sich die Menge des recycelten Stroms erhöht. Die Rückspeisequote liegt bei rund 13% (im Vorjahr: rund 14%).

› ENERGIEBEDARF IN BAHNHÖFEN, WERKEN UND GEBÄUDEN SENKEN

Unsere stationären Anlagen wie die über 5.000 Bahnhöfe und weltweit mehr als 2.000 Standorte von DB Schenker benötigen rund 10% des Gesamtenergiebedarfs. Auch hier wollen wir den Energieverbrauch und den CO₂-Ausstoß reduzieren. Welche Maßnahmen der DB-Konzern umsetzt, zeigen die folgenden Beispiele.

Im Bereich Personalbahnhöfe konnten wir bis Ende 2015 den absoluten Primärenergieverbrauch bereits um knapp 17% im Vergleich zu 2010 senken.

Unser Reduktionsziel bis 2020 haben wir daher von 14% auf 18% erhöht. Im Fokus der Energieeinsparmaßnahmen standen besonders die Umrüstungen von Beleuchtungsanlagen und Wegeleitsystemen auf LED und die Verbesserung der Anlagenfahrweise von Raumluft-, Kälte- und Heizkesselanlagen.

Nach der Eröffnung des ersten klimaneutralen Bahnhofs in Kerpen-Horrem im Vorjahr entsteht in der Lutherstadt Wittenberg bis Ende 2016 der zweite Grüne Bahnhof. Der Einsatz von Geothermie, Photovoltaik, Dachbegrünung, Regenwassermanagement und LED-Beleuchtung ermöglicht einen CO₂-neutralen Bahnhofsbetrieb.

DB Fernverkehr investiert in Köln-Nippes rund 220 Mio. € in ein neues, umweltfreundliches Werk für die Wartung und Instandhaltung von ICE-Zügen, wobei 30% der Investitionskosten in Umweltmaßnahmen fließen. Das Werk wird leise und zu 100% CO₂-frei arbeiten. Geplant sind eine eigene Stromerzeugung mit einer rund 2.100 m² großen Photovoltaikanlage sowie Solarthermie, um Wärme zu erzeugen, und Geothermie für die Klimatisierung. Allein durch den Einsatz der Geothermie können jährlich über 1.000 t CO₂ eingespart werden.

DB Schenker berücksichtigt bei seinen Anlagen modernste Anforderungen an Energieeffizienz und Umweltschutz. So zum Beispiel bei dem neu eröffneten Terminal in Finnland. Auch das Logistikzentrum in Niederösterreich wurde nahezu klimaneutral konzipiert und wird tageslichtabhängig LED-beleuchtet.

Europaweit sind rund 700 Tochtergesellschaften des DB-Konzerns von der Pflicht zur Durchführung von Energieaudits nach der EU-Energieeffizienzrichtlinie betroffen.

Unser konzernweites Ziel ist es, unter Einbeziehung der Auditergebnisse weitere Energieeinsparungen insbesondere im Immobilienbereich zu erreichen.

› **Lärmreduktion**

Mit seinem Ziel, den Schienenverkehrslärm in Deutschland bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren, liegt der DB-Konzern im Plan. Für die Lärminderung errichtet der DB-Konzern ortsfeste Schallschutzmaßnahmen an der Strecke und rüstet seine Güterwagen auf leise Bremsstechnologie um. Neue Güterwagen werden bereits seit 2001 mit leisen Bremssohlen beschafft.

› **LÄRMSANIERUNG UND -VORSORGE FORTGEFÜHRT**

Seit 1999 setzt der DB-Konzern das freiwillige, von der Bundesregierung ins Leben gerufene Programm »Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes« um. Auf den identifizierten 3.700 km hochbelasteten Strecken in Deutschland werden Lärmschutzwände gebaut und Wohnungen zum Beispiel mit Schallschutzfenstern ausgestattet. Eine Prioritätenliste legt fest, wo die höchsten Belastungen vorliegen und in welcher Reihenfolge die einzelnen Ortslagen lärmsaniert werden. Der Bund stellte im Berichtsjahr 130 Mio. € für Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung. Finanziert werden damit nicht nur Maßnahmen für die klassische **LÄRMSANIERUNG**  an der Strecke, sondern auch für die Förderung der Umrüstung von Güterwagen und für Sonderprogramme im Lärmschutz, beispielsweise im Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal. Insgesamt flossen rund 97 Mio. € in Maßnahmen der Lärmsanierung. Davon wurden unter anderem weitere Schallschutzwände errichtet und in Wohnungen Schallschutzmaßnahmen durchgeführt.

Im Berichtsjahr hat der Bund eine Absenkung der Grenzwerte für die Lärmsanierung beschlossen. Ab 1. Januar 2016 werden beispielsweise die Nachtwerte in Wohngebieten von 60 auf 57 dB(A) und damit auf das Niveau im Straßenverkehr angeglichen. Somit ist ein um 3 dB(A) verbesserter Lärmschutz umzusetzen.

Die **LÄRMVORSORGE**  ist rechtlich in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung verankert. Sie wird bei Neu- und Ausbaumaßnahmen angewandt, sodass die Anzahl der Maßnahmen von den Bauprojekten des jeweiligen Jahres abhängig ist. Es kann daher zu hohen Schwankungen kommen.

› **MEHR LEISE GÜTERWAGEN AUF DER SCHIENE**

Durch den Einsatz der sogenannten Verbundstoffbremssohlen (V-Sohlen), die das Aufrauen der Radoberflächen gering halten, kann der vom Güterverkehr ausgehende Lärm effektiv um rund 10 dB(A) in der Vorbeifahrt gemindert werden – was für das menschliche Ohr einer Halbierung entspricht. Zwei unterschiedliche Typen der V-Sohle stehen hierfür zur Verfügung. Bereits seit 2001 beschaffen wir neue Güterwagen mit dem Typ K-Sohle.

Die Anzahl neuer Güterwagen mit dieser lärmmindernden Technologie hat sich im Berichtsjahr weiter erhöht. Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern rund 6.000 weitere Bestandsgüterwagen auf leise Bremssohlen (weit überwiegend auf LL-Sohle) umgerüstet.

Die Umrüstung der Bestandsgüterwagen wird vom BMVI über ein Förderprogramm unterstützt. Zudem begleitet das zum Fahrplanwechsel 2012/2013 eingeführte lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) der DB Netz AG die Umrüstung. Bis Ende 2015 waren deutlich mehr neue und umgerüstete Güterwagen von DB Cargo mit leisen Bremssohlen auf dem Schienennetz unterwegs. Bis Ende 2020 werden alle aktiven Güterwagen von DB Cargo leise fahren.

› **INFORMATIONSENGEBOTE ERWEITERT**

Mit der Eröffnung des »InfoPunktes Lärmschutz« im Berliner Heinrich-Hertz-Institut fügt der DB-Konzern seinem Informationsangebot beim Thema Lärmschutz ein weiteres Format hinzu. Besucher können die Wirkung von Schallschutzmaßnahmen sowie die Effekte der Güterwagenumrüstung erleben. Mit diesem neuen Angebot will der DB-Konzern den laufenden Dialog mit politischen Mandatsträgern, Verbänden sowie Bürgerinitiativen intensivieren.

› **Material- und Ressourceneffizienz**

Die Verknappung der Ressourcen bei steigenden Preisen stellt auch den DB-Konzern vor große Herausforderungen. Im DB-Konzern kommen vielfältige Ressourcen zum Einsatz, daher erhöht sich der Handlungsdruck vor allem beim Materialeinsatz für Produkte, die für die Eisenbahninfrastruktur benötigt werden. Der DB-Konzern stellt sich dieser Verantwortung mit Blick auf seine gesamte Wertschöpfungskette: vom Einkauf über den betrieblichen Einsatz bis hin zur Wiederverwertung und Entsorgung. Der DB-Konzern will die Abfallwirtschaft von einem optimierten Entsorgungs- hin zu einem modernen Rohstoffmanagement entwickeln. Daher liegt der wesentliche Aspekt seiner Aktivitäten in der Zielsetzung, im Jahr 2020 eine Recyclingquote von mindestens 95% zu erreichen, also das bereits erreichte hohe Niveau zu halten.

Darüber hinaus will der DB-Konzern zunehmend Recyclingmaterialien verwenden und die Lebensdauer seiner Produktionsmittel, wie beispielsweise von Fahrzeugen, verlängern. Damit trägt der DB-Konzern gesamtgesellschaftlich zur verstärkten Nutzung von Sekundärrohstoffen bei und schont natürliche Ressourcen, da die Herstellung von Recyclingmaterialien ökologisch vorteilhafter ist als der Abbau von primären Rohstoffen.

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern sein Ziel für die Recyclingquote wieder erreicht. Die starke Steigerung der Gesamtabfallmenge resultiert aus dem Projekt Stuttgart – Ulm. Maßgeblich fallen dort Bodenmaterialien an, die nahezu vollständig einem Recycling zugeführt werden. Das führt zu einer Steigerung der Recyclingquote. Der DB-Kon-

zern legt seinen Fokus darauf, diese Quote bis 2020 auf hohem Niveau zu halten. Besondere Herausforderung ist, auch in den Bereichen außerhalb der Bauabfälle eine Steigerung zu erreichen. Eine thermische Verwertung, also das Verbrennen von Abfall, sieht der DB-Konzern nicht als Recycling an. Sie fließt daher nicht in die Quote ein.

Auf internationaler Ebene konnte die Qualität der Datenerfassung gesteigert werden, sodass das Abfallaufkommen von Papier und Siedlungsabfällen in der Dokumentation steigt. In den deutschen Gesellschaften sind die Abfallmengen außerhalb der Bauabfälle insgesamt rückläufig.

WEITERE INFORMATIONEN

› **Einkaufsvolumen** 054

› **Weitere Themen
zur Betriebs- und
Geschäftstätigkeit** 056

› **Einkaufsvolumen**

Das Einkaufsvolumen betrug im Berichtsjahr 25,4 Mrd. € (im Vorjahr: 23,2 Mrd. €). Wesentlich für die Steigerung ist die erstmalige Einbeziehung von DB Arriva (+2,4 Mrd. €).

- › Im Bereich Fracht- und Speditionsleistungen stieg das Volumen leicht von 9,7 Mrd. € auf 9,8 Mrd. €.
- › Bei den industriellen Produkten ist eine Steigerung von 4,3 Mrd. € auf 4,5 Mrd. € zu verzeichnen.
- › Bei Bau- und Ingenieurleistungen stieg das Volumen auf 4,0 Mrd. € (im Vorjahr: 3,8 Mrd. €).
- › Die Dienstleistungen Dritter erhöhten sich im Wesentlichen infolge der erstmaligen Einbeziehung von DB Arriva auf 4,3 Mrd. € (im Vorjahr: 3,0 Mrd. €).
- › Dies wirkte sich auch auf die leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffe aus, die von 2,4 Mrd. € auf 2,8 Mrd. € gestiegen sind.

› **WESENTLICHE VERGABEN**

› **Infrastruktur**

- › Im Bereich der Oberbauinstandsetzung wurden Rahmenvereinbarungen geschlossen (Gesamtvolumen über vier Jahre rund 482 Mio. €).
- › Für die Herstellung, Lieferung und Konfektionierung neuer Schienen einschließlich Transport wurden Rahmenverträge geschlossen (Gesamtvolumen 408 Mio. €).
- › Auf der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, Streckenabschnitt Albvorlandtunnel (mit Kleiner Wendlinger Kurve), wurden Bauleistungen im Volumen von 378 Mio. € beauftragt.
- › Für die Herstellung und Lieferung von Stahlschienen wurden Rahmenverträge vergeben (Gesamtvolumen 187 Mio. €).
- › Für die schienengebundenen Transporte zur Ver- und Entsorgung von Gleisbaustellen, Güterwagenanmietung und Traktion wurden Rahmenverträge geschlossen (Gesamtvolumen 150 Mio. €).

- › Für das Großprojekt VDE 8 im Bereich Hallstadt – Ebensfeld – Erfurt wurde ein Auftrag zum Rückbau/Neubau einer zweigleisigen Strecke auf eine viergleisige Strecke erteilt (Gesamtvolumen 145 Mio. €).
- › Im Bereich der Großmaschinenteknik wurden Gleisbauleistungen in mehreren Vergabepaketen vergeben (Gesamtvolumen 117 Mio. €).
- › Im Rahmen des ETCS-Projekts wurden Rahmenverträge über eine Laufzeit von zwei Jahren mit einer Verlängerungsoption geschlossen (Volumen 115 Mio. €).
- › Zur Modernisierung des Zugfunknetzes wurden Rahmenverträge mit einer Laufzeit bis 2024 geschlossen (Gesamtvolumen 111 Mio. €).
- › Der Rahmenvertrag LST Montageleistungen (an Stellwerken und Bahnübergangsaußenanlagen der DB Netz AG) wurde mit mehreren Lieferanten geschlossen (Gesamtvolumen rund 102 Mio. €).
- › Für den Komplettumbau der Strecke Knappenrode – Horka (34 km) erfolgte die Vergabe von Bauleistungen im Oberbau (Gesamtvolumen 97 Mio. €).
- › Im Bereich Oberleitung wurden Rahmenvereinbarungen für Kleinvergaben abgeschlossen (Gesamtvolumen 93 Mio. €).
- › Zur Herstellung und Lieferung von einbaufertigen Spannbetongleisschwellen wurden mehrere Rahmenvereinbarungen abgeschlossen (Gesamtvolumen 85 Mio. €).
- › Für Entsorgungsdienstleistungen wurden Rahmenverträge (Gesamtvolumen 74 Mio. €) über die Annahme, den Zwischentransport und die Entsorgung der im Zuge der Baumaßnahme anfallenden Tunnelausbruch- und Bodenmassen gezeichnet.

› **Fahrzeuge und Fahrzeuersatzteile**

- › Für die S-Bahn Berlin wurde Ende Dezember 2015 ein Auftrag zur Fertigung neuer S-Bahn-Züge platziert. Das Investitionsvolumen für die 21 Viertel- und 85 Halbzüge beträgt 825 Mio. €. Die neuen Züge für das S-Bahn-Teilnetz Ring und die südöstlichen Zulaufstrecken sollen ab 2021 zum Einsatz kommen.

› **Allgemeine Bedarfe und Leistungen**

- › Abschluss von Mobilfunkverträgen für Sprache und Machine-to-Machine (M2M) mit jeweils einer Laufzeit von zunächst fünf Jahren und einem Vergabewert von 107 Mio. €.
- › Für Sicherheitsdienstleistungen der DB Sicherheit GmbH, Regionalbereich Südwest, wurden Rahmenverträge mit einer Laufzeit bis zum 30. September 2020 geschlossen. Das Vergabevolumen beträgt 54 Mio. €.
- › Zur Verhinderung und/oder Beseitigung von Aufwuchs in Gleisen wurden Rahmenverträge zur chemischen Vegetationskontrolle geschlossen (Laufzeit bis Ende 2019, Vergabevolumen 49 Mio. €).

› **BESCHAFFUNG ZAHLT AUF KONZERNZIELE EIN**

Die Erzielung von Einkaufspotenzialen leistet einen Beitrag zum Konzernziel des **PROFITABLEN MARKTFÜHRERS** . Mögliche Hebel zur Generierung monetärer Einsparungen werden im Rahmen von Warengruppenstrategien crossfunktional identifiziert und vereinbart. Im Berichtsjahr wurde ein Einkaufsprogramm aufgesetzt, das einen hochlaufenden Ergebnisbeitrag über die nächsten Jahre sicherstellen soll. Der Trend vergleichsweise hoher Lohnabschlüsse in Deutschland hat sich im Berichtsjahr fortgesetzt. Zusammen mit der Einführung des gesetzlichen Mindestlohns in Deutschland ergab sich daraus ein weiterhin hoher Preisdruck. Dies gilt insbesondere für die dienstleistungsgeprägten Segmente. Gegenläufig dazu konnten jedoch zum Teil Preiseffekte aufgrund von gesunkenen Rohstoffpreisen realisiert werden.

Zur Unterstützung des Ziels, **TOP-ARBEITGEBER**  zu werden, wurden die bestehenden Fachkarrieremodelle um ein Modell für die qualitätssichernden Funktionen der Beschaffung ergänzt. So erhalten nun alle Inhaber der unterschiedlichen Beschaffungsfunktionen Transparenz über die an sie

gestellten Anforderungen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten. Darüber hinaus wurde das Basisqualifizierungsprogramm für Einkäufer modular aufgebaut und geschult.

In den Warengruppen werden crossfunktional Maßnahmen erarbeitet und im Rahmen von Vergaben integriert, um die ökologischen Zielstellungen des DB-Konzerns als **UMWELT-VORREITER**  zu realisieren. Die Beschaffung hat sich im Berichtsjahr einem Leistungsscheck durch eine externe Beratungsgesellschaft unterzogen, mit dem Ziel einer Standortbestimmung im Vergleich zu »World Class«-Organisationen. Im Benchmark wurde sie als »Professional Procurement« eingestuft. Es wurden Maßnahmen erarbeitet, um die Leistungsfähigkeit der Beschaffung in Richtung einer »World Class Procurement«-Organisation zu optimieren.

› **CSR-Brancheninitiative gegründet**

Gemeinsam mit anderen Unternehmen der Bahnindustrie hat die Beschaffung im März 2015 die Brancheninitiative »Railsponsible« gegründet. Ziel ist es, nachhaltige Einkaufsstrategien entlang der gesamten Lieferkette zu fördern. Railsponsible steht für eine Eisenbahnindustrie, deren Lieferanten sich hohen ethischen, sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Standards verpflichten. Die Initiative soll dabei sicherstellen, dass die Ziele und Maßnahmen zum Thema Nachhaltigkeit kontinuierlich hinterfragt und verbessert werden. Zusätzlich werden gemeinsame Tools genutzt, um Bewertungsverfahren von Lieferanten in Bezug auf Nachhaltigkeitskriterien effizienter zu gestalten.

› **Beschaffung als Baustein für Nachhaltigkeit**

Im Rahmen der Umsetzung der Strategie **DB2020**  legen wir einen verstärkten Fokus auf nachhaltige Kriterien und richten uns auf zukünftige Anforderungen aus. Dazu haben wir Grundsätze zur Corporate Social Responsibility (CSR) festgelegt und in den Verhaltenskodex für Geschäftspartner sowie in die Einkaufsrichtlinien integriert. Wir wollen gemeinsam mit Lieferanten auch die Einhaltung von ökologischen und sozialen Standards in der Lieferkette über unsere Wertschöpfung hinaus bewirken und verankern.

2015 wurde ein System erarbeitet, um risikobehaftete Lieferanten zu managen. Das Konzept beinhaltet dabei die Auswahlkriterien Risikoland und -branche sowie Wesentlichkeit für die Zentrale Beschaffung. Die so ausgewählten Lieferanten werden einem CSR-Bewertungsverfahren bezüglich ökologischer und sozialer Standards unterzogen. Außerdem wurden Lieferkettenanalysen durchgeführt, um ein Praxisverständnis zur Lieferkettenstruktur und zu existierenden sozialen Risiken aufzubauen. Ziel ist es, Möglichkeiten der Einflussnahme auf identifizierte Risikobereiche sowie nicht wertschöpfende Lieferkettenstufen herauszuarbeiten.

Das Lieferantenmanagement des DB-Konzerns wurde im Berichtsjahr weiterentwickelt. Wesentliche Veränderung ist die Unterscheidung zwischen der proaktiven »Lieferantenentwicklung« zur Ermöglichung der Teilnahme am Wettbewerb im Rahmen von Vergaben sowie der korrektiven »Lieferantenstabilisierung« zur Sicherung der Leistungsfähigkeit nach Vertragsschluss.

Ergänzend dazu hat unsere Qualitätssicherung im Berichtsjahr erneut vor Ort bei Lieferanten Audits durchgeführt. Im Rahmen der Überprüfung der Systeme, Prozesse und Produkte bei Lieferanten von güteprüfungspflichtigen Produkten oder Produkten mit einer herstellerbezogenen Produktqualifikation wurden keine Feststellungen bezüglich Menschenrechtsverletzungen, Vereinigungsfreiheit, Kinderarbeit und Zwangs- oder Pflichtarbeit bekannt.

› **Ausbau der Internationalisierung**

Mit fortschreitender Internationalisierung wird auch die Lieferantenstruktur zunehmend globaler. So ist das Instrument internationale Beschaffungsteams verstärkt in den Fokus gerückt. Ziel sind vor allem der nachhaltige Aufbau und die Qualifizierung von Lieferanten des asiatischen Marktes sowie die Intensivierung von Wettbewerb und Innovationstransfer. Dazu wurden im Berichtsjahr zum einen chinesische Lieferanten vor Ort besucht, zum anderen eröffneten wir im November ein eigenes »International Procurement Office« in Shanghai.

› **Weitere Themen zur Betriebs- und Geschäftstätigkeit**

› **NEUE AUFTRÄGE FÜR DB INTERNATIONAL**

In Saudi-Arabien setzt DB International sein Engagement beim Bau der ersten Hochgeschwindigkeitsstrecke fort. Zum Ende des Berichtsjahres wurden Fahrleitungen montiert und die Leit- und Sicherungstechnik eingebaut. Im April 2015 erhielt DB International den Auftrag, in Katar in der Rolle des »Shadow Operator« für das geplante Fern- und Güterverkehrsnetz Qatar Rail bei den Betriebsvorbereitungen zu beraten und zu unterstützen.

› **WEITERE RECHTLICHE THEMEN**

› **Kartellverfahren wegen Fahrkartenverkäufen**

Das im Januar 2014 vom Bundeskartellamt wegen des Verdachts des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung beim Vertrieb von Fahrkarten gegen die DB AG eingeleitete Verfahren dauert weiter an. Das Bundeskartellamt hat der DB AG im Oktober 2015 vorläufige kartellrechtliche Bedenken im Hinblick auf bestimmte Verhaltensweisen mitgeteilt. Unabhängig hiervon hält die DB AG an ihrer Auffassung fest, dass sie auf den relevanten Märkten nicht über eine marktbeherrschende Stellung verfügt beziehungsweise dass die relevanten Verhaltensweisen nicht gegen kartellrechtliche Regelungen verstoßen. Gleichwohl hat sie dem Bundeskartellamt im Dezember 2015 angeboten, Verpflichtungszusagen einzugehen, um die vorläufigen Bedenken des Bundeskartellamtes auszuräumen. Mit den Zusagen möchte die DB AG zugleich einen Beitrag zur Fortentwicklung der – im europäischen Vergleich fortschrittlichen – Rahmenbedingungen im deutschen SPNV leisten. Das Bundeskartellamt hat bezüglich der von der DB AG angebotenen Zusagen im Januar 2016 eine umfassende Konsultation bei rund 70 Marktteilnehmern und Branchenkennern eingeleitet.

› **Ermittlungen bei DB International abgeschlossen**

Im Frühjahr 2015 wurde das Ermittlungsverfahren gegen DB International gegen eine Geldbuße abgeschlossen. Hintergrund waren unzulässige Zuwendungen durch ehemalige Mitarbeiter der DB International an Entscheidungsträger in Griechenland, Libyen und Thailand von 2003 bis 2008. Bei der Festsetzung der Geldbuße berücksichtigte das Amtsgericht Frankfurt am Main, dass sich die heutigen Verant-

wortlichen bereits vor Kenntnis des Ermittlungsverfahrens um eine umfassende Aufklärung bemüht, mit den Behörden kooperiert und zwischenzeitlich Maßnahmen zur Verhinderung neuer Korruptionsfälle getroffen hatten. Neben umfangreichen strukturellen Veränderungen hat DB International seit 2010 ein Compliance-Management-System mit einer eigenen Compliance-Abteilung geschaffen.

› **Verfahren der spanischen Kartellbehörde unter anderem gegen Transfesa**

Die spanische Kartellbehörde ermittelt wegen des Vorwurfs angeblichen wettbewerbswidrigen Verhaltens gegen Transfesa sowie gegen weitere Gesellschaften des DB-Konzerns. Im August 2015 hat uns die Behörde hierzu Beschwerdepunkte übermittelt, zu denen wir fristgerecht Stellung genommen haben. Derzeit verhandeln wir mit der Behörde über eine bußgeldfreie Einstellung des Verfahrens gegen Zusagen.

