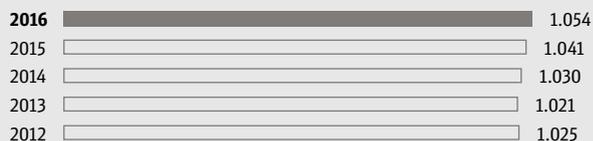




DB Netz AG
Geschäftsbericht 2016
Qualität, die überzeugt!

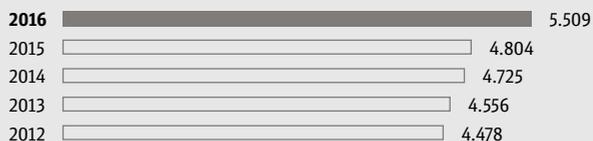
Entwicklungen im Geschäftsjahr 2016

Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm¹⁾



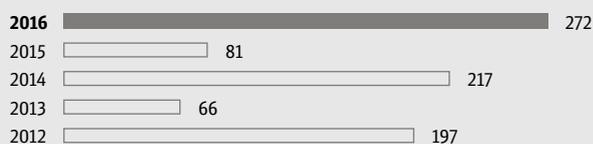
➤ 2016 zu 2015: +1,2%

Umsatzerlöse in Mio. €



➤ 2016 zu 2015: +14,7%

Ergebnis nach Steuern²⁾ in Mio. €



➤ 2016 zu 2015: -

Umsatzstruktur in %



■ 2016

Ausgewählte Kennzahlen	2016	2015	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	5.509	4.804	+705	+14,7
Ergebnis nach Steuern ²⁾	272	81	+191	-
Bilanzsumme per 31.12.	20.313	20.665	-352	-1,7
Anlagevermögen per 31.12.	19.703	20.064	-361	-1,8
Eigenkapital per 31.12.	7.263	7.277	-14	-0,2
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	9.018	9.371	-353	-3,8
Brutto-Investitionen	6.218	5.815	+403	+6,9
Netto-Investitionen ³⁾	680	906	-226	-24,9
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	39.999	39.243	+756	+1,9
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm ¹⁾	1.054	1.041	+13	+1,2
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, in Mio. Trkm ¹⁾	321	290	+31	+10,7
Betriebslänge in km	32.241	33.193	+48	+0,1

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

²⁾ Die DB Netz AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG.

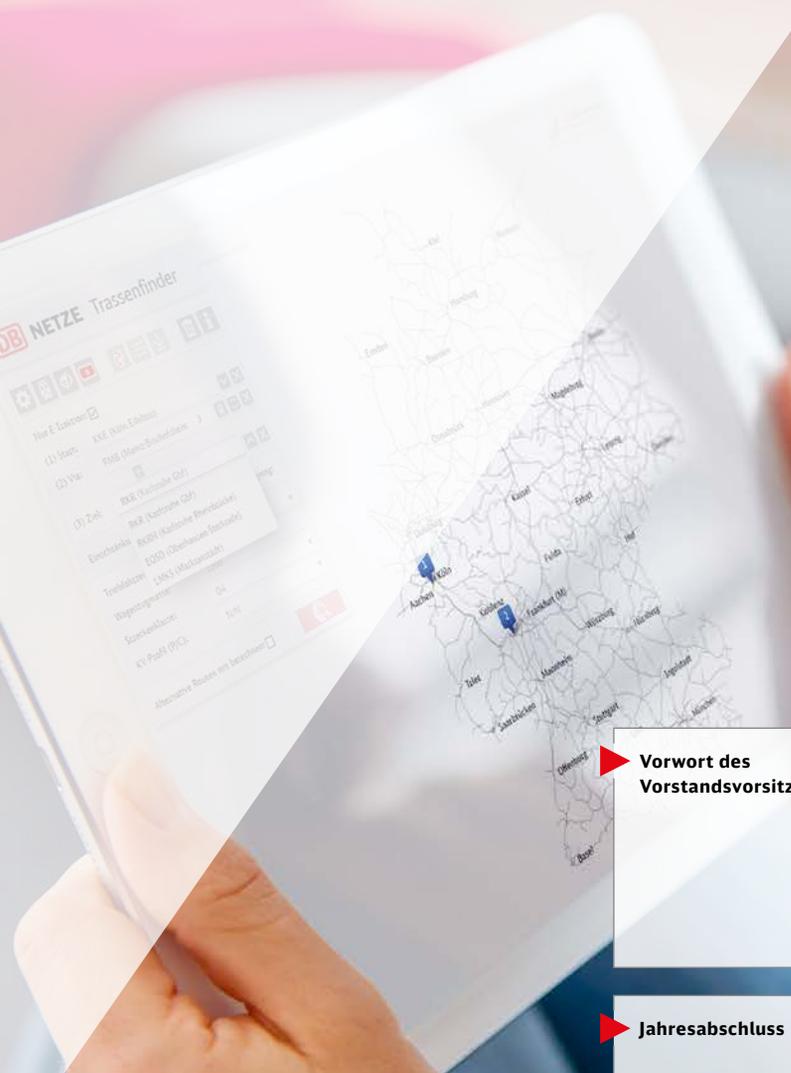
³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

SCHNELLERE VERBINDUNGEN



Nach der Ende 2015 eröffneten Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle steht nun die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt vor der Fertigstellung. Ende 2017 werden die Neubaustrecken des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8), der Verbindung zwischen Nürnberg und Berlin, komplett in Betrieb sein. Die neuen Strecken ermöglichen bessere Angebote und kürzere Fahrzeiten.

▶▶▶ Inhalt



▶ **Vorwort des
Vorstandsvorsitzenden / S.2**

▶ **Lagebericht / S.7**

▶ **Jahresabschluss / S.29**

▶ **Bericht des Aufsichtsrats / S.45**

»Von 2015 bis 2019 fließen mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II insgesamt rund 28 Milliarden Euro in die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur.«



»Eine höhere Pünktlichkeit ist und bleibt unser oberstes Qualitätsziel. »Pünktlich wie die Eisenbahn« ist unser Anspruch.«

»Wir investieren nicht nur in den Erhalt und die Zukunftsfähigkeit des bestehenden Netzes, sondern auch in den Aufbau neuer Kapazität.«

Frank Sennhenn,
Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Beginn des Jahres 2016 war geprägt durch das tragische Zugunglück von Bad Aibling, das uns schwer getroffen und erschüttert hat. Unser tief empfundenes Mitgefühl gilt den Opfern und ihren Angehörigen. Es ist schwer, nach solchen Ereignissen zur Tagesordnung überzugehen.

Unsere Kunden erwarten von uns eine zukunftsfähige Infrastruktur. Unsere Zielrichtungen, um die Schiene zur ersten Wahl für die Mobilität in Deutschland zu machen, lauten daher: mehr Qualität, mehr Kapazität, mehr Einfachheit.

Aus diesem Grund haben wir im Berichtsjahr wieder Milliarden Euro in moderne Gleise, Weichen, Technik und Anlagen sowie den Neu- und Ausbau unserer Infrastruktur investiert. Zudem wurden Digitalisierungsprojekte angestoßen und weiter vorangetrieben, die positive Effekte auf unsere Instandhaltungsprozesse zeigen. Auch beim Ergebnis liegt die DB Netz AG 2016 wie schon in den Vorjahren im Zielkorridor und konnte ihr Geschäft weiter stabilisieren. Wir konnten den Umsatz steigern – auf 5,1 Milliarden Euro (im Vorjahr: 4,8 Milliarden Euro). Dabei wurde ein Jahresüberschuss von 272 Millionen Euro erzielt.

Mit unserem Modernisierungsprogramm sind wir weiterhin auf Kurs. Das Programm ging 2016 ins zweite Jahr der Umsetzung. Von 2015 bis 2019 fließen mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II insgesamt rund 28 Milliarden Euro in die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur. Allein im vergangenen Jahr haben wir 5,1 Milliarden Euro in die Modernisierung und Instandhaltung des Bestandsnetzes investiert. 2017 nehmen wir noch einmal rund 100 Millionen Euro mehr für die Zukunftsfähigkeit des Netzes in die Hand.

Erste Erfolge dieser Investitionsoffensive sind sichtbar: So haben die im Rahmen der LuFV II mit dem Bund vereinbarten Qualitätskennzahlen »Anzahl Infrastrukturmängel« und »Theoretischer Fahrzeitverlust« das beste Niveau seit Einführung der LuFV I im Jahr 2009 erreicht. Auch bei der Sanierung von Eisenbahnbrücken nehmen wir Fahrt auf: 2015 und 2016 sind 197 Eisenbahnbrücken neu gebaut oder modernisiert worden. Mit der Erneuerung des Pforzheimer Tunnels startete Anfang 2016 zudem eine der größten Tunnelbaumaßnahmen im Rahmen des Modernisierungsprogramms. Die Investitionen hierfür betragen rund 88 Millionen Euro.

Wir investieren nicht nur in den Erhalt und die Zukunftsfähigkeit des bestehenden Netzes, sondern auch in den Aufbau neuer Kapazität. Im Jahr 2016 konnten wir viele Fortschritte bei Neu- und Ausbauprojekten erzielen. Nach einigen Jahren mit stagnierender Zahl an Neu- und Ausbauprojekten im Bau haben wir 2016 die Anzahl der Projekte in Umsetzung um sieben auf 29 deutlich erhöht. 2017 werden sich 39 Projekte im Bau befinden. Das Investitionsvolumen im Bedarfsplan werden wir dadurch im Jahr 2017 gegenüber 2016 um rund 140 Millionen Euro erhöhen und die verfügbaren Bundesmittel vollständig abrufen. Das ist ein positives Signal an den Bund, was unsere Leistungsfähigkeit im Bereich Großprojekte betrifft.

Lassen Sie mich aus den vielen Meilensteinen, die 2016 bei den Großprojekten erreicht wurden, nur zwei exemplarisch hervorheben: Zum einen wurden die Testfahrten auf der Neubaustrecke Erfurt–Nürnberg im Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8 (VDE 8) erfolgreich durchgeführt. Die Inbetriebnahme der Strecke in diesem Jahr liegt damit im Zeitplan. Mit dem VDE 8 Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig sind Zugfahrten zwischen Berlin und München ab Dezember zwei Stunden kürzer als heute. Zum anderen wurden 2016 für die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München Baurecht und Finanzierung sichergestellt. 2017 können wir hier mit den Baumaßnahmen beginnen. Übrigens können wir nicht nur in München, sondern auch in gut einem Dutzend weiterer Bauprojekte im Jahr 2017 den ersten Spatenstich feiern. Als positiv für die Weiterentwicklung der Großprojekte bewerten wir auch den vom Parlament gebilligten Bundesverkehrswegeplan 2030. Er deckt sich in weiten Teilen mit unserer Netzkonzeption 2030 und enthält neue, für den Schienenverkehr zentrale Maßnahmen wie den Ost- und den Westkorridor.

Die Herausforderung, die sich aus dieser Vielzahl an Investitionen ergibt, liegt auf der Hand: Wir müssen Fahren und Bauen weiterhin in Einklang bringen und die Beeinträchtigungen, die sich durch die Bautätigkeiten ergeben, für unsere Kunden so gering wie möglich halten.

Auch hier können wir auf erste positive Ergebnisse zurückblicken. Es ist uns gelungen, die gestiegenen Bauaktivitäten von den negativen Kundenauswirkungen zu entkoppeln: Trotz zwölf Prozent mehr Baustellen pro Tag haben wir die baubedingten Verspätungen gegenüber 2015 um elf Prozent gesenkt.

Diese erzielten Erfolge gilt es jetzt im Regelgeschäft zu festigen und auszubauen. Die weitere Optimierung von Fahren und Bauen steht hierbei ganz oben auf der Agenda. Wir haben dafür die Baustellen mit besonders hoher Netzwirkung analysiert, um Verbesserungen abzuleiten. Wichtig ist in diesem Kontext auch der intensive Austausch mit der Branche. Seit Dezember 2016 arbeiten Vertreter der Verbände, des Bundesverkehrsministeriums, der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), der Aufgabenträger und DB Netz im Rahmen des »Runden Tisches Baustellenmanagement« gemeinsam daran, das System Schiene leistungsfähiger zu machen und Kapazitäts- und Qualitätseinbußen aus dem Baugeschehen weiter zu reduzieren. Neben einer verbesserten Kommunikation mit unseren Kunden geht es uns darum, Baumaßnahmen künftig noch stärker strategisch zu planen, zusammenzufassen und kundenorientiert in den Fahrplan zu integrieren.

Die Möglichkeiten der Digitalisierung werden uns dabei helfen. Erste gute Beispiele zeigen, wie neue IT-Tools die Planung erleichtern.

Mit Initiativen wie »Building Information Modeling« (BIM) und der »Digitalen Kapazitätssteigerung« arbeiten wir nicht nur an einer höheren Verfügbarkeit unserer Strecken, sondern bauen auch unsere digitale Kompetenz weiter aus. Nach dem Grundsatz »Erst digital, dann real bauen« wird durch BIM das digitale Planen und Bauen bis 2020 Standard bei allen öffentlichen Verkehrsinfrastrukturprojekten. Mit dem Bund haben wir dafür eine Finanzierungsvereinbarung für 13 Pilotprojekte unterzeichnet, die unter anderem der Fehmarnbeltquerung zugutekommt.

Mit der »Digitalen Kapazitätssteigerung« treiben wir die Automatisierung des Fahrplans voran. Unser Ziel ist es, unter anderem eine mobile Click&Ride-App für Trassenbuchungen im Güterverkehr in Echtzeit, vergleichbar mit Flugbuchungen im Internet, zu entwickeln. Auch hierfür haben wir 2016 mit dem Bund eine Finanzierungsvereinbarung über 75 Millionen Euro abgeschlossen.

Im Bereich der Instandhaltung setzen wir mit unserer Diagnoseplattform DIANA ebenfalls vermehrt auf Digitalisierung, um Störungen möglichst frühzeitig zu erkennen beziehungsweise gar nicht erst auftreten zu lassen. Um die Verfügbarkeit unserer Weichen zu erhöhen, haben wir 2016 mehr als 6.500 Weichen mit Stellkraftdiagnosesystemen ausgerüstet und an DIANA angeschlossen. Bis 2020 werden 30.000 Weichen mit der digitalen Technik ausgerüstet. Ziel ist es, die beeinflussbaren Störungen an Weichen um bis zu 50 Prozent zu reduzieren. Wir werden sukzessive weitere Anlagen und Bauteile an DIANA anschließen und so die prädiktive Instandhaltung weiter ausbauen.

Die europaweite Umstellung auf das neue Zugbeeinflussungssystem European Train Control System (ETCS) fällt ebenfalls unter das Stichwort Digitalisierung. Klassische Signale verlieren in Zukunft an Bedeutung, da die Datenübertragung digital per Funk und Sensoren an den Gleisen sowie in den Zügen funktioniert. Ende 2016 haben wir uns dazu verpflichtet, in den kommenden Jahren rund 2.750 Kilometer mit ETCS auszurüsten. So wird insbesondere der grenzüberschreitende Bahnbetrieb zuverlässiger und pünktlicher.