› **Laufende rechtliche Verfahren bei DB Schenker**

- › Mit der Entscheidung vom 15. Juli 2015 verhängte die EU-Kommission gegen die Schenker&Co. AG, Wien/Österreich, und die Schenker A.E., Athen/Griechenland, sowie gegen die DB AG und die Schenker AG als deren Muttergesellschaften ein Bußgeld wegen des Vorwurfs wettbewerbsbeschränkender Absprachen bei Bahnspeditionen auf Ganzzugverkehren nach Südosteuropa. Die Entscheidung betrifft den Zeitraum zwischen 2004 und 2012. Der DB-Konzern hatte mit der EU-Kommission bei der Aufarbeitung des Sachverhalts umfassend kooperiert. Die in den Fall involvierten Mitarbeiter sind nicht mehr für DB Schenker tätig.
- › Der DB-Konzern verfolgt Schadenersatzansprüche gegen die an dem sogenannten Luftfrachtkartell beteiligten Fluggesellschaften, die sich nach den Feststellungen verschiedener Kartellbehörden weltweit von 1999 bis mindestens 2006 zulasten von Spediteuren wie DB Schenker unter anderem über Kerosin- und Sicherheitszuschläge abgesprochen haben. Dazu wurden bereits 2014 in Deutschland und den USA gegen mehrere Fluggesellschaften Schadenersatzklagen anhängig gemacht. In den USA ist es 2015 gelungen, mit einzelnen Fluggesellschaften außergerichtliche Vergleiche abzuschließen, die Klage wird fortgeführt.

- › Die Staatsanwaltschaft Köln führt Ermittlungsverfahren in Zusammenhang mit Geschäften von DB Schenker in Russland. Ermittelt wird dabei gegen derzeitige und ehemalige Mitarbeiter und als Nebenbeteiligte gegen die Schenker AG und die Schenker Deutschland AG unter anderem wegen des Verdachts von Beschleunigungszahlungen an ausländische Grenz- und Zollbeamte und deren Abwicklung über ein Verrechnungskonto in Deutschland. Der DB-Konzern hat unmittelbar nach Bekanntwerden der Verdachtssachverhalte eine umfangreiche Sachverhaltsaufklärung eingeleitet sowie arbeitsrechtliche und compliancebezogene Maßnahmen ergriffen und kooperiert mit den Behörden.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

› Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern 058

› Wesentliche Chancen und Risiken 059

› Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern

Das Chancen- und Risikomanagement des DB-Konzerns umfasst die systematische Identifikation, Bewertung und Steuerung von Chancen und Risiken. Das primäre Ziel des Chancen- und Risikomanagements besteht in der nachhaltigen Existenzsicherung des DB-Konzerns.

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

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

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

Unser strategisches Chancen- und Risikomanagement leiten wir im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder ab. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von strategischen Chancen und Risiken liegt primär beim operativen Management und ist ein integraler Bestandteil der konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Wir beschäftigen uns dazu intensiv mit detaillierten Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in unserem politischen und regulatorischen Umfeld. Daraus werden konkrete geschäftsbereichsspezifische Chancen abgeleitet und analysiert.

› WESENTLICHE MERKMALE DES IKS UND DES RMS IM HINBLICK AUF DEN KONZERNRECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

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

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

Einem verbindlichen Terminplan folgend, werden die Geschäftsvorfälle der abschlussrelevanten Einheiten nach den Grundsätzen der IFRS unter Beachtung der konzerneinheitlich geltenden Vorgaben aufbereitet und in das zentrale HFM gemeldet.

Die Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die ein wesentliches Element unserer Kontrollmechanismen darstellen, zielen auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit unseres IKS. Darüber hinaus erfolgen Prüfungen im Rahmen der Sachanlagen- und Vorratsinventur. Ergänzt werden unsere Überwachungsmechanismen durch die Befassung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses beziehungsweise des Aufsichtsrats mit dem Rechnungslegungsprozess und der Wirksamkeit des IKS.

Über einen quartalsweise durchgeführten internen Meldeprozess bestätigt das Management der zum Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns gehörenden Gesellschaften und der einzelnen Geschäftsfelder unter anderem die Vollständigkeit und Richtigkeit der abschlussrelevanten Berichtsdaten. Zusätzlich wird bestätigt, dass das verantwortliche Management die zentral vorgegebenen IKS-Mindeststandards der Berichterstattung eingerichtet und, wenn erforderlich, um eigene dokumentierte Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ergänzt hat.

› **BEURTEILUNG DER RISIKOSITUATION DURCH DIE UNTERNEHMENSLEITUNG**

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis unseres RMS. Das System ist entlang der Anforderungen des KonTraG ausgerichtet und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Im Berichtsjahr hat es keine wesentlichen methodischen Änderungen an diesem System gegeben.

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte des DB-Konzerns in den Bereichen Konjunktur, Markt und Wettbewerb sowie Produktion und Technik. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition bezogen auf die Prognose für das Folgejahr im Berichtsjahr reduziert (– 0,6 Mrd. €), unter anderem, da Risiken mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit bereits nahezu vollständig in der Prognose berücksichtigt wurden.

Für die Prognose der Entwicklung im Geschäftsjahr 2016 bestehen unter Berücksichtigung von Gegensteuerungsmaßnahmen Risiken in Höhe von 0,3 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich (sw): 0,0 Mrd. €). Im Wesentlichen ergeben sich diese Risiken aus den Bereichen Konjunktur, Markt und Wettbewerb (0,1 Mrd. €) sowie Produktion und Technik (0,1 Mrd. €).

Chancen für die Prognose der Entwicklung im Geschäftsjahr 2016 bestehen in Höhe von 0,2 Mrd. € (davon sw: 0,0 Mrd. €). Diese Chancen bestehen im Wesentlichen im Bereich Produktion und Technik (0,1 Mrd. €).

Die aktuellen Qualitätsdefizite, wie Einschränkungen bei der Pünktlichkeit und dem Reisekomfort im Schienenverkehr in Deutschland, haben wir mit dem umfassenden Programm Zukunft Bahn adressiert.

Ein wichtiger Indikator für die Gesamtrisikoeinschätzung ist auch eine Bewertung durch Dritte. Neben der internen Risikobewertung werden die Bonität und das aggregierte Ausfallrisiko des DB-Konzerns durch die beiden Rating-Agenturen Moody's und S&P eingeschätzt. Deren externe Bewertungen zur Gesamtrisikoposition des DB-Konzerns werden in den guten Rating-Einstufungen reflektiert. Die gesunkenen Ergebnisse und die Verschuldungssituation haben sich allerdings auch in den Einschätzungen der Rating-Agenturen bemerkbar gemacht.

Organisatorisch haben wir alle Voraussetzungen geschaffen, um mögliche Risiken frühzeitig erkennen zu können. Unser kontinuierliches Risikomanagement und die aktive Steuerung der wesentlichen Risikokategorien tragen zur Risikobegrenzung im DB-Konzern bei. Wesentliche strategische Chancen und Risiken wurden auf Geschäftsfeldebene identifiziert und im weiteren Verlauf des SMP und zur Operationalisierung mit Maßnahmen hinterlegt.

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

› **Wesentliche Chancen und Risiken**

› **KONJUNKTUR, MARKT UND WETTBEWERB**

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

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

- › Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Trends in den für uns relevanten Märkten.

- › Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Schwankungen können sich negativ auf unser Geschäft auswirken.
- › Für den Personenverkehr ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (wie verfügbares Einkommen oder Zahl der Erwerbstätigen) relevant.
- › Risiken aus der Staatsschuldenkrise könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) vor allem auf unsere Aktivitäten von DB Arriva haben.

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

- › Im Fernverkehr stehen wir in einem harten inter- und intramodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber, aber immer mehr auch mit dem Fernbus. Der zunehmende Wettbewerb hat negative Auswirkungen auf die Preiswahrnehmung. Das kann dazu führen, dass geplante Preismaßnahmen nur in geringerem Umfang oder gar nicht umgesetzt werden können.
- › Im Regionalverkehr gibt es europaweit einen intensiven Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Das Marktvolumen wird hier ganz wesentlich durch die finanziellen Möglichkeiten der Bestellerorganisationen bestimmt. Über die Zukunft der Finanzierung des SPNV in Deutschland über das Jahr 2015 hinaus wurde zwischen dem Bund und den Ländern eine grundsätzliche Einigung erzielt.
Es besteht das Risiko von Ausschreibungsverlusten. Um uns in diesem Markt behaupten zu können, optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen. Darüber hinaus besteht je nach Vertragstyp das Risiko von Fahrgastverlusten, ohne die Möglichkeit, das Betriebsprogramm anpassen zu können.
- › Im Schienengüterverkehr herrscht sowohl ein hoher intramodaler als auch ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Risiken resultieren daraus, dass Wettbewerber zum Teil mit günstigeren Kostenstrukturen bei gleichzeitig höherer Flexibilität agieren können. Um den Faktorkostensteigerungen und Herausforderungen im Deutschlandgeschäft zu begegnen, wird der Aktionsplan Deutschland fortgeführt und um weitere strukturelle Maßnahmen ergänzt.

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

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

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

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

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

- › Das Wachstum der Sharing Economy birgt die Chance, vor allem junge Menschen an öffentliche Verkehre zu binden. Das Teilen von Fahrzeugen ermöglicht ein mobiles Leben ohne eigenes Auto. Mit Angeboten für diese Gruppe kann der DB-Konzern vom Wandel des Mobilitätsverhaltens profitieren.
- › Digitale Innovationen eröffnen die Möglichkeit, bestehende Produkte durch Value Added Services anzureichern oder komplett neue Logistikdienstleistungen zu entwickeln. Der 3-D-Druck bietet hier zum Beispiel Potenzial. Allerdings werden dadurch zukünftig auch Transporte vermieden werden, was zu einem Rückgang des Transportvolumens führen könnte.
- › Strukturelle Veränderungen der Produktionsstrukturen unserer Kunden, die sich häufig in einem globalen Wettbewerb befinden.

- › Veränderung der Zahlungsbereitschaft der Kunden. Traktionsleistung (insbesondere Ganzzüge und Kombierter Verkehr) wird zum Beispiel zunehmend zu einem Commodity mit geringen Margen.
- › Verschiebung und Bedeutungswandel von Industrien und Märkten erfordern, das bestehende Leistungsportfolio und seine Ausrichtung kontinuierlich zu hinterfragen und weiterzuentwickeln. Daraus resultieren Risiken und Chancen vor allem im Logistikbereich.

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

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

Chancen resultieren aus neuen Perspektiven durch Veränderung in unseren Märkten:

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

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

- › Big Data Analytics bietet die Chance, das eigene Kundenportfolio besser zu verstehen und die Kundenansprache unter anderem durch Big-Data-Analytics-

basierte Kundensegmentierung («Predictive Selling») und Anpassung des Leistungsportfolios durch verbesserte Transparenz über Kundendaten zu optimieren.

- › Neue Wettbewerber außerhalb der Verkehrsbranche mit hoher Durchschlagskraft und durchgreifendem digitalen Verständnis können sich als eigenständige Player im Verkehrsmarkt etablieren. Mit einer hohen Innovationsdynamik und ausgestattet mit hohen finanziellen Ressourcen stellen hier vor allem Unternehmen aus der IT-Branche ein Risiko für etablierte Akteure dar.

› PRODUKTION UND TECHNIK

Kernthemen: technische Betriebsstörungen, Technikrisiken (Fahrzeuge, Infrastruktur, IT und Telekommunikation), erhöhte Instandhaltungserfordernisse, Gefahr von Zollverstößen und Diebstählen, Lärmsanierung, technische Weiterentwicklung, Effizienzsteigerungen, Vermietung und Veräußerung von Immobilien

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

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

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

»Digitalisierung« beschreibt ein Phänomen, bei dem die IT in immer mehr Bereiche des Arbeits- und Berufslebens eindringt und dort zunehmend unentbehrlich wird. Für den DB-Konzern bedeutet dies, dass das Ausmaß der Abhängigkeit von rund um die Uhr verfügbarer und sicherer IT zukünftig weiter zunehmen wird. Diese Abhängigkeit birgt auch potenzielle Risiken, wie zum Beispiel die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen oder den unautorisierten Zugang Dritter zu Kundendaten. Auf diese Bedrohungen und Risiken muss das Unternehmen systematisch und angemessen reagieren.

Ein vorausblickendes IT-Sicherheitsmanagement sorgt für die notwendige Absicherung der IT-gestützten Geschäftsprozesse. Ein hierfür wesentliches Instrument ist das Risikomanagement für IT-Anwendungen sowie IT-Infrastrukturen/-Services. Die relevanten Risiken werden systematisch identifiziert, analysiert, bewertet und reduziert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie gegebenenfalls an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Das IT-Risikomanagement des DB-Konzerns folgt dem international üblichen Standard gemäß ISO 27001/27002:2013 und gilt unabhängig vom beauftragten IT-Dienstleister.

Um kritische Sicherheitslücken zu vermeiden, wurden entsprechende Gegenmaßnahmen wie Firewalls, Verschlüsselung und abgeschottete Serverbereiche oder zeitnahe Einspielen von Softwareaktualisierungen umgesetzt. Eine hohe Verfügbarkeit im IT-Betrieb wird durch eine redundante Verteilung der Systeme auf mehrere Standorte sichergestellt. Dabei ist die Datensicherung vom eigentlichen Betrieb räumlich getrennt. Die Betriebsführung wird von geschultem Personal wahrgenommen und es existieren klare Aufgabentrennungen. Das Wide Area Network (WAN) ist überall dort redundant ausgelegt, wo IT-Sicherheit und Geschäftskontinuität dies erfordern. Für die wichtigsten IT-Anwendungen werden systematisch und regelmäßig Penetrationstests durchgeführt, um Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen. Diese Maßnahmen reduzieren das Risiko eines Ausfalls von IT-Systemen, vermeiden massive Störungen und sichern damit unternehmenskritische Geschäftsprozesse.

Kritisch ist zudem eine ausreichende Verfügbarkeit unserer Fahrzeugflotte. Signifikante Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. Wir versuchen diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten zum Beispiel durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

Im Regionalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Fall von Zugausfällen oder unzureichender Pünktlichkeit.

Im Schienengüterverkehr ist die Pünktlichkeit der Transporte für unsere Kunden ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten beim Transport ergeben, wie zum Beispiel Zollverstöße und Diebstähle.

Dem begegnen wir unter anderem durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinatoren sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.

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

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

› PERSONAL

Kernthemen: Tarifabschlüsse, konzernweiter Arbeitsmarkt, Verpflichtungen aus Pensionszusagen

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

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

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

Vielfalt in der Belegschaft kann zu mehr Kreativität und Produktivität führen. Junge Mitarbeiter bringen neue Ideen und Konzepte mit in den Arbeitsalltag. Ältere Mitarbeiter stellen mit einem vielfältigen und umfangreichen Erfahrungs-

schatz den Wissenstransfer zu neuen Mitarbeitergruppen sicher. Zudem werden in gemischten Teams neue Perspektiven und Sichtweisen in den Lösungsfindungsprozess eingebracht. In einer entsprechenden Unternehmenskultur kann sich dies langfristig positiv auf die Innovationsfähigkeit und Leistungsfähigkeit im DB-Konzern auswirken.

› REGULIERUNG

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

Regulierung zum Nachteil der Schiene zum Beispiel durch gesetzlich beschlossene Mehrbelastungen gefährdet die intermodale Wettbewerbsfähigkeit. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Aus dem allgemeinen Regulierungsrisiko können sich spürbare Umsatz- und Ergebnisauswirkungen ergeben.

Der DB-Konzern erbringt im Schienenverkehr Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von unseren EIU verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier bestehen die Risiken der Beanstandung und des Eingriffs. Maßnahmen, die die Erzielung einer angemessenen Rendite in unseren Infrastrukturgeschäftsfeldern gefährden oder sogar verhindern (zum Beispiel durch einen Eingriff in die Preissysteme), erschweren eine unternehmerische Steuerung dieser Aktivitäten und können damit Finanzierungsbeiträge aus DB-Mitteln für Infrastrukturinvestitionen gefährden.

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

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

› BESCHAFFUNGS-/ENERGIEMARKT

Kernthemen: Preisentwicklung auf externen Beschaffungsmärkten, Vollauktionierung CO₂-Zertifikate

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

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnen wir durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente und den Abschluss langfristiger Beschaffungsverträge. Diese Sicherungsmaßnahmen begrenzen allerdings auch Chancen aus der Entwicklung der Energiepreise. Im Falle sinkender Energiepreise partizipieren wir nicht an der Marktentwicklung und können dadurch intramodal an Wettbewerbsfähigkeit verlieren.

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

Durch die Bündelung von Bedarfen und die Optimierung der Beschaffungsstrategie können weitere Potenziale bei den Beschaffungspreisen gehoben werden.

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

› KAPITALMARKT UND STEUERN

Kernthemen: Zins- und Währungsentwicklung

Mit dem Ausbau unseres internationalen Geschäfts entsteht ein Währungsrisiko. Dieses Risiko ist allerdings weitgehend auf das sogenannte Translationsrisiko begrenzt, da in der Regel eine hohe regionale Kongruenz zwischen Produktions- und Absatzmarkt besteht. Zins-, Währungs- und Energiepreissrisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese Instrumente werden im Anhang erläutert. Ihr Einsatz

ist im DB-Konzern nur zu Absicherungszwecken erlaubt. Es besteht das Risiko, dass sich diese Absicherungen nicht oder nicht wie beabsichtigt materialisieren.

Zur Vermeidung des Adressenausfallrisikos bei Finanz- und Energiederivaten schließen wir für alle Sicherungsgeschäfte Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) ab.

Aufgrund der langfristigen Kapitalbindung setzen wir in der Regel auch langfristige Finanzinstrumente ein. Ein Risiko aus steigenden Zinsen besteht daher nur für Neuemissionen. Risiken aus der Kapitalmarktentwicklung oder einer Bonitätsverschlechterung berücksichtigen wir durch einen konservativen Planungsansatz.

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

Daneben bestehen potenziell Risiken aus Steuernachzahlungen für offene Betriebsprüfungen.

› RECHT UND VERTRÄGE

Kernthemen: Schadenersatzansprüche, Rechtsstreitigkeiten, aktive und passive Claims

Infolge von verzögerten Fahrzeugauslieferungen und Fahrzeugmängeln ergeben sich Betriebserschwernisse und Vertragsverletzungen oder Nichterfüllungen gegenüber den Bestellerorganisationen. Höhere Aufwendungen und Pönalzahlungen bei gleichzeitig geringerem Fahrgeld sind die Folge. Gegenüber den Herstellern wurden daher Schadenersatzansprüche geltend gemacht beziehungsweise sind in Vorbereitung.

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

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

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

Die Infrastrukturgeschäftsfelder sind angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Auch der Bund als Drittmittelgeber stellt mit seiner Antikorruptionsrichtlinie hohe Compliance-Anforderungen an den DB-Konzern.

› BESONDERE EREIGNISSE

Kernthemen: Katastrophen- und Havariefälle, Sabotage, Erpressung

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

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

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

› SONSTIGE THEMEN

› Projektrisiken

Mit unseren Maßnahmen sind teilweise hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung (unter anderem durch eine immer umfangreichere Bürgerbeteiligung), notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten oder Abweichungen von der mit dem Bund vereinbarten Hochlaufkurve der zur Verfügung stehenden

Investitionsmittel können zu Projektrisiken führen. Diese haben aufgrund der vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen. So sind zum Beispiel geplante Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene dann nicht realisierbar. Durch das mit dem Bund vereinbarte Prinzip der Überjährigkeit gehen durch Ablaufverzögerungen allerdings keine Finanzmittel verloren.

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

Die Realisierung der umfassenden Maßnahmen des Programms Zukunft Bahn, die Voraussetzung für die Beseitigung von Defiziten in der Eisenbahn in Deutschland sind, ist mit Unsicherheiten behaftet.

› **Infrastrukturfinanzierung**

Als eine wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine gesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Investitionen in die Infrastruktur erlassen. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Neben dem Risiko der fehlenden Verfügbarkeit von Investitionsmitteln besteht auch ein Risiko aus zu geringen Mitteln für die Instandhaltung des Bestandsnetzes. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit von aus Eigenmitteln geleisteten Investitionen oder Finanzierungsbeiträgen zu Investitionsprojekten ist essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns langfristig zu sichern.

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

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

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

› **Politische Risiken**

Die EUROFIMA hat auch Darlehen an Staatsbahnen mit mittlerweile schlechten Bonitätseinstufungen ausgereicht. Sollten diese Staatsbahnen ihren finanziellen Verpflichtungen gegenüber der EUROFIMA nicht nachkommen, könnte dies Auswirkungen auf den Beteiligungsbuchwert haben und unter bestimmten Umständen Nachschusspflichten auslösen.

BERICHT DES VORSTANDS ÜBER BEZIEHUNGEN ZU VERBUNDENEN UNTERNEHMEN

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

Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhielt. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse des Bundes oder mit ihm verbundener Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.«

NACHTRAGSBERICHT

› **Regierungsentwurf 066 zur Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU beschlossen**

› **Klage des Landes Sachsen-Anhalt auf Kartell-schadenersatz 066**

› **DB Schenker über-nimmt Mehrheit der britischen Redhead 066**

› **Zugunglück bei Bad Aibling 066**

› **Regierungsentwurf zur Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU beschlossen**

Das Bundeskabinett hat am 13. Januar 2016 den Entwurf zum Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich beschlossen. Zentraler Bestandteil ist das ERegG, daneben sollen unter anderem Änderungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz vorgenommen werden. Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU (Recast). Nach dem Beschluss der Bundesregierung schließt sich nun das Gesetzgebungsverfahren in Bundestag und Bundesrat an.

Der DB-Konzern tritt für eine Eins-zu-eins-Umsetzung der EU-Richtlinie in deutsches Recht ein, damit der einheitliche europäische Eisenbahnraum verwirklicht werden kann. Der Entwurf geht in Teilbereichen deutlich über die Recast-Vorgaben hinaus und führt insgesamt zu einer erheblichen Verschärfung des Regulierungsrahmens. So sind unter anderem eine Verschärfung der Entgeltregulierungsvorschriften sowie eine deutliche Ausdehnung der Kompetenzen der BNetzA vorgesehen. Für uns ist entscheidend, dass der Regulierungsrahmen verlässlich und mit unternehmerischer Führung sowie den erforderlichen Investitionen vereinbar ist. Ebenso muss sichergestellt sein, dass die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Schiene nicht zusätzlich belastet wird.

› **Klage des Landes Sachsen-Anhalt auf Kartellschadenersatz**

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 beklagten DB-Unternehmen werden sich gegen die Klage verteidigen. Im Gegenzug bestehen bei der DB Regio AG gegen das Land Sachsen-Anhalt noch

offene verkehrsvertragliche Forderungen auf Erstattung von gestiegenen Infrastrukturnutzungskosten für die Jahre 2008 bis 2015. Diese wird sie ebenfalls auf dem Rechtsweg geltend machen.

› **DB Schenker übernimmt Mehrheit der britischen Redhead**

Nach Zustimmung der zuständigen Behörden hat die Schenker AG Ende Januar 2016 75% der Redhead Holdings Ltd., Bradford/Großbritannien, übernommen. Eine Übernahme der restlichen 25% ist vertraglich nach vier Jahren vorgesehen. Gleichzeitig wurde dem Verkäufer das Recht eingeräumt, die bei ihm verbliebenen Anteile an den DB-Konzern zu veräußern. Insgesamt wurde ein Kaufpreis von 13 Mio. € für 100% der Anteile vereinbart.

Mit dieser Übernahme unterstreichen wir unsere Strategie zur weiteren Stärkung unseres paneuropäischen Netzwerks. Die neue Landverkehrsorganisation von DB Schenker in Großbritannien verfügt nun über ein Netz von fünf Standorten, worüber der komplette britische Markt bedient wird. Im Rahmen der Übernahme erhält DB Schenker außerdem Zugang zum nationalen Palettennetzwerk Palletforce, das mit mehr als 100 strategisch verteilten Depots eines der größten und leistungsstärksten nationalen Palettennetzwerke in Großbritannien ist. Für DB Schenker ist dies eine bedeutende Erweiterung des eigenen Landverkehrsnetzwerks.

› **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.

PROGNOSEBERICHT

› **Konjunkturelle Aussichten** 066

› **Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte** 066

› **Voraussichtliche Entwicklung der Beschaffungs- und Finanzmärkte** 068

› **Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen** 068

› **Voraussichtliche Entwicklung der DBAG** 068

› Konjunkturelle Aussichten

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

Voraussichtliche Entwicklung [in %]	2015	2016
BIP Welt	+2,5	~+2,5
Welthandel ¹⁾	+1,0	~+3,0
BIP Euro-Raum	+1,5	~+1,5
BIP Deutschland	+1,4	~+1,5

¹⁾ Nur Warenhandel.

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für 2015 entsprechen den per Februar 2016 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2016 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Quelle: Oxford Economics

Für 2016 erwarten wir ein globales Wirtschaftswachstum in etwa in Höhe des Berichtsjahres. Zwar beschleunigt sich das Wirtschaftswachstum mehrerer Industrieländer, unter anderem des Euro-Raums, leicht. Gegenläufig schwächt sich aber die Entwicklung insbesondere Chinas weiter ab. Der Welthandel dürfte wieder etwas stärker zulegen als im vergangenen Jahr, wenn auch auf weiter unterdurchschnittlichem Niveau. Eine zentrale Voraussetzung hierfür ist die Erholung des chinesischen Außenhandels.

- › Für die USA wird für 2016 ein Wachstum leicht unter Vorjahresniveau erwartet. Erholung am Arbeitsmarkt schlägt sich in steigenden Löhnen nieder, die positiv auf reale Einkommen und privaten Konsum wirken. Dämpfend wirken der starke US-Dollar und steigende Zinsen.
- › In China werden sich die Wachstumsraten voraussichtlich weiter reduzieren. Dies geht einher mit einer wachsenden Bedeutung der privaten Konsumnachfrage und der Dienstleistungs- und Technologiesektoren für das gesamtwirtschaftliche Wachstum. Negativ wirken sich der Rückgang der Bauinvestitionen und der fallende Außenbeitrag aus.

- › Europa sollte 2016 auf Vorjahresniveau wachsen. Der Euro-Raum legt leicht an Wachstum zu infolge eines sich weiter erholenden Arbeitsmarktes sowie des niedrigen Euros. Großbritannien, Schweden und Polen wachsen voraussichtlich weiter stärker als der Euro-Raum; Russland infolge der Ölpreisentwicklung schwächer.
- › Für Deutschland wird ebenfalls eine moderate Beschleunigung des Wachstums erwartet. Befördert wird dies durch die gute Beschäftigungssituation und steigende Einkommen. Auch der Zustrom von Migranten entfaltet kurzfristig positive Impulse.

› Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

› PERSONENVERKEHR

Voraussichtliche Marktentwicklung [in %]	2015	2016
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+1,3	+1,5

Die Daten für 2015 entsprechen den per Februar 2016 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2016 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Im deutschen Personenverkehr erwarten wir 2016 einen Zuwachs der Verkehrsleistung auf dem Niveau des Berichtsjahres. Die sozioökonomischen und konjunkturellen Voraussetzungen bleiben positiv. Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahlen steigen zwar nur leicht, dafür legen verfügbare Realeinkommen erneut merklich zu. Auch der Kraftstoffpreis dürfte im Jahresdurchschnitt weiter zurückgehen.

Der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern bleibt absehbar intensiv:

- › Motorisierter Individualverkehr mit Leistungszuwächsen dank positiver Einkommensentwicklung und niedrigen Kraftstoffpreisniveaus.
- › Schienenpersonenverkehr mit robustem Leistungsplus, getragen durch Angebotserweiterung im SPFV.

- › Öffentlicher Straßenpersonenverkehr mit weiterhin leichten Rückgängen im Busliniennahverkehr durch sinkende Schüler- und Auszubildendenzahlen, gleichzeitig aber mit starken Zuwächsen im Buslinienfernverkehr durch fortgesetzten Angebotsausbau.
- › Innerdeutscher Luftverkehr mit deutlichem Anstieg durch wachsendes Angebot und sinkende Preise aufgrund stärkeren Wettbewerbs der Airlines.

Für den europäischen Personenverkehr ist wie in den Vorjahren eine regional differenzierte Leistungsentwicklung zu erwarten. In vielen Ländern des Euro-Raums zeichnet sich weiterhin eine leichte Verbesserung der konjunkturellen Rahmenbedingungen ab. In einzelnen Staaten außerhalb des Euro-Raums wie Großbritannien, Schweden, Polen und Tschechien dürfte die Entwicklung deutlich positiv ausfallen.

› GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

Voraussichtliche Marktentwicklung [in %]	2015	2016
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	~ +1,4	~ +2,0- +2,5
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	~ 0,0	~ +2,0
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	~ +1,3	~ +1,5- +2,0
Globale Luftfracht (Basis t)	~ +1,3	~ +2,5
Globale Seefracht (Basis TEU)	~ +1,2	~ +3,0
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	~ +5,4	~ +6,0

Die Daten für 2015 entsprechen den per Februar 2016 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2016 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt ist 2016 von einem Wachstum annähernd auf Vorjahresniveau und somit von einer fortschreitenden Erholung auszugehen. Der Markt wird auch weiterhin von einem hohen inter- und intra-modalen Wettbewerbsdruck gekennzeichnet sein.

- › Schienengüterverkehr in Deutschland dürfte in einem insgesamt stabilen konjunkturellen Umfeld und gestützt durch einen positiven Basiseffekt nach den streikbedingten Verlusten 2016 etwas kräftiger als im Vorjahr zulegen. Strukturelle Maßnahmen bei DB Cargo dürften den Leistungsanstieg jedoch begrenzen.
- › Straßengüterverkehr sollte auch weiterhin von einer robusten Entwicklung des Außenhandels und des Binnenmarktes profitieren und seine Verkehrsleistung leicht überdurchschnittlich steigern.
- › Binnenschifffahrt dürfte gestützt durch einen positiven Basiseffekt infolge der massiven Einschränkungen durch das Niedrigwasser im Jahr 2015 einen kräftigen Leistungsanstieg verzeichnen.

Für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt ist 2016 eine positive Entwicklung zu erwarten. Getragen wird das Wachstum vor allem von den Intermodalverkehren sowie den für den Schienengüterverkehr wichtigen Branchen wie der Automobil-, Baustoff- und Chemieindustrie.

Für den europäischen Landverkehrsmarkt wird ein Umsatzwachstum leicht über Vorjahresniveau erwartet. Von einer Erholung des Preisniveaus ist aufgrund des anhaltend starken Margendrucks erst wieder bei einem längerfristig stabilen Mengenwachstum auszugehen.

Die Erwartungen für das Luftfrachtwachstum liegen für 2016 deutlich über dem Berichtsjahr. Getrieben wird dieses Wachstum vor allem aus den Schwellenländern. Es ist auch weiterhin mit steigenden Kapazitäten am Markt zu rechnen, da die Luftfahrtgesellschaften in ihre Netzwerke investieren und zusätzliche Strecken in die Flugpläne aufnehmen. Durch die zunehmende Kapazität kombiniert mit einem auf niedrigem Niveau erwarteten Ölpreis wird sich auch das Ratenniveau weiterhin auf einem niedrigen Niveau bewegen.

Auch für die globale Seefracht wird 2016 ein höheres Wachstum als im Berichtsjahr erwartet, da sich die Nachfrage nach Transporten mit dem wieder anziehenden Weltmarkt leicht erholen sollte. Das Ratenniveau dürfte sich allerdings auch getrieben durch den geringen Ölpreis und den weiterhin bestehenden Angebotsüberhang auf einem niedrigen Niveau bewegen. Nicht auszuschließen ist, dass Reedereien versuchen werden, das Ratenniveau zu erhöhen, indem sie Kapazitätsüberschüsse durch Stilllegung oder Verschrottung von Schiffen korrigieren.

Für den Bereich Kontraktlogistik/SCM ist 2016 von einem leicht beschleunigten Marktwachstum auszugehen. Weiterhin werden die Kernindustrien Automotive, Healthcare und Industrial maßgeblich zum erwarteten Wachstum beitragen. Die wachstumsstärkste Region dürfte dabei Asien/Pazifik bleiben, wobei besonders China weiterhin eine herausragende Rolle spielen wird.

› INFRASTRUKTUR

Insgesamt gehen wir für 2016 von einer stabilen Nachfrageentwicklung aus. 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 SPNV zu einer leichten Minderung der Trassennachfrage führen. Im SGV gehen wir wiederum von einem leichten Wachstum aus.

Bei den Stationshalten rechnen wir, bedingt durch weiter anhaltende Bautätigkeit, mit einer konstanten Entwicklung. Der Anteil an Zughalten durch DB-konzernexterne EVU wird weiter zunehmen.

Für die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland (ohne Kfz und Tankstellen) wird für 2016 eine verhalten positive Entwicklung prognostiziert. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen werden sich ebenfalls stabil entwickeln und leicht über dem Niveau des vergangenen Jahres liegen.

› **Voraussichtliche Entwicklung der Beschaffungs- und Finanzmärkte**

› **BESCHAFFUNGSMÄRKTE**

Wir erwarten unverändert keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Aufgrund der Überversorgung am Ölmarkt ist auf absehbare Zeit kein wesentlicher Ölpreisanstieg zu erwarten, geopolitische Risiken sind in den Hintergrund gerückt. In Deutschland wird weiter um die Ausgestaltung des neuen Strommarktdesigns (Strommarkt 2.0) gerungen. Die Großhandelspreise dürften sich ohne politische Interventionen weiter nach unten bewegen.

› **FINANZMÄRKTE**

Bei herausfordernden Rahmenbedingungen dürften sich die globalen Finanzmärkte mit positiver Tendenz weiterentwickeln. Kursturbulenzen, wie sie 2015 zu beobachten waren, sind aber nicht auszuschließen. Einen maßgeblichen Einfluss wird die Geldmarktpolitik der weltweit größten Notenbanken haben. Obwohl der Ausstieg aus der Niedrigzinspolitik der Fed bereits umfänglich eingepreist sein sollte, bestehen Unsicherheiten über die globalen Auswirkungen insbesondere in Schwellenländern. Die Sorge über die Entwicklung in China wird in diesem Zusammenhang zentral bleiben.

Auch die Geldpolitik der EZB mit einer erwarteten Ausweitung der monatlichen Anleihekäufe bestimmt das Renditeniveau vor allem im Euro-Raum. Vor diesem Hintergrund ist weiterhin von stützenden Impulsen für die Anleihemärkte auszugehen.

Mit Blick auf die Devisenmärkte ist beim Euro-Dollar-Kurs von einer annähernden Stabilität der Währung im Vergleich zu 2015 auszugehen.

› **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 (ERegG) 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 DBAG**

› **ERTRAGSLAGE**

Die Geschäftsentwicklung der DBAG wird auch im Geschäftsjahr 2016 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt sein. Ein übergreifendes Ziel im DB-Konzern ist die nachhaltige weitere Verbesserung der Ertragskraft.

Im Geschäftsjahr 2016 wird insgesamt mit einer positiven Entwicklung des Beteiligungsergebnisses gerechnet.

Die DBAG sollte im Geschäftsjahr 2016 Verbesserungen auf der Aufwandsseite erzielen. Wir erwarten daher ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit über dem Niveau des Berichtsjahres sowie einen Jahresüberschuss.

› **FINANZLAGE**

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch im Geschäftsjahr 2016 eine hohe Priorität für den DB-Konzern. Der DB-Konzern konzentriert sich darauf, den Mittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit kontinuierlich zu prognostizieren, da dieser die Hauptquelle für liquide Mittel darstellt. Die Liquiditätsprognose erfolgt monatsweise rollierend anhand eines Liquiditätsplans für zwölf Monate.

Im Geschäftsjahr 2016 hat der DB-Konzern fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in Höhe von rund 2,3 Mrd. € zu tilgen. Der Finanzmittelbedarf wird durch die Emission von öffentlichen und nicht öffentlichen Anleihen gedeckt. Emissionsbegleitend sind Roadshows in Europa und Asien geplant. Es wird davon ausgegangen, dass durch die Finanzierungsmaßnahmen die Struktur der Passivseite der Bilanz nicht wesentlich verändert wird, da die Maßnahmen überwiegend der Refinanzierung von auslaufenden Finanzschulden dienen.

Für seine Kapitalmarktaktivitäten verfügt der DB-Konzern unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus seinem Debt-Issuance- und seinem Commercial-Paper-Programm. Die garantierten Kreditfazilitäten dienen als Rückfallebene im Fall der Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung des DB-Konzerns und der DB AG ist auch im Geschäftsjahr 2016 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen der Tochtergesellschaften werden auch im Geschäftsjahr 2016 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse abgedeckt. Die vom DB-Konzern zu finanzierenden Netto-Investitionen werden sich im Geschäftsjahr 2016 weiterhin auf hohem Niveau bewegen. Der DB-Konzern geht davon aus, die Netto-Investitionen sowie die Dividendenzahlung an den Bund nicht vollständig aus der Innenfinanzierung abdecken zu können. Daher werden die Verbindlichkeiten der DB AG per 31. Dezember 2016 voraussichtlich über dem Niveau des Berichtsjahresendes liegen.

Seine M&A-Aktivitäten wird der DB-Konzern im Geschäftsjahr 2016 selektiv und fokussiert fortführen. Er erwartet hieraus im Geschäftsjahr 2016 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Finanzlage.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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

Jahresabschluss

› Gewinn- und
Verlustrechnung 072

› Bilanz 072

› Kapitalflussrechnung 073

› Entwicklung des
Anlagevermögens 074

› Anhang 074

› Anteilsbesitzliste 086

› Bestätigungsvermerk
des unabhängigen
Abschlussprüfers 096

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio.€]	Anhang	2015	2014
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		0	0
Gesamtleistung		0	0
Sonstige betriebliche Erträge	(16)	1.362	1.179
Materialaufwand	(17)	-100	-95
Personalaufwand	(18)	-320	-324
Abschreibungen		-10	-10
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(19)	-1.036	-970
		-104	-220
Beteiligungsergebnis	(20)	129	794
Zinsergebnis	(21)	-326	-67
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-301	507
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(22)	1	37
Jahresfehlbetrag/-überschuss		-300	544
		4.375	4.531
Bilanzgewinn		4.075	5.075

BILANZ

› Aktiva

[in Mio.€]	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Sachanlagen	(2)	26	29
Finanzanlagen	(2)	26.339	26.836
		26.365	26.865
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	1	1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	6.565	4.412
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		3.444	3.083
		10.010	7.496
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	1	0
		36.376	34.361

› Passiva

[in Mio.€]	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150
Kapitalrücklage	(7)	5.310	5.310
Gewinnrücklagen	(8)	3.563	3.563
Bilanzgewinn	(9)	4.075	5.075
		15.098	16.098
B. RÜCKSTELLUNGEN	(10)	3.462	3.400
C. VERBINDLICHKEITEN	(11)	17.775	14.818
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(12)	41	45
		36.376	34.361

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €]	Anhang	2015	2014
Jahresüberschuss/-fehlbetrag		- 300	544
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		10	10
Zunahme/Abnahme der Pensionsrückstellungen		- 4	- 5
Cashflow vor Steuern		- 294	549
Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen		- 206	- 71
Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		41	- 9
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		2	28
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		0	0
Zinsaufwendungen/Zinserträge		326	67
Beteiligungserträge (Ergebnisabführungsverträge, Dividenden)		- 129	- 794
Ertragsteueraufwand/-ertrag		- 1	- 37
Ertragsteuerzahlungen		- 8	45
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		- 269	- 222
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		0	1
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		- 7	- 7
Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen		532	4.043
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		- 35	- 3.581
Auszahlung für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		- 2	- 2
Veränderung der Forderungen aus Cashpooling		- 2.710	- 541
Erhaltene Zinsen		479	602
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		860	648
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen		- 66	- 87
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 949	1.076
Einzahlung aus der Aufnahme von Finanzkrediten		2.510	1.886
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten		- 19	- 949
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		62	- 28
Gezahlte Zinsen		- 473	- 475
Gezahlte Dividenden an Gesellschafter		- 700	- 200
Ein-/Auszahlungen für an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt) ²⁾		- 33	- 26
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		1.347	208
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		129	1.062
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode ³⁾		3.083	2.021
Finanzmittelfonds am Ende der Periode ⁴⁾	(23)	3.212	3.083

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.

²⁾ Davon 26 Mio. € aus Schuldbeitritt DBAG/DB ML AG.

³⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 3.444 Mio. € abzüglich Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 232 Mio. €.

⁴⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 3.083 Mio. € abzüglich Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 0 €.

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

[in Mio.€]	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert		
	Vortrag zum 01.01. 2015	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2015	Vortrag zum 01.01. 2015	Abschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2015	Stand per 31.12. 2015	Stand per 31.12. 2014
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	1	0	0	-1	0	-1	0	0	1	0	0	0
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	4	0	0	-1	3	-2	-1	0	1	-2	1	2
	5	0	0	-2	3	-3	-1	0	2	-2	1	2
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	2	0	0	0	2	-1	0	0	0	-1	1	1
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	55	7	0	-6	56	-29	-9	0	6	-32	24	26
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	62	7	0	-8	61	-33	-10	0	8	-35	26	29
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	13.773	4	0	0	13.777	0	0	0	0	0	13.777	13.773
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	13.027	31	0	-532	12.526	0	0	0	0	0	12.526	13.027
3. Beteiligungen	36	0	0	0	36	0	0	0	0	0	36	36
4. Sonstige Ausleihungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	26.836	35	0	-532	26.339	0	0	0	0	0	26.339	26.836
Anlagevermögen insgesamt	26.898	42	0	-540	26.400	-33	-10	0	8	-35	26.365	26.865

ANHANG

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

› (1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet. Das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst erstellter immaterieller Vermögensgegenstände wird im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) nicht ausgeübt.

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

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

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear pro rata temporis. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Gebäude, Hallen, Überdachungen	10-75
Gleisanlagen	13-26
Übrige bauliche Anlagen	8-60
Signalanlagen	10-40
Fernmeldeanlagen	5-20
Schienefahrzeuge	10-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-15

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

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

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird überwiegend die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Anlagevermögen).

Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

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

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

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

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

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

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

Die DBAG hat langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gemäß §246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den durch den beauftragten Treuhänder verwalteten Kapitalanlagen verrechnet. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis einer Mitteilung des Treuhänders. Aufgrund der stets korrespondierenden Wertentwicklung von Rückstellungen und Deckungsansprüchen sind keine ausschüttungsgesperrten Erträge entstanden.

Die Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2015 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von

15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Zinsergebnis erfasst. 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 Rentenentwicklung	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,40

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen 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 und mittelbare Altersversorgung) angewendet.

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

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

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

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden grundsätzlich mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst. Bei den Rückstellungen für ökologische Altlasten kommt ein risikoadjustierter Zinssatz von 0,28% (im Vorjahr: 0,58%) zur Anwendung. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden grundsätzlich im Zinsergebnis ausgewiesen.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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.

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

Nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasste Fremdwährungsforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten sowie Bankguthaben und -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr sowie Kassenbestände in Fremdwährung werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Entsprechende Vermögensgegen-

stände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung mit längeren Restlaufzeiten werden mit dem Devisenkassamittelkurs ihres jeweiligen Entstehungszeitpunkts umgerechnet, soweit nicht ein gesunkener oder gestiegener Umrechnungskurs zum Bilanzstichtag eine Abwertung der Vermögensgegenstände oder Aufwertung der Verbindlichkeiten erforderlich gemacht hat.

Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Derivative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit Grundgeschäften (Mikro- und Portfolio-Hedges) eingesetzt werden. Die den Grundgeschäften zugeordneten Derivate werden bilanziell nicht erfasst (sogenannte Einfrierungsmethode). Insoweit erfolgt die Nichtanwendung der §§ 249 Abs. 1, 252 Abs. 1 Nr. 3, 4 sowie 256a HGB.

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

Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet und Annahmen getroffen, die aufgrund der Marktbedingungen an den Bilanzstichtagen sachgerecht waren. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- beziehungsweise Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet. Eine Kreditrisikoadjustierung der ermittelten Marktwerte wird bei unbesicherten Derivatetransaktionen anhand der am Markt beobachtbaren Credit-Default-Swap (CDS-)Werte vorgenommen. Das Geschäft mit langlaufenden Finanzderivaten betreibt die DB AG grundsätzlich auf besicherter Basis.

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

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 auf Seite 074 dargestellt.

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

› (3) VORRÄTE

[in Mio. €]	31.12. 2015	31.12. 2014
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	0
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	1
Insgesamt	1	1

› (4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

[in Mio. €]	31.12. 2015	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12. 2014	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	-	3	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	6.475	-	4.207	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	-	-
Sonstige Vermögensgegenstände	88	48	202	48
Insgesamt	6.565	48	4.412	48

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 1 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 1 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus dem Cashpooling (5.585 Mio. €; per 31. Dezember 2014: 2.875 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, kurzfristige Darlehen und Zinsen; insgesamt 548 Mio. €; per 31. Dezember 2014: 1.068 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (211 Mio. €; per 31. Dezember 2014: 192 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (131 Mio. €; per 31. Dezember 2014: 72 Mio. €).

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

› (5) AKTIVE RECHNUNGS-ABGRENZUNGSPOSTEN

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten enthalten im Wesentlichen die abgegrenzten Aufwendungen aus einer Versicherungsprämie für das Jahr 2016.

› (6) GEZEICHNETES KAPITAL

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

› (7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage beläuft sich auf unverändert 5.310 Mio. €.

› (8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen gemäß § 266 Abs. 3 HGB andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2015 einen Betrag in Höhe von 3.563 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 3.563 Mio. €) aus.

› **(9) BILANZGEWINN**

Aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 5.075 Mio. € wurde im Berichtsjahr eine Dividende von 700 Mio. € ausgeschüttet. Im Bilanzgewinn per 31. Dezember 2015 in Höhe von 4.075 Mio. € ist ein Gewinnvortrag von 4.375 Mio. € enthalten.

› **(10) RÜCKSTELLUNGEN**

[in Mio. €]	31.12. 2015	31.12. 2014
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	250	222
Steuerrückstellungen	80	78
Sonstige Rückstellungen	3.132	3.100
Insgesamt	3.462	3.400

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 28 Mio. € (im Vorjahr: 25 Mio. €).

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und pensionsähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen (39 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Verpflichtungen (55 Mio. €) verrechnet. Dabei betragen der beizulegende Zeitwert des Deckungsvermögens 39 Mio. € und die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens 37 Mio. €.

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

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	31.12. 2015	31.12. 2014
Verpflichtungen im Personalbereich	72	78
Restrukturierungsmaßnahmen	295	385
Besondere Teilzeit im Alter	40	43
Ökologische Altlasten	1.014	1.050
Rückgabeverpflichtungen	29	29
Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag	34	42
Schuldbeitritt	879	784
Übrige Risiken	769	689
Insgesamt	3.132	3.100

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

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

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

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

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

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

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

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (4 Mio. € beizulegender Zeitwert; 4 Mio. € Anschaffungskosten) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (4 Mio. €) verrechnet.

› **(11) VERBINDLICHKEITEN**

[in Mio. €]	31.12. 2015	davon mit Restlaufzeit			31.12. 2014	davon Restlaufzeit bis 1 Jahr
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	232	232	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15	15	0	-	14	14
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	17.193	1.974	5.464	9.755	14.483	746
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	202	2	-	200	202	2
Sonstige Verbindlichkeiten	133	93	20	20	119	76
davon aus Steuern	48	48	-	-	10	10
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	-	-
Insgesamt	17.775	2.316	5.484	9.975	14.818	838
davon zinspflichtig	16.931				14.175	

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Darlehen gegenüber der Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande (16.229 Mio. €; per 31. Dezember 2014: 13.737 Mio. €), Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling (300 Mio. €; per 31. Dezember 2014: 238 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, weitere Darlehen und Zinsen; insgesamt 442 Mio. €; per 31. Dezember 2014: 273 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (132 Mio. €; per 31. Dezember 2014: 192 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (90 Mio. €; per 31. Dezember 2014: 43 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, enthalten unter anderem ein langfristiges verzinsliches Darlehen der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, Basel/Schweiz, in Höhe von 200 Mio. €

(per 31. Dezember 2014: 200 Mio. €). Dieses Darlehen muss aus statistischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmateriale (Fahrzeuge) gesichert werden. Dies erfolgte durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen der Tochtergesellschaft DB Fernverkehr AG.

Weitere Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

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

› **(12) PASSIVER RECHNUNGS-ABGRENZUNGSPOSTEN**

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

› **(13) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE**

[in Mio. €]	31.12. 2015	31.12. 2014
Bürgschafts- und Gewährleistungsverpflichtungen	5.758	6.241
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	5.744	6.233

Die DBAG hat zugunsten der DB Finance für ein mit dieser im Umfang von maximal 2 Mrd. € aufgelegtes Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm eine unbedingte und unwiderrufliche Garantie abgegeben, die per 31. Dezember 2015 mit 0 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 0 Mio. €) valutierte. Darüber hinaus bürgt die DBAG für die Rückzahlung von durch die DB Finance emittierten Anleihen in Höhe von 2.831 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 3.500 Mio. €).

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

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

› **(14) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN**

[in Mio. €]	31.12. 2015	31.12. 2014
Bestellobligo für Investitionen	1	2
Ausstehende Einlagen	434	391
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.543	1.703
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	71	83
Insgesamt	1.978	2.096

Die ausstehenden Einlagen betreffen die EUROFIMA.