Eine höhere Pünktlichkeit ist und bleibt unser oberstes Qualitätsziel. »Pünktlich wie die Eisenbahn« ist unser Anspruch. Um die Pünktlichkeit für Reisende und Güterverkehrskunden zu erhöhen, sind Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur unerlässlich. Ob die Digitalisierung des Betriebs, ein planmäßiger Start am Abfahrtsbahnhof oder eine optimierte Fahrplanregelung für stark belastete Knoten – am Ende profitieren alle Kunden von diesen Verbesserungen.

Dass wir mit unseren Anstrengungen auf dem richtigen Weg sind, zeigt auch ein Wert, der uns allen besonders wichtig ist: die Kundenzufriedenheit. Erstmals seit 2011 ist sie im vergangenen Jahr wieder leicht angestiegen. Das ist ein wichtiger Trendwechsel. Allerdings ist das Ergebnis noch nicht auf dem gewünschten Niveau. Unser Ziel ist es, die Qualität und den Kunden noch stärker in den Mittelpunkt unseres Handelns zu rücken.

»Von der Eisenbahn zur Einfachbahn« heißt unsere Initiative, die das sichtbare Angebot für den Kunden vereinfachen soll. Intelligente Werkzeuge lösen in Zukunft Regelwerke auf Papier ab und bieten schnelle Informationen für Kunden und Mitarbeiter. IT-Tools wie der Grenzlastanzeiger (GretA) oder die Echtzeitanzeige von möglichen Buchungen mit dem Trassenfinder helfen dabei.

Mit Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) zum 2. September 2016 haben sich unsere rechtlichen Rahmenbedingungen stark verändert. Eine Auswirkung daraus ist die Weiterentwicklung unseres Trassenpreissystems zum Fahrplan 2017/2018, die wir 2016 der Bundesnetzagentur zur Genehmigung vorgelegt haben. Wir haben die Umstellung des Preissystems in den vergangenen Jahren durch einen intensiven Dialog mit unseren Kunden und Stakeholdern vorbereitet und damit Sorgen und Unsicherheiten trotz anhaltender Diskussionen auffangen können. Wir haben ein Preissystem entwickelt, das nicht nur die rechtlichen Anforderungen erfüllt, sondern auch die Marktbedürfnisse abbildet und die Voraussetzung für Mehrverkehre schafft.

Sämtliche Programme und alle Anstrengungen, die wir als Unternehmen forcieren, um wettbewerbs- und zukunftsfähig zu sein, stehen und fallen mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – sie sind die Basis für den Erfolg der DB Netz AG. Besonders erfreulich war in diesem Jahr daher die Teilnahme an der Mitarbeiterbefragung: Mit 65,4 Prozent ist die Beteiligungsquote im Vergleich zur Mitarbeiterbefragung 2014 um mehr als sechs Prozentpunkte gestiegen. Insgesamt haben 28.476 Kolleginnen und Kollegen teilgenommen. Das ist ein gutes Zeichen und zeigt, dass ein großer Gestaltungswille in unserem Unternehmen herrscht.

Auch in Sachen Fachkräftesicherung sind wir gut unterwegs. In diesem Jahr haben wir bei der DB Netz AG inklusive der übernommenen Nachwuchskräfte rund 3.200 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingestellt, ausgebildet und in unser Unternehmen integriert. Hinzugekommen sind rund 900 Jugendliche, die im Herbst eine Ausbildung bei uns begonnen haben. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels sowie der enger werdenden Arbeitsmärkte ist das eine beeindruckende Zahl und eine enorme Leistung der gesamten Organisation.

2016 haben wir uns das Ziel gesetzt, unsere Prozesse weiter zu professionalisieren sowie die Pünktlichkeit und Verfügbarkeit zu erhöhen. Mit den Projekten Zukunft Netz und Zukunft Bahn ist uns das bereits an vielen Stellen gelungen und wir sind damit ein gutes Stück vorangekommen. Für 2017 ist es unser Ziel, diese Erfolge zu festigen und weiter auszubauen. Die stabile Geschäftsentwicklung des letzten Jahres bildet hierfür eine gute Basis. Durch mehr Qualität, mehr Kapazität und mehr Einfachheit wollen wir gemeinsam mit unseren Kunden die Schiene zur ersten Wahl machen.

Ihr



Frank Sennhenn
Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG

▶▶▶ Lagebericht

▶ **Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft / S.8**

▶ **Rahmenbedingungen / S.9**

▶ **Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage / S.11**

▶ **Mitarbeiter / S.14**

▶ **Nachhaltigkeit / S.16**

▶ **Strategie / S.17**

▶ **Weitere Informationen / S.20**

▶ **Nachtragsbericht / S.25**

▶ **Chancen- und Risikobericht / S.25**

▶ **Prognosebericht / S.27**



Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft

Die DB Netz AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Netz AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehört gegenwärtig eine Frau an. Damit ist der zum 30. Juni 2017 angestrebte Zielwert bereits erreicht. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter und zehn Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehören gegenwärtig sechs Frauen an. Der derzeitige Frauenanteil entspricht damit bereits der bis zum 30. Juni 2017 zu erreichenden Zielgröße von 30%. Auf den weiteren Führungsebenen soll (bis zum 30. Juni 2017) auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 9,2% und auf der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 16,1% erreicht werden. Bis zum 31. Dezember 2017 werden die Zielgrößen für den Zeitraum nach dem 30. Juni 2017 festgelegt.

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

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

Die DB Netz AG ist für die Schieneninfrastruktur des Eisenbahnbetriebs verantwortlich. Zentrale Aufgabe ist es, mit einem substanziell hochwertigen, auf die Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abgestimmtem Streckennetz die Grundlage für einen sicheren Bahnverkehr zu schaffen. Damit bietet die DB Netz AG die Voraussetzung dafür, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene pünktlich und zuverlässig durchgeführt werden kann. Neben Betrieb und Instandhaltung zählen Investitionen in die bestehende Infrastruktur sowie in Neu- und Ausbaustrecken zu den vorrangigen Tätigkeitsfeldern. Darüber hinaus erstellt die DB Netz AG Fahrpläne und vermarktet Trassen, Anlagen sowie Dienstleistungen an über 400 Kunden aus dem In- und Ausland. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Einsatz neuer Technologien, um effizienter zu werden, Prozesse zu beschleunigen und die Strecken besser auszulasten. Ein Beispiel dafür ist die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, etwa durch den Bau elektronischer Stellwerke (ESTW), über die der Zugverkehr mit elektronischen Steuerungssystemen geregelt wird.

Als reguliertes Unternehmen unterliegt die DB Netz AG den Bestimmungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes und der Kontrolle durch die Bundesnetzagentur. Dies bedeutet insbesondere beim Netzzugang von Zugangsberechtigten, bei der Gestaltung der Nutzungsentgelte sowie der organisatorischen und prozessualen Ausgestaltung der Bereiche Trassenkonstruktion/-zuweisung und Trassenpreisgestaltung/-erhebung regulatorische und rechtliche Besonderheiten, denen die DB Netz AG durch die Ausgestaltung ihrer Nutzungsbestimmungen, ihrer Prozesse und Regelwerke sowie gesonderter sogenannter Unabhängigkeitsregelungen und die Bestellung eines Unabhängigkeitsbeauftragten nachkommt.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Netz AG erfolgreich. Das Ergebnis nach Steuern der DB Netz AG stieg gegenüber dem Vorjahr deutlich um 191 Mio. € auf 272 Mio. €. Allerdings war das Vorjahresergebnis durch negative Sondereffekte belastet.

Rahmenbedingungen



> Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird auch durch die konjunkturelle Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Ein sehr hoher Beschäftigungsstand, steigende Realeinkommen und niedrige Kraftstoffpreise waren im Berichtsjahr Treiber der positiven Entwicklung im deutschen Personenverkehr.

Die deutsche Wirtschaft wuchs im Berichtsjahr stärker als erwartet. Das Wirtschaftswachstum wurde durch steigende Investitionen, insbesondere im Baubereich, sowie einen überdurchschnittlichen Anstieg des Staatskonsums getragen. Auch der Außenhandelsbeitrag stieg; Exporte und Importe übertrafen 2016 die bisherigen Höchstwerte des Vorjahres.

> Entwicklung auf den relevanten Märkten

Unsere Schieneninfrastruktur in Deutschland wird seit der Liberalisierung im Jahr 1994 von einer großen Anzahl von Kunden genutzt. Auch im Jahr 2016 ist die Zahl der Infrastrukturkunden weiter angestiegen. Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

Die Trassennachfrage entwickelte sich im Jahr 2016 infolge einer höheren Nachfrage im Personenverkehr positiv. Der Anteil der DB-konzernexternen Kunden ist entsprechend dem langjährigen Trend weiter gewachsen. Gegenläufig wirkte der Nachfragerückgang DB-konzerninterner Kunden, unter anderem infolge von Ausschreibungsverlusten im Schienenpersonennahverkehr sowie Leistungsverlusten im Güterverkehr. Übergreifend wirkten der Wegfall der Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im Vorjahr sowie der schaltjahresbedingt zusätzliche Tag.

Der Zuwachs im Schienenpersonennahverkehr ergab sich unter anderem aufgrund von Mehrverkehren infolge von Neuvergaben von Verkehrsverträgen insbesondere im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz und im Dieselnetz Südwest. Die Entwicklung der Betriebsleistung im Schienenpersonenfernverkehr war unter anderem infolge der Inbetriebnahme der Strecke zwischen Erfurt und Halle/Leipzig im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) 8.2 ebenfalls positiv.

Im Güterverkehr war unter anderem infolge von Verkehrsverlagerungen von der Schiene auf die Straße ein leichter Nachfragerückgang zu verzeichnen. Im Gegensatz zum Vorjahr wurde der Nachfragerückgang DB-konzerninterner Kunden nur noch teilweise durch Zuwächse DB-konzernexterner Kunden kompensiert.

Gegenüber dem Vorjahr entwickelte sich die Betriebsleistung leicht positiv und lag mit 1.054 Mio. Trassenkilometern (Trkm) um 1% über dem Vorjahreswert von 1.041 Mio. Trkm. Ursache hierfür ist eine gestiegene Nachfrage im Schienenverkehr DB-konzernexterner EVU. Die Leistungsnachfrage durch DB-konzernexterne EVU lag im Berichtsjahr mit 321 Mio. Trkm um 31 Mio. Trkm (+11%) über dem Vorjahreswert. Gegenläufig wirkte der Nachfragerückgang DB-konzerninterner Kunden, insbesondere aufgrund von Auftragsverschiebungen von internen zu den externen EVU. Der Anteil der DB-konzernexternen Kunden ist entsprechend dem langjährigen Trend weiter gewachsen. Von der Gesamtnachfrage entfielen etwa 75% auf den Personen- und etwa 25% auf den Güterverkehr (inklusive sonstiger Bauverkehre).

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr entspricht damit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2015 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung im Geschäftsjahr 2016.

> Schienenpersonenverkehr in Deutschland mit deutlicher Steigerung

Der deutsche Personenverkehrsmarkt wuchs im Jahr 2016 segmentübergreifend und insgesamt wie im Vorjahr über dem langjährigen Durchschnitt. Positiv wirkten die gestiegene Zahl der Erwerbstätigen sowie der Anstieg der Realeinkommen. Eine geringe Inflation mit im Vergleich zum Vorjahr nochmals niedrigeren Kraftstoffpreisen hatte einen positiven Effekt auf den motorisierten Individualverkehr. Der weiterhin intensive Preiswettbewerb zwischen Fernbusanbietern, Low-Cost-Airlines, Ridesharing-Plattformen und Bahnen erhöhte auch die Nachfrage im öffentlichen Fernverkehr. Positiv wirkten zudem die im Vergleich zum Vorjahr geringeren Arbeitsniederlegungen von Piloten, der Wegfall der Streiks der GDL, eine im Vergleich zum Vorjahr milde Witterung sowie der schaltjahresbedingt zusätzliche Verkehrstag.

Der Schienenpersonenverkehr entwickelte sich deutlich positiv. Schienenpersonenfern- und -nahverkehr profitierten im Vergleich zum Vorjahr vom Ausbleiben größerer unwetterbedingter Infrastrukturschäden und Streiks.

Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr des DB-Konzerns stieg im Berichtsjahr an. Während DB Fernverkehr durch Preisaktionen, Angebotsausweitungen und Qualitätsverbesserungen sowie den Wegfall der Streik-effekte signifikante Zugewinne erzielte, verzeichnete DB Regio vor allem infolge von Ausschreibungsverlusten in Thüringen, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen einen Leistungsrückgang. DB-konzernexterne Bahnen konnten ihre Nachfrage im Nahverkehr weiter steigern. Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs am gesamten deutschen Personenverkehrsmarkt stieg auf 8,3%.

> **Deutscher Güterverkehrsmarkt**

Das Wachstum des deutschen Güterverkehrsmarktes lag im Jahr 2016 leicht über dem Niveau des Vorjahres. Nach einem schwachen Auftaktquartal stabilisierte sich die Entwicklung im weiteren Jahresverlauf bei einem Leistungsanstieg um rund 2%. Gestützt wurde das Wachstum durch insgesamt positive Impulse aus dem konjunkturellen Umfeld. Die Entwicklung einzelner Branchen war dabei jedoch stark differenziert, was sich auch in der Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger niederschlug. Während der Straßengüterverkehr von einer gestiegenen Nachfrage aus dem Konsumgüterbereich und dem Baugewerbe sowie deutlich gesunkenen Dieselpreisen profitierte, wirkte die schwache Entwicklung der Vorleistungsgüterindustrie dämpfend auf die Entwicklung des Schienengüterverkehrs und der Binnenschifffahrt.

Die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland ging im Vergleich zum Vorjahr leicht zurück (rund -0,5%). Unter anderem verzeichneten die Bereiche Chemie, Land-/Forstwirtschaft, Eisen/Stahl, Mineralerzeugnisse und Fahrzeuge teils deutliche Rückgänge. Gegenläufig wirkte insbesondere die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs positiv. Der Marktanteil der Schiene entwickelte sich rückläufig.

> **Politisches Umfeld**

> **Überprüfung des Trassenpreissystems abgeschlossen**

Im August 2015 hatte die Bundesnetzagentur (BNetzA) 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 Höhe der Entgelte damit nicht zu beanstanden sei. Mit dem Bescheid verband die BNetzA auch Auflagen und Feststellungen. Die DB Netz AG legte gegen den Bescheid Widerspruch ein, um einige im Vorverfahren strittige Feststellungen der BNetzA zu klären. Nach zahlreichen Terminen konnte das Verfahren im August 2016 beendet werden. Die BNetzA hat die hinreichende Umsetzung der strittigen Punkte des Bescheids bestätigt, die DB Netz AG nahm im Gegenzug den Widerspruch zurück.