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die beiden nachfolgenden Tabellen zeigen zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von Nominal- und Barwerten (per 31. Dezember 2015), untergliedert nach Fristigkeiten:

[in Mio. €]	Nominalwert	Barwert
LEASINGRATEN		
fällig bis 1 Jahr	19	18
fällig 1 bis 5 Jahre	-	-
fällig über 5 Jahre	-	-
Insgesamt	19	18

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

[in Mio. €]	Nominalwert	Barwert
MIET- UND ANDERE DRITTSCHULDVERHÄLTNISSE		
fällig bis 1 Jahr	257	252
fällig 1 bis 5 Jahre	745	673
fällig über 5 Jahre	522	398
Insgesamt	1.524	1.323

› **(15) FINANZINSTRUMENTE**

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

› **A. Originäre Finanzinstrumente**

Die DB Finance hat per 31. Dezember 2015 Kredite über insgesamt 16.229 Mio. € an die DBAG ausgereicht. Die Refinanzierung der Kredite erfolgt über Anleiheemissionen unter der Garantie der DBAG.

Im Berichtsjahr wurden eine börsennotierte Anleihe über 700 Mio. € der DB Finance planmäßig getilgt. Das dazugehörige Darlehen war jedoch nicht an die DBAG weitergereicht worden.

Im Berichtsjahr wurden durch die DB Finance sechs neue Anleihen und eine Anleiheerhöhung emittiert. Dabei handelt es sich um börsennotierte Anleihen über zweimal 600 Mio. €, 3.400 Mio. NOK (366 Mio. €), 180 Mio. AUD (115 Mio. €), 650 Mio. € und 175 Mio. CHF (161 Mio. €). Die aufgenommenen Mittel wurden als Darlehen an die DBAG weitergeleitet.

Weiterhin besteht ein langfristiges verzinsliches Darlehen der EUROFIMA in Höhe von 200 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 200 Mio. €).

Der DBAG standen per 31. Dezember 2015 garantierte Kreditfazilitäten als Back-up-Linien für das 2-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DBAG und der DB Finance in einem Gesamtvolumen von 1.980 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 2.080 Mio. €) zur Verfügung. Keine der Back-up-Linien wurde per 31. Dezember 2015 in Anspruch genommen.

› B. Derivative Finanzinstrumente

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

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

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken werden Zinsswaps und Zinsbegrenzungs geschäfte abgeschlossen. Per 31. Dezember 2015 befand sich nur ein Geschäft mit vergleichsweise geringem Volumen (60 Mio. €) im Bestand der DB AG.

Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisenswaps/-forwards abgeschlossen. Der Bestand an Devisenswaps sank um 58 Mio. € auf 792 Mio. €. Das Volumen der Devisenforwards erhöhte sich aufgrund höherer Sicherungsaktivitäten der Tochtergesellschaften um 66 Mio. € auf 938 Mio. €. Da die Refinanzierung des DB-Konzerns auch in Währungen außerhalb des Euro-Raums erfolgte, wurden diese Positionen mithilfe von Zins-Währungs-Swaps unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu eliminieren. Weiterhin werden im Konzernverbund interne Fremdwährungsdarlehen vergeben, die die DB AG extern absichert. Im Berichtsjahr ging das Volumen der Zins- und Zins-Währungs-Swaps auf 5.306 Mio. € zurück, da verstärkt Fremdwährungsanleihen emittiert und deren Zahlungsströme in Euro getauscht wurden.

Energiepreissrisiken entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dieselmotorkraftstoff und aus Strombezugsverträgen mit Kohle- und Ölpreisbindung. Das Volumen der Dieselderivate sank um 0,3 Mio. t auf 1,1 Mio. t, da die Neuabschlüsse das Volumen der auslaufenden Geschäfte nur zum Teil kompensierten. Neue Kohle- und Schwerölsicherungen wurden im Berichtsjahr nicht abgeschlossen, sodass sich der jeweilige Sicherungsumfang entsprechend reduzierte.

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

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

Als Kreditrisiko werden mögliche Vermögensverluste durch die Nichterfüllung seitens der Vertragspartner bezeichnet (»Ausfallrisiko«). Es stellt die Wiederbeschaffungskosten (Marktwerte) der Geschäfte dar,

bei denen Ansprüche unsererseits gegenüber den Vertragspartnern bestehen. Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimiten wird das Ausfallrisiko aktiv gesteuert. Um das Adressenausfallrisiko aus Derivaten zu minimieren, hat die DB AG mit ihren Kernbanken Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) abgeschlossen. In den CSA wurde die wechselseitige Stellung von Barsicherheiten für Zins und Zins-Währungs-Swaps sowie Energiederivate vereinbart.

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

NOMINAL- UND MARKTWERT DER ZINS- UND ZINS-WÄHRUNGS-SWAPS

[in Mio. €]	31.12. 2015	31.12. 2014
Nominalvolumen mit Externen	5.306	4.888
Marktwert der Derivate (Externe)	98	-236
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	765	985
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	49	30

Per 31. Dezember 2015 bestand das Portfolio im Wesentlichen aus Zins-Währungs-Swaps hauptsächlich mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Ausleihungen an verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit liegt unter 15 Jahren. Die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps basiert überwiegend auf der Stärke des Schweizer Franken. Eine Drohverlustrückstellung war nicht zu bilden, da den unrealisierten Verlusten im Rahmen der gebildeten Bewertungseinheiten entsprechende unrealisierte Gewinne aus den Grundgeschäften gegenüberstehen. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Micro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

NOMINAL- UND MARKTWERT DER DEISENSWAPS/-FORWARDS

[in Mio. €]	31.12. 2015	31.12. 2014
Nominalvolumen mit Externen	1.730	1.722
davon Devisenswaps	792	850
davon Devisenforwards	938	872
Marktwert der Derivate (Externe)	3	-3
davon Devisenswaps	1	-1
davon Devisenforwards	2	-2
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	1.145	1.207
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	-3	2

Die per 31. Dezember 2015 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden größtenteils aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Forderungen gegen verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit beträgt drei Jahre. Die überwiegende Mehrheit der Geschäfte mit externen Kontrahenten wurde an die DB ML AG durchgeleitet. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Micro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

NOMINAL- UND MARKTWERT DER ENERGIEDERIVATE

Dieseldieselkraftstoff [in t]	31.12.2015	31.12.2014
Nominalvolumen mit Externen	1.074.000	1.412.000
Marktwert der Derivate (Externe) in Mio. €	-281	-245
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	1.074.000	1.412.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte) in Mio. €	281	245

Gas, Heizöl [in t]	31.12.2015	31.12.2014
Nominalvolumen mit Externen	96.000	192.000
Marktwert der Derivate (Externe) in Mio. €	-24	-31
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	96.000	192.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte) in Mio. €	24	31

Kohle, BAFA [in tSKE]	31.12.2015	31.12.2014
Nominalvolumen mit Externen	660.000	1.394.000
Marktwert der Derivate (Externe) in Mio. €	-21	-35
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	660.000	1.394.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte) in Mio. €	21	35

Das Portfolio der Energiepreissicherungen bestand per 31. Dezember 2015 sowohl aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr als auch aus Geschäften mit längeren Laufzeiten. Die maximale Laufzeit beträgt zehn Jahre. Die Transaktionen wurden an die DB Energie GmbH durchgeleitet beziehungsweise direkt an Tochtergesellschaften der DB ML AG (vor allem im Segment DB Arriva) weitergereicht. Die stark negative Wertentwicklung der externen Energiederivate geht auf den massiven Preiseinbruch an den Energiemärkten zurück. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Micro-Hedges gestaltet, Grund- und Sicherungsgeschäft stimmen jeweils überein. Die gesicherten Risiken werden vollständig kompensiert.

Bei Zins- und Zins-/Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Dollar-Offset- beziehungsweise Hypothetische-Derivate-Methode. Bei dieser Methode wird die Wertentwicklung des tatsächlich abgeschlossenen Sicherungsgeschäfts mit der Wertentwicklung eines fiktiven Sicherungsgeschäfts, bei dem alle bewertungsrelevanten Parameter mit dem Grundgeschäft übereinstimmen, verglichen.

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

KREDITRISIKO DER ZINS-, WÄHRUNGS- UND ENERGIEDERIVATE MIT EXTERNEN

[in Mio. €]	31.12.2015	31.12.2014
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Energiederivate	398	97

Der Anstieg der Kreditrisiken im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen durch die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps begründet. Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 85 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von A1. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Baa2 auf.

› Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**› (16) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE**

[in Mio. €]	2015	2014
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	446	429
davon Verkauf von Material und Energie	3	0
davon sonstige Leistungen Dritte	443	429
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	322	318
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	29	193
Erträge aus der Erstellung von Anlagevermögen	37	31
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	5	5
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	0	0
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (einschließlich sonstiger Steuern)	168	66
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0
Währungskursgewinne	6	1
Übrige Erträge	349	136
davon Erträge aus Gebühren von Dritten	0	0
davon Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	15	15
davon sonstige übrige Erträge	334	122
Insgesamt	1.362	1.179
davon periodenfremd	168	66

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

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

› (17) MATERIALAUFWAND

[in Mio. €]	2015	2014
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	9	9
davon Aufwendungen für Energie	10	11
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	2	1
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-4	-3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	55	52
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	23	18
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	0	0
davon sonstige bezogene Leistungen	32	34
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	36	34
Insgesamt	100	95

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

› (18) PERSONALAUFWAND

[in Mio. €]	2015	2014
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	252	248
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	17	18
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	1
Gesamt	270	267
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERS- VERSORGUNG UND FÜR UNTERSTÜTZUNG ¹⁾		
für Arbeitnehmer	46	53
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	4	4
Gesamt	50	57
davon für Altersversorgung	15	20
Insgesamt	320	324

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

› (19) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

[in Mio. €]	2015	2014
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	291	294
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	23	18
Gebühren und Beiträge	10	11
Aufwendungen für Versicherungen	43	43
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	2	2
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	3	4
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	13	13
Forschungs- und Entwicklungskosten	1	1
Sonstige bezogene Dienstleistungen	452	290
davon bezogene IT-Leistungen	35	33
davon sonstige Kommunikationsdienste	5	3
davon sonstige Serviceleistungen	412	254
Aufwendungen aus Schadenersatz	19	174
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0	0
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	1	1
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	0
Sonstige betriebliche Steuern	0	0
Übrige Aufwendungen	178	119
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	9	44
davon Währungskursverluste	4	2
davon sonstige übrige Aufwendungen	165	73
Insgesamt	1.036	970
davon periodenfremd	1	1

› (20) BETEILIGUNGSERGEBNIS

[in Mio. €]	2015	2014
Erträge aus Beteiligungen	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus assoziierten Unternehmen	0	0
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	358	860
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-229	-66
Insgesamt	129	794

› (21) ZINSERGEBNIS

[in Mio. €]	2015	2014
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	414	515
davon aus verbundenen Unternehmen	414	515
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	52	49
davon aus verbundenen Unternehmen	47	36
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-792	-631
davon an verbundene Unternehmen	-441	-425
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-313	-139
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	-1
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	4	2
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-4	-3
Insgesamt	-326	-67

› (22) STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 1 Mio. € sind periodenfremde Erträge.

› Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung auf Seite 073 folgt den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e. V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 21 (DRS 21) Kapitalflussrechnung.

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.

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

› (23) FINANZMITTELFONDS

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten (Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks) abzüglich jederzeit fälliger Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

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) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf den Seiten 086 bis 095 dargestellt.

› (25) BESCHÄFTIGTE

	2015		2014	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
[in Vollzeitpersonen]				
Arbeitnehmer	3.251	3.242	3.273	3.274
Zugewiesene Beamte	375	365	418	387
Zwischensumme	3.626	3.607	3.691	3.661
Auszubildende	54	56	61	64
Insgesamt	3.680	3.663	3.752	3.725

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

Beamte sind in der Regel mit der Eintragung der DBAG dieser kraft Art. 2 §12 ENeuOG zugewiesen worden (»zugewiesene Beamte«). Sie arbeiten für die DBAG, ihr Dienstherr ist das BEV.

› (26) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

[in Tausend €]	2015	2014
Gesamtbezüge des Vorstands	10.415	10.409
davon fixer Anteil	4.028	4.087
davon erfolgsabhängiger Anteil	1.752	6.322
davon aus Anlass der Beendigung der Tätigkeit	4.635	-
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	3.822	3.474
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	68.675	56.751
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	636	734

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung in Höhe von insgesamt 3.899 T€, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme in Höhe von 1.752 T€ und Leistungen aus Anlass der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses in Höhe von 4.635 T€. Die Gesamtvergütung umfasst auch sonstige Nebenleistungen.

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

Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

› Als Aufsichtsrat waren im Berichtsjahr bestellt:

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht

Vorsitzender des Aufsichtsrats, München

- a) › DB Mobility Logistics AG (Vorsitz)
- b) › Honosthor N.V., Niederlande (seit 15. Dezember 2015)
 - › CRH plc, Irland
 - › DB Stiftung gGmbH (Beirat)

Alexander Kirchner¹⁾

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Runkel

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

Jürgen Beuttler¹⁾

Leiter ITK und CIO Fernverkehr, Datenschutz, Compliance, Wiesbaden

Christoph Dänzer-Vanotti (bis 18. März 2015)

Rechtsanwalt, Essen

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

Dr. Michael Frenzel (seit 18. März 2015)

Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft e. V., Burgdorf

- a) › AXA Konzern AG
- b) › VHV Gruppe (Verwaltungsrat)
 - › GBT III B.V.

Dr.-Ing. Dr. E.h. Jürgen Großmann

Gesellschafter Georgsmarienhütte Holding GmbH, Hamburg

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

Dr. Ingrid Hengster (seit 18. März 2015)

Mitglied des Vorstands der KfW Bankengruppe, Frankfurt am Main

- a) › DB Mobility Logistics AG (seit 18. März 2015)
 - › Thyssen Krupp AG, Essen (seit 30. Januar 2015)
- b) › Europäische Investitionsbank (EIB), Luxemburg (Sachverständige des Verwaltungsrats)

Jörg Hensel¹⁾

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Schenker Rail AG,
Vorsitzender des Europäischen Betriebsrats der DBAG,
Hamm

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

Klaus-Dieter Hommel¹⁾

Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Neuenhagen

- a)** › DB Mobility Logistics AG (seit 18. März 2015)
 - › DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (bis 31. Dezember 2015)
 - › DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - › DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - › DEVK Pensionsfonds-AG
 - › DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
 - › DB Regio AG (seit 3. November 2015)
 - › DB Vertrieb GmbH (seit 12. November 2015)
 - › DB Fernverkehr AG (seit 3. November 2015)
- b)** › DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Steffen Kampeter (seit 18. März 2015)

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Minden

- a)** › DB Mobility Logistics AG (seit 18. März 2015)
- b)** › Deutsche Welle (Verwaltungsrat)

Prof. Dr. Susanne Knorre (seit 18. März 2015)

Unternehmensberatung,
Hannover

- a)** › RÜTGERS Germany GmbH
 - › Norddeutsche Landesbank
 - › STEAG GmbH

Ludwig Koller¹⁾

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Karlsruhe

- a)** › DB Fernverkehr AG
 - › Sparda Bank Baden-Württemberg eG
- b)** › DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(seit 1. Mai 2015; Beirat)

Dr. Jürgen Krumnow

Selbstständiger Unternehmer,
Wiesbaden

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

Prof. Dr. Knut Löschke (bis 18. März 2015)

Unternehmer-Berater,
Leipzig

- a)** › Universitätsklinikum Leipzig, AÖR (Vorsitz)
 - › SoftLine AG (Vorsitz)
- b)** › Druck und Werk GmbH (Beirat, Vorsitzender)

Kirsten Lühmann

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Hermannsburg

- a)** › Nürnberger Beamten-Lebensversicherung AG
 - › BTA Betriebs- und Anlagengesellschaft mbH

Vitus Miller¹⁾ (bis 18. März 2015)

Referent Mitarbeiterangelegenheiten fit 2014,
Region Baden-Württemberg
Stuttgart

- a)** › DB Regio AG (seit 17. Juni 2015)

Heike Moll¹⁾ (seit 18. März 2015)

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der
DB Station&Service AG,
München

- a)** › DB Station&Service AG
- b)** › DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Fred Nowka¹⁾

Erster stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Netz AG,
Glinzig

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

Michael Odenwald

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur,
Kleinmachnow

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

Mario Reiß¹⁾

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

- a)** › DB Schenker Rail AG

Regina Rusch-Ziemba¹⁾

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

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

Jens Schwarz¹⁾

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Deutschen Bahn AG, Chemnitz

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

Dr. Thomas Steffen (bis 18. März 2015)

Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen, Berlin

- a) > DB Mobility Logistics AG (bis 18. März 2015)
- b) > BaFin Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (Verwaltungsrat, Vorsitz)
 - > FSMA Bundesanstalt für Finanzmarktstabilisierung (Lenkungsausschuss, Vorsitz)

Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Heinrich Weiss (bis 18. März 2015)

Vorsitzender des Aufsichtsrats der SMS Holding GmbH, Meerbusch

- a) > DB Mobility Logistics AG (bis 18. März 2015)
 - > SMS group GmbH (Vorsitz)
- b) > Bombardier Inc., Montreal/Kanada (bis 7. Mai 2015)

Brigitte Zypries

Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Berlin

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

AUFSICHTSRATSAUSSCHÜSSE

Mitglieder des Präsidialausschusses

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

Mitglieder des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses

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

Mitglieder des Personalausschusses

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

Mitglieder des Vermittlungsausschusses

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

> Dem Vorstand gehörten im Berichtsjahr an:

Dr. Rüdiger Grube

Vorsitzender des Vorstands, Hamburg

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

Dr. Volker Kefer

Stellvertretender Vorstandsvorsitzender (seit 1. August 2015), Ressort Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik, Erlangen

- a) > DB Energie GmbH (Vorsitz)
 - > DB International GmbH (Vorsitz)
 - > DB ProjektBau GmbH (Vorsitz)
 - > DB Station & Service AG (Vorsitz)
 - > DB Systemtechnik GmbH (seit 1. August 2015; Vorsitz)
- b) > DB Dienstleistungen GmbH (Beirat, Vorsitz)
 - > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Gerd Becht (bis 31. Juli 2015)

Ressort Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit,
Bad Homburg v. d. Höhe

- a) › DB Schenker Rail AG
 - › Schenker AG
 - › DB Barnsdale AG (Vorsitz)
 - › DB International GmbH
 - › DB Sicherheit GmbH
 - › DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-Aktiengesellschaft
- b) › DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)
- › DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (Beirat)
- › DB Stiftung gGmbH (Beirat)

Dr. Heike Hanagarth (bis 31. Juli 2015)

Ressort Technik und Umwelt,
Oberteuringen

- a) › DB Systemtechnik GmbH (Vorsitz)
- b) › DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Berthold Huber (seit 1. August 2015)

Ressort Verkehr und Transport,
Weilheim

- a) › DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)
 - › DB Fernverkehr AG (seit 5. August 2015; Vorsitz)
 - › DB Regio AG (seit 5. August 2015; Vorsitz)
 - › DB Schenker Rail AG (seit 1. August 2015; Vorsitz)
 - › DB Schenker Rail Deutschland AG (seit 1. August 2015; Vorsitz)
- b) › DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
- › DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Dr. Richard Lutz

Ressort Finanzen/Controlling,
Berlin

- a) › DB Netz AG (bis 31. Dezember 2015)
 - › Schenker AG (seit 4. August 2015; Vorsitz)
- b) › Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien
(Chairman of the Board of Directors)
- › DB Stiftung gGmbH (Beirat)

Ronald Pofalla (seit 1. August 2015)

Ressort Wirtschaft, Recht und Regulierung,
Mülheim an der Ruhr

- a) › DB Fernverkehr AG (seit 1. April 2015)
 - › DB Regio AG (seit 1. April 2015)
 - › Schenker AG (seit 1. April 2015)
 - › DB Schenker Rail AG (seit 1. August 2015)

Ulrich Weber

Ressort Personal,
Krefeld

- a) › DB Schenker Rail AG
 - › Schenker AG
 - › DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
 - › DB JobService GmbH (Vorsitz)
 - › DB Zeitarbeit GmbH (Vorsitz)
 - › DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - › DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - › HDI-Gerling Industrie Versicherung AG
- b) › DB Dienstleistungen GmbH (seit 14. September 2015; Beirat)
- › DB Stiftung gGmbH (Beirat)

¹⁾ 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 Berichtsjahr. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2015 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

› (27) HONORARE DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

› (28) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

› (29) ERGEBNISVERWENDUNGSVORSCHLAG

Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem per 31. Dezember 2015 ausgewiesenen Bilanzgewinn (4.074.422.778,06 €) eine Dividende von 850.000.000,00 € auszuschütten und den Restbetrag in Höhe von 3.224.422.778,06 € auf neue Rechnung vorzutragen.

Berlin, den 16. Februar 2016

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

ANTEILSBESITZLISTE

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

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB FERNVERKEHR			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	7.737	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund	EUR	1	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.276.611	100,00
DB Reise & Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz	CHF	-1.746	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH, Saarbrücken ^{2),3)}	EUR	257	50,00
RailLink B.V., Amsterdam/Niederlande ^{2),3),4)}	EUR	113	25,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{2),3),4)}	EUR	61	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main ^{2),3)}	EUR	176	50,00
DB REGIO			
VOLLKONSOLIDIERT			
Autokraft GmbH, Kiel	EUR	9.264	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	EUR	4.748	100,00
BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn	EUR	2.850	100,00
BERLIN LINIEN BUS Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	EUR	1.126	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	6.178	100,00
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede	EUR	5.353	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	6.397	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.900	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	9.746	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	5.082	100,00
DB Busverkehr Hessen GmbH, Gießen	EUR	13.753	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.080.153	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Coburg	EUR	1.005	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	EUR	1.045	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	5.283	100,00
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	50	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	69.191	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	29.911	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	1.582	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode-Honerdingen	EUR	4.749	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg	EUR	3.070	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	1.519	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	EUR	865	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	16.259	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	6.177	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	12.010	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	19.948	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH - RBB -, Braunschweig	EUR	7.473	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	3.336	70,00
Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden	EUR	6.427	51,00
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	EUR	4.580	100,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	13.557	100,00
RegioTram Betriebsgesellschaft mbH i. L., Kassel	EUR	253	50,96
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	283	48,69
Rheinpfalzbus GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	5.610	100,00



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH, Montabaur	EUR	1.828	74,90
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	10.007	74,90
RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen	EUR	1.645	100,00
RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel	EUR	1.749	100,00
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	8.891	100,00
Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken	EUR	5.463	100,00
Saar-Pfalz-Mobil GmbH, Bexbach	EUR	565	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	170.903	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	63.684	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	EUR	25	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	9.654	100,00
Südwest Mobil GmbH, Mainz	EUR	4.260	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU -, Aschaffenburg	EUR	2.733	100,00
Vorpommernbahn GmbH, Wolgast	EUR	8.482	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	6.176	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	EUR	10.941	100,00
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin	EUR	214	100,00
AT EQUITY			
»Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH«, Ingelheim am Rhein ^{2),5)}	EUR	123	29,00
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen ^{2),5)}	EUR	30	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund-gesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg ^{2),3)}	EUR	150	25,31
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover ^{2),4),6)}	EUR	111	42,00
FahrBus Ostalb GmbH, Aalen ^{2),4),5)}	EUR	227	49,90
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen ^{2),3),4)}	EUR	59	30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{2),5)}	EUR	146	47,50
Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück ^{2),5)}	EUR	26	50,00
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{2),3)}	EUR	8.598	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen ^{2),4),7)}	EUR	2	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{2),3)}	EUR	1.149	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden (Main) ^{2),5)}	EUR	107	25,00
Niedersachsentarif GmbH, Hannover ^{2),5)}	EUR	54	8,33
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{2),5)}	EUR	105	46,90
OstalbMobil GmbH, Aalen ²⁾	EUR	50	39,30
OWL Verkehr GmbH, Bielefeld ^{2),3)}	EUR	221	21,36
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{2),3)}	EUR	58	33,33
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau ^{2),3)}	EUR	402	45,00
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),5)}	EUR	60	41,67
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{2),3)}	EUR	25	45,20
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{2),3)}	EUR	283	48,50
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim ^{2),5)}	EUR	237	30,91



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH i. L., Kaiserslautern ^{2), 8)}	EUR	48	61,67
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{2), 5)}	EUR	70	12,50
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg/Weser ^{2), 3)}	EUR	26	48,54
Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Lauda-Königshofen ^{2), 3), 4)}	EUR	112	42,19
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{2), 5)}	EUR	30	34,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH – VVM, Würzburg ^{2), 3)}	EUR	30	18,64
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{2), 3), 4)}	EUR	52	26,92
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{2), 3)}	EUR	440	19,62
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{2), 5)}	EUR	68	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{2), 3), 4)}	EUR	74	32,09
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{2), 3)}	EUR	619	32,50
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig ^{2), 3), 4)}	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig ^{2), 3), 4)}	EUR	30	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier ^{2), 3)}	EUR	38	38,46
Völklinger Verkehrsgesellschaft mbH, Völklingen ^{2), 3), 4)}	EUR	217	25,50
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{2), 3)}	EUR	211	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{2), 3)}	EUR	110	40,00
AT COST			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{2), 3)}	EUR	189	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil ^{2), 5)}	EUR	93	70,20
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{2), 3)}	EUR	152	51,42
VVW Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock ^{2), 5)}	EUR	27	21,61
DB ARRIVA			
VOLLKONSOLIDIERT			
A & T Motor Retailing Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
ACTIJOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid/Spanien	EUR	374	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Alpetour – Potovalna Agencija, d.d., Kranj/Slowenien	EUR	22.198	97,87
Ambuline Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.751	100,00
Ambuline Training Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	649	100,00
Arriva (2007) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	471.790	100,00
Arriva Bus & Coach Finance Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.923	100,00
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	21.250	100,00
Arriva Bus & Coach Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	18.321	100,00



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Bus & Coach Rental (4) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.802	100,00
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o., Toruń/Polen	PLN	45.402	99,80
Arriva Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Coöperatie W.A., Heerenveen/Niederlande	EUR	601.389	100,00
Arriva CR s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	112	100,00
Arriva Crossrail Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Croydon & North Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	40.057	100,00
Arriva Danmark A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	1.496.806	100,00
Arriva Derby Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.041	100,00
Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Koper/Slowenien	EUR	31.166	100,00
Arriva Durham County Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	13.668	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.140	100,00
Arriva Europe GmbH, Berlin	EUR	133.298	100,00
Arriva Finance Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	57.030	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.035	100,00
Arriva Findiv Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Guildford & West Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.177	100,00
Arriva Holding Česká Republika s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	625.881	100,00
Arriva Hongarije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	33.468	100,00
Arriva Hrvatska d.o.o., Osijek/Kroatien	HRK	53.788	100,00
Arriva Hungary Zrt., Budapest/Ungarn	HUF	4.281.767	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	102.566	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar	GBP	3.492	100,00
Arriva International (2) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva International (7) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	353.400	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	353.400	100,00
Arriva International Finance Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	0	100,00
Arriva International Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	383.144	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	30.982	100,00
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS, SA, Almada/Portugal	EUR	219.578	100,00
Arriva Italia Rail S.R.L., Mailand/Italien	EUR	1.397	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien	EUR	301.695	100,00
Arriva Kent & Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	81.328	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	69.469	100,00
Arriva Letbane ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	28.626	100,00



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal	EUR	4	100,00
Arriva LITAS d.o.o. Požarevac, Požarevac/Serbien	RSD	1.612.407	100,00
Arriva Liverpool Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	716	100,00
Arriva London Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
ARRIVA LONDON NORTH EAST LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	83.003	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	36.926	100,00
Arriva Malta Finance & Investments Limited, Valletta/Malta	EUR	123.231	100,00
Arriva Malta Holdings Limited, Valletta/Malta	EUR	233.904	100,00
Arriva Manchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Medway Towns Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.671	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	140.386	100,00
Arriva Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei	EUR	11.716	60,14
Arriva Middle East FZE, Dubai/ Vereinigte Arabische Emirate	AED	1.000	100,00
Arriva Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	34.484	100,00
Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	53.687	100,00
Arriva Morava a.s., Ostrava/Tschechien	CZK	1.594.161	100,00
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	102.376	100,00
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00
Arriva Night Trains Limited, Glasgow/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Nitra a.s., Nitra/Slowakei	EUR	17.428	60,48
Arriva Noroeste s.l., Ferrol/Spanien	EUR	14.074	100,00
Arriva North East Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.319	100,00
Arriva North West Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.880	100,00
Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	22.241	100,00
Arriva Nove Zamky, a.s., Nove Zamky/Slowakei	EUR	10.014	60,36
Arriva Östgötapendeln AB, Stockholm/Schweden	SEK	17.641	100,00
Arriva Passenger Services (International) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	359.168	100,00
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	218.264	100,00
Arriva plc, Sunderland/Großbritannien	GBP	569.769	100,00
Arriva Polen Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	6.103	100,00
Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	45.785	100,00
ARRIVA PORTUGAL – TRANSPORTES LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	8.009	100,00
Arriva Praha s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	739.681	100,00
Arriva Rail London Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Rail North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	10.000	100,00



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva RP Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	-1.620	100,00
Arriva Scotland West Limited, Inchinnan/Großbritannien	GBP	6.961	100,00
Arriva Scotrail Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Service s.r.o., Komárno/Slowakei	EUR	26.121	100,00
Arriva Services a.s., Králův Dvůr/Tschechien	CZK	54.086	100,00
ARRIVA Slovakia a.s., Nitra/Slowakei	EUR	23.229	100,00
Arriva South Western Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Southend Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.804	100,00
Arriva Southern Counties Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	721	100,00
ARRIVA SPAIN HOLDING, S.L., Madrid/Spanien	EUR	60.568	100,00
Arriva Spain Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	305	100,00
Arriva Stajerska, družba za prevoz potnikov, d.d., Maribor/Slowenien	EUR	11.480	75,90
Arriva Stredni Cechy s.r.o., Kosmonosy/Tschechien	CZK	184.285	100,00
Arriva Sverige AB, Stockholm/Schweden	SEK	734.093	100,00
Arriva Tag AB, Malmö/Schweden	SEK	16.031	100,00
Arriva Techniek BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	787	100,00
Arriva Tees & District Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	957	100,00
Arriva Teesside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	749	100,00
Arriva Teplice s.r.o., Teplice/Tschechien	CZK	156.852	100,00
Arriva the Shires Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	70.455	100,00
Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	311.816	100,00
Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	2.477	100,00
Arriva Trains (Poland) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	0	100,00
Arriva Trains Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	94.518	100,00
Arriva Trains Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains Northern Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains Wales/Trenau Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	60.921	100,00
Arriva Transport Česká Republika a.s., Prag/Tschechien	CZK	1.690.430	100,00
Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	686	100,00
ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL, SA, Almada/Portugal	EUR	82.273	100,00
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	248.682	100,00
Arriva vlaky s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	15.999	100,00
Arriva Východní Čechy a.s., Chrudim/Tschechien	CZK	656.796	100,00
Arriva West Sussex Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.331	100,00
Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	51.512	100,00
Arriva Yorkshire North Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.283	100,00
Arriva Yorkshire South Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Yorkshire West Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.282	100,00
Arriva Zuid Europa Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	422.191	100,00



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	14	100,00
AUTOBUSES GREISI S.L., Madrid/Spanien	EUR	332	100,00
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spanien	EUR	2.174	100,00
Autoservizi F.V.G. S.P.A. – SAF, Udine/Italien	EUR	71.200	60,00
Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	93,67
Botniatåg AB, Umeå/Schweden	SEK	- 82.262	60,00
British Bus (Properties) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	50.337	100,00
British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.274	100,00
Broadwood Finance Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	32.508	100,00
Bus Nort Balear s.l., Alcudia/Spanien	EUR	302	100,00
BUS PARTNERS SERVICES, s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	5.860	100,00
BUSDAN 31 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	32.287	100,00
BUSDAN 32 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	28.815	100,00
Busdan 32.1 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	76.269	100,00
BUSDAN 33 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	36.625	100,00
BUSDAN 34 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	51.299	100,00
BUSDAN 35 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	36.450	100,00
BUSDAN 36 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	42.687	100,00
Centrebus Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	831	100,00
Chase Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
DB Regio Tyne and Wear Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.260	100,00
EMPRESA DE BLAS Y COMPANIA S.A., Madrid/Spanien	EUR	128.737	100,00
ESFERA BUS S.L., Madrid/Spanien	EUR	2.654	100,00
ESFERA UNIVERSAL S.L., Madrid/Spanien	EUR	31.079	100,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien	EUR	358	80,14
Eurocare Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	343	100,00
Flight Delay Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
GCRC Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
GOTFRI spol. s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	5.384	100,00
Grand Central Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	21.974	100,00
Great North Eastern Railway Company Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Great North Western Railway Company Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Greenline Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	8	100,00
Integral Avto prodaja vozil in servisi d.o.o., Jesenice/Slowenien	EUR	967	97,87
Integral, Avtobusni promet Trzic, d.o.o., Pristava/Slowenien	EUR	717	97,87
JTL 2004 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	85.062	100,00
KAM-BUS družba za potnikov, turizem in vzdrževanje vozil d.o.o., Kamnik/Slowenien	EUR	4.648	97,87
KM S.P.A., Cremona/Italien	EUR	6.863	100,00
LIOBUS, s.r.o., Ružomberok/Slowakei	EUR	371	60,42
London and North Western Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.403	100,00
London Pride Sightseeing Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.682	100,00
Londonlinks Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
M40 Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	93.338	100,00
Meadowhall Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	52	100,00
Merseyrail Electrics Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Merseyside Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MK Metro Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	9.355	100,00
MTL Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	132.439	100,00
NET LINES, s.r.o., Piešťany/Slowakei	EUR	- 84	60,50
NETOSEC S.L., Madrid/Spanien	EUR	163	100,00
Network Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
New Enterprise Coaches (Tonbridge) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Nitravel s.r.o., Nitra/Slowakei	EUR	123	60,48
Northern Spirit Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/Niederlande	EUR	421	100,00
OSNADO spol. s.r.o., Svoboda nad Úpou/Tschechien	CZK	44.309	100,00
Panturist Dioničko društvo za prijevoz putnika i tuzizam d.d., Osijek/Kroatien	HRK	15.094	99,69
Pickering's Transport Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.032	100,00
Premier Buses Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.102	100,00
PROBO BUS a.s., Králův Dvůr/Tschechien	CZK	297.966	100,00
RIVIERA TRASPORTI LINEA S.P.A., Imperia/Italien	EUR	619	80,00
S.A.B. AUTOSERVIZI S.R.L., Bergamo/Italien	EUR	37.944	100,00
S.A.L. Servizi Automobilistici Lecchesi S.R.L., Lecco/Italien	EUR	7.973	100,00
S.I.A. Società Italiana Autoservizi S.P.A., Brescia/Italien	EUR	32.143	100,00
SAB Piemonte S.r.l. a socio unico, Grugliasco (TO)/Italien	EUR	6.618	100,00
SAD INVEST, s.r.o., Trnava/Slowakei	EUR	808	60,50
SAD LIOBUS, a. s., Ružomberok/Slowakei	EUR	14.087	60,42
SADEM – SOCIETÀ PER AZIONI, Turin/Italien	EUR	10.814	100,00
SAIA TRASPORTI S.P.A., Brescia/Italien	EUR	23.144	100,00
Slovenska autobusova doprava Trnava, akciová spoločnosť, Trnava/Slowakei	EUR	18.490	60,50
Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	- 2.610	100,00
Teamdeck Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.097	100,00
TGM (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	19	100,00
TGM Operations Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
TGMGroup Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	16.921	100,00
The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	41.307	100,00
The Moor-dale Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Transcare Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	341	100,00
Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal	EUR	2.461	100,00
TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	- 447	100,00
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	92,00



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	93,00
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMILICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal	EUR	-250	66,67
UCPLUS A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	14.344	100,00
United Automobile Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	13.085	100,00
White Rose Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-103	100,00
XC Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	55.112	100,00
Yorkshire Bus Group Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	38.544	100,00
Yorkshire Tiger Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.684	100,00
Zeta Automotive Limited, Bicester/Großbritannien	GBP	2.513	51,00
AT EQUITY			
Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande ^{2),3),4)}	EUR	4.475	50,00
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal ⁴⁾	EUR	131.218	31,50
Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/Italien ⁴⁾	EUR	10	65,76
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien ⁴⁾	EUR	10	25,57
Bus Point Srl, Lallio (BG)/Italien ³⁾	EUR	192	30,00
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien ^{2),9)}	EUR	9	33,33
Explotacion Gasoleos de la Coruña, s.l., Ferrol/Spanien ^{2),4),6)}	EUR	83	40,00
EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/Italien ^{2),10)}	EUR	100	30,01
Garda Trasporti Scarl, Desenzano del Garda (BS)/Italien ^{2),5)}	EUR	16	23,00
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien ⁴⁾	EUR	8.651	30,00
Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/Italien ⁴⁾	EUR	10	56,94
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien ^{2),4)}	GBP	530	50,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/Italien ⁴⁾	EUR	8.037	50,00
Prometro S.A., Porto/Portugal ^{2),3)}	EUR	4.263	20,00
PTI (South East) Limited, Sunderland/Großbritannien ^{2),5)}	GBP	337	20,00
Rodinorm - Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon/Portugal ^{2),4)}	EUR	189	20,00
S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali SpA, Cordenons PN/Italien ^{2),10)}	EUR	962	9,81
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/Italien ^{2),3),4)}	EUR	102	15,00
Trieste Trasporti S.P.A., Trieste/Italien ⁴⁾	EUR	51.658	39,94
Union Ferrolana de Transportes S.A., Ferrol/Spanien ^{2),4),7)}	EUR	2	50,00
Viajeros del Eo, Ferrol/Spanien ^{2),4),7)}	EUR	9	50,00
VT-ARRIVA Székmelyszállító és Szolgáltató Kft., Székesfehérvár/Ungarn ⁴⁾	HUF	7.049.809	49,91
WSMR (Holdings) Limited, London/Großbritannien ^{2),6)}	GBP	0	50,00
AT COST			
Cremona Trasporti Scarl i. L., Cremona/Italien ^{2),3)}	EUR	0	62,00
DB CARGO			
VOLLKONSOLIDIERT			
ATG Autotransportlogistic Sp. z o.o., Malaszewicze/Polen	PLN	2.752	100,00
Auxiliar Logística de Vehiculos S.L., Saragossa/Spanien	EUR	273	65,28
Axiom Rail (Stoke) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-3.624	100,00
Axiom Rail Components Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-2.337	100,00



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Boreal & Austral Railfreight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	67.500	100,00
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	EUR	4.835	65,28
Container-Terminal Púchov s. r. o., Púchov/Slowakei	EUR	108	100,00
Corridor Operations NMBS/SNCB DB Schenker Rail N.V., Brüssel/Belgien	EUR	1.728	51,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	EUR	3.620	100,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	18.400	96,82
DB Schenker BTT GmbH, Mainz	EUR	2.116	100,00
DB Schenker Nieten GmbH, Freilassing	EUR	1.782	100,00
DB Schenker Rail (UK) Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	135.988	100,00
DB Schenker Rail (UK) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	188.363	100,00
DB Schenker Rail Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	-95.456	100,00
DB Schenker Rail Automotive GmbH, Kelsterbach	EUR	4.529	100,00
DB Schenker Rail Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	10.423	100,00
DB Schenker Rail Corridor Operations GmbH, Mainz	EUR	47	100,00
DB Schenker Rail Danmark Services A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	6.929	100,00
DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	50	100,00
DB Schenker Rail Hungaria Kft., Győr/Ungarn	HUF	1.700.774	100,00
DB Schenker Rail Information Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.326	100,00
DB Schenker Rail International Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	15.266	100,00
DB Schenker Rail Italia S.r.l., Mailand/Italien	EUR	8.035	60,00
DB Schenker Rail Italia Services S.r.l., Mailand/Italien	EUR	1.250	100,00
DB Schenker Rail Italy S.r.l., Novate Milanese/Italien	EUR	9.456	100,00
DB Schenker Rail Nederland N. V., Utrecht/Niederlande	EUR	95	100,00
DB Schenker Rail Polska S.A., Zabrze/Polen	PLN	415.784	100,00
DB Schenker Rail Romania S.R.L., Timișoara/Rumänien	RON	-9.979	100,00
DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	323.072	51,00
DB Schenker Rail Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	CHF	968	100,00
DB Schenker Rail Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	678	100,00
DB Schenker Rail Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Kozle/Polen	PLN	10.758	100,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl/Rhein	EUR	1.699	77,33
Doker-Port Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	521	96,82
DUSS Italia Terminal s.r.l., Verona/Italien	EUR	76	80,00
East & West Railway Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	-8.061	100,00
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	PLN	1.149	100,00
KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	EUR	1.349	67,62
LGP Lagerhausgesellschaft Pfullendorf mbH i. L., Pfullendorf	EUR	0	49,08
Loadhaul Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.131	100,00
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
Locomotive Operating Leasing Partnership, Doncaster/Großbritannien	GBP	150.161	95,00
Logística Sanmival S.L., Burgos/Spanien	EUR	374	58,00



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Mainline Freight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	21.266	100,00
Marcroft Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	- 3.033	100,00
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/Spainien	EUR	2.462	77,33
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	EUR	788	80,00
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
OOO Railion Russija Services, Moskau/Russland	RUB	55.889	100,00
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	31.377	100,00
Rail Service Center Rotterdam B. V., Rotterdam/Niederlande	EUR	5.374	51,00
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	- 2.406	100,00
Railway Investments Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	- 200	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	EUR	- 120	100,00
RES December Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.048	100,00
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Mainz	EUR	92	100,00
TGP Terminalgesellschaft Pfullendorf mbH, Pfullendorf	EUR	202	75,50
Transervi France S.A.S., Cerbère/Frankreich	EUR	560	77,33
Transervi S.A., Madrid/Spainien	EUR	3.217	77,33
Transfesa Benelux S.P.R.L., Genk/Belgien	EUR	265	77,33
Transfesa France SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	1.797	77,33
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	EUR	333	77,33
Transfesa Rail S.A., Madrid/Spainien	EUR	1.200	77,33
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Großbritannien	GBP	272	77,33
Transportes Ferroviarios Especiales S.A., Madrid/Spainien	EUR	99.799	77,33
AT EQUITY			
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss ^{3),4)}	EUR	7.299	50,00
Autoterminal Śląsk Logistic Sp. z o. o., Dąbrowa Górnicza/Polen ⁴⁾	PLN	4.029	50,00
Autotrax Limited, Warrington/Großbritannien ^{2),3),4)}	GBP	393	24,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg ^{2),5)}	EUR	163	25,10
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{2),3)}	EUR	4.613	30,00
Container Terminal Enns GmbH, Enns/Österreich ²⁾	EUR	4.399	49,00
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ⁴⁾	EUR	1.473	22,50
DCH Düsseldorf Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ^{2),4)}	EUR	737	51,00
Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen ^{2),3)}	EUR	5.028	35,00
Etihad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi/ Vereinigte Arabische Emirate ³⁾	AED	17.600	49,00
Hispanauto- Empresas Agrupadas A.E.I.E. ©, Madrid/Spainien	EUR	0	58,04
INTERCONTAINER – INTERFRIGO SA i. L., Brüssel/Belgien ^{2),3)}	EUR	- 21.433	36,20
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{2),3)}	EUR	17.519	50,00
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ^{2),3)}	EUR	10.705	30,00
OPF – Sud Ouest SAS, Bayonne/Frankreich	EUR	0	24,90



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
OPF La Rochelle Maritime Rail Services SAS, La Rochelle/Frankreich ^{2),3),4)}	EUR	626	24,90
Omfesa Logística S.A., Madrid/Spainien	EUR	- 1.305	38,66
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande ^{2),5)}	EUR	693	24,34
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{2),4)}	EUR	1.615	50,00
Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/Spainien	EUR	0	9,02
ŚLAŃSKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice/Polen ^{2),3)}	PLN	48.008	20,55
Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. («SEMAT»), Madrid/Spainien	EUR	5.545	48,56
Stifa S.A. i.L., Malveira/Portugal ⁴⁾	EUR	- 85	38,66
Terminal Singen TSG GmbH, Singen ^{2),3)}	EUR	677	50,00
Trans-Eurasia Logistics GmbH, Berlin ^{3),4)}	EUR	963	40,00
Xrail S.A., Brüssel/Belgien ^{2),4),5)}	EUR	342	36,80
ZAO Eurasia Rail Logistics i. L., Moskau/Russland ^{2),9)}	RUB	2	34,90
DB SCHENKER			
VOLLKONSOLIDIERT			
Air Terminal Handling S.A., Tremblay en France/Frankreich	EUR	- 1.222	100,00
ALB Automotive Logística LTDA, Juiz de Fora – MG/Brasilien	BRL	3.359	51,00
Anterist + Schneider Zeebrugge B.V., Zeebrugge/Belgien	EUR	1.186	100,00
AO Schenker, Moskau/Russland	RUB	350.944	100,00
AS Schenker, Tallinn/Estland	EUR	9.694	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import – Export SAS, Stiring-Wendel/Frankreich	EUR	560	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	329	100,00
BAX Global (Malaysia) Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	241	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/Südafrika	ZAR	106	100,00
BAX Global (Thailand) Limited, Bangkok/Thailand	THB	391.585	100,00
BAX Global (UK) Limited i. L., London/Großbritannien	GBP	7.979	100,00
BAX Global Inc., Norfolk/USA	USD	79.767	100,00
BAX Global Limited i. L., London/Großbritannien	GBP	2.738	100,00
BAX Global Logistics (Shanghai) Co. Ltd., Shanghai/China	CNY	108.392	100,00
BAX Global Logistics Sdn.Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	90.460	100,00
BEMI JOYAU SCI, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	98	100,00
Bischof Gesellschaft mbH., Wien/Österreich	EUR	89	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/Luxemburg	SEK	41.699	100,00
Cartrend GmbH, Karlsruhe	EUR	25	69,00
DB Schenker (Cambodia) Limited, Phnom Penh/Kambodscha	USD	1.061	100,00
DB Schenker FLLC, Minsk/Weißrussland	BYR	- 660.283	100,00
DB Schenker Global Services Asia Pacific Inc., Taguig City/Philippinen	PHP	386.244	100,00
DB Schenker Global Services Europe S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	- 1.525	100,00
DP Schenker, Kiew/Ukraine	UAH	13.824	100,00
DVA Marine Re S.A., Luxemburg/Luxemburg	EUR	15.919	65,00
ELAG Emder Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden	EUR	958	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela	VEF	463.636	100,00



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
EVAG Emdener Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden	EUR	1.398	100,00
EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	25	69,00
Facility Plus B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	854	100,00
Fastighets Aktieföretaget Orbyn, Göteborg/Schweden	SEK	10.362	100,00
HANGARTNER Terminal AG, Zürich/Schweiz	CHF	2.472	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien	EUR	844	100,00
Heck Slovensko s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	127	100,00
Intertec Asia Limited, Hongkong/China	HKD	8.815	69,00
Intertec Beteiligungs-GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	31.071	69,00
Intertec GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
INTERTEC Polska Sp.zo.o., Nardarzyn/Polen	PLN	707	69,00
Intertec Retail Logistics GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	19	69,00
Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
Intreprinderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	MDL	483	96,69
Karpeles Flight Services (H.K.) Limited, Hongkong/China	HKD	7.846	100,00
Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.631	100,00
Karpeles Freight Services Inc., Delaware/USA	USD	-103	100,00
KB Ädelgasen 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	98.887	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	21.308	100,00
KB Älghunden 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	27.115	100,00
KB Anholt 3, Stockholm/Schweden	SEK	9.107	100,00
KB Arbetsbasen 4-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	40.364	100,00
KB Ättehögen Östra 1-Helsingborg, Helsingborg/Schweden	SEK	66.602	100,00
KB Backa 107:3-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	125.591	100,00
KB Baggböle 2:35-Umeå, Umeå/Schweden	SEK	22.803	100,00
KB Benkammen 12-Malmö, Malmö/Schweden	SEK	126.031	100,00
KB Bleket 1-Karlstad, Karlstad/Schweden	SEK	41.928	100,00
KB Distributören 3 och 4-Örebro, Örebro/Schweden	SEK	82.982	100,00
KB Forsmark 2-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	60.822	100,00
KB Forsmark 3-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	167.098	100,00
KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg/Schweden	SEK	-313	100,00
KB Frysen 1 Visby, Visby/Schweden	SEK	15.152	100,00
KB Fryshuset 3-Visby, Visby/Schweden	SEK	1.029	100,00
KB Köpmannen 10-Västerås, Västerås/Schweden	SEK	35.028	100,00
KB Kungsängen 28:1-Uppsala, Uppsala/Schweden	SEK	11.356	100,00
KB Langtradaren 2-Borlänge, Borlänge/Schweden	SEK	33.798	100,00
KB Lertaget 1, Skara, Skara/Schweden	SEK	46.388	100,00
KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö/Schweden	SEK	64.802	100,00
KB Maskinen 3-Linköping, Linköping/Schweden	SEK	62.073	100,00
KB Neonljuset 3-Eskilstuna, Eskilstuna/Schweden	SEK	5.025	100,00