> **Weiterentwickeltes Trassenpreissystem genehmigt**

Im Hinblick auf Änderungen im Bereich der Entgeltregulierung hat die DB Netz AG in einem engen Austausch mit der BNetzA ein weiterentwickeltes Trassenpreissystem erarbeitet. Auch die Kunden wurden in den Prozess der Ausgestaltung aktiv mit eingebunden. Mit Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) im September 2016 wurden die Entgeltgrundsätze und die Entgeltliste nach dem neuen Preissystem der Regulierungsbehörde im Oktober 2016 zur Genehmigung vorgelegt. Sie sollen zum nächstmöglichen Zeitpunkt (Fahrplanwechsel Dezember 2017) eingeführt werden. Anfang Februar 2017 hat die BNetzA das weiterentwickelte Trassenpreissystem mit den Entgelten für das Netzfahrplanjahr 2018 genehmigt. Erstmals wurden die Trassenentgelte auf Grundlage des ERegG geprüft. In dem Beschluss der Behörde blieb die Summe der Entgelte unbeanstandet, einzelne beantragte Entgelte wurden durch den Beschluss jedoch modifiziert. Die DB Netz AG prüft den Beschluss und das weitere Vorgehen im Einzelnen.

> **Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten**

Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) aus dem Jahr 2011 können Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auf Grundlage der bisherigen Rechtslage 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 ist derzeit vor Zivilgerichten eine Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten zwischen der DB Netz AG beziehungsweise der DB Station & Service AG (DB S&S AG) auf der einen Seite und EVU beziehungsweise Aufgabenträgern oder Bundesländern auf der anderen Seite anhängig. Gegenstand der Verfahren ist die Überprüfung der Billigkeit der Nutzungsentgelte beziehungsweise einzelner Komponenten. Darüber hinaus werden teilweise auch kartellrechtliche Ansprüche geltend gemacht. Der überwiegende Teil

dieser Rechtsstreitigkeiten betrifft Entgelte, die von der DB Netz AG als Regionalfaktoren oder von der DB S&S AG nach dem Stationspreissystem 2005 erhoben wurden.

Im September 2015 hat das Landgericht (LG) Berlin ein laufendes Zivilverfahren ausgesetzt und den Europäischen Gerichtshof (EuGH) um eine Vorabentscheidung über die Anwendbarkeit der zivilrechtlichen Billigkeitskontrolle ersucht. Zusätzlich wurde Verfassungsbeschwerden der DB Netz AG und der DB S&S AG stattgegeben, mit denen diese sich gegen die Nichtzulassung von Revisionen gegen Urteile verschiedener Oberlandesgerichte (OLG) durch den BGH 2012 wendeten. Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) sah in diesen Beschlüssen die Rechte der beiden Gesellschaften auf rechtliches Gehör verletzt und verwies die Sache an den BGH zurück. Auch der BGH hat in einem Verfahren zur Überprüfung der Billigkeit der Stationsentgelte den EuGH um eine Vorabentscheidung ersucht. Nahezu sämtliche Verfahren vor den LG und OLG in dieser Sache wurden bis zu einer Entscheidung des EuGH ausgesetzt.

Die Entscheidungen des BVerfG und des BGH sowie 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. Im Vorabentscheidungsverfahren vor dem EuGH fand im Juli 2016 eine mündliche Verhandlung statt. Am 24. November 2016 hat der Generalanwalt seine Schlussanträge verkündet. Erfahrungsgemäß wird das Urteil des EuGH etwa ein halbes Jahr nach der Verkündung der Schlussanträge, an die das Gericht nicht gebunden ist, erwartet.

Durch das im September 2016 in Kraft getretene ERegG wird zukünftig die Rechtssicherheit infolge der Einführung einer Genehmigung der Trassen- und Stationsentgelte und einer Anreizregulierung der Trassenentgelte durch die BNetzA deutlich erhöht. Eine parallele Überprüfung bestandskräftig genehmigter Entgelte durch die Zivilgerichte auf Basis von Klagen nach § 315 BGB ist künftig schwieriger durchsetzbar.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage



> Einschränkungen in der Vergleichbarkeit zum Vorjahr

Die Umsetzung des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetzes (BilRUG) zum 1. Januar 2016 führt zu Einschränkungen in der Vergleichbarkeit einiger Posten der Gewinn- und Verlustrechnung. Erlöse, die zuvor als sonstige betriebliche Erträge klassifiziert wurden, werden ab dem Geschäftsjahr 2016 teilweise den Umsatzerlösen zugeordnet. Die Vergleichbarkeit der entsprechenden Posten der Gewinn- und Verlustrechnung mit den jeweiligen Vorjahreswerten ist daher eingeschränkt.

> Umsatzentwicklung

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 5.509 Mio.€ und liegt damit um 705 Mio.€ (+14,7%) über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 4.804 Mio.€). In dem Umsatzanstieg sind Effekte aus der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen im Rahmen der BilRUG-Umsetzung von 461 Mio.€ enthalten. Auf vergleichbarer Basis betrug der Umsatzzuwachs 4,6%. Mit 87% entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenerlöse. Weitere 4% resultierten aus Entgelten aus der Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Der restliche Umsatz entfiel auf Vermietung und Verpachtung sonstiger Anlagen, den Verkauf von Material und Energie sowie auf sonstigen Leistungen. Der Umsatz mit Gesellschaften,

die nicht zum DB-Konzern gehören, belief sich auf 1.558 Mio. €. Das entspricht einem Anteil am Gesamtumsatz von 28 % (im Vorjahr: 24 %). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns liegt im Berichtsjahr bei 3.951 Mio. €.

> **Ergebnisentwicklung**

Mit 6.304 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 758 Mio. €. Hierzu trug maßgeblich der Anstieg der Umsatzerlöse bei.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 502 Mio. € um 531 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Hierin machen sich die Effekte aus der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen in die Umsatzerlöse im Rahmen der BilRUG-Umsetzung bemerkbar. Auf vergleichbarer Basis betrug der Rückgang 70 Mio. €, im Wesentlichen aufgrund verringerter Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen.

Der Materialaufwand lag mit 1.874 Mio. € um 13 Mio. € unter dem Vorjahreswert (1.887 Mio. €). Diese Minderung resultierte insbesondere aus geringerem Aufwand für bezogene Leistungen.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund von Tarifierhöhungen und dem höheren Mitarbeiterbestand um 5,4% beziehungsweise 123 Mio. € auf 2.417 Mio. €.

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,0% auf 929 Mio. €.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen war im Vergleich zum Vorjahr eine Verringerung um 37 Mio. € auf 1.097 Mio. € zu verzeichnen.

Das Betriebsergebnis betrug 489 Mio. € und lag damit insbesondere aufgrund höherer Umsatzerlöse um 183 Mio. € über dem Vorjahr.

Das Beteiligungsergebnis lag mit 15 Mio. € um 11 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Ausschlaggebend dafür war im Wesentlichen die Übertragung der Beteiligung an der DB Bahnbau Gruppe GmbH an die DB AG.

Das Zinsergebnis verbesserte sich um 19 Mio. € auf –232 Mio. €, insbesondere aufgrund geringerer Aufwendungen für Verzugszinsen auf Rückforderungen des Bundes.

Das Ergebnis nach Steuern von 272 Mio. € wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

Die Entwicklung im Berichtsjahr deckt sich damit umsatzseitig mit unseren im Geschäftsbericht 2015 abgegebenen Prognosen für das Geschäftsjahr 2016, wobei die Ausweisänderung durch das BilRUG zu berücksichtigen sind. Auch ergebnisseitig wurde die Prognose – ohne Berücksichtigung der Sondereffekte des Jahres 2015 – bestätigt.

> **Finanzlage**

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

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB Netz AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft. Im Berichtsjahr hat S&P im Rahmen ihres jährlichen Rating-Reviews die Langfrist-Rating-Einstufungen der DB AG von »AA« auf »AA-« angepasst und gleichzeitig den Rating-Ausblick von »negativ« auf »stabil« angehoben. Das Kurzfrist-Rating ist unverändert geblieben (A-1+). Die Rating-Anpassung ist aus Sicht von S&P die Folge einer anhaltend schwachen Ergebnisentwicklung aufgrund derer wesentliche Rating-Kennzahlen nicht im Einklang mit den S&P-Anforderungen für ein »AA«-Rating stehen, verbunden mit der Erwartung, dass der DB-Konzern in der näheren Zukunft nicht in der Lage sein wird, zu den entsprechenden Zielgrößen der Rating-Kennzahlen zurückzukehren. Moody's hat im Berichtsjahr im Rahmen seines jährlichen Rating-Reviews die sehr guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG unverändert gelassen (Aa1, Ausblick stabil). Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind im Internet unter www.db.de/rating verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung verfügt die DB Netz AG per 31. Dezember 2016 über zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 1.500 Mio. €. Diese wurden zum 31. Dezember 2016 mit 331 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Netz AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Langfristige und kurzfristige Verbindlichkeiten haben sich im Berichtsjahr differenziert entwickelt. Während die langfristigen Verbindlichkeiten aufgrund der Aufnahme weiterer langfristiger Konzerndarlehen anstiegen, haben sich die kurzfristigen Verbindlichkeiten verringert.

> Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtszeitraum 1.261 Mio. € und lag damit um 36 Mio. € über dem Vorjahreswert. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtszeitraum um 344 Mio. € auf 6.110 Mio. €. Ursächlich hierfür waren insbesondere die gestiegenen Investitionen in das Sachanlagevermögen. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit stieg um 315 Mio. € auf 4.844 Mio. €. Per 31. Dezember 2016 verfügte die DB Netz AG mit 8 Mio. € über einen um 5 Mio. € geringeren Bestand an flüssigen Mitteln.

> Investitionen

Die Brutto-Investitionen der DB Netz AG beliefen sich im Berichtsjahr auf 6.218 Mio. € und lagen damit um 7 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.815 Mio. €). Ursächlich hierfür war die Steigerung des Investitionsvolumens sowohl im Bedarfsplan als auch im Bestandsnetz. Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse, lagen im Berichtszeitraum bei 680 Mio. € (im Vorjahr: 906 Mio. €). Die Unterschreitung des Vorjahreswerts resultiert insbesondere aus einem geringeren Eigenbeitrag aus der LuFV II.

Der Fokus der Investitionstätigkeit lag wie in den Vorjahren auf der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Etwa 70 % des Investitionsvolumens wurden in das Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus mit rund 1.472 Mio. €, Investitionen in Ausrüstung mit 949 Mio. €, in Brücken mit rund 484 Mio. € sowie in weiteren konstruktiven Ingenieurbau mit rund 923 Mio. €.

Rund 30 % des Investitionsvolumens entfielen auf Neu- und Ausbauprojekte nach dem Bedarfsplan Schiene des Bundes. Die Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan waren die VDE 8.1 Aus- und Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt mit 447 Mio. €, die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart–Augsburg mit 356 Mio. €, die Ausbaustrecke Karlsruhe–Basel mit 128 Mio. € und der Knoten Halle mit 105 Mio. €. Mit unseren Investitionen und Beschaffungen waren wir auch im Berichtsjahr einer der größten Investoren in Deutschland.

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2016 auf 6.898 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 6.206 Mio. €).

> Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 679 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen. Dabei wurden bei den Investitionen auch nicht zahlungswirksame Zugänge von insgesamt 1 Mio. € aus Nachaktivierungen berücksichtigt.

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

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

> Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2016 im Vergleich zum Vorjahresende um 352 Mio. € auf 20.313 Mio. € verringert.

Das Anlagevermögen per 31. Dezember 2016 betrug 19.703 Mio. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 97,0 % (per 31. Dezember 2015: 97,1 %) und die Anlagendeckung bei 87,8 % (per 31. Dezember 2015: 84,1 %). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Das Umlaufvermögen hat sich per 31. Dezember 2016 auf 603 Mio. € leicht erhöht (per 31. Dezember 2015: 593 Mio. €). Der Anteil am Gesamtvermögen ist dementsprechend leicht auf 3,0 % gestiegen (per 31. Dezember 2015: 2,9 %).

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten verringerten sich leicht auf 7 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 8 Mio. €).

Das Eigenkapital liegt mit 7.263 Mio. € annähernd auf Vorjahresendniveau. Die Veränderung der Kapitalrücklage beruht auf der Übertragung der Beteiligung an der DB Bahnbau Gruppe auf die DB AG (14 Mio. €). Die Eigenkapitalquote stieg nur leicht auf 35,8 % (per 31. Dezember 2015: 35,2 %). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passiver Rechnungsabgrenzungsposten hatten per 31. Dezember 2016 an der Bilanzsumme einen Anteil von 49,4 % (per 31. Dezember 2015: 46,4 %). Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passiver Rechnungsabgrenzungsposten umfassten 14,9 % (per 31. Dezember 2015: 18,4 %) der Bilanzsumme.

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 843 Mio. € um 7,0 % unter dem Vorjahrswert. Wesentliche Veränderungen betreffen die Rückstellungen für Rückforderungen des Bundes (– 64 Mio. €).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 1.340 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 1.554 Mio. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten verringerten sich auf 9.018 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 9.371 Mio. €). Davon resultierten 8.617 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 8.572 Mio. €) aus kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung und 400 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 800 Mio. €) aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank. Die Verbindlichkeiten werden marktkonform entsprechend der Laufzeit verzinst. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme verringerte sich per 31. Dezember 2016 auf 44,4% (per 31. Dezember 2015: 45,3%).

Bilanzstruktur in % der Bilanzsumme	31.12.2016	31.12.2015
AKTIVA		
Anlagevermögen	97,0	97,1
Umlaufvermögen	3,0	2,9
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	35,8	35,2
Rückstellungen	4,2	4,4
Verbindlichkeiten	57,4	57,4
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	44,4	45,3
Rechnungsabgrenzungsposten	2,6	3,0
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	20.313	20.665

Mitarbeiter

▶ **Start für rund 900 neue Nachwuchskräfte bei der DB Netz AG / S.15**

▶ **Überblick über die Tarifentwicklung / S.15**

▶ **Durchführung und Teilnahmequote Mitarbeiterbefragung 2016 / S.16**

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

Die Zahl der Mitarbeiter der DB Netz AG hat sich von 39.243 Mitarbeiter auf 39.999 Mitarbeiter per 31. Dezember 2016 erhöht (+756 Mitarbeiter). Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 41% der Mitarbeiter tätig sind. Weitere rund 29% unserer Mitarbeiter sind im Bereich der Instandhaltung aktiv.

Nach jahrelangen Sanierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen ist die DB Netz AG jetzt eine Rekrutierungsorganisation. Die Personalstruktur ist immer noch von einem hohen Durchschnittsalter von rund 47 Lebensjahren geprägt, durch die Vielzahl an neuen Mitarbeitern ist jedoch eine Trendumkehr erkennbar. Unabhängig davon wird es in den nächsten Jahren signifikante altersbedingte Ausstritte geben. Dementsprechend kommt einer erfolgreichen Rekrutierung sowie der Qualifizierung von Mitarbeitern eine entscheidende Bedeutung zu. Durch die Professionalisierung des Rekrutierungs- und Bewerbermanagements

im DB-Konzern stellen sich der DB-Konzern und auch die DB Netz AG diesen Herausforderungen. So konnten im Berichtsjahr durch einen Betriebsübergang von 381 Mitarbeitern der S-Bahn Berlin und einschließlich der Übernahme von 676 Auszubildenden und dual Studierenden insgesamt 3.194 Einstellungen vorgenommen werden; dem stehen 2.438 Abgänge entgegen.