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
KB Önnestad 108:4-Kristianstad, Kristianstad/Schweden	SEK	41.141	100,00
KB Överön 1:66-Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/Schweden	SEK	10.748	100,00
KB Pantern 1-Växjö, Växjö/Schweden	SEK	38.036	100,00
KB Reläet 8-Norrköping, Norrköping/Schweden	SEK	25.786	100,00
KB Sandstuhagen 3-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	53.698	100,00
KB Sörby 24:3-Gävle, Gävle/Schweden	SEK	33.993	100,00
KB Storheden 1:8-Luleå, Luleå/Schweden	SEK	27.868	100,00
KB Tingstadsvassen 31:3-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	32.744	100,00
KB Transporten 1-Hultsfred, Hultsfred/Schweden	SEK	19.286	100,00
KB Transportören 1-Värnamo, Värnamo/Schweden	SEK	87.745	100,00
KB Viken 3-Karlshamn, Karlshamn/Schweden	SEK	11.279	100,00
KB Vindtrycket 1-Borås, Borås/Schweden	SEK	64.673	100,00
KB Vivstamon 1:13-Timrå, Timrå/Schweden	SEK	52.223	100,00
Kiinteistö Oy Ferryroad, Helsinki/Finnland	EUR	542	100,00
Kiinteistö Oy Helsingin Metsäläntie 2-4, Helsinki/Finnland	EUR	3.777	100,00
Kiinteistö Oy Kaakon Terminaali, Lappeenranta/Finnland	EUR	356	100,00
Kiinteistö Oy Porin Kiitolinja, Björneborg/Finnland	EUR	113	100,00
Kiinteistö Oy Reininkatu 9, Vaasa/Finnland	EUR	1.441	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki/Finnland	EUR	201	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere/Finnland	EUR	625	100,00
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentaustankatu/Finnland	EUR	609	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku/Finnland	EUR	1.001	100,00
Kiinteistömaaliikenne Oy, Helsinki/Finnland	EUR	1.643	54,70
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden	SEK	5.737	100,00
Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/Luxemburg	EUR	1.450	100,00
MTS MarkenTechnikService GmbH & Co. KG, Karlsruhe	EUR	50.872	69,00
MTS MarkenTechnikService Verwaltungs-GmbH, Karlsruhe	EUR	108	69,00
Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland	EUR	40.482	100,00
PT. Schenker Petrolog Utama, Jakarta/Indonesien	USD	21.281	71,00
Rengaslinja Oy, Helsinki/Finnland	EUR	470	100,00
Romtrans Holiday Ltd., Eforie Sud/Constanța/Rumänien	RON	-212	99,47
Scantrans SAS, Rouen/Frankreich	EUR	411	100,00
SCHENKER & CO AG, Wien/Österreich	EUR	118.859	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	SGD	584.749	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware/USA	USD	101.444	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/China	HKD	102.477	100,00
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	EUR	11.804	100,00
Schenker (L.L.C.), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	57.444	60,00
Schenker (Lao) Sole Co., Ltd., Vientiane/Laos	LAK	3.081.933	100,00
Schenker (NZ) Ltd., Auckland/Neuseeland	NZD	16.840	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand	THB	56.248	100,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	1.440.711	100,00



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker A.E., Athen/Griechenland	EUR	74	100,00
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	DKK	118.396	100,00
Schenker AB, Göteborg/Schweden	SEK	249.689	100,00
Schenker Åkeri AB, Göteborg/Schweden	SEK	69.632	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	EUR	974.237	100,00
Schenker Angola, Limitada, Luanda/Angola	AOA	33.872	99,90
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	ARS	14.950	100,00
Schenker AS, Oslo/Norwegen	NOK	594.634	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	AUD	152.876	100,00
Schenker B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	168	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Beijing/China	CNY	921	70,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Beijing/China	CNY	82.391	70,00
Schenker Business Services LLC, Moskau/Russland	RUB	10.605	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago/Chile	CLP	5.124.019	100,00
Schenker China Ltd., Pudong/Shanghai/China	CNY	1.492.695	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden	SEK	8.348	100,00
Schenker Customs Agency B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	6	100,00
Schenker d.d., Ljubljana/Slowenien	EUR	16.517	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien-Herzegowina	BAM	869	100,00
Schenker d.o.o., Rugvica/Kroatien	HRK	9.032	100,00
Schenker d.o.o., Novi Banovci/Serbien	RSD	117.377	100,00
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	SEK	16.491	100,00
Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen	EUR	436	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main	EUR	56	100,00
Schenker Direct Production GmbH, Lübeck	EUR	19.184	100,00
Schenker Distribution Solutions, Inc., Paranaque-Stadt/Philippinen	PHP	20.802	98,51
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien	BRL	21.201	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien	MKD	36.152	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten	EGP	2.549	100,00
SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	12.861	100,00
Schenker Equipment AB, Göteborg/Schweden	EUR	473	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	5.497	100,00
SCHENKER FRANCE SAS, Montaigne Cedex/Frankreich	EUR	136.690	100,00
Schenker High Tech Logistics B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	20.342	100,00
Schenker Holdings (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	NZD	18.998	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi/Indien	INR	2.059.801	100,00
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/China	HKD	1.438.109	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau/China	HKD	31.142	100,00
SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen	EUR	56	100,00
Schenker International B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	17.120	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexiko-Stadt/Mexiko	MXN	301.304	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera/Italien	EUR	58.588	100,00



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker Jinbei Logistics (Shenyang) Co. Ltd., Shenyang/China	CNY	73.896	50,00
Schenker Khimji's LLC, Maskat/Sultanat Oman	OMR	581	60,00
Schenker Korea Ltd., Seoul/Republik Korea	KRW	40.970.647	100,00
Schenker Limited, London/Großbritannien	GBP	20.320	100,00
Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu/China	CNY	-14.463	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd., Chongqing/China	CNY	16.427	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China	CNY	82.984	100,00
Schenker Logistics (Kunshan) Co., Ltd., Kunshan/China	CNY	5.305	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	152.429	100,00
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China	CNY	-8.256	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China	CNY	28.344	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China	CNY	111.962	100,00
Schenker Logistics (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	23.055	100,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	CNY	59.214	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden	SEK	-10.148	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba-Stadt/Philippinen	PHP	10.676	100,00
Schenker Logistics L.L.C., Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate	AED	41.539	70,00
Schenker Logistics Romania S.A., Bukarest/Rumänien	RON	336.696	99,47
Schenker Logistics S.A., Barcelona/Spanien	EUR	134.731	100,00
Schenker Logistics Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	VND	14.058.432	100,00
Schenker Ltd., Nairobi/Kenia	KES	110.889	100,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange/Luxemburg	EUR	1.079	100,00
Schenker Manila Administrative Competence Center Inc., Taguig City/Philippinen	PHP	9.595	100,00
Schenker Maroc S.A.S, Casablanca/Marokko	MAD	13.274	100,00
Schenker Mauritius (Malaysian Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	USD	36.874	100,00
Schenker Mauritius (Thai Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	USD	45.254	100,00
Schenker Metafores A.G. i. L., Athen/Griechenland	EUR	786	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	59.858	100,00
SCHENKER N.V., Antwerpen/Belgien	EUR	37.318	100,00
Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek/Namibia	NAD	8.761	100,00
Schenker Nederland B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	16.498	100,00
Schenker Nemzetközi Szállítmányozási és Logisztikai Kft., Szigetszentmiklos/Ungarn	HUF	5.070.923	100,00
Schenker North & East AB, Göteborg/Schweden	SEK	2.042.966	100,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	CAD	43.611	100,00
Schenker OY, Helsinki/Finnland	EUR	24.227	100,00
Schenker Panama S.A., Panama-Stadt/Panama	USD	2.016	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima/Peru	PEN	4.527	100,00
Schenker Philippines, Inc., Makati-Stadt/Philippinen	PHP	751.993	100,00
Schenker Privpak AB, Borås/Schweden	SEK	2.876	100,00
Schenker Privpak AS, Oslo/Norwegen	NOK	6.880	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg/Schweden	SEK	73.220	100,00



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker Re Limited, Dublin/Irland	EUR	40.658	100,00
Schenker S.A., Guatemala-Stadt/Guatemala	GTQ	-17.093	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	3.440	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad/Saudi-Arabien	SAR	33.327	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	CHF	67.247	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing/China	CNY	13.020	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., International Forwarders, Singapur/Singapur	SGD	182.382	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	ZAR	237.064	100,00
Schenker Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	291.360	99,62
SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechien	CZK	464.076	100,00
Schenker Technik GmbH, Essen	EUR	25	100,00
Schenker Transitaris, S.A., Loures/Portugal	EUR	7.122	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	70.807	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	4.315	100,00
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	VND	401.441.412	100,00
Schenker, Inc., New York/USA	USD	118.519	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	TRY	61.566	55,00
Schenker-BTL Ltd., London/Großbritannien	GBP	0	100,00
Schenker-Gemadep Logistics Vietnam Company Limited, Binh Duong Province/Vietnam	USD	-602	100,00
Schenkerocean Ltd, Wanchai/China	HKD	5.194	100,00
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	JPY	5.702.946	60,00
SIA Schenker, Riga/Lettland	EUR	5.913	100,00
SIA Sky Partners, Riga/Lettland	EUR	43	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland	EUR	242	100,00
SPA Systems s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	-13.963	69,00
Stinnes (UK) Limited, Feltham/Middlesex/Großbritannien	GBP	22.358	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Wees	EUR	1.211	100,00
TEGRO AG, Schwerzenbach/Schweiz	CHF	11.631	62,10
tested Limited, Hongkong/China	HKD	165	69,00
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden	SEK	1.664	100,00
TRANSNA Spedition GmbH, Offenbach am Main	EUR	13.913	100,00
Transport Gesellschaft mbH, Hamburg	EUR	634	96,70
Transworld Asig – Broker de Asigurare Ltd., Bukarest/Rumänien	RON	451	99,47
UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen	EUR	1.177	100,00
Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	1.156	69,00
AT EQUITY			
ADRIA KOMBI, nacionalna družba za kombinirani promet d.o.o., Ljubljana/Slowenien ^{2),3),4)}	EUR	12.341	33,70
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz ^{2),3),4)}	CHF	3.217	26,00
Autoport Emden GmbH, Emden ^{2),3),4)}	EUR	101	33,30
Bäckeboles Åkeri AB, Göteborg/Schweden ^{2),3),4)}	SEK	-70.731	35,00
BTU – Bilspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden ^{2),3),4)}	SEK	-3.103	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Krifte ^{2),4)}	EUR	3.774	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen ^{2),3)}	NOK	8.008	33,30



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien ^{2),3),4)}	EUR	874	20,00
Halmstadsakarnas Fastighets AB, Halmstad/Schweden ^{2),3)}	SEK	-19.445	31,44
I.M. »Moldromukrtrans« S.R.L., Chisinau/Moldawien ^{2),3),4)}	MDL	17.243	33,15
Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria/Spanien ^{2),3),4)}	EUR	148	24,75
LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich ³⁾	EUR	4.840	49,00
Speditionsbau und Verwertungsgesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich ^{2),3),4)}	EUR	31	25,00
Transjelabel S.L., Aldeamayorde S Martin/Spanien ^{2),3),4)}	EUR	238	20,00
Transatlantic Shipping and Trading SRL, Bukarest/Rumänien ^{2),3)}	RON	6.375	49,73
Värnamo Åkeri AB, Värnamo/Schweden ^{2),3),4)}	SEK	-15.466	50,00
Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen ^{2),3),4)}	NOK	15.071	50,00
DB DIENSTLEISTUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Dienstleistungen GmbH, Berlin	EUR	618.674	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	EUR	204.474	100,00
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main	EUR	78.481	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin	EUR	4.470	100,00
DB Mobility Services Austria GmbH, Wien/Österreich	EUR	927	100,00
DB Rent GmbH, Frankfurt am Main	EUR	8.031	100,00
DB Services GmbH, Berlin	EUR	12.880	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin	EUR	2.055	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	EUR	252.487	100,00
DB Systel UK Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.817	100,00
DB Verwaltungsgesellschaft WBN mbH, Niesky	EUR	-25.783	100,00
DB NETZE ENERGIE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	552.500	100,00
DB NETZE FAHRWEG			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	28.405	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.633	100,00
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	7.365.815	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	87,50
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover	EUR	286	65,62
AT EQUITY			
EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV, Frankfurt am Main ^{2),5)}	EUR	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2),4)}	EUR	2.807	24,53
TIA GmbH, Augsburg ^{2),5)}	EUR	289	42,88
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{2),3),4)}	EUR	18	42,88
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2),3)}	EUR	1.973	21,88
DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB BahnPark GmbH, Berlin	EUR	4.734	51,00
DB Station & Service Aktiengesellschaft, Berlin	EUR	1.505.600	100,00



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
AT COST			
Immobilien-Vermietungsgesellschaft Schumacher & Co Objekt Bahnhöfe Deutschland KG i. L., Düsseldorf ^{2),5)}	EUR	0	100,00
TUDO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe KG Düsseldorf i. L., Düsseldorf ^{2),5)}	EUR	1	100,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	3.070	100,00
DB (UK) Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	881.569	100,00
DB Barnsdale AG, Berlin	EUR	10.860	100,00
DB Belgie Holding BVBA, Antwerpen/Belgien	EUR	37.922	100,00
DB Czech Holding s.r.o., Rudná/Tschechien	CZK	244.731	100,00
DB Danmark Holding ApS, Hvidovre/Dänemark	DKK	214.987	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin	EUR	1.064	100,00
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	553.464	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	19.304	100,00
DB Hungaria Holding Kft., Budapest/Ungarn	HUF	10.930.267	100,00
DB International (Beijing) Co., Ltd., Beijing/China	CNY	2.500	100,00
DB International Brasil Servicos de Consultoria Ltda., Rio de Janeiro/Brasilien	BRL	- 477	100,00
DB International GmbH, Berlin	EUR	34.386	100,00
DB International USA, Inc., Delaware/USA	USD	- 216	100,00
DB JobService GmbH, Berlin	EUR	3.533	100,00
DB Media & Buch GmbH, Kassel	EUR	26	100,00
DB Mobility Logistics AG, Berlin	EUR	2.369.932	100,00
DB Nederland Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	223.796	100,00
DB Polska Holding Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	2.352.721	100,00
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart	EUR	1.961	100,00
DB ProjektBau GmbH, Berlin	EUR	24.394	100,00
DB Schweiz Holding AG, Zug/Schweiz	CHF	57.274	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	1.385	100,00
DB US Corporation, Tarrytown/USA	USD	463.383	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA	USD	491.060	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	EUR	9.301	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	EUR	105	100,00
Deutsche Bahn Finance B. V., Amsterdam/Niederlande	EUR	50.260	100,00
Deutsche Bahn France Voyages & Tourisme SAS, Paris/Frankreich	EUR	395	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien	EUR	219.823	100,00
Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	EUR	2.176	100,00
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	1.307	65,00
DVA REINSURANCE LIMITED, Dublin/Irland	EUR	6.088	65,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	- 629	100,00
Frank & Schulte GmbH i. L., Essen	EUR	25	100,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware/USA	USD	- 19.860	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	377	100,00



Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
AT EQUITY			
Schenker International AB, Göteborg/Schweden	SEK	1.799.114	100,00
Stinnes Handel AG & Co. Beteiligungs OHG, Essen	EUR	- 92	100,00
UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde/Polen	PLN	866	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	EUR	6.776	100,00
Unterstützungskasse der Firma H.M. Gehrckens Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	EUR	21	100,00
AT COST			
BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH, Essen ^{2),5)}	EUR	336	49,90
Beijing Huajing DeBe International Engineering Consulting Co., Ltd, Beijing/China ^{2),6)}	CNY	6.061	25,00
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{2),5)}	EUR	148.982	24,90
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechien ^{2),5)}	CZK	7.300	49,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover ⁴⁾	EUR	176	50,00
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, Basel/Schweiz ⁴⁾	CHF	1.596.909	22,60
flihc GmbH, Darmstadt ^{2),3)}	EUR	- 1.538	18,78
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin ^{2),3)}	EUR	537	50,27
Rail Technology Company Limited, Jeddah/Saudi-Arabien ^{2),5)}	SAR	1.483	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),5)}	EUR	1.421	25,50
Stinnes Holz GmbH, Berlin ^{2),3)}	EUR	- 151	53,00
AT COST			
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin ^{2),5)}	EUR	4.155	94,00
TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG i. L., Düsseldorf ^{2),5)}	EUR	1	100,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2014.

⁴⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2013.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2012.

⁷⁾ Daten für Geschäftsjahr 2010.

⁸⁾ Daten aus Liquidationsbilanz per 31.07.2013.

⁹⁾ Daten für Geschäftsjahr 2009.

¹⁰⁾ Daten für Geschäftsjahr 2011.

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin

› Vermerk zum Jahresabschluss

Wir haben den beigefügten Jahresabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2015 geprüft.

› VERANTWORTUNG DES VORSTANDS FÜR DEN JAHRESABSCHLUSS

Der Vorstand der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist verantwortlich für die Buchführung und die Aufstellung dieses Jahresabschlusses. Diese Verantwortung umfasst, dass dieser Jahresabschluss in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt wird und unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Der Vorstand ist auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

› VERANTWORTUNG DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung abzugeben. Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Abschlussprüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Jahresabschluss frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist.

Eine Abschlussprüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Jahresabschluss enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, das relevant ist für die Aufstellung eines Jahresabschlusses, der ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben. Eine Abschlussprüfung umfasst auch die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden und der Vertretbarkeit der von dem Vorstand ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

› PRÜFUNGSURTEIL

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

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2015 sowie der Ertragslage für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr.

› Vermerk zum Lagebericht

Wir haben den beigefügten Lagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 geprüft. Der Vorstand der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts in Übereinstimmung mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 2 HGB und unter Beachtung der für die Prüfung des Lageberichts vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach ist die Prüfung des Lageberichts so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Lagebericht mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Abschlussprüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt.

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

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung des Jahresabschlusses und Lageberichts gewonnenen Erkenntnisse steht der Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Berlin, den 26. Februar 2016
PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Georg Kämpfer
Wirtschaftsprüfer

Rainer Kroker
Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

› **Bericht des Aufsichtsrats**

098

- › Der Bericht des Aufsichtsrats der DB AG enthält im Hinblick auf die integrierte Konzernführungsstruktur nachrichtlich auch den Bericht des Aufsichtsrats der DBMLAG
- › Eine konstituierende Sitzung, vier ordentliche, zwei außerordentliche Sitzungen und eine Strategiesitzung des Aufsichtsrats
- › Mehrere Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

› **Corporate Governance Bericht**

104

- › Corporate Governance Bericht ist Bestandteil des Lageberichts
- › Gute Corporate Governance ist eine wesentliche Grundlage für den Unternehmenserfolg
- › Empfehlungen zum Public Corporate Governance Kodex mit einer Ausnahme entsprochen

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

› Sitzungen der Aufsichtsräte	098	› Sitzungen der Ausschüsse der Aufsichtsräte	100	› Corporate Governance	101	› Jahresabschluss	101
› Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand	102						

Der Bericht des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG (DB AG) enthält nachrichtlich auch den Bericht des Aufsichtsrats der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG).

Die Aufsichtsräte der DB AG sowie der DB ML AG haben im Berichtsjahr alle ihnen nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Die Aufsichtsräte haben den jeweiligen Vorstand bei der Unternehmensleitung sowie der Führung der Geschäfte umfassend beraten und überwacht. Die Vorstände unterrichteten die Aufsichtsräte regelmäßig, zeitnah und ausführlich über die Unternehmensplanung und die wirtschaftliche, strategische und finanzielle Entwicklung der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften beziehungsweise der DB ML AG und ihrer Tochtergesellschaften. Alle wesentlichen Geschäftsvorgänge wurden anhand der Berichte der Vorstände im Plenum und in den zuständigen Ausschüssen erörtert. Erhebliche Abweichungen des Geschäftsverlaufs wurden von dem jeweiligen Vorstand erläutert und von dem jeweiligen Aufsichtsrat geprüft. Der Aufsichtsratsvorsitzende der DB AG und der DB ML AG stand stets in engem Kontakt mit dem Vorsitzenden des Vorstands der DB AG und der DB ML AG und wurde von diesem regelmäßig über die aktuelle Geschäftsentwicklung der DB AG beziehungsweise der DB ML AG, die anstehenden unternehmerischen Entscheidungen und das Risikomanagement informiert.

› Sitzungen der Aufsichtsräte

› DB AG

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

Der Aufsichtsrat hat sich nach Ablauf der letzten Amtsperiode im März 2015 neu konstituiert. Hierzu trat er im Berichtsjahr zu einer konstituierenden Sitzung sowie zu vier ordentlichen und zwei außerordentlichen Sitzungen und ferner zu einer Strategiesitzung zusammen.

Ein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen.

Im Berichtsjahr wurden drei Beschlüsse auf der Grundlage schriftlicher Verfahren gefasst. Die Sitzungen des Aufsichtsrats der DB AG wurden durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet.

Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) sowie die wesentlichen Investitions- und Beteiligungsprojekte. Im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung im Juli 2015 stimmte der Aufsichtsrat einer Neuausrichtung des DB-Konzerns und damit verbundenen Veränderungen im Vorstand und Änderungen der Geschäftsverteilung des Vorstands zu. Im Berichtsjahr befasste sich der Aufsichtsrat in den darauffolgenden Sitzungen intensiv mit dem Fortschritt des Konzernumbaus und insbesondere mit dem Projekt Zukunft Bahn, das auf eine nachhaltige Steigerung der Qualität und Leistungsfähigkeit des Bahnsystems abzielt. Der Aufsichtsrat hat ferner die Abbildung der vorgesehenen Maßnahmen in der Finanzplanung des DB-Konzerns ausführlich erörtert.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich in den turnusmäßigen Sitzungen des Berichtsjahres wiederum mit dem Fortschritt und der Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21/ Wendlingen–Ulm und der Situation des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV). Insbesondere im ersten Halbjahr 2015 ließ sich der Aufsichtsrat über die Streikmaßnahmen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) und deren Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation des DB-Konzerns regelmäßig unterrichten.



Prof. Dr. Dr.
Utz-Hellmuth Felcht,
Aufsichtsrats-
vorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Der Aufsichtsrat hat in einer gesonderten Strategiesitzung die Strategie des DB-Konzerns sowie wesentlicher Geschäftsfelder beziehungsweise Unternehmensbereiche beraten. Im Rahmen dieser Sitzung wurden die Markt- und Wettbewerbssituation der großen Geschäftsfelder und besonders die Auswirkungen der zunehmenden Digitalisierung und die Weiterentwicklung und Integration moderner IT-Verfahren in die Geschäftsprozesse im Rahmen der Digitalisierungsstrategie des DB-Konzerns intensiv diskutiert.

Der Aufsichtsrat ließ sich des Weiteren über wesentliche Einzelsachverhalte unterrichten und fasste die erforderlichen Beschlüsse. So hat der Aufsichtsrat zum Beispiel die durch das Inkrafttreten des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst festzulegenden Zielwerte verabschiedet.

Weiterhin hat der Aufsichtsrat im Dezember die Mittelfristplanung 2016 bis 2020 für den DB-Konzern beraten sowie dem Budget des DB-Konzerns für das Geschäftsjahr 2016 und der Investitionsplanung 2016 bis 2020 des DB-Konzerns zugestimmt.

› **DBMLAG**

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

Der Aufsichtsrat hat sich nach Ablauf der letzten Amtsperiode im März 2015 neu konstituiert. Hierzu trat er im Berichtsjahr zu einer konstituierenden Sitzung sowie zu vier ordentlichen und zwei außerordentlichen Sitzungen und ferner zu einer Strategiesitzung zusammen.

Ein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen.

Im Berichtsjahr wurde in einem Fall ein Beschluss auf der Grundlage eines schriftlichen Verfahrens gefasst. Die Sitzungen des Aufsichtsrats wurden durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet.

Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des DB Mobility Logistics Konzerns (DB ML-Konzern) sowie die wesentlichen Investitions- und Beteiligungsprojekte. Im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung im Juli 2015 stimmte der Aufsichtsrat einer Neuausrichtung des DB ML-Konzerns und damit verbundenen Veränderungen im Vorstand und Änderungen der Geschäftsverteilung des Vorstands zu. Im Berichtsjahr befasste sich der Aufsichtsrat in den darauffolgenden Sitzungen intensiv mit dem Fortschritt des Konzernumbaus und insbesondere mit dem Projekt Zukunft Bahn, das auf eine nachhaltige Steigerung der Qualität und Leistungsfähigkeit des Bahnsystems abzielt. Der Aufsichtsrat hat ferner die Abbildung der vorgesehenen Maßnahmen in der Finanzplanung des DB ML-Konzerns ausführlich erörtert.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich in den turnusmäßigen Sitzungen des Berichtsjahres wiederum regelmäßig mit der Situation des Schienenpersonenfernverkehrs. Insbesondere im ersten Halbjahr 2015 ließ sich der Aufsichtsrat über die Streikmaßnahmen der GDL und deren Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation des DB ML-Konzerns regelmäßig unterrichten.