Der demografische Wandel und ein steigender Wettbewerb um Fachkräfte auf dem Arbeitsmarkt bringen zusätzliche Herausforderungen mit sich. Die strategische Personalplanung der DB Netz AG nimmt daher eine wichtige Rolle ein. Dort werden für relevante Berufsgruppen der Instandhaltung und des Betriebs langfristige Personalbestandsprognosen dem prognostizierten Personalbedarf gegenübergestellt. Aus dem Ergebnis werden – mit Blick auf die Situation des externen Arbeitsmarktes – personalstrategische Entscheidungen bei der Rekrutierung von Mitarbeitern abgeleitet.

Im Rahmen der Nachwuchskräftegewinnung und -förderung kooperiert die DB Netz AG bundesweit mit Schulen und Hochschulen. Im Berichtsjahr wurden zahlreiche Veranstaltungen an den (Hoch-)Schulen, aber auch im Unternehmen – beispielsweise Tage der offenen Tür – durchgeführt. Großen Anklang fanden bei der Zielgruppe Schüler insbesondere die Azubi-Camps für die Ausbildungsberufe Gleisbauer, Fahrdienstleiter oder Elektroniker für Betriebstechnik. Zusätzlich wurden auch neue Rekrutierungsformate, wie zum Beispiel Azubi-Castings und Fahrdienstleitererleben-Abende, ins Leben gerufen. Sie ermöglichen einen unkomplizierten Erstkontakt mit der DB Netz AG und dem möglichen Ausbildungsberuf. Begleitet werden sie von Fachbereichsvertretern, die die dort vorgestellten Berufsbilder mithilfe von Anschauungsmaterialien und digitalen Techniken, wie beispielsweise Virtual-Reality-Brillen, für die Schüler erlebbar machen.

> **Start für rund 900 neue Nachwuchskräfte bei der DB Netz AG**

Im September 2016 starteten 831 neue Auszubildende und 71 dual Studierende bei der DB Netz AG in ihre Ausbildung beziehungsweise ihr Studium. Allein rund 350 Ausbildungsplätze davon werden für angehende Fahrdienstleiter angeboten. Insgesamt bewegen sich die Ausbildungszahlen 2016 weiter auf hohem Niveau, insbesondere um den Herausforderungen des demografischen Wandels Rechnung zu tragen. Die DB Netz AG bietet allen Auszubildenden nach erfolgreichem Abschluss ein unbefristetes Übernahmeangebot an.

> **Überblick über die Tarifentwicklung**

Die Tarifverträge, die unter anderem das Entgelt und die Arbeitszeit regeln, wurden zum 30. September 2016 durch die GDL und die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) gekündigt. Die Verhandlungen zur Tarifrunde 2016/2017 wurden im Oktober 2016 mit beiden Gewerkschaften aufgenommen. Mit der EVG konnte im Dezember 2016 die Tarifrunde abgeschlossen werden. Die GDL hat am 23. Dezember 2016 das Scheitern der Tarifverhandlungen erklärt und zugleich die Schlichtung angerufen, die am 11. Januar 2017 begonnen hat und danach zur Erstellung weiterer Grundlagen für die Verhandlungen bis zum 9. Februar 2017 ausgesetzt wurde. Aufgrund der Komplexität der zu verhandelnden Sachverhalte wurde die Schlichtung durch einstimmigen Beschluss der Schlichtungskommission

am 16. Februar 2017 erneut ausgesetzt, wodurch sich der Zeitraum zur Erzielung beschlussfähiger Ergebnisse bis zum Ende der zehnten Kalenderwoche verlängert hat.

Der Tarifabschluss mit der EVG umfasst eine Einkommenssteigerung in zwei Stufen um insgesamt 5,1%. Im April 2017 werden die Löhne um 2,5% erhöht. Zum 1. Januar 2018 steht zusätzlich ein Volumen in Höhe von 2,6% für ein neuartiges Wahlmodell zur Verfügung. Arbeitnehmer können zum 1. Januar 2018 individuell zwischen einer Entgelterhöhung um 2,6%, einer Arbeitszeitreduzierung um eine Wochenstunde oder sechs zusätzlichen Urlaubstagen wählen. Zudem wurde eine Einmalzahlung von 550 € für Arbeitnehmer mit einer Vollzeitätigkeit und 250 € für Auszubildende und dual Studierende für den Zeitraum von Oktober 2016 bis März 2017 vereinbart, die im Januar 2017 ausgezahlt wird. Darüber hinaus wurde eine neue Entgeltstufe für Arbeitnehmer eingeführt, die mindestens 30 Tätigkeitsjahre einer Entgeltgruppe mit Stufensystematik zugeordnet sind. Diese erhalten ab Januar 2017 ein um 500 € erhöhtes Jahrestabellenentgelt und werden automatisch in die neue Entgeltstufe überführt.

Die Laufzeit des Tarifvertrags beträgt 24 Monate vom 1. Oktober 2016 bis 30. September 2018.

> **Demografietarifvertrag weiterentwickelt**

Eine nachhaltige Personalpolitik steht im Mittelpunkt des mit der EVG ausgehandelten und im Jahr 2013 in Kraft getretenen Demografietarifvertrags, dessen wesentlicher Inhalt die individuelle Gestaltung der Arbeitszeit und der Arbeitsbedingungen mit dem Ziel ist, eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie beziehungsweise Privatleben zu erreichen. Vereinbart wurde unter anderem die Förderung für die Übertragung von Überzeit in ein Langzeitkonto für den Abrechnungszeitraum 2016. Arbeitnehmer, die keine Überzeit in ein Langzeitkonto einbringen dürfen, können für das Kalenderjahr 2017 stattdessen Entgelte in das Langzeitkonto übertragen.

> **Neugestaltung Tarifvertrag Arbeit 4.0**

Der seit dem Jahr 2015 bestehende Tarifvertrag Arbeit 4.0 wurde im Berichtsjahr neu gestaltet. Der Tarifvertrag schreibt die Regeln fest, nach denen Arbeitgeber, Gewerkschaft und Betriebsräte die Auswirkungen der Digitalisierung und die damit einhergehenden Veränderungen von Berufs- und Beschäftigungsbedingungen frühzeitig gemeinsam begleiten und gestalten können. Vereinbart wurde ein Anspruch auf Qualifizierungsmaßnahmen für Mitarbeiter des DB-Konzerns, wenn sich Berufsbilder und Tätigkeiten aufgrund von Digitalisierung verändern. Außer-

dem können Mitarbeiter des DB-Konzerns im Einvernehmen mit dem Arbeitgeber künftig ihren Arbeitsort selbst wählen, wenn ihre Tätigkeit mobiles Arbeiten zulässt. Erstmals sind für Rufbereitschaft und Rufbereitschafteinsätze im DB-Konzern von den Tarifparteien einheitliche Grundsätze vereinbart worden. Um die Auswirkungen digitaler Innovationen frühzeitig und besser beurteilen zu können, lassen sich die Tarifvertragsparteien durch verschiedene gemeinsame Modellprojekte teils wissenschaftlich begleiten.

> Durchführung und Teilnahmequote Mitarbeiterbefragung 2016

Im Herbst 2016 wurde die dritte DB-konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Über 300.000 Mitarbeiter weltweit erhielten erneut die Gelegenheit zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit dem DB-Konzern, ihrem Geschäftsfeld oder ihrer Tätigkeit sind. Über 194.000 Mitarbeiter haben mitgemacht. Das sind 60,7% und damit DB-konzernweit mehr Mitarbeiter als bei der letzten Befragung im Jahr 2014 (60,1%).

Insgesamt war die Grundstimmung gegenüber 2014 stabil. Auf einer Skala von 1 («stimme überhaupt nicht zu») bis 5 («stimme voll zu») blieb die Mitarbeiterzufriedenheit im DB-Konzern unverändert bei einem Wert von 3,7.

Bei der DB Netz AG wurden anknüpfend an die zweite Mitarbeiterbefragung im Jahr 2014 von März bis August 2015 rund 1.800 Folgeworkshops durchgeführt sowie rund 5.950 Maßnahmen abgeleitet und angestoßen. Die Teilnahmequote der Mitarbeiterbefragung 2016 verbesserte sich bei der DB Netz AG deutlich auf 65,4% (Mitarbeiterbefragung 2014: 59,2%). Es nahmen im Jahr 2016 28.476 Mitarbeiter (natürliche Personen) an der Befragung teil (Mitarbeiterbefragung 2014: 23.688 Mitarbeiter).

Die DB Netz AG hat in der Mitarbeiterbefragung 2016 wie auch 2014 eine Mitarbeiterzufriedenheit von 3,7 erreicht. 2017 wird das Folgejahr der Befragung – der umfangreiche Folgeprozess startet im März 2017. Als Teil des Folgeprozesses führt die DB Netz AG erneut einen strukturieren Verdichtungsprozess durch, um mit den unternehmensweiten Themen zu arbeiten.

Nachhaltigkeit

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

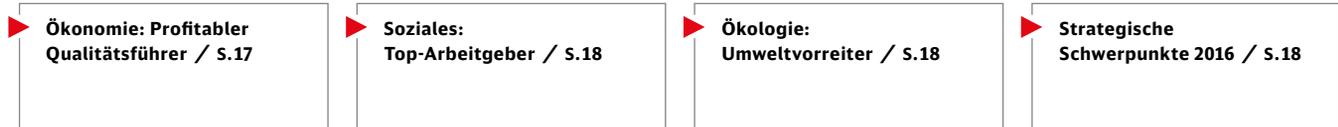
Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist nicht nur über die strukturelle Organisation und das DB-Konzernzielsystem sowie die Geschäftsfeldzielsysteme, sondern auch über das Leitbild und in den Konzernrichtlinien im DB-Konzern verankert. Das Leitbild des DB-Konzerns («Wir gestalten Fortschritt und Zukunft») beschreibt seinen Gestaltungsanspruch, übergeordnete Ziele und Wege zu deren Erreichung. Das Leitbild gibt den Mitarbeitern im DB-Konzern Orientierung für ihr unternehmerisches Handeln und bildet die Basis für DB-konzernübergreifende Zusammenarbeit und Identifikation. Gleichzeitig steht es für die strategische Ausrichtung des DB-Konzerns. Die weiterentwickelte Strategie DB2020+ mit dem verstärkten Fokus auf Qualität bildet den Kern des Leitbilds. Richtschnur bleibt dabei weiterhin der Nachhaltigkeitsansatz als strategischer Rahmen, mit der Zielsetzung, den Einklang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie zu erreichen.

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

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

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

Strategie



Als größtes und leistungsfähigstes Schieneninfrastrukturunternehmen Europas ist die DB Netz Dienstleister für die in Deutschland zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Neben der dauerhaften Sicherung einer hohen Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit sowie eines diskriminierungsfreien Zugangs zu Trassen und Serviceeinrichtungen ist die DB Netz auch für das Management des Infrastrukturbetriebs verantwortlich. Dazu gehören die Fahrplanerstellung in enger Zusammenarbeit mit den Kunden, die Betriebsführung sowie das Baumanagement und die Instandhaltung. Zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der DB Netz richten Vorstand und Führungskräfte das Unternehmen nach der Konzernstrategie DB2020+ zukunftsorientiert aus.

Die DB Netz Vision stellt die Kunden in den Mittelpunkt. »Gemeinsam mit unseren Kunden machen wir die Schiene zur ersten Wahl« – mit mehr Qualität, mehr Kapazität, mehr Einfachheit und stets die Kunden im Fokus möchte die DB Netz bis 2020 eines der besten Infrastrukturunternehmen Europas werden. Aus der Vision wurde das Unternehmensprogramm Zukunft Netz abgeleitet. Zukunft Netz bündelt strategische Top-Maßnahmen, die einen Einfluss auf die Unternehmensziele haben.

> Ökonomie: Profitabler Qualitätsführer

Um das Ziel »Profitabler Qualitätsführer« zu erreichen, arbeitet die DB Netz daran, die Produkt- und Leistungsqualität konsequent weiter zu steigern. Der Verbesserungsbedarf wird sowohl aus Sicht der direkten Kunden als auch der Endkunden definiert. Die wesentlichen Hebel sind hierbei die sogenannten strategischen Ankerpunkte der DB Netz AG:

> Qualität

- ▶ Sicherstellung einer auskömmlichen Finanzierung: Zum einen erfolgt die Finanzierung aus Mitteln der DB Netz AG. Diese allein reichen allerdings nicht aus, um die Modernisierung des Bestandsnetzes sowie Neu- und Ausbau zu finanzieren. Hierfür erfolgt die Finanzierung durch den Bund, mit dem in regelmäßigen Abständen Finanzierungsvereinbarungen ausgehandelt und abgeschlossen werden.

- ▶ Umsetzung des Modernisierungsprogramms: Finanziert durch die LuFV II läuft von 2015 bis 2019 das größte Infrastrukturmodernisierungsprogramm in der Geschichte des DB-Konzerns. Es ist eine große Herausforderung, die steigende Bautätigkeit in Bezug auf Mengen und Kosten wie geplant umzusetzen. Hierbei werden Instrumente zur qualitätsoptimierten Bauplanung entwickelt und das Projektmanagement weiter professionalisiert.
- ▶ Implementierung von verfügbarkeitssteigernden Maßnahmen und Ausweitung der prädiktiven Instandhaltung: Die DB Netz entwickelt und setzt verschiedene verfügbarkeitssteigernde Maßnahmen um. Hierbei werden Prozesse in der Instandhaltung standardisiert und digitalisiert. Zudem wird innovative Diagnosetechnologie umgesetzt.
- ▶ Digitalisierung von Fahrplan und Betrieb: In diversen Projekten wird daran gearbeitet, Fahrplan und Betrieb zu digitalisieren. Dies ist wichtig, um beispielsweise die Fahrplanerstellung tagesaktuell gestalten zu können oder die Pünktlichkeit zu verbessern.
- ▶ Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik: Die DB Netz treibt die Investitionen in neue Stellwerke und den Ausbau des europäischen Zugsicherungssystems voran.
- ▶ Digitales Bauen: Das Building Information Modeling (BIM) gestattet durch dreidimensionale Bauwerksmodelle eine gesamtheitliche Sicht auf das Bauprojekt. Durch die aktive Vernetzung aller am Bau beteiligten Fachdisziplinen soll eine deutliche Steigerung von Planungsqualität und -effizienz erreicht werden.
- ▶ Zu den bilanzierten Entwicklungsprojekten und dem im Geschäftsjahr angefallenen Forschungs- und Entwicklungsaufwand verweisen wir auf die Ausführungen im Anhang.

> Kapazität

- ▶ Kundenorientierte Planung von Neu- und Ausbauprojekten: DB Netz richtet den Neu- und Ausbau der Infrastruktur konsequent an kritischen Netzpunkten aus, insbesondere an Engpässen und hochbelasteten Knoten und Korridoren.
- ▶ Optimale Realisierung von Neu- und Ausbauprojekten: DB Netz arbeitet daran, Neu- und Ausbauprojekte kosten- und zeitgerechter in hoher Qualität zu verwirklichen. Dies wird erzielt durch Sicherstellung der notwendigen

Finanzierung und gesellschaftlicher Akzeptanz durch Aufzeigen der Vorteile für die Bürger sowie moderne Bauplanungsinstrumente.