Der Aufsichtsrat hat in einer gesonderten Strategiesitzung die Strategie des DB ML-Konzerns sowie wesentlicher Geschäftsfelder beziehungsweise Unternehmensbereiche beraten. Im Rahmen dieser Sitzung wurden die Markt- und Wettbewerbssituation der großen Geschäfts-

felder und insbesondere die Auswirkung der zunehmenden Digitalisierung und die kontinuierliche Entwicklung und Einbeziehung moderner IT-Verfahren in die Geschäftsprozesse im Rahmen der Digitalisierungsstrategie des DB ML-Konzerns intensiv diskutiert.

Der Aufsichtsrat ließ sich des Weiteren über wesentliche Einzelsachverhalte unterrichten und fasste die erforderlichen Beschlüsse. So hat der Aufsichtsrat zum Beispiel die durch das Inkrafttreten des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst festzulegenden Zielwerte verabschiedet.

Weiterhin hat der Aufsichtsrat im Dezember die Mittelfristplanung 2016 bis 2020 für den DB ML-Konzern beraten sowie dem Budget des DB ML-Konzerns für das Geschäftsjahr 2016 und der Investitionsplanung 2016 bis 2020 des DB ML-Konzerns zugestimmt.

› Sitzungen der Ausschüsse der Aufsichtsräte

› DB AG

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG vier ständige Ausschüsse gebildet.

Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu fünf Sitzungen zusammen und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet.

Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr fünf Sitzungen durchgeführt und sich insbesondere jeweils mit der aktuellen wirtschaftlichen Lage des Konzerns und einzelner Geschäftsfelder, mit der Risikoberichterstattung, mit den Quartalsabschlüssen beziehungsweise dem Halbjahresabschluss sowie den diesbezüglichen Review-Ergebnissen befasst. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat den Fortgang und die Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21 auf Grundlage der quartalsweisen Berichterstattung des Vorstands, der von den Wirtschaftsprüfern ebenfalls jeweils mit einem Review begleitet wurde, ausführlich beraten. In seiner Dezembersitzung hat der Ausschuss auch die vorgelegte Budget- und Investitionsplanung sowie die Mittelfristplanung des DB-Konzerns ausführlich beraten. Der Ausschuss befasste sich weiter mit der Fortschreibung der Corporate Governance und des internen Kontrollsystems durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes. Der Prüfungs- und

Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über Untersuchungen im Bereich Compliance und die Ergebnisse der internen Revision informieren lassen. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung diskutiert. Ferner hat sich der Ausschuss mit der wirtschaftlichen Entwicklung von Akquisitionen befasst und die 2015 turnusmäßig durchgeführte Effizienzprüfung und deren Auswertung vorbereitet sowie sich über wirtschaftlich bedeutsame Einzelsachverhalte unterrichten lassen. Der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in vier turnusmäßigen sowie drei außerordentlichen Sitzungen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet. Insbesondere hat der Ausschuss sich vorbereitend mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder für 2014 sowie mit den Zielvereinbarungen des Vorstands für das Berichtsjahr befasst. Der Personalausschuss hat des Weiteren die personellen Veränderungen im Vorstand der DB AG intensiv für den Aufsichtsrat vorbereitend beraten.

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

› DB ML AG

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB ML AG vier ständige Ausschüsse gebildet.

Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu fünf Sitzungen zusammen und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet.

Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr fünf Sitzungen durchgeführt und sich insbesondere jeweils mit der aktuellen wirtschaftlichen Lage des Konzerns und einzelner Geschäftsfelder, mit der Risikoberichterstattung, mit den Quartalsabschlüssen beziehungsweise dem Halbjahresabschluss sowie den diesbezüglichen Review-Ergebnissen befasst. In seiner Dezembersitzung hat der Ausschuss auch die vorgelegte Budget- und Investitionsplanung sowie die Mittelfristplanung des DB ML-Konzerns ausführlich beraten. Der Ausschuss befasste sich weiter mit der Fort-

schreibung der Corporate Governance und des internen Kontrollsystems durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über Untersuchungen im Bereich Compliance und die Ergebnisse der internen Revision informieren lassen. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung diskutiert. Ferner hat sich der Ausschuss mit der wirtschaftlichen Entwicklung von Akquisitionen befasst und die 2015 turnusmäßig durchgeführte Effizienzprüfung und deren Auswertung vorbereitet sowie sich über wirtschaftlich bedeutsame Einzelsachverhalte unterrichten lassen. Der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in vier turnusmäßigen sowie drei außerordentlichen Sitzungen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet. Insbesondere hat der Ausschuss sich vorbereitend mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder für 2014 sowie mit den Zielvereinbarungen des Vorstands für das Berichtsjahr befasst. Der Personalausschuss hat des Weiteren die personellen Veränderungen im Vorstand der DB ML AG intensiv für den Aufsichtsrat vorbereitend beraten.

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

› Corporate Governance

Die Vorstände und Aufsichtsräte der DB AG und der DB ML AG haben sich auch im Berichtsjahr mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance befasst. Mit Kabinettsbeschluss vom 1. Juli 2009 hat die Bundesregierung den Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) verabschiedet. Der PCGK enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland (Bund) mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Die Aufsichtsräte der DB AG und der DB ML AG haben sich mit der Umsetzung des Public Corporate Governance Kodex im DB-Konzern beziehungsweise DB ML-Konzern befasst und die dazu notwendigen Entscheidungen getroffen.

› Jahresabschluss

› DB AG

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2015 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem (RMS) geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 11. März 2016 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 15. 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 und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2015 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Auch der vom Vorstand erstellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde vom Abschlussprüfer geprüft. Die Wirtschaftsprüfer haben einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt und über das Ergebnis ihrer Prüfung berichtet.

Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht ebenfalls geprüft und gegen die im Bericht enthaltene Schlussklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch PwC keine Einwendungen erhoben.

› DB ML AG

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB ML AG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2015 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 11. März 2016 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 15. 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 und den Lagebericht der DB ML AG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB ML AG für das Geschäftsjahr 2015 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Auch der vom Vorstand erstellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde vom Abschlussprüfer geprüft. Die Wirtschaftsprüfer haben einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt und über das Ergebnis ihrer Prüfung berichtet.

Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht ebenfalls geprüft und gegen die im Bericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die PwC keine Einwendungen erhoben.

› **Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand**

› **DBAG**

Im Vorstand der DBAG haben sich im Berichtsjahr folgende Veränderungen ergeben: Herr Gerd Becht und Frau Dr. Heike Hanagarth haben ihr Mandat als Mitglied des Vorstands der DBAG zum Ablauf des 31. Juli 2015 niedergelegt. Herr Becht verantwortete das Vorstandsressort Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit, Frau Dr. Hanagarth das Vorstandsressort Technik und Umwelt.

Der Aufsichtsrat hat in seiner außerordentlichen Sitzung am 27. Juli 2015 Herrn Ronald Pofalla mit Wirkung zum 1. August 2015 bis zum 31. Juli 2018 zum Mitglied des Vorstands der DB AG bestellt. Herr Pofalla verantwortet das neu gebildete Vorstandsressort Wirtschaft, Recht und Regulierung.

Der Aufsichtsrat hat in seiner außerordentlichen Sitzung am 27. Juli 2015 ferner Herrn Berthold Huber mit Wirkung zum 1. August 2015 bis zum 31. Juli 2018 zum Mitglied des Vorstands der DBAG bestellt. Er verantwortet das neu gebildete Vorstandsressort Verkehr und Transport.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 27. Juli 2015 hat der Aufsichtsrat der Ernennung von Herrn Dr. Volker Kefer zum stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden der DBAG für die Dauer seiner laufenden Bestellung zum Mitglied des Vorstands der DBAG zugestimmt.

Die Amtszeit der von der Hauptversammlung am 24. März 2010 gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats (Herr Christoph Dänzer-Vanotti, Herr Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, Herr Dr. Jürgen Großmann, Frau Kirsten Lühmann, Herr Prof. Dr. Knut Löschke, Herr Dr. Jürgen Krumnow und Herr Dr. Heinrich Weiss), die Amtszeit der von der Bundesregierung entsandten Mitglieder des Aufsichtsrats (Herr Staatssekretär Michael Odenwald aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Herr Staatssekretär Dr. Thomas Steffen aus dem Bundesministerium für Finanzen (BMF) und Frau Parlamentarische Staatssekretärin Brigitte Zypries aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi)) und der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der DBAG endete mit Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2014 beschloss, am 18. März 2015.

Die Hauptversammlung wählte Herrn Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, Herrn Dr. Michael Frenzel, Frau Dr. Ingrid Hengster, Frau Prof. Dr. Susanne Knorre, Herrn Dr. Jürgen Krumnow, Herrn Dr. Jürgen Großmann sowie Frau Kirsten Lühmann mit Wirkung vom 18. März 2015 für die Dauer bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt, in den Aufsichtsrat der DBAG. Herr Steffen Kampeter, Herr Staatssekretär Michael Odenwald (BMVI) sowie Frau Parlamentarische Staatssekretärin Brigitte Zypries (BMWi) wurden mit Schreiben vom 5. März 2015 in den Aufsichtsrat der DBAG entsandt.

Von der Delegiertenversammlung der Arbeitnehmer am 11. März 2015 wurden in Nachfolge von Herrn Vitus Miller, der zum 18. März 2015 aus dem Aufsichtsrat ausschied, Frau Heike Moll, weiterhin Herr Jürgen Beuttler, Herr Jörg Hensel, Herr Klaus-Dieter Hommel, Herr Alexander Kirchner, Herr Ludwig Koller, Herr Fred Nowka, Herr Mario Reiß, Frau Regina Rusch-Ziembra sowie Herr Jens Schwarz in den Aufsichtsrat der DBAG gewählt. Zum Aufsichtsratsvorsitzenden wurde Herr Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, zu seinem Stellvertreter Herr Alexander Kirchner gewählt.

› DBMLAG

Im Vorstand der DB ML AG haben sich im Berichtsjahr folgende Veränderungen ergeben: Herr Gerd Becht, Frau Dr. Heike Hanagarth sowie die Herren Ulrich Homburg und Dr. Karl-Friedrich Rausch haben ihr Mandat als Mitglied des Vorstands der DB ML AG zum Ablauf des 31. Juli 2015 niedergelegt. Herr Becht verantwortete das Vorstandsressort Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit, Herr Homburg das Vorstandsressort Personenverkehr, Herr Dr. Rausch das Vorstandsressort Transport und Logistik und Frau Dr. Hanagarth das Vorstandsressort Technik und Umwelt.

Der Aufsichtsrat hat in seiner außerordentlichen Sitzung am 27. Juli 2015 Herrn Ronald Pofalla mit Wirkung zum 1. August 2015 bis zum 31. Juli 2018 zum Mitglied des Vorstands der DB ML AG bestellt. Herr Pofalla verantwortet das neu gebildete Vorstandsressort Wirtschaft, Recht und Regulierung.

Der Aufsichtsrat hat in seiner außerordentlichen Sitzung am 27. Juli 2015 ferner Herrn Berthold Huber mit Wirkung zum 1. August 2015 bis zum 31. Juli 2018 zum Mitglied des Vorstands der DB ML AG bestellt. Er verantwortet das neu gebildete Vorstandsressort Verkehr und Transport.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 27. Juli 2015 hat der Aufsichtsrat der Ernennung von Herrn Dr. Volker Kefer zum stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden der DB ML AG für die Dauer seiner laufenden Bestellung zum Mitglied des Vorstands der DB ML AG zugestimmt.

Die Amtszeit der von der Hauptversammlung am 24. März 2010 gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats (Herr Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, Herr Dr. Jürgen Krumnow, Herr Staatssekretär Michael Odenwald (BMVI), Herr Staatssekretär Dr. Thomas Steffen (BMF), Herr Dr. Heinrich Weiss und Frau Parlamentarische Staatssekretärin Brigitte Zypries (BMWi)) und der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der DB ML AG endete mit Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2014 beschloss, am 18. März 2015.

Die Hauptversammlung wählte Herrn Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, Frau Dr. Ingrid Hengster, Herrn Steffen Kampeter, Herrn Dr. Jürgen Krumnow, Herrn Staatssekretär Michael Odenwald (BMVI) sowie Frau Parlamentarische Staatssekretärin Brigitte Zypries (BMWi) mit Wirkung vom 18. März 2015 für die Dauer bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt, in den Aufsichtsrat der DB ML AG.

Als Arbeitnehmervertreter schieden ebenfalls zum 18. März 2015 die Herren Wolfgang Erler und Wolfgang Zell sowie Frau Heike Moll aus dem Aufsichtsrat der DB ML AG aus. Ihnen folgten Herr Klaus-Dieter Hommel, Herr Jürgen Knörzer sowie Herr Gerhard Schlauer nach, die am 15. Januar 2015 ebenso wie Frau Sabine Gröben, Herr Alexander Kirchner und Frau Margarita Kiefer in den Aufsichtsrat der DB ML AG gewählt wurden. Zum Aufsichtsratsvorsitzenden wurde Herr Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, zu seinem Stellvertreter Herr Alexander Kirchner gewählt.

Der Aufsichtsrat spricht den ausgeschiedenen Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Unterstützung zum Wohl des Unternehmens aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB AG sowie der DB ML AG und der verbundenen Unternehmen für ihren im Berichtsjahr geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2016
Für den Aufsichtsrat

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht
Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

› Entsprechenserklärung 104	› Zusammenwirken von Vorstand und Aufsichtsrat 104	› Transparenz 106	› Risikomanagement 106
› Compliance 107	› Rechnungslegung und Abschlussprüfung 107	› Effizienzprüfung des Aufsichtsrats 107	› Vergütungsbericht 107

Corporate-Governance-Regelungen sollen eine gute, verantwortungsvolle und wertorientierte Unternehmensführung sicherstellen. Die Bundesregierung hat am 1. Juli 2009 den PCGK zu Grundsätzen guter Unternehmens- und Beteiligungsführung beschlossen. Der PCGK enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen der Bund mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Ziel des PCGK ist es, die Unternehmensführung und -überwachung transparenter und nachvollziehbar zu machen und die Rolle des Bundes als Anteilseigner klarer zu fassen. Zugleich soll das Bewusstsein für eine gute Corporate Governance erhöht werden.

Wir sind davon überzeugt, dass eine gute Corporate Governance eine wesentliche Grundlage für den Erfolg des DB-Konzerns ist. Es ist unser Ziel, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern und dabei die Interessen von Kunden, Geschäftspartnern, Investoren, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit zu fördern sowie das Vertrauen in den DB-Konzern zu bewahren und auszubauen.

› **Entsprechenserklärung**

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG erklären gemeinsam: »Seit der letzten Entsprechenserklärung vom 18. März 2015 hat die DB AG den von der Bundesregierung am 1. Juli 2009 verabschiedeten Empfehlungen zum PCGK mit Ausnahme von Ziffer 3.3.2 (Selbstbehalt beim Abschluss der D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat) entsprochen. Die DB AG wird diesen Empfehlungen auch künftig bis zu einer Entscheidung über den Selbstbehalt für den Aufsichtsrat mit der vorgenannten Ausnahme entsprechen.«

Die Entsprechenserklärung wurde analog mit derselben Ausnahme auch von Vorstand und Aufsichtsrat der DB ML AG für die DB ML AG abgegeben.

DB AG und DB ML AG beabsichtigen, den übrigen Empfehlungen des PCGK auch künftig zu entsprechen.

› **Zusammenwirken von Vorstand und Aufsichtsrat**

Als deutsche Aktiengesellschaft unterliegen die DB AG sowie die DB ML AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Überwachungsstruktur. Diese beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener gemeinschaftlicher Verantwortung. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig.

Im Interesse einer bestmöglichen Unternehmensleitung legen wir großen Wert darauf, dass Vorstand und Aufsichtsrat in einem kontinuierlichen Dialog miteinander stehen und zum Wohl des Unternehmens vertrauensvoll und effizient zusammenarbeiten. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen, insbesondere der Planung, Geschäftsentwicklung, Risikolage und des Risikomanagements sowie des internen Kontrollsystems.

Eine Übersicht über die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG einschließlich der von ihnen wahrgenommenen Mandate ist im Konzern-Anhang enthalten.

› **VORSTAND**

Der Vorstand leitet die Gesellschaft in eigener gemeinschaftlicher Verantwortung. Er ist an das Unternehmensinteresse gebunden und der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts verpflichtet. Er konkretisiert die Unternehmensziele und legt die Strategien fest, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen. Der Vorstand entscheidet über alle Angelegenheiten von grundsätzlicher und wesentlicher Bedeutung für das Unternehmen.

Zum 1. August 2015 wurde auf der Grundlage der Beschlüsse der Aufsichtsräte der DB AG und der DB ML AG die Anzahl der Vorstandsressorts bei der DB AG und der DB ML AG vereinheitlicht und verringert.

Das Vorstandsressort Infrastruktur und Dienstleistungen der DB AG sowie das Vorstandsressort Dienstleistungen der DB ML AG wurden jeweils in Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik umbenannt. Im Vorstand der DB AG wurde das Ressort Verkehr und Transport neu eingerichtet, das bei der DB ML AG bestehende Vorstandsressort Personenverkehr wurde in Verkehr und Transport umbenannt. Die Ressorts Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit der DB AG und der DB ML AG erhielten jeweils die Bezeichnung Wirtschaft, Recht und Regulierung. Die Vorstandsressorts Technik und Umwelt sowie Transport und Logistik wurden aufgelöst und die in diesen Ressorts wahrgenommenen Funktionen den verbleibenden Vorstandsressorts zugeordnet.

Der Vorstand der DB AG und der DB ML AG besteht damit jeweils aus sechs Ressorts. Neben dem Ressort des Vorsitzenden umfassen die Vorstände jeweils die fünf Ressorts Finanzen/Controlling, Personal, Wirtschaft, Recht und Regulierung, Verkehr und Transport sowie Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik.

Die Vorstandsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und ihre Vorstandskollegen darüber informieren. Im Berichtsjahr ist kein derartiger Fall aufgetreten. Zur Sicherstellung einer integrierten Konzernführung werden die Sitzungen des Vorstands der DB AG und der DB ML AG in der Regel gemeinsam durchgeführt.

› **AUFSICHTSRAT**

Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens.

Dem Aufsichtsrat der DB AG gehören entsprechend den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter und zehn Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter

werden teils entsandt und teils durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat der DB ML AG gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz zwölf Mitglieder an, wovon sechs Mitglieder Anteilseignervertreter und sechs Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt.

Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB AG und der DB ML AG ist Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht. Persönliche oder geschäftliche Beziehungen einzelner Aufsichtsratsmitglieder zur jeweiligen Gesellschaft werden im jeweiligen Konzern-Anhang angegeben.

Die Aufsichtsratsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und den Aufsichtsrat darüber informieren. Im Berichtsjahr ist kein derartiger Fall aufgetreten.

Geschäfte von grundlegender Bedeutung sowie andere Vorstandsentscheidungen mit wesentlichem Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage des Unternehmens bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Die Aufsichtsräte der DB AG und der DB ML AG werden vom Vorstand mindestens vierteljährlich über die Geschäftsentwicklung und über die Lage des Konzerns informiert. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auch regelmäßig über die im Unternehmen ergriffenen Maßnahmen zur Einhaltung von Gesetzen und den unternehmensinternen Regularien (Compliance). In den Aufgabenbereich des Aufsichtsrats fallen außerdem die Prüfung und Billigung des Jahresabschlusses der Gesellschaft und die Prüfung des Lageberichts der Gesellschaft, des Konzern-Abschlusses sowie des Konzern-Lageberichts der Gesellschaft. Der Aufsichtsrat befasst sich darüber hinaus mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionsystems sowie der Abschlussprüfung.

Darüber hinaus steht der Aufsichtsratsvorsitzende mit dem Vorstand und insbesondere mit dem Vorstandsvorsitzenden in regelmäßigem Kontakt und berät mit diesem die Strategie, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement des Unternehmens. Über wichtige Ereignisse, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung sowie für die Leitung des Unternehmens von wesentlicher Bedeutung sind, wird der Aufsichtsratsvorsitzende regelmäßig durch den Vorstandsvorsitzenden informiert.

Sowohl zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der DBAG als auch zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der DB ML AG bestanden im Berichtsjahr keine Beraterverträge und sonstigen vergleichbaren Dienstleistungs- und Werkverträge.

› **Gemeinsame Aufsichtsratssitzungen**

Zur Steigerung der Beratungseffizienz tagen der Aufsichtsrat der DBAG und der Aufsichtsrat der DB ML AG regelmäßig gemeinsam. Die Beschlussfassung des jeweiligen Aufsichtsrats erfolgt durch dessen Mitglieder. Die Möglichkeit von separaten Aufsichtsratssitzungen bleibt grundsätzlich bestehen.

› **Aufsichtsratsausschüsse**

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, haben der Aufsichtsrat der DBAG und der Aufsichtsrat der DB ML AG von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, neben dem nach dem Mitbestimmungsgesetz einzurichtenden Vermittlungsausschuss weitere Ausschüsse zu bilden, und jeweils einen Präsidialausschuss, einen Prüfungs- und Compliance-Ausschuss sowie einen Personalausschuss gebildet. Eine Übersicht über die Mitglieder der Ausschüsse finden Sie im Konzern-Anhang. Über die Arbeit der Ausschüsse im Berichtsjahr informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht. Eine Funktionsbeschreibung der einzelnen Ausschüsse finden Sie auf unserer Internetseite.

› **FRAUENANTEIL IN VORSTAND UND AUFSICHTSRAT**

Dem Aufsichtsrat der DBAG gehören gegenwärtig sechs Frauen an. Für den Frauenanteil im Aufsichtsrat der DBAG wurde bis zum Stichtag 30. Juni 2017 eine Zielgröße von 30% festgelegt, die mit der am 18. März 2015 erfolgten Konstituierung des Gremiums erreicht ist.

Derzeit gehört dem Vorstand der DBAG keine Frau an. Für den Frauenanteil im Vorstand der DBAG wurde bis zum Stichtag 30. Juni 2017 eine Zielgröße von 15% festgelegt.

Auf den weiteren Führungsebenen der DBAG soll mittelfristig (bis zum 30. Juni 2017) auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 26,1% und auf der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 30,9% erreicht werden.

Dem Aufsichtsrat der DB ML AG gehören gegenwärtig vier Frauen an. Für den Frauenanteil im Aufsichtsrat der DB ML AG wurde bis zum Stichtag 30. Juni 2017 eine Zielgröße von 30% festgelegt, die mit der am 18. März 2015 erfolgten Konstituierung des Gremiums erreicht ist.

Derzeit gehört dem Vorstand der DB ML AG keine Frau an. Für den Frauenanteil im Vorstand der DB ML AG wurde bis zum Stichtag 30. Juni 2017 eine Zielgröße von 15% festgelegt.

Auf den weiteren Führungsebenen der DB ML AG soll mittelfristig (bis zum 30. Juni 2017) auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 24,6% und auf der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 31,1% erreicht werden.

› **Transparenz**

Auf unserer Internetseite stellen wir alle wichtigen Informationen zum Konzern- und Jahresabschluss, den Halbjahresbericht, den Finanzkalender sowie Informationen zu meldepflichtigen Wertpapiergeschäften zur Verfügung. Darüber hinaus informieren wir im Rahmen unserer Investor-Relations-Aktivitäten und Unternehmenskommunikation regelmäßig über aktuelle Entwicklungen.

› **Risikomanagement**

Gute Unternehmensführung beinhaltet auch den verantwortungsbewussten Umgang mit Chancen und Risiken, die im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit entstehen. Für Vorstand und Aufsichtsrat ist deshalb die frühzeitige Identifizierung und Begrenzung von geschäftlichen Risiken von hoher Bedeutung.

Es ist Aufgabe des Vorstands, ein angemessenes Risikomanagement und dessen Überwachung im Unternehmen sicherzustellen und beides kontinuierlich weiterzuentwickeln. Durch das Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts (BilMoG) wurden die Aufgaben des Aufsichtsrats im Hinblick auf die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des RMS und des internen Revisionssystems präzisiert. Damit der Aufsichtsrat diese Aufgabe erfüllen kann, müssen ihm

geeignete Informationen zur Verfügung gestellt werden, anhand derer er sich ein Urteil über die Angemessenheit und Funktionsfähigkeit der Systeme bilden kann. Zum internen Kontrollsystem erfolgt eine regelmäßige Berichterstattung an den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über dessen Angemessenheit und Wirksamkeit. Daneben berichtet der Vorstand dem Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über Risiken von wesentlicher Bedeutung für die Konzerngesellschaften sowie deren Behandlung durch den Vorstand. Er kontrolliert auch, ob das Risikofrüherkennungssystem den Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG entspricht.