> Einfachheit

- ▶ Vereinfachung des Zugangs zur Infrastruktur: Die Nutzung der Infrastruktur ist sehr komplex. Ziel der DB Netz AG ist es deswegen, Schnittstellen für den Kunden radikal zu vereinfachen und Angebote aus einer Hand zu liefern. Hierfür arbeitet DB Netz an intelligenten digitalen Lösungen.

> Soziales: Top-Arbeitgeber

Im Mittelpunkt der Dimension Top-Arbeitgeber stehen die Mitarbeiter und ihre Bedürfnisse. Die Personalstruktur der DB Netz ist von einem hohen Durchschnittsalter geprägt. Wichtig und zügig umzusetzen ist die Nachfolgesicherung bei weiterhin bestehenden Berufen, insbesondere bei kritischen Schlüsselfunktionen wie dem Fachpersonal Leit- und Sicherungstechnik in der Instandhaltung sowie dem Betriebspersonal. Der Technologiefortschritt macht aber auch eine Weiterentwicklung des Stellenportfolios notwendig. Das bedeutet die Anpassung der Qualifizierung und Ausbildung; gleichzeitig müssen vorausschauend neue Berufsbilder implementiert werden. Eine erfolgreiche Rekrutierung sowie eine rechtzeitige Qualifizierung der Mitarbeiter, unter Berücksichtigung der bundesweit unterschiedlichen Arbeitsmarktsituation, sind daher ausschlaggebend für den zukünftigen Erfolg. Zudem nutzt das Unternehmen die Möglichkeiten des Demografietarifvertrags und unterstützt unter anderem durch flexible Arbeitszeitmodelle die bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben.

> Ökologie: Umweltvorreiter

Zur nachhaltigen Unterlegung der Dimension Ökologie arbeitet der DB-Konzern weiterhin mit Nachdruck an der Zielstellung, den Schienenverkehrslärm bis zum Jahr 2020 im Vergleich zum Basisjahr 2000 zu halbieren. Mit dem lärmabhängigen Trassenpreissystem trägt DB Netz maßgeblich dazu bei, dieses Ziel zu erreichen. Als zusätzlichen Anreiz zum Umbau von Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremstechnologien gewährt das lärmabhängige Trassenpreissystem den Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Bonus für den Einsatz umgerüsteter Bestandsgüterwagen.

Bis zum Jahr 2019 plant die DB Netz AG zudem, knapp 10% ihres Stromverbrauchs, bezogen auf das Jahr 2014, einzusparen. Zur Zielerreichung wurde das Projekt Energiemanagement gestartet, das die größten Stromverbraucher unter die Lupe nimmt und schon erste Einsparpotenziale

entdeckt hat. Insgesamt konnte im Jahr 2016 der Stromverbrauch der DB Netz AG um 21 Gigawattstunden gesenkt werden.

> Strategische Schwerpunkte 2016

Für die DB Netz AG stand im Berichtsjahr der Aufsatz des Programms Zukunft Netz im Vordergrund, um bereits im ersten Jahr deutliche Verbesserungen in der Qualität zu erzielen. Das Programmportfolio beinhaltet rund 40 Projekte, von denen etwa 30 auch Teil des DB-Konzernprogramms Zukunft Bahn sind.

Gemäß dem Anspruch »Pünktlich wie die Eisenbahn« konnte der DB-Konzern im Berichtsjahr die Pünktlichkeit im Fern-, Regional- und Güterverkehr deutlich verbessern – im Fernverkehr um mehr als vier Prozentpunkte. Mit dem Projekt PlanStart sind 2016 76,2% aller Züge des Fernverkehrs an den zehn wichtigsten Knotenbahnhöfen planmäßig abgefahren. Das entspricht einer Steigerung um knapp 15 Prozentpunkte – ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der Gesamtpünktlichkeit. Zudem ist es der DB Netz gelungen, trotz des erheblich gestiegenen Bauvolumens im Rahmen der Umsetzung des Modernisierungsprogramms baubedingte Verspätungen zu reduzieren. Voraussetzung dafür war die Entkopplung von ansteigenden Bauaktivitäten und negativer Kundenauswirkung durch weitere Optimierungen in der Bauplanung und der Einplanung von Bauaktivitäten in den Fahrplan. Zusammen mit den weiteren Maßnahmen im Zuge des Qualitätsprogramms Zukunft Bahn wurde so ein entscheidender Beitrag zur Steigerung der Pünktlichkeit aller Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Infrastruktur der DB Netz AG im Jahr 2016 geleistet.

Mit Projekten wie Building Information Modeling (BIM) und Digitale Kapazitätssteigerung arbeitet DB Netz nicht nur an einer höheren Verfügbarkeit der Strecken, sondern baut auch die digitale Kompetenz weiter aus. Durch BIM wird das digitale Planen und Bauen bis 2020 zum Standard bei allen öffentlichen Verkehrsinfrastrukturprojekten.

Durch die Initiative »Einfachbahn« konnte im Berichtsjahr für den Kunden der Zugang zur Infrastruktur deutlich vereinfacht werden. So ersetzt beispielsweise der neue Grenzlastanzeiger GretA 4.400 Einzeldokumente durch ein schlankes, intuitiv bedienbares Tool. In Summe wurden 8.500 zugangsrelevante PDF-Seiten durch webbasierte Anwendungen ersetzt.

Im Jahr 2017 wird DB Netz das Programm Zukunft Netz fortführen und damit konsequent die Bedürfnisse seiner Kunden in den Mittelpunkt stellen, um die ersten Erfolge aus dem Berichtsjahr zu verstetigen und somit »Qualität, die überzeugt« und langfristig »Leistung, die begeistert« zu liefern.



BRÜCKEN SOLLEN BIS 2019
MODERNISIERT WERDEN

GRÖSSTES BRÜCKENMODERNISIERUNGSPROGRAMM FORTGEFÜHRT

Die Modernisierung und die Instandhaltung von über 25.000 Eisenbahnbrücken sind Teil unseres Brückenprogramms. Die Brücken werden mindestens alle drei Jahre inspiziert und einmal im Jahr im Rahmen einer Begehung begutachtet. Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II stehen von 2015 bis 2019 insgesamt 28 Mrd. € für den Erhalt und die Sanierung der Infrastruktur zur

Verfügung. Bis 2019 sollen 875 Brücken modernisiert werden. 2015 und 2016 wurden bereits 197 Brücken modernisiert. Zudem sind 2016 die Infrastrukturmängel im Vergleich zu 2010 um 55% zurückgegangen. Interne und externe Stakeholder werden seitens der DB Netz AG intensiv durch eine unterstützende Kommunikation eingebunden.

Weitere Informationen

▶ Projekt Stuttgart-Ulm / S.20	▶ Verfahren wegen Zugunglück abgeschlossen / S.20	▶ Fortschritte bei Neu- und Ausbaumaßnahmen / S.20	▶ Präventive Vegetationskontrolle / S.23
▶ Einheitliche digitale Leit- und Sicherungstechnik für Europa / S.23	▶ Standardisierung Produktionssystem Instandhaltung / S.23	▶ Digitale Weichen-diagnose / S.23	▶ Digitales Bauen / S.23
▶ Präventive digitale Instandhaltung / S.24	▶ Spatenstich für elektronisches Stellwerk Osnabrück / S.24	▶ Zwei neue Tunnel-inspektionsfahrzeuge im Einsatz / S.24	▶ DB Netz und PKP Polskie vereinbaren Verbesserung der Zusammenarbeit / S.24
▶ Vereinbarung zur Finanzierung von Planungskosten unterzeichnet / S.24	▶ Brückenmodernisierungsprogramm / S.24	▶ Lärmabhängiges Trassenpreissystem unterstützt die Umrüstung von Güterwagen / S.25	▶ Zukunftsinvestitionsprogramm gestartet / S.25

> Projekt Stuttgart-Ulm

Für den Projektteil Stuttgart 21 wurde im Berichtsjahr eine umfassende Kostenbewertung und -prognose vorgenommen. Im Ergebnis wurde die Einhaltung des Finanzierungsrahmens in Höhe von 6.526 Mio. € bestätigt, zur Erreichung des Gesamtwertumfangs besteht jedoch ein Gegensteuerungsbedarf von gut 0,5 Mrd. €. Auch in Bezug auf den geplanten Inbetriebnahmetermin sind Gegensteuerungsmaßnahmen notwendig. Für den neuen Hauptbahnhof wurde im ersten Bauabschnitt mit dem Betonieren der Bodenplatte begonnen. Für den Streckenabschnitt der Flughafenanbindung wurde im Flughafenbereich der Planfeststellungsbeschluss erteilt. Mit über 23 km sind mehr als ein Drittel des erforderlichen Tunnelumfangs für Stuttgart 21 vorgetrieben und ausgehoben.

Für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sind sämtliche Rohbauarbeiten vergeben. Mehr als die Hälfte der erforderlichen Tunnel sind bereits vorgetrieben und ausgehoben. Ein Meilenstein im Berichtsjahr war dabei die Herstellung der Tunnelverbindung zwischen Ulm und der Albhochfläche. Im Hinblick auf die Mehrkosten oberhalb von 4.526 Mio. € hat der DB-Konzern am 23. Dezember 2016 Klage vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart gegen die Projektpartner erhoben. Die Klage ist auf das Vereinbaren zusätzlicher Finanzierungsbeiträge gerichtet und dient der Abwendung der Verjährung.

> Verfahren wegen Zugunglück abgeschlossen

Im Februar 2016 ist es auf der Strecke zwischen Bad Aibling und Kolbermoor in Bayern zu einem schweren Zugunglück mit zwölf Toten und zahlreichen Verletzten gekommen. Ursächlich waren mehrere Fehlhandlungen des Fahrdienstleiters. Dieser wurde am 5. Dezember 2016 vor dem Landgericht Traunstein zu einer Freiheitsstrafe verurteilt.

> Fortschritte bei Neu- und Ausbaumaßnahmen

> Großprojekt Hamburg/Bremen-Hannover

Das Projekt mit dem Maßnahmentitel »ABS/NBS Hamburg-Hannover, ABS Langwedel-Uelzen, Rotenburg-Verden-Minden/Wunstorf, Bremerhaven-Bremen-Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen)« ist Teil des auf Basis des Bundesverkehrswegeplans 2030 novellierten Bedarfsplans, der am 29. Dezember 2016 in Kraft getreten ist. Am Streckenabschnitt Rotenburg-Verden steht der DB-Konzern bereits seit Anfang 2016 im intensiven Dialog mit der regionalen Öffentlichkeit. An runden Tischen erhalten Vertreter von Bürgerinitiativen, Landkreisen und Kommunen sowie Verbänden Einblick in den aktuellen Stand der Planungen und die Möglichkeit, selbst planungsrelevante Hinweise einzubringen.

> **Schiienenanbindung der festen Fehmarnbeltquerung**

Das Projekt befindet sich in der Phase der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Ab Ende 2016 ist die abschnittsweise Einreichung der Genehmigungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt vorgesehen. Die Fertigstellung der zweigleisigen und elektrifizierten Neu- und Ausbaustrecke war für 2024 geplant, wird sich aber aufgrund des andauernden Planfeststellungsverfahrens voraussichtlich auf 2026/2028 verzögern. Die Vorplanungen für eine alternative Fehmarnsundquerung mit Fertigstellung im Jahr 2028 laufen aktuell an. Seit Frühjahr 2016 führen Experten umfangreiche Umweltuntersuchungen am Sund durch.

> **Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel**

Große Teile der Strecke zwischen Karlsruhe und Offenburg sowie der Katzenbergtunnel sind bereits in Betrieb. Ende Mai startete die erste Vortriebsmaschine am Rastatter Tunnel, ein weiterer Meilenstein im Projekt. Die zweite Maschine hat ihre Arbeit am 4.270 m langen Bauwerk am 27. September 2016 aufgenommen. Gebaut wird zudem zwischen dem Katzenbergtunnel und der Schweizer Grenze. Im Januar 2016 stellte ein Beschluss des Deutschen Bundestages die Weichen, um die Planung im Bereich zwischen Offenburg und Riegel sowie Hülgelheim und Auggen entsprechend der regionalen Forderungen beginnen zu können. Für die Umsetzung der Forderungen wurden regionale Projektgremien eingerichtet, die ihre Arbeit bereits aufgenommen haben.

> **Zweite S-Bahn-Stammstrecke München**

Die Baugenehmigungen (Planfeststellungsbeschlüsse) für alle Abschnitte liegen vor, allerdings wurden auch einige Klagen eingereicht. Erste Ausschreibungen wurden veröffentlicht. Auf der Grundlage vorläufiger Ausschreibungsergebnisse wurde eine sachgerechte Kostenermittlung durchgeführt und durch eine Expertengruppe des Freistaats Bayern geprüft und bestätigt. Am 21. Dezember 2016 wurde durch den Freistaat Bayern die Durchfinanzierung erklärt. Somit ist die Finanzierung für das Projekt gesichert. Die bauvorbereitenden Arbeiten haben im Oktober 2016 begonnen. Am 5. April 2017 ist der Spatenstich für die zweite S-Bahn-Stammstrecke München geplant, in Verbindung mit einem zweitägigen Bürgerfest.

> **Ausbau des Brennernordzulaufs (ABS 36)**

Die DB Netz AG erarbeitet gemeinsam mit der ÖBB INFRA im Inntal zwischen Rosenheim und Kufstein die Trassenempfehlung für eine Neubaustrecke zum Brennerbasistunnel. Dies geschieht in einem repräsentativen Beteiligungsverfahren mit der gesamten Region. Mittlerweile sind gemeinsame Korridore erarbeitet, innerhalb derer eine künftige Neubaustrecke geplant werden kann.

> **Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8)**

Auf der Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld steht der Abschnitt Erlangen kurz vor der Fertigstellung. Die Abschnitte Forchheim sowie Hallstadt–Ebensfeld befinden sich im Bau. Auf der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt wurden im Oktober die ersten Probefahrten aufgenommen. Die Oberleitungen sind dauerhaft zugeschaltet und die ESTW-Technik wird installiert. Im Knoten Halle werden auf etwa 12 km Länge Brücken, Gleise, Verkehrsstation, Zugbildungsanlage und Stellwerkstechnik gebaut. Die Zulaufstrecken befinden sich ebenso im Bau, zum Beispiel die Strecke Erfurt–Eisenach. Im November erfolgt die Fertigstellung der Bahnstromleitung Süd. Ziel aller Baumaßnahmen ist die Inbetriebnahme des Projekts VDE 8 Ende 2017.

> **Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen**

Das Projekt befindet sich im Wesentlichen in der Leistungsphase 3/4. Alle zwölf Planfeststellungsverfahren sind eingeleitet worden. Für den ersten Planfeststellungsabschnitt wurde mit Datum vom 24. September 2015 der Planfeststellungsbeschluss zugestellt. Der Spatenstich in diesem Abschnitt und damit der offizielle Baubeginn zum dreigleisigen Ausbau der Strecke ist für Januar 2017 geplant.

> **Aus-/Neubaustrecke Hanau–Würzburg/Fulda**

Im Projekt Aus-/Neubaustrecke Hanau–Würzburg/Fulda wurde die frühe Bürgerbeteiligung, mit der das Trassenauswahlverfahren begleitet wird, erfolgreich fortgeführt. Das Dialogforum und seine Arbeitsgruppen tagten mehrfach im Jahr 2016. Dabei formulierten die Mitglieder des Dialogforums zahlreiche Hinweise und Anregungen, die in die Planungen der DB einfließen. Die bestmögliche Streckenführung soll in einem transparenten Verfahren bis zur zweiten Jahreshälfte 2017 ermittelt werden.

> **Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar**

Mit einer großen Bürgerinformationsveranstaltung sind Ende September die Planungen für die Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar wieder aufgenommen worden. Vor zahlreichen Interessierten stellten DB, Hessen und Baden-Württemberg das Konzept für den Planungsbeginn und die geplante Bürgerbeteiligung vor. Die Planung für das bedeutende Infrastrukturprojekt soll transparent und von Anfang an mit Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen. Gemäß den Vorgaben des neuen Bundesverkehrswegeplans wird jetzt eine Mischverkehrsstrecke geplant, die tagsüber vom ICE-Verkehr und nachts vom Güterverkehr genutzt wird. Auf diese Weise können die Anwohner an den bestehenden Bahnlinien vom nächtlichen Güterverkehr entlastet werden.

> **Knoten Frankfurt**

Der Eisenbahnknoten Frankfurt am Main ist einer der am stärksten frequentierten Verkehrsknoten im Netz der DBAG. Mit dem Ausbau der S6, dem Umbau des Knotens Stadion, der S-Bahn-Anbindung des neuen Stadtteils Gateway Gardens sowie dem Bau der Nordmainischen S-Bahn wird die Zukunftsfähigkeit der Bahn rund um diesen Standort gewährleistet. Sämtliche Knotenprojekte sind im Jahr 2016 vorangekommen. Für die erste Baustufe der S6 zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel wurden 2016 Vorabmaßnahmen durchgeführt. Die Hauptbauarbeiten starten im zweiten Halbjahr 2017. Für den Bau der Nordmainischen S-Bahn zwischen Hanau und Frankfurt fanden 2016 Erörterungstermine statt. Bis 2019 erhält außerdem der neue Frankfurter Stadtteil Gateway Gardens am Flughafen einen eigenen S-Bahn-Anschluss. Zum Start der Hauptbaumaßnahmen fand im November 2016 ein Baustellenfest unter Beteiligung des hessischen Verkehrsministers und der Stadt Frankfurt statt. Auch für die Weiterentwicklung des Knotens Frankfurt-Stadion sind in diesem Jahr die Planänderungen eingereicht worden. Der Planfeststellungsbeschluss für den zweigleisigen Ausbau des Homburger Damms ist seit Januar 2016 rechtskräftig. Der Finanzierungsvertrag wurde ebenfalls 2016 abgeschlossen, sodass die Bauarbeiten für dieses Knotenprojekt ebenfalls 2017 starten können. Weiterhin wird das Relaisstellwerk, das seit 1978 den S-Bahn-Verkehr auf der Tunnelstammstrecke steuert, bis 2018 durch ein elektronisches Stellwerk ersetzt. 2016 war die Strecke in den Oster- und Sommerferien daher für Schalt- und Prüfarbeiten jeweils komplett gesperrt. Die Sperrung wurde für umfangreiche Instandhaltungsarbeiten am Oberbau sowie eine grundlegende Modernisierung der Stationen genutzt.

> **Startschuss für den Ausbau der S11 in Köln**

Im September 2016 wurde die Planungsvereinbarung für den Ausbau der S11 in Köln zwischen der DB Netz AG, der DB Station & Service AG, dem Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen und dem Nahverkehr Rheinland (NVR) unterzeichnet. Damit ist der erste Meilenstein auf dem Weg zu einer zukunftsfähigen Mobilität in der Wachstumsregion Rheinland gesetzt. Der stark frequentierte Kölner Eisenbahnring ist einer der größten Engpässe im nationalen und internationalen Eisenbahnnetz. Kernelemente zur Auflösung des Engpasses sind der Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke (Köln Messe/Deutz–Hauptbahnhof–Köln Hansaring) und der Einsatz einer modernisierten, leistungsfähigeren Leit- und Sicherungstechnik. Der Ausbau der S11 ist Teil eines Gesamtkonzepts aus 15 Infrastrukturmaßnahmen, die den Bahnknoten Köln wirkungsvoll entlasten und für die Verkehrsströme der Zukunft rüsten sollen.

> **Ausbaustrecke Berlin–Dresden**

Auf der Strecke Berlin–Dresden erfolgte im Juni 2016 der Baubeginn im Abschnitt zwischen Wünsdorf-Waldstadt–Hohenleipisch. Am 5. August 2016 wurde fristgerecht die 16-monatige Totalsperrung des Abschnitts begonnen. Die Baumaßnahmen der Totalsperrung umfassen umfangreiche Oberbau- und Tiefbauarbeiten, den Ersatz von 18 Bahnübergängen durch Straßen- und Eisenbahnüberführungen, die Erneuerung der Oberleitungsanlage, die Errichtung von sechs elektronischen Stellwerken sowie die Erneuerung und Modernisierung von Verkehrsstationen. Seit Dezember 2016 laufen Baumaßnahmen im sächsischen Abschnitt Großenhain Berliner Bahnhof–Abzweig Kottwitz. Die Wiederinbetriebnahme beider Abschnitte für 160 km/h ist für Dezember 2017 geplant.

> **Knoten Berlin, Südkreuz (a)–Blankenfelde (Dresdner Bahn)**

Für den Wiederaufbau der Fernbahngleise auf der Dresdner Bahn wurde im Jahr 2016 die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DBAG abgeschlossen. Im Juni 2017 erfolgt die Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichts zu den Klagen gegen den im November 2015 erteilten Planfeststellungsbeschluss im Abschnitt 2–Lichtenrade. Bei einer Entscheidung zugunsten der DB Netz AG werden ab Oktober 2017 bauvorbereitende Maßnahmen umgesetzt. Der Planfeststellungsbeschluss im Abschnitt 1–Marienfelde wird im April 2017 erwartet, sodass mit bauvorbereitenden Maßnahmen ebenfalls voraussichtlich im Oktober 2017 begonnen werden kann.

> **Knoten Berlin, Umbau Ostkreuz**

Mit der Inbetriebnahme der Verschwenkung der S-Bahn auf die Fernbahntrasse im August 2016 wurde ein wesentlicher Meilenstein des Gesamtprojekts erreicht. Das Kreuzungsbauwerk Südkurve als zukünftige Verbindung von der Berliner Innenstadt zum Flughafen BER wurde ebenfalls im Jahr 2016 baulich fertiggestellt. Nächster Meilenstein: Im August 2017 wird das ESTW S-Bahn in Betrieb genommen. Damit kann der langjährige Inselbetrieb der S3 beendet werden und es besteht wieder eine durchgehende S-Bahn-Verbindung von Erkner in das Zentrum.

> **Präventive Vegetationskontrolle**

Da sich die klimatischen Bedingungen ändern und Extremwetterlagen zunehmen, setzt DB Netz seit Jahresanfang auf präventiven Baumrückschnitt an besonderen Standorten. Im Rahmen des Programms Zukunft Bahn wird daher zusätzliche systematische Vegetationspflege an sogenannten Hotspots durchgeführt. Ziel ist es, Verkehrsbeeinträchtigungen durch Bäume im Gleis entgegenzuwirken. Zusätzlich zu den 6 m Abstand zur Gleismitte wird hierbei eine 3 bis 8 m breite »Traufzone« ausgewiesen, innerhalb derer Bäume zurückgeschnitten werden. Im Querschnitt hat diese Form der Vegetationskontrolle nicht mehr ein »U-«, sondern ein »V-Profil«. So erhöht DB Netz die Qualität für ihre Kunden, denn Züge werden auch in Extremwetterlagen verlässlicher fahren.

> **Einheitliche digitale Leit- und Sicherheitstechnik für Europa**

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs in der EU zu sichern, setzt sich DB Netz intensiv für eine langfristige Vereinheitlichung und Digitalisierung der Leit- und Sicherheitstechnik in ganz Europa ein. In enger und regelmäßiger Absprache zwischen EU-Kommission, BMVI und DB Netz AG werden in den kommenden Jahren etwa 2.750 km mit dem European Train Control System (ETCS) ausgerüstet. Um die Digitalisierung noch schneller voranzutreiben, setzt DB Netz darüber hinaus auf digitale Stellwerkstechnik.

> **Standardisierung Produktionssystem Instandhaltung**

Im Rahmen von SPI (Standardisierung Produktionssystem Instandhaltung) werden der Dispositions- und der Rückmeldeprozess der operativen Instandhaltung flächendeckend standardisiert und digitalisiert. Der Rollout von SPI Stufe 1 mit Fokus auf die Feinplanung wurde im Jahr 2016 erfolgreich abgeschlossen. Damit arbeitet die Instandhaltungsorganisation der DB Netz AG nun bundesweit digital. Im Rahmen von SPI Stufe 2 wird der Fokus auf die Arbeitsvorbereitung und die Entstörung erweitert.

> **Digitale Weichendiagnose**

Um die Verfügbarkeit ihrer Weichen zu verbessern, hat die DB Netz AG ein digitales Ferndiagnosesystem entwickelt, das Schäden erkennt, bevor sie auftreten. Hierbei wird der Stellstromverbrauch der Weiche gemessen. Dieser steigt immer dann an, wenn eine Weiche zum Beispiel nicht mehr richtig läuft oder die Mechanik verschmutzt ist. Die Instandhaltung erhält so frühzeitig ein Indiz für eine mögliche Störung und kann diese präventiv beheben – bevor es zu einem Ausfall kommt. 2016 wurden über 6.500 Weichen mit den Stellkraftdiagnosesystemen ausgerüstet. Bis 2020 werden es 30.000 sein. Störungen an der Weiche können so um bis zu 50% reduziert werden.

> **Digitales Bauen**

Im BIM wird mit dreidimensionalen Bauwerksmodellen gearbeitet, die mit Zeitplänen und Kostendaten verknüpft werden. Durch diese gesamtheitliche Sicht auf das Vorhaben und die aktive Vernetzung aller am Bau beteiligten Fachdisziplinen sollen Planungsqualität und -effizienz der Bauprojekte deutlich gesteigert werden. 2016 wurden gemeinsam mit dem BMVI 13 bundesweit verteilte Pilotvorhaben für die Großprojekte definiert. Zusätzlich hat die DB Netz AG weitere sechs Pilotprojekte im Bereich der Bestandsnetzmaßnahmen ausgelöst. Im Rahmen dieser 19 Pilotprojekte wird das Thema Building Information Modeling bei der DB Netz AG nun kräftig vorangetrieben. Der Bund unterstützt die Großprojekte hierbei im Rahmen einer im Oktober 2016 abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung mit rund 19,4 Mio. €. Zusätzlich hat sich die DB Netz AG verpflichtet, weitere 9 Mio. € an Eigenmitteln hierfür zur Verfügung zu stellen. Für eine rasche Implementierung von BIM bei der DB Netz AG ist im Januar 2017 ein entsprechendes Implementierungsprojekt durch den Vorstand ins Leben gerufen worden.

> Präventive digitale Instandhaltung

Eine Innovation im Bereich der präventiven digitalen Instandhaltung ist das sogenannte Fiber Optic Sensing, mit dem Hindernisse auf dem Gleis erkannt, der Zustand von Oberbau und Fahrzeug überwacht oder Kabeldiebstähle detektiert und Maßnahmen präventiv eingeleitet werden können. Das System nutzt die vorhandene Lichtwellenkabelinfrastruktur am Gleis, um Geräusche an der Strecke aufzunehmen. Jedes Geräusch wird digital erfasst und per »digitalem Fingerabdruck« einem eindeutigen Ereignis zugeordnet. Auf diese Weise lässt sich in Zukunft schnell erkennen, wodurch das Geräusch genau verursacht wurde und ob eine Störung vorliegt. Ein System überwacht 40 km Strecke mit 10 m Ortungsgenauigkeit und benötigt dafür lediglich eine freie Lichtwellenleiterfaser. Derzeit ist Fiber Optic Sensing im Landrückentunnel als Pilot im Einsatz. Teststrecken auf der rechten Rheinschiene, der Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle (VDE 8.2) und der S-Bahn Berlin folgen.

> Spatenstich für elektronisches Stellwerk Osnabrück

Der erste Spatenstich für ein neues ESTW wurde im Mai in Osnabrück gefeiert. Das neue Stellwerk steuert künftig den 63 km langen Abschnitt Natrup–Hagen–Lembruch auf der Strecke Münster–Bremen sowie den 35 km langen Abschnitt Wissingen–Velphe auf der Strecke Löhne–Rheine und ersetzt 16 alte Stellwerke. Der Neubau ist notwendig, um dem zukünftigen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Bund und Bahn investieren hierfür rund 175 Mio.€.

> Zwei neue Tunnelinspektionsfahrzeuge im Einsatz

DB Netz AG modernisiert in großem Umfang den Maschinen- und Fahrzeugpark und investiert bis 2020 über 138 Mio.€ in 45 Fahrzeuge. Unter anderem sind in diesem Paket auch zwei neue Tunnelinspektionsfahrzeuge enthalten. Das multifunktionale Instandhaltungsfahrzeug für die Schieneninfrastruktur (MISS) kann zur Tunnelinspektion oder zu Gleisarbeiten genutzt werden und sorgt für die Erhöhung von Qualität und Verfügbarkeit im Schienenverkehr.

> DB Netz und PKP Polskie vereinbaren Verbesserung der Zusammenarbeit

DB Netz und PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. haben im September einen Vertrag für die Verbesserung der Zusammenarbeit sowie Regelung der Zuständigkeiten beim Betreiben der Infrastruktur an neun deutsch-polnischen Eisenbahngrenzbetriebsstrecken unterzeichnet. Im Mittelpunkt des Vertrags stehen unter anderem Grundsätze zur Errichtung von Infrastrukturanlagen und zur Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur, aber auch zur Planung und Vorbereitung von Bauarbeiten. Eine gemeinsame Infrastrukturgruppe der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. besteht schon seit knapp zehn Jahren. Im Ergebnis konnten zahlreiche Projekte vorangebracht werden, darunter die Erneuerung der Eisenbahnbrücke bei Frankfurt/Oder sowie die Instandsetzung der Eisenbahnviaduktbrücke bei Görlitz.

> Vereinbarung zur Finanzierung von Planungskosten unterzeichnet

Im September 2016 haben das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und die DB AG eine Vereinbarung zur Finanzierung von Planungskosten, die sogenannte Sammelvereinbarung (SV) 46 unterzeichnet. Damit stellt der Bund für die Jahre 2016 bis 2018 rund 138 Mio.€ für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung von 21 Neu- und Ausbaumaßnahmen zur Verfügung. Die Planungen für zentrale Projekte wie beispielsweise den Ausbau der Knoten Frankfurt, Hamburg und München oder die Strecke Karlsruhe–Basel können so vorangetrieben werden.