› Compliance

Compliance ist ein integraler Bestandteil der Unternehmens- und Führungskultur des DB-Konzerns. Für uns bedeutet Compliance die Übereinstimmung unserer geschäftlichen Aktivitäten mit den hierfür maßgeblichen Gesetzen und Regelungen.

Der Schwerpunkt unserer Compliance-Arbeit liegt auf der Prävention von Korruption und sonstiger Wirtschaftskriminalität sowie deren konsequenter Bekämpfung. Verbindliche Richtlinien hierzu dienen dem Schutz des DB-Konzerns, der Mitarbeiter und der Führungskräfte. Von großer Bedeutung bleibt weiterhin die Sensibilisierung unserer Mitarbeiter und Führungskräfte, denn nur risikobewusste Beschäftigte können Risiken erkennen und diese auch erfolgreich vermeiden oder zumindest reduzieren.

Die Compliance-Arbeit des DB-Konzerns umfasst unter anderem das frühzeitige Erkennen von Compliance-Risiken sowie die entsprechende Einleitung von Gegenmaßnahmen. Dazu zählen auch die Durchführung von Compliance-Programmen, die kontinuierliche Kommunikation sowie Prozessverbesserungen.

Weitere Informationen zum Thema Compliance finden Sie im Compliance- und Datenschutz-Bericht und auf unserer Internetseite.

› Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die Hauptversammlungen der DB AG und der DB ML AG haben am 18. März 2015 die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2015 bestellt. Die Prüfungs- und Compliance-Ausschüsse haben

die Vorschläge der Aufsichtsräte zur Wahl des Abschlussprüfers vorbereitet und nach dessen Wahl durch die Hauptversammlungen mit dem Abschlussprüfer die Prüfungsschwerpunkte festgelegt. Mit dem Abschlussprüfer wurde auch in diesem Geschäftsjahr vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird. Es wurde zudem vereinbart, dass der Ausschussvorsitzende vom Abschlussprüfer über gesonderte Feststellungen und etwaige Unrichtigkeiten der Entsprechenserklärung unverzüglich informiert wird.

› Effizienzprüfung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Die Effizienzprüfung erfolgt im Zweijahresrhythmus. Die letzte Effizienzprüfung fand im Berichtsjahr statt.

› Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht beschreibt die Vergütungssystematik und stellt die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats dar.

› DAS VERGÜTUNGSSYSTEM DES VORSTANDS

Das Vergütungssystem für den Vorstand der DB AG und der DB ML AG zielt darauf ab, die Vorstandsmitglieder entsprechend ihren Aufgaben- und Verantwortungsbereichen angemessen zu vergüten und dabei die Leistung eines jeden Vorstandsmitglieds sowie den Erfolg des Unternehmens unmittelbar zu berücksichtigen.

Die Angemessenheit der Vergütung wird regelmäßig in einem Vergütungsvergleich überprüft. Im Rahmen dieser Überprüfung wird die Höhe der Vorstandsvergütung sowohl im Vergleich zum externen Markt (horizontale Angemessenheit) als auch zu den sonstigen Vergütungen im Unternehmen (vertikale Angemessenheit) gewürdigt. Sollte sich hieraus die Notwendigkeit einer Veränderung des Vergütungssystems oder der Vergütungshöhe ergeben, macht der Personalausschuss des Aufsichtsrats dem Aufsichtsrat entsprechende Vorschläge zur Beschlussfassung.

› VERGÜTUNGSBESTANDTEILE

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtvergütung umfasst daneben auch die Versorgungszusagen, die sonstigen Zusagen sowie die Nebenleistungen.

Die fixe Grundvergütung ist eine auf das Geschäftsjahr bezogene Barvergütung, die sich an dem Verantwortungsumfang und der Erfahrung des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert. Das individuell festgelegte Fixeinkommen wird in zwölf gleichen Teilen ausgezahlt.

Die erfolgsabhängige Jahrestantieme errechnet sich aus dem Erreichen kennzahlenbezogener betriebswirtschaftlicher Ziele (Tantiemefaktor) und der Erfüllung individueller Ziele (Leistungsfaktor). Zwischen Tantiemefaktor und Leistungsfaktor besteht eine multiplikative Verknüpfung. Die Höhe des Tantiemefaktors ist abhängig vom Grad des Erreichens der aus der Unternehmensplanung abgeleiteten wirtschaftlichen Ziele. Die Bezugsparameter sind zu gleichen Teilen der operative Erfolg (operatives Ergebnis nach Zinsen) und die erzielte Kapitalrendite (ROCE).

Der Leistungsfaktor würdigt die Erfüllung der persönlichen Ziele. Die Zieltantieme entspricht der Jahrestantieme, die das Vorstandsmitglied in einem »normalen Geschäftsjahr« (Einhaltung der Planziele) bei 100-prozentiger Erfüllung der Leistungsziele erhält. Unterschreitet das Konzernergebnis die vorgegebenen Planwerte, kann sich der Tantiemefaktor – unabhängig von der persönlichen Zielerreichung – im Extremfall auf null reduzieren. Somit ist ein vollständiger Ausfall der Jahrestantieme möglich. Bei einer entsprechenden Überschreitung der Planwerte kann die Jahrestantieme unter der Voraussetzung, dass auch der maximale Leistungsfaktor erreicht wird, das 2,6-Fache der Zieltantieme betragen.

Die wirtschaftlichen und persönlichen Ziele der Vorstandsmitglieder werden jährlich auf Basis einer Empfehlung des Personalausschusses vom Aufsichtsrat beschlossen und mit den Vorstandsmitgliedern schriftlich vereinbart.

Gemeinsam mit der vom Aufsichtsrat verabschiedeten Planung bilden die persönlichen Ziele die Bemessungsgrundlage für die Jahrestantieme. Damit stehen zu Beginn des Geschäftsjahres alle wesentlichen Parameter für die Gesamtvergütung fest.

Nach Abschluss eines Geschäftsjahres werden auf Basis der Konzernergebnisse für jedes Vorstandsmitglied der Tantiemefaktor und der persönliche Leistungsfaktor ermittelt. Das Zieleinkommen wird erreicht, wenn sowohl die Unternehmensziele als auch die individuellen Ziele zu 100% erfüllt sind. Die abschließende Festlegung dazu erfolgt durch den Aufsichtsrat und wird vom Personalausschuss vorbereitet.

Bemessungsgrundlage für das langfristige Vergütungselement ist die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Diese Bemessungsgrundlage honoriert das Erreichen beziehungsweise Übertreffen der in der Mittelfristplanung gesetzten operativen Ergebnisziele und deren Auswirkungen auf den Unternehmenswert. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit werden die im Vergleich zur Unternehmensplanung erzielte Wertsteigerung und der Auszahlungsgrad ermittelt. Durch einen Peergroup-Vergleich wird der Ausschüttungsgrad des Long-term Incentives entsprechend dem Ergebnis des Vergleichs der Außenperformance des Unternehmens gegenüber einer Vergleichsgruppe modifiziert. Die Planlaufzeit beträgt jeweils vier Jahre.

Der Auszahlungsgrad des Long-term Incentive Plan ist nach oben begrenzt und kann zwischen 0 und 300% liegen. Der Anspruch aus der Long-term-Incentive-Zusage ist vererblich.

Die Vorstandsmitglieder haben einen Anspruch auf eine angemessene Abfindung bei Beendigung der organschaftlichen Bestellung vor dem vertraglich festgelegten Zeitpunkt, wenn kein von ihnen zu vertretender wichtiger Grund vorliegt. Die Abfindung orientiert sich an der Restlaufzeit des Vertrags, dem vereinbarten Zielgehalt und gegebenenfalls den bereits in der Restlaufzeit des Vertrags von der DBAG beziehungsweise der DB ML AG zu erfüllenden Ruhegeldansprüchen.

Entsprechend den Empfehlungen des PCGK ist in allen Dienstverträgen der Vorstandsmitglieder der DBAG beziehungsweise der DB ML AG ein Abfindungscap enthalten. Danach dürfen Zahlungen an ein Vorstandsmitglied aufgrund vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund i. S. d. § 626 BGB den Wert von zwei Jahresgehältern einschließlich variabler Gehaltsbestandteile nicht überschreiten und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten.

Für die Wahrnehmung von Mandaten in Kontrollgremien von Konzern- und Beteiligungsgesellschaften wird den Mitgliedern des Vorstands keine zusätzliche Vergütung gezahlt.

› Ruhegeldansprüche

Der Aufsichtsrat der DB AG beziehungsweise der DB ML AG hat für die Vorstandsmitglieder eine grundsätzliche Altersgrenze von 65 Jahren festgelegt. Die Mitglieder des Vorstands haben nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Anspruch auf Ruhegeldzahlungen. Ein Vorstandsmitglied hat spätestens mit Vollendung des 65. Lebensjahres Anspruch auf ein lebenslanges Ruhegeld, wenn das Dienstverhältnis wegen dauernder Dienstunfähigkeit endet oder der Vertrag vor dem vereinbarten Beendigungstermin endet oder nicht verlängert wird, ohne dass ein wichtiger Grund vorliegt, oder das Vorstandsmitglied die Fortsetzung des Dienstvertrags zu gleichen oder für ihn günstigeren Bedingungen ablehnt.

Die betrieblichen Versorgungszusagen belaufen sich auf einen Prozentsatz des Grundgehalts, der sich nach der Dauer der Zugehörigkeit des Vorstandsmitglieds zum Unternehmen richtet. Die Versorgungszusagen sehen lebenslange Alters- und Hinterbliebenenrenten vor. Ein Kapitalwahlrecht besteht nicht.

Für vor dem 1. Januar 2009 abgeschlossene Vorstandsverträge wurden ferner Rückdeckungsversicherungen für die betriebliche Altersvorsorge abgeschlossen.

› Vertragliche Nebenleistungen

Als vertragliche Nebenleistungen haben die Vorstandsmitglieder unter anderem Anspruch auf einen Dienstwagen mit Fahrer zur dienstlichen und privaten Nutzung, eine persönliche BahnCard 100 First sowie den üblichen Versicherungs-

schutz. Für dienstlich veranlasste Zweitwohnungen wird ein Mietzuschuss gewährt. Diese Sachbezüge unterliegen, soweit sie nicht steuerfrei gewährt werden können, als geldwerter Vorteil der Versteuerung durch die Vorstandsmitglieder. Den Vorstandsmitgliedern ist es wie allen Führungskräften freigestellt, am Deferred-Compensation-Programm des Unternehmens teilzunehmen.

Für die Mitglieder des Vorstands besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG beziehungsweise der DB ML AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung). Die Versicherung war im Geschäftsjahr 2015 als Gruppenversicherung mit dem gesetzlich vorgesehenen Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Vorstände entstehen können. Der Versicherungsschutz der bestehenden D&O-Versicherung gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren nach Beendigung der Vorstandstätigkeit weiter.

› VERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2015

› Vorstand DB AG

Die Tantieme für das abgelaufene Geschäftsjahr wird mit dem Ende des Monats, in dem die ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft stattfindet, fällig.

Für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr erhalten die Mitglieder des Vorstands der DB AG folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Vorstands [in T €]	Feste Vergütung	Bezüge im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit	Variable Vergütung				Insgesamt ⁴⁾
			kurzfristig ¹⁾	langfristig (Auszahlung 2016)	langfristig ²⁾	Sonstiges ³⁾	
AM 31.12.2015 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG							
Dr. Rüdiger Grube	900	-	522	-	-	17	1.440
Dr. Volker Kefer	650	-	325	-	60	17	992
Berthold Huber (seit 01.08.2015)	167	-	105	-	-22	12	284
Dr. Richard Lutz	650	-	361	-	83	25	1.036
Ronald Pofalla (seit 01.08.2015)	167	-	105	-	38	11	283
Ulrich Weber	715	-	334	-	15	9	1.057
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG							
Gerd Becht (bis 31.07.2015)	417	2.824	-	-	-36	18	3.260
Dr. Heike Hanagarth (bis 31.07.2015)	233	1.811	-	-	125	19	2.063
Insgesamt	3.899	4.635	1.752	-	263	129	10.415

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.

²⁾ Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung/-auflösung für Long-term Incentives.

³⁾ Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen und aus der Benutzung von Dienstwagen sowie Zuschüsse zu Versicherungen und Mieten.

⁴⁾ Summe ohne langfristige variable Vergütung.

› Vorstand DBMLAG

Die Tantieme für das abgelaufene Geschäftsjahr wird mit dem Ende des Monats, in dem die ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft stattfindet, fällig.

Für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr erhalten die Mitglieder des Vorstands der DB ML AG folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Vorstands [in T €]	Feste Vergütung	Bezüge im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit	Variable Vergütung			Sonstiges ⁴⁾	Insgesamt ⁵⁾
			kurzfristig ²⁾	langfristig (Auszahlung 2016)	langfristig ³⁾		
AM 31.12.2015 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB ML AG							
Dr. Rüdiger Grube ¹⁾	-	-	-	-	-	-	-
Dr. Volker Kefer ¹⁾	-	-	-	-	-	-	-
Berthold Huber ¹⁾ (seit 01.08.2015)	-	-	-	-	-	-	-
Dr. Richard Lutz ¹⁾	-	-	-	-	-	-	-
Ronald Pofalla ¹⁾ (seit 01.08.2015)	-	-	-	-	-	-	-
Ulrich Weber ¹⁾	-	-	-	-	-	-	-
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB ML AG							
Gerd Becht ¹⁾ (bis 31.07.2015)	-	-	-	-	-	-	-
Dr. Heike Hanagarth ¹⁾ (bis 31.07.2015)	-	-	-	-	-	-	-
Ulrich Homburg (bis 31.07.2015)	379	3.351	-	-	-20	27	3.756
Dr. Karl-Friedrich Rausch (bis 31.07.2015)	417	1.201	-	-	-22	16	1.634
Insgesamt	796	4.552	-	-	-42	42	5.390

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Die Herren Dr. Grube, Becht, Huber, Dr. Kefer, Dr. Lutz, Pofalla und Weber sowie Frau Dr. Hanagarth erhielten keine gesonderten Bezüge für ihre Tätigkeit bei der DB ML AG.

²⁾ Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.

³⁾ Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung/-auflösung für Long-term Incentives.

⁴⁾ Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen und aus der Benutzung von Dienstwagen sowie Zuschüsse zu Versicherungen und Mieten.

⁵⁾ Summe ohne langfristige variable Vergütung.

Kein Mitglied des Vorstands der DB AG oder der DB ML AG hat im Berichtsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten.

› Versorgungsansprüche des Vorstands für das Geschäftsjahr 2015

VORSTAND DB AG

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag in Höhe von 4.028 T € zugeführt.

Zuführung zu den Pensionsrückstellungen (Dienstzeitaufwand) [in T €]	2015
AM 31.12.2015 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Dr. Rüdiger Grube	997
Dr. Volker Kefer	505
Berthold Huber (seit 01.08.2015)	124
Dr. Richard Lutz	244
Ronald Pofalla (seit 01.08.2015)	314
Ulrich Weber	889
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Gerd Becht (bis 31.07.2015; seit 01.08.2015 Ruhegeld)	740
Dr. Heike Hanagarth (bis 31.07.2015)	215
Insgesamt	4.028

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

VORSTAND DBMLAG

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag in Höhe von 653 T € zugeführt.

Zuführung zu den Pensionsrückstellungen (Dienstzeitaufwand) [in T €]	2015
AM 31.12.2015 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB ML AG	
Dr. Rüdiger Grube ¹⁾	-
Dr. Volker Kefer ¹⁾	-
Berthold Huber ¹⁾ (seit 01.08.2015)	-
Dr. Richard Lutz ¹⁾	-
Ronald Pofalla ¹⁾ (seit 01.08.2015)	-
Ulrich Weber ¹⁾	-
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB ML AG	
Gerd Becht ¹⁾ (bis 31.07.2015; seit 01.08.2015 Ruhegeld)	-
Dr. Heike Hanagarth ¹⁾ (bis 31.07.2015)	-
Ulrich Homburg (bis 31.07.2015)	253
Dr. Karl-Friedrich Rausch (bis 31.07.2015)	400
Insgesamt	653

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Die Herren Dr. Grube, Becht, Huber, Dr. Kefer, Dr. Lutz, Pofalla und Weber sowie Frau Dr. Hanagarth erhielten keine gesonderten Pensionszusagen für ihre Tätigkeit bei der DB ML AG.

Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder sind als Gesamtsumme im Konzern-Anhang ausgewiesen.

› VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2015

› Aufsichtsrat DBAG

Die Vergütung des Aufsichtsrats der DBAG wurde zuletzt durch Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DBAG erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung von 20.000 € sowie eine erfolgsorientierte jährliche Vergütung. Die erfolgsabhängige Vergütung bemisst sich nach dem Verhältnis des im Konzern-Abschluss ausgewiesenen operativen Ergebnisses (EBIT) des Geschäftsjahres im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr sowie dem Erreichen bestimmter operativer Leistungskennziffern. Die erfolgsabhängige Vergütung ist auf maximal 13.000 € begrenzt. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung. Diese Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel. Für den Vorsitz im Präsidialausschuss und im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss erhöht sich die Vergütung um das Einfache, für den Vorsitz im Personalausschuss um die Hälfte der Vergütung. Die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach § 27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss bleiben unberücksichtigt.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DBAG für jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld von 250 €. Die Aufsichtsratsmitglieder haben zudem die Wahl zwischen einer persönlichen BahnCard 100 First oder fünf Freifahrtscheinen.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DBAG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung). Die Versicherung ist als Gruppenversicherung ohne Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Aufsichtsräte entstehen können. Ferner besteht für die Aufsichtsratsmitglieder eine Gruppenunfallversicherung. Die Prämie für die genannten Versicherungen entrichtet die jeweilige Gesellschaft.

Die Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat nur während eines Teils des jeweiligen Geschäftsjahres angehören, erhalten für jeden angefangenen Monat ihrer Mitgliedschaft ein Zwölftel der Vergütung. Entsprechendes gilt für die Erhöhung der Vergütung für den Aufsichtsratsvorsitzenden und seinen Stellvertreter sowie für die Erhöhung der Vergütung für Mitgliedschaft und Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss.

Die Zahlung der Vergütung erfolgt nach Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder für das vorangegangene Geschäftsjahr beschließt.

Die Vergütung einschließlich der persönlichen BahnCard 100 First und der fünf Freifahrtscheine ist von den Aufsichtsratsmitgliedern eigenständig zu versteuern.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats halten derzeit weder Aktien der Gesellschaft noch Optionsrechte, die zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft berechtigen.

Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 13. April 2016 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DBAG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats [in T €]	Jahresvergütung 2015				Insgesamt
	feste Vergütung	variable Vergütung	Sitzungsgeld	Nebenleistungen	
AM 31.12.2015 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG					
Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht	70,0	-	3,3	-	73,3
Alexander Kirchner	40,0	-	3,3	6,9	50,1
Jürgen Beuttler	20,0	-	1,8	-	21,8
Dr. Michael Frenzel	16,7	-	1,8	1,0	19,4
Dr.-Ing. Dr. E. h. Jürgen Großmann	20,0	-	1,3	6,9	28,1
Dr. Ingrid Hengster	16,7	-	1,8	-	18,4
Jörg Hensel	25,0	-	2,8	1,0	28,8
Klaus-Dieter Hommel	20,0	-	1,3	6,9	28,1
Steffen Kampeter ¹⁾	10,0	-	1,0	-	11,0
Prof. Dr. Susanne Knorre	16,7	-	1,8	-	18,4
Ludwig Koller	20,0	-	1,5	6,9	28,4
Dr. Jürgen Krumnow	40,0	-	2,5	1,0	43,5
Kirsten Lühhmann	20,0	-	1,5	1,0	22,5
Heike Moll	16,7	-	1,8	6,9	25,3
Fred Nowka	20,0	-	1,8	6,9	28,6
Michael Odenwald	35,0	-	3,3	1,0	39,3
Mario Reiß	20,0	-	1,5	6,9	28,4
Regina Rusch-Ziemba	25,0	-	2,3	6,9	34,1
Jens Schwarz	30,0	-	3,0	1,0	34,0
Brigitte Zypries ²⁾	-	-	-	-	-
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG					
Christoph Dänzer-Vanotti	5,0	-	0,3	6,9	12,1
Prof. Dr. Knut Löschke	5,0	-	0,3	6,9	12,1
Vitus Miller	5,0	-	0,3	6,9	12,1
Dr. Thomas Steffen	5,0	-	0,5	-	5,5
Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Heinrich Weiss	5,0	-	0,3	6,9	12,1
Summe	506,8	-	41,1	88,8	635,5
Aufsichtsratsvergütung für weitere Mandate in DB-Tochtergesellschaften					107,6
Insgesamt					743,3

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Herr Kampeter hat vom März 2015 bis zum 4. Juli 2015 auf die ihm für die Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied zustehende Vergütung verzichtet.

²⁾ Frau PSts Zypries hat auf die ihr für die Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied zustehende Vergütung verzichtet.

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG bestehen nicht.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG haben im Berichtsjahr keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen erhalten.

› **Aufsichtsrat DBMLAG**

Die Vergütung des Aufsichtsrats der DB ML AG ist in § 15 der Satzung der DB ML AG festgelegt und wurde zuletzt durch den Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung von 5.000 €. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung. Diese Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel und für jeden Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss um die Hälfte der Vergütung, wobei die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach § 27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss unberücksichtigt bleiben.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB ML AG für jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld von 250 €.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB ML AG verbundenen Risiken eine D&O-Versicherung. Die Versicherung ist als Gruppenversicherung ohne Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Aufsichtsräte entstehen können. Ferner besteht für die Aufsichtsratsmitglieder beider Gesellschaften eine Gruppenunfallversicherung. Die Prämie für die genannten Versicherungen entrichtet die jeweilige Gesellschaft.

Die Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat nur während eines Teils des jeweiligen Geschäftsjahres angehören, erhalten für jeden angefangenen Monat ihrer Mitgliedschaft ein Zwölftel der Vergütung. Entsprechendes gilt für die Erhöhung der Vergütung für den Aufsichtsratsvorsitzenden und seinen Stellvertreter sowie für die Erhöhung der Vergütung für Mitgliedschaft und Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss.

Die Zahlung der Vergütung erfolgt nach Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder für das vorangegangene Geschäftsjahr beschließt.

Die Vergütung ist von den Aufsichtsratsmitgliedern eigenständig zu versteuern.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats halten derzeit weder Aktien der Gesellschaft noch Optionsrechte, die zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft berechtigen.

Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 13. April 2016 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB ML AG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats [in T €]	Jahresvergütung 2015				Insgesamt
	feste Vergütung	variable Vergütung	Sitzungsgeld	Nebenleistungen	
AM 31.12.2015 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB ML AG					
Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht	15,0	-	3,3	-	18,3
Alexander Kirchner	9,6	-	3,3	-	12,8
Sabine Gröben	5,0	-	1,5	-	6,5
Dr. Ingrid Hengster	4,2	-	1,8	-	5,9
Klaus-Dieter Hommel	6,3	-	2,3	-	8,5
Steffen Kampeter ¹⁾	2,5	-	1,0	-	3,5
Margarita Kiefer	6,3	-	2,5	-	8,8
Jürgen Knörzer	4,2	-	1,8	-	5,9
Dr. Jürgen Krumnow	7,5	-	2,5	-	10,0
Michael Odenwald	8,8	-	3,3	-	12,0
Gerhard Schlauer	5,2	-	2,5	-	7,7
Brigitte Zypries ²⁾	-	-	-	-	-
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB ML AG					
Wolfgang Erler	1,6	-	0,5	-	2,1
Heike Moll	1,3	-	0,3	-	1,5
Dr. Thomas Steffen	1,3	-	0,5	-	1,8
Dr.-Ing. E. h. Dipl.-Ing. Heinrich Weiss	1,3	-	0,3	-	1,5
Wolfgang Zell	2,5	-	0,8	-	3,3
Summe	82,6	-	28,2	-	110,1
Aufsichtsratsvergütung für weitere Mandate in DB-Tochtergesellschaften					12,3
Insgesamt					122,3

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Herr Kampeter hat vom März 2015 bis zum 4. Juli 2015 auf die ihm für die Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied zustehende Vergütung verzichtet.

²⁾ Frau PSts Zypries hat auf die ihr für die Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied zustehende Vergütung verzichtet.

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats der DB ML AG bestehen nicht.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB ML AG haben im Berichtsjahr keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen erhalten.

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: Deutsche Bahn 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
- › Bildnachweis: Umschlag: Max Lautenschläger › Seite 5: Max Lautenschläger › Seite 71: Max Lautenschläger › Seite 97: Max Lautenschläger › Hintergrund Grafiken: Max Lautenschläger

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