> Brückenmodernisierungsprogramm

Um die Qualität und die Pünktlichkeit zu verbessern, hat der DB-Konzern das größte Modernisierungsprogramm seiner Geschichte angestoßen. Ein Fokus des Investitionsprogramms liegt auf der Modernisierung und Erneuerung von Brückenbauwerken. Allein auf Basis der mit dem Bund geschlossenen LuFV II werden bis zum Jahr 2019 über 2 Mrd.€ in die Voll- oder Teilerneuerung von insgesamt 875 Brücken investiert. Darüber hinaus investiert die DB Netz AG weitere rund 2 Mrd.€ in die Modernisierung, Instandhaltung und den Neubau von Brücken, Straßen- beziehungsweise Fußgängerüberführungen oder Bahnübergängen. Im Rahmen des »Forums Brückenprogramm« wurden die Brückeninstandhaltungsmaßnahmen im November in Berlin den wichtigsten Stakeholdern präsentiert.

> **Lärmabhängiges Trassenpreissystem unterstützt die Umrüstung von Güterwagen**

Das Lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) der DB Netz AG sieht einen Zuschlag für laute Güterzüge von derzeit 3% auf den regulären Trassenpreis vor. Güterzüge, die zu mindestens 90% aus Wagen mit leisen Bremssohlen bestehen, sind von der Zahlung ausgenommen. In der Netzfahrplanperiode 2015/2016 wurden rund 13 Mio.€ generiert, die vollständig der Finanzierung von Bonuszahlungen an EVU zugutekommen, die ihre Güterwagen auf leise Verbundstoffbremssohlen umgerüstet haben. Im Jahr 2016 haben wir für das Vorjahr im LaTPS insgesamt 11.025 Anträge (2014: 5.388) zur Förderung lärmgeminderter Bestandsgüterwagen erhalten und positiv beschieden. Insgesamt wurden für die gestellten Anträge 2,34 Mio.€ (2014: 1,47 Mio.€) als Bonus an die EVU ausgezahlt. Das LaTPS wird bis Ende 2020 bestehen.

> **Zukunftsinvestitionsprogramm gestartet**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) stellt den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms des Bundes zusätzliche Mittel von bis zu 940 Mio.€ für den Zeitraum 2016 bis 2018 zur Verfügung. Schwerpunkte sind die Schaffung von Planungsvorrat, Lärmschutz Schiene sowie Digitalisierung und Ausbau neuer Steuerungssysteme. Im Segment der Digitalisierung konnte sowohl eine Finanzierungsvereinbarung für die Pilotierung BIM als auch für das Projekt Digitale Kapazitätssteigerung abgeschlossen werden. Im Berichtsjahr wurden bereits rund 106 Mio.€ verausgabt.

Nachtragsbericht

Nach Schluss des Berichtsjahres sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten.

Chancen- und Risikobericht



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

> **Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen**

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

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

> **Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung**

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

> **Produktion und Technik**

Unsere Tätigkeit als EIU basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Aktivitäten. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen.

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

> **Absatzmarktrisiken**

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

> **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung**

Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Netz AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren von Bedeutung.

> **Projektrisiken**

Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben

können. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

> **Infrastrukturfinanzierung**

Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch eine verlässliche Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund am 12. Januar 2015 eine neue LuFV abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2019 festschreibt.

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

> **Regulierungsrisiken**

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von den EIU verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.

Zusätzlich existieren für die DB Netz AG die folgenden Risiken:

- ▶ Personalaufwandsrisiken unter anderem durch hohe Tarifabschlüsse
- ▶ Beschaffungs-/Energiamarktrisiken aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen
- ▶ IT-/Telekommunikationsrisiken
- ▶ Finanzwirtschaftliche Risiken aus Zins-, Währungs- und Preisänderungen sowie aus sich ungünstig entwickelnden Faktorkosten
- ▶ Rechtliche und vertragliche Risiken
- ▶ Compliance-Risiken

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

> Umfassendes Risikomanagementsystem

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

Im Risikomanagementsystem des DB-Konzerns wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht

erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen.

> Bewertung der derzeitigen Risikoposition

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

Prognosebericht

▶ **Konjunkturelle Aussichten / S.27**

▶ **Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte / S.27**

▶ **Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen / S.28**

▶ **Voraussichtliche Entwicklung der DB Netz AG im Geschäftsjahr 2017 / S.28**

> Konjunkturelle Aussichten

Die Aussichten für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2017 basieren auf der Annahme keiner weiteren Verschlechterung der geopolitischen Entwicklung.

Deutschland wird im Jahr 2017 voraussichtlich etwa auf dem Niveau des Euro-Raums wachsen und sich damit etwas schwächer entwickeln als im Berichtsjahr. Dabei werden sich die Impulse vom privaten Konsum nach mehreren Jahren hoher Wachstumsraten abschwächen. Gleichzeitig belastet die geringe weltweite Nachfrage nach Investitionsgütern die Entwicklung des Außenhandels. Die Investitionen werden sich stabil entwickeln.

> Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Für den deutschen Personenverkehrsmarkt erwarten wir im Jahr 2017 einen moderaten Zuwachs bei der Verkehrsleistung, leicht unterhalb des Niveaus im Jahr 2016. Wir erwarten, dass sich der Anstieg der Erwerbstätigenzahlen und des verfügbaren Realeinkommens verlangsamen wird. Gleichzeitig sollten die Kraftstoffpreise im Jahr 2017 wieder steigen.

Unter diesen Bedingungen dürfte der Schienenpersonenverkehr überdurchschnittlich stark wachsen. Qualitäts- und Angebotsverbesserungen bei DB Fernverkehr und Neuverkehre von Wettbewerbern zwischen mehreren deutschen Großstädten sollten hierzu ebenfalls beitragen.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt gehen wir im Jahr 2017 von einem weiteren Leistungsanstieg aus, wobei sich das Wachstum gegenüber dem Vorjahr leicht abschwächen dürfte. Der Markt wird auch weiterhin von einem intensiven inter- und intramodalen Wettbewerb gekennzeichnet sein. Der deutsche Schienengüterverkehr sollte sich im Jahr 2017 bei einem insgesamt stabilen konjunkturellen Umfeld annähernd auf dem Niveau des Berichtsjahres entwickeln. Strukturelle Maßnahmen bei DB Cargo werden sich weiter negativ auf die Entwicklung des gesamten Schienengüterverkehrsmarktes auswirken.

Insgesamt gehen wir für das Jahr 2017 von einer leicht rückläufigen Trassennachfrage aus. Haupttreiber werden dabei ein erhöhtes Bauaufkommen im Netz und damit verbundene Verkehrsausfälle sein, die insbesondere die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs belasten werden. Im Schienenpersonenfernverkehr gehen wir von einer stabilen Entwicklung aus. Im Schienengüterverkehr erwarten wir aufgrund von Optimierungsmaßnahmen bei DB Cargo eine leicht rückläufige Entwicklung.

> **Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen**

Aus den Rahmenbedingungen erwarten wir für das Jahr 2017 keine wesentlichen Auswirkungen auf unser Geschäft.

> **Voraussichtliche Entwicklung der DB Netz AG im Geschäftsjahr 2017**

Um den erfolgreich beschrittenen Weg fortzusetzen und das bisher Erreichte zu verstetigen, werden wir im Jahr 2017 mit einer gesamtheitlichen Exzellenzinitiative die strukturelle Ursachenbehebung in den Fokus rücken und setzen hierbei auf neue Instrumente und Methoden. Wir werden die operativen Prozesse sowie die Steuerungsprozesse noch stärker vom Kunden her betrachten und setzen auf eine enge Verzahnung aller Prozessbeteiligten.

Ein wichtiges Ziel bleibt es, die Kapazität im Schienennetz zu erhöhen. Hierfür werden wir einerseits die vorhandene Schienenkapazität durch den Einsatz neuer Technologien (Stichwort: »Digitale Kapazitätssteigerung«) noch besser nutzen. Andererseits wird die Kapazität durch die Realisierung von Neu- und Ausbauprojekten erweitert.

Bei den Neu- und Ausbauprojekten liegt der Fokus auf der zeitlich richtigen Priorisierung der notwendigen Maßnahmen und darin, die Vorhaben schneller und kostenstabil umzusetzen. Im Jahr 2017 müssen wir Grundlagen für die Zukunft legen: 38 Großprojekte werden sich im Bau befinden und es stehen 16 Inbetriebnahmen an. Hierfür setzen wir auf wichtige methodische Weiterentwicklungen wie Digitalisierung des Bauens sowie neue Finanzierungsinstrumente.

Um den Kunden auch bei steigendem Bauvolumen eine qualitativ hochwertige Leistung zu bieten, arbeiten wir gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen an dem Thema »Bauen im Verbund«. Durch Redesign der Prozesse können Effektivität und Qualität im Gesamtprozess verbessert werden.

Mit allen diesen Maßnahmen kommen wir unserer Unternehmensvision im Jahr 2017 einen großen Schritt näher: »Gemeinsam mit unseren Kunden machen wir die Schiene zur ersten Wahl!«

Im Geschäftsjahr 2017 gehen wir von einer geringfügig sinkenden Leistungsnachfrage und leicht steigenden Umsatzerlösen aus. Wir rechnen trotz des Anstiegs der Personalkosten mit einem merklichen Ergebnisanstieg.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

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

▶▶▶ Jahresabschluss

▶ Gewinn- und Verlustrechnung / S.30

▶ Bilanz / S.30

▶ Kapitalflussrechnung / S.31

▶ Entwicklung des Anlagevermögens / S.32

▶ Anhang / S.32

▶ Anteilsbesitzliste / S.43

▶ Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers / S.44

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12., in Mio. €	Anhang	2016	2015
Umsatzerlöse	(15)	5.509	4.804
Bestandsveränderungen		-3	-2
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	798	744
Gesamtleistung		6.304	5.546
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	502	1.033
Materialaufwand	(18)	-1.874	-1.887
Personalaufwand	(19)	-2.417	-2.294
Abschreibungen		-929	-958
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	-1.097	-1.134
		489	306
Beteiligungsergebnis	(21)	15	26
Zinsergebnis	(22)	-232	-251
Ergebnis nach Steuern		272	81
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(31)	-272	-81
Jahresergebnis		0	0
Entnahmen aus der Kapitalrücklage	(7)	14	-
Vermögensminderung durch Abspaltung	(2)	-14	-
Bilanzgewinn/-verlust		0	0

Bilanz

> Aktiva

Per 31.12., in Mio. €	Anhang	2016	2015
A. ANLAGEVERMÖGEN	(2)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		137	142
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		11.883	11.780
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		294	274
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		9.058	8.948
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		4.702	5.084
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		0	1
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		83	82
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		427	313
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		2.470	2.647
		19.565	19.907
III. Finanzanlagen		1	15
		19.703	20.064
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	140	145
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	455	435
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		8	13
		603	593
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	7	8
		20.313	20.665

> Passiva

Per 31.12., in Mio. €	Anhang	2016	2015
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklagen	(7)	6.478	6.492
Gewinnrücklagen	(8)	18	18
		7.263	7.277
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	843	906
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	11.666	11.854
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	541	628
		20.313	20.665

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12., in Mio. €	Anhang	2016	2015
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung)		272	81
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		912	943
Zunahme/Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne DB-konzerninterne Wechsler)		4	4
Cashflow vor Steuern		1.188	1.028
Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung)		- 40	83
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge		- 3	- 10
Zahlungsunwirksame Erträge im Beteiligungsergebnis		- 15	- 27
Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 27	54
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 112	- 223
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		38	69
Zinsaufwendungen/Zinserträge		232	251
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		1.261	1.225
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		82	30
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		- 26	4
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagenvermögen		- 6.191	- 5.820
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		- 3	- 4
Erhaltene Zinsen		1	1
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		27	23
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 6.110	- 5.766
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		- 215	- 215
Auszahlungen von Anleihen und (Finanz-)Krediten		- 400	- 3
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		- 931	350
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen		5.756	5.084
Rückzahlungen von Zuschüssen		- 39	- 166
Gezahlte Zinsen		- 231	- 246
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		- 81	- 217
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		983	- 69
Barausgleich aus der Übertragung von Geschäftseinheiten		0	7
Einzahlungen für von Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler)		2	4
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		4.844	4.529
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		- 5	- 12
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		13	25
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(23)	8	13

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände.

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert		
	Vortrag per 01.01. 2016	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2016	Vortrag per 01.01. 2016	Abschreibungen	Umbuchungen	Zuschreibungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2016	Stand per 31.12. 2016	Stand per 31.12. 2015
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE													
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-	14	-	-	14	-	-	-	-	-	-	14	-
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	416	3	0	-1	418	-274	-21	0	-	0	-295	123	142
	416	17	0	-1	432	-274	-21	0	-	0	-295	137	142
SACHANLAGEN													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken													
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	3.277	16	-9	-47	3.237	-719	0	0	-	13	-706	2.531	2.558
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	562	12	31	-11	594	-288	-21	0	-	9	-300	294	274
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	13.491	66	251	-13	13.795	-4.543	-204	0	0	10	-4.737	9.058	8.948
	17.330	94	273	-71	17.626	-5.550	-225	0	0	32	-5.743	11.883	11.780
2. Gleisanlagen, Streckenausstattung und Sicherungsanlagen	16.329	129	115	-195	16.378	-11.245	-621	0	17	173	-11.676	4.702	5.084
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	2	0	-	-	2	-1	-1	-	-	0	-2	0	1
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	257	5	9	-4	267	-175	-12	0	-	3	-184	83	82
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.057	84	79	-16	1.204	-744	-49	0	0	16	-777	427	313
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.647	352	-476	-53	2.470	-	-	-	-	-	-	2.470	2.647
	37.622	664	0	-339	37.947	-17.715	-908	0	17	224	-18.382	19.565	19.907
FINANZANLAGEN													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	-	-	-28	1	-14	-	-	-	14	0	1	15
2. Beteiligungen	0	-	-	-	0	0	-	-	-	-	0	0	0
	29	-	-	-28	1	-14	-	-	-	14	0	1	15
Anlagevermögen insgesamt	38.067	681	-	-368	38.380	-18.003	-929	-	17	238	-18.677	19.703	20.064

Anhang

Die Gesellschaft unterliegt dem deutschen Handelsrecht. Sie ist wie folgt im Handelsregister eingetragen:

- ▶ Firmenname: DB Netz Aktiengesellschaft
- ▶ Firmensitz: Frankfurt am Main
- ▶ Registergericht: Amtsgericht Frankfurt am Main
- ▶ Handelsregisternummer: HRB 50879

Der Jahresabschluss der DB Netz AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) in der Fassung des am 23. Juli 2015 in Kraft getretenen Bilanzrichtlinie-Umsetzungs-

gesetzes (BilRUG) und des Aktiengesetzes (AktG) in der aktuell gültigen Fassung sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

Soweit Beziehungen der Gesellschaft zur DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) erläutert werden, bestehen diese mit Wirkung vom 26. August 2016 mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) als Rechtsnachfolger, da zu diesem Zeitpunkt die DB ML AG auf die DB AG verschmolzen wurde.

> (1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind, mit Ausnahme der sich durch die Einführung des BilRUG ergebenden Änderungen, gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert. Sich ergebende wesentliche Änderungen werden an der betroffenen Stelle dieses Anhangs erläutert.

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.

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) seit dem Berichtsjahr das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens ausgeübt. Die Bewertung erfolgt mit Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen.

In Höhe des aktivierten Betrags von 14 Mio. € (23 Mio. € abzüglich Zuschüssen von 9 Mio. €) ist gemäß § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB i. V. m. § 301 Satz 1 AktG eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Allerdings stehen den zur Abführung gesperrten Beträgen ausreichend freie Rücklagen gegenüber.

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, soweit diese durch die Fertigung veranlasst sind. 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.

Anschaffungspreisminderungen, die dem Vermögensgegenstand einzeln zugeordnet werden können, werden von den Anschaffungskosten abgesetzt.

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

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

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

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

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

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

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

Bei der DB Netz AG wird das Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (Contractual Trust Arrangements; 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 sowie den laufenden Erträgen des Deckungsvermögens. Der sich ergebende Saldo wird im Zinsergebnis ausgewiesen.

Der beizulegende Zeitwert übersteigt zum 31. Dezember 2016 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Die entsprechenden Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert. Der Unterschiedsbetrag ist gemäß § 268 Abs. 8 Satz 3 HGB potenziell abführungsgesperrt.

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

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2016 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen (CTA) werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB in diesem Jahresabschluss erstmals mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn (bisher sieben) Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Siebenjahresdurchschnittszins (3,22%) ergibt sich zum 31. Dezember 2016 ein Unterschiedsbetrag von 2 Mio. €, der nicht gemäß § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB abführungsgesperrt ist. Wir verweisen auf die Erläuterungen bei den Rückstellungen.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2016 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2016
Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt)	4,00
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,60
Erwartete Rententwicklung (je nach Personengruppe)	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,66

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundes-eisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 1,75 % (Vorruhestand und Altersteilzeit) und 2,5 % (Jubiläum, Sterbegeld, mittelbare Altersversorgung) angewendet.

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

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

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

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst. Aufwendungen und

Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zins-effekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden im Zinsergebnis ausgewiesen.

Die Bewertung der Steuerrückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

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

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

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

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

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der DB AG.

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

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

Abweichend von der in § 275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung werden die sonstigen Steuern nicht unter dem hierfür vorgesehenen Posten Nr. 16 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 32 dargestellt.

Erhaltene Zuschüsse in Höhe von 5.538 Mio. € (im Vorjahr: 4.909 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 60 Mio. € (im Vorjahr: 53 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen.

Auf Grundlage des zwischen der DB Netz AG und der DB AG am 31. Mai 2016 geschlossenen Abspaltungs- und Übernahmevertrags erfolgte im Wege der Abspaltung nach § 123 Abs. 2 Nr. 1 UmwG die Übertragung sämtlicher Geschäftsanteile der DB Netz AG an der DB Bahnbau Gruppe GmbH mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2016 auf die DB AG. Durch die Abspaltung ergeben sich ein Abgang bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen (Finanzanlagen) in Höhe des bisherigen Beteiligungsbuchwerts der DB Bahnbau Gruppe GmbH von 14 Mio. € sowie eine entsprechende Verminderung (Entnahme) der Kapitalrücklagen.

Der Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten des Geschäftsjahres 2016 beträgt 40 Mio. €. Davon entfallen auf aktivierte selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens 23 Mio. € (abzüglich abgesetzter Zuschüsse von 9 Mio. €).

> (3) Vorräte

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015
Hilfs- und Betriebsstoffe	114	116
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	26	29
Insgesamt	140	145

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 116 Mio. € (im Vorjahr: 118 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 5 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) verschrottet.

> (4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12. 2016	davon Rest- laufzeit mehr als 1 Jahr	31.12. 2015
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	122	3	129
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	249		259
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1		0
Sonstige Vermögensgegenstände	83		47
Insgesamt	455	3	435

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 114 Mio. € (im Vorjahr: 116 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 207 Mio. € (im Vorjahr: 204 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft in Höhe von 27 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €) und Forderungen aus der Ergebnisabführung von Tochtergesellschaften in Höhe von 16 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen gegen die DB AG in Höhe von 33 Mio. € (im Vorjahr: 36 Mio. €) enthalten.

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

> (5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Gebäudemieten ausgewiesen (7 Mio. €, im Vorjahr: 8 Mio. €).

> (6) Gezeichnetes Kapital

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

> (7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2016 einen Betrag in Höhe von 6.478 Mio. € aus (im Vorjahr: 6.492 Mio. €).

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat (3.656 Mio. €) sowie die in Vorjahren erfolgten Kapitalerhöhungen von insgesamt 2.889 Mio. €. Darüber hinaus wurde die Kapitalrücklage im Jahr 2013 um 53 Mio. € vermindert.

Die Minderung der Kapitalrücklage im Geschäftsjahr 2016 um 14 Mio. € ist auf die Übertragung der Anteile an der DB Bahnbau Gruppe GmbH auf die DB AG mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2016 zurückzuführen.

> (8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2016 einen Betrag in Höhe von 18 Mio. € aus. Diese resultieren aus der Erstanwendung des BilMoG im Jahr 2010.

> (9) Rückstellungen

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	23	21
Steuerrückstellungen	16	15
Sonstige Rückstellungen	804	870
Insgesamt	843	906

Am 13. Dezember 2012 haben die DB AG und die DB Netz AG mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 den schuldbefreienden Schuldbetritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Netz AG an ihre Mitarbeiter erteilter Pensionszusagen vereinbart. Im Gegenzug hat die DB Netz AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbetrtritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Netz AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (14 Mio. €, im Vorjahr: 8 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in Höhe von 15 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DBAG weitergeleitet (3 Mio. €; im Vorjahr: 2 Mio. €).

Darüber hinaus umfasst der Schuldbeitritt auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Netz an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DBAG erstattet (2 Mio. €; im Vorjahr: 1 Mio. €).

Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DBAG bilanziert. Die DB Netz AG und die DBAG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 23 Mio. € (im Vorjahr: 21 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015
Verpflichtungen im Personalbereich	237	221
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	54	47
Zinsen für Rückzahlungsverpflichtungen	24	32
Prozessrisiken	93	99
Rückzahlungsverpflichtungen	133	198
Unterlassene Instandhaltung	84	74
Rückbauverpflichtungen	85	97
Übrige Risiken	94	102
Insgesamt	804	870

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

Die Rückstellung für Rückbauverpflichtungen betrifft die Verpflichtung zum Rückbau der Oberleitung über außer Betrieb genommenen Gleisen und Weichen in Höhe von 85 Mio. €.

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

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 17 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 14 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (17 Mio. €) verrechnet.

Den gemäß § 268 Abs. 8 Satz 3 HGB ansonsten zur Abführung gesperrten Beträgen stehen ausreichend freie Rücklagen (6.496 Mio. €) gegenüber, sodass keine Abführungssperre entstanden ist.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (45 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (45 Mio. €) verrechnet.

> (10) Verbindlichkeiten

in Mio. €	davon mit Restlaufzeit				31.12. 2015
	31.12. 2016	bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	1.340	201	1.139	455	1.554
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	400	-	400	400	800
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	479	477	2	0	391
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	9.166	1.302	7.864	4.372	8.906
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	280	280	0	-	202
davon aus Steuern	21	21	-	-	18
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	11.666	2.261	9.405	5.227	11.854
davon zinspflichtig	9.018	754	8.264	4.772	9.371

Die Restlaufzeiten der Vorjahreswerte stellen sich wie folgt dar: Zinslose Darlehen in Höhe von 1.554 Mio. € (215 Mio. € bis ein Jahr, 1.339 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 607 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 800 Mio. € (400 Mio. € bis ein Jahr, 400 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 400 Mio. €), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 391 Mio. € (384 Mio. € bis ein Jahr, 7 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 0 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 8.906 Mio. € (1.695 Mio. € bis ein Jahr, 7.211 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 3.744 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, in Höhe von 1 Mio. € (1 Mio. € bis ein Jahr) sowie sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 202 Mio. € (202 Mio. € bis ein Jahr, 0 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 0 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG in Höhe von 9.022 Mio. € (im Vorjahr: 8.764 Mio. €). Die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG beinhalten insbesondere Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 8.286 Mio. € (im Vorjahr: 7.309 Mio. €), von denen 7.864 Mio. € (im Vorjahr: 7.211 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben. Darüber hinaus sind in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen kurzfristige Verbindlichkeiten aus Cashpooling von 331 Mio. € (im Vorjahr: 1.263 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der DB AG von 272 Mio. € (im Vorjahr: 81 Mio. €), kurzfristige Zinsverbindlichkeiten von 100 Mio. € (im Vorjahr: 95 Mio. €) und kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 177 Mio. € (im Vorjahr: 158 Mio. €) enthalten.

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

> (11) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 541 Mio. € (im Vorjahr: 628 Mio. €) bezieht sich im Wesentlichen (362 Mio. €; im Vorjahr: 443 Mio. €) auf die in den Jahren 1999, 2004 und 2011 geleisteten vorzeitigen Rückzahlungen zinsloser Darlehen an den Bund. Der Posten wird seit dem Geschäftsjahr 2011 pauschal über zehn Jahre aufgelöst.

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

> (12) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	435	426
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-
Insgesamt	435	426

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 428 Mio. € (im Vorjahr: 419 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen

Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

> (13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015
Bestellobligo für Investitionen	6.898	6.206
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	336	344
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	316	325
Insgesamt	7.234	6.550

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

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

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	118	105
fällig 1 bis 5 Jahre	137	142
fällig über 5 Jahre	81	97
Insgesamt	336	344

> (14) Finanzinstrumente

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

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

in Mio. €	31.12. 2016	31.12. 2015
Währungsbezogene Geschäfte		
Devisenforwards	9	18

Abgesichert werden vertraglich vereinbarte zukünftige Zahlungsströme in US-Dollar und Schweizer Franken auch im Zusammenhang mit dem Erwerb von Anlagevermögen.

Devisentermingeschäfte bestehen größtenteils mit einer Restlaufzeit von unter zwei Jahren.

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

in Mio. €	2016	2015
Währungsbezogene Geschäfte		
Devisenforwards	0	0

Bei Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methoden überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen.

> Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Definition der Umsatzerlöse nach § 277 Abs. 1 HGB hat durch die Einführung des BilRUG mit Wirkung zum 1. Januar 2016 eine erhebliche Änderung erfahren. Infolgedessen war die Umgliederung von Erlösen, die zuvor als sonstige betriebliche Erträge klassifiziert wurden, in die Umsatzerlöse erforderlich. Daher ist die Vergleichbarkeit der Umsatzerlöse und der sonstigen betrieblichen Erträge mit den jeweiligen Beträgen des Vorjahres eingeschränkt. Wären die Bestimmungen des BilRUG schon 2015 anwendbar gewesen, so wären für das Vorjahr Umsatzerlöse in Höhe von 5.265 Mio. € und sonstige betriebliche Erträge von 572 Mio. € auszuweisen.

> (15) Umsatzerlöse

in Mio. €	2016	2015
Trassenentgelte	4.819	4.554
Örtliche Infrastruktur	245	239
Sonstige Umsatzerlöse	445	11
Insgesamt	5.509	4.804

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

> (16) Andere aktivierte Eigenleistungen

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betragen im Geschäftsjahr 798 Mio. € (im Vorjahr: 744 Mio. €). Die unter diesem Posten ausgewiesenen Leistungen betreffen in Höhe von 163 Mio. € (im Vorjahr: 167 Mio. €) aufgearbeitete Komponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist. Daneben beinhaltet dieser Posten Leistungen für das Anlagevermögen in Höhe von 635 Mio. € (im Vorjahr: 577 Mio. €).

> (17) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2016	2015
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	-	250
davon Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	-	0
davon Verkauf von Material und Energie	-	71
davon sonstige Leistungen Dritte	-	179
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	-	122
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	58	57
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	308	305
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	87	80
davon übrige staatliche Zuschüsse - öffentliche Hand	221	225
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	62	142
Zuschreibungen auf Sachanlagen	17	15
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	44	38
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	3	3
Währungskursgewinne	2	5
Übrige Erträge	8	96
davon Erträge aus Gebühren von Dritten	-	1
davon Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	-	42
davon sonstige übrige Erträge	8	53
Insgesamt	502	1.033
davon periodenfremd	109	183

Die periodenfremden Erträge beinhalten vor allem mit 62 Mio. € (im Vorjahr: 142 Mio. €) Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen und mit 44 Mio. € (im Vorjahr: 38 Mio. €) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

> (18) Materialaufwand

in Mio. €	2016	2015
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	110	128
davon Aufwendungen für Energie	149	154
davon Strom	117	120
davon Stromsteuer	6	7
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	8	8
davon sonstige Energien	18	19
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	22	19
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-61	-45
Aufwendungen für bezogene Leistungen	265	291
davon eingekaufte Leistungen Transport	115	126
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	78	74
davon sonstige bezogene Leistungen	72	91
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	1.499	1.468
Insgesamt	1.874	1.887

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

> (19) Personalaufwand

in Mio. €	2016	2015
LÖHNE UND GEHÄLTER		
davon für Arbeitnehmer	1.623	1.520
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	332	346
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	25	22
	1.980	1.888
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG¹⁾		
davon für Arbeitnehmer	357	324
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	80	82
	437	406
davon für Altersversorgung	61	46
Insgesamt	2.417	2.294

¹⁾ Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel an ehemalige Betriebsangehörige und Hinterbliebene.

> (20) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2016	2015
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	165	157
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	17	14
Gebühren und Beiträge	48	46
Aufwendungen für Versicherungen	6	5
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	0	0
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	14	13
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	52	47
Forschungs- und Entwicklungskosten	17	15
Sonstige bezogene Dienstleistungen	444	411
davon bezogene IT-Leistungen	140	132
davon sonstige Kommunikationsdienste	33	25
davon sonstige Serviceleistungen	271	254
Aufwendungen aus Schadenersatz	13	23
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	6	18
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	100	73
Sonstige betriebliche Steuern	10	9
Übrige Aufwendungen	205	303
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	65	77
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	102	93
davon Währungskursverluste	5	4
davon sonstige übrige Aufwendungen	33	129
Insgesamt	1.097	1.134
davon periodenfremd	108	95

Die periodenfremden Aufwendungen beinhalten vor allem mit 100 Mio. € (im Vorjahr: 73 Mio. €) Aufwendungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen und mit 6 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €) Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.

> (21) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2016	2015
Erträge aus Beteiligungen	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	15	26
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-	-
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-	-
Insgesamt	15	26

> (22) Zinsergebnis

in Mio. €	2016	2015
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2	1
davon aus verbundenen Unternehmen	-	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	-	-
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	1	0
davon Erträge/Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	1	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-234	-252
davon an verbundene Unternehmen	-215	-216
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-4	-7
Insgesamt	-232	-251

> Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

> (23) Finanzmittelfonds

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

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

> Sonstige Angaben

> (24) Mitteilung nach § 20 AktG

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

> (25) Konzernzugehörigkeit

Die DB Netz AG ist Tochterunternehmen der DB AG, Berlin, und wird in den für den größten und den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzern-Abschluss der Deutschen Bahn AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs.1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt wird.

Der Konzern-Abschluss der DB AG wird beim Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter www.bundesanzeiger.de erhältlich.

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

> (26) Anteilsbesitz

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

> (27) Beschäftigte

	2016		2015	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmer	32.184	32.447	30.128	31.270
Zugewiesene Beamte	7.797	7.552	8.098	7.973
	39.981	39.999	38.226	39.243
Auszubildende	2.395	2.694	2.324	2.699
Insgesamt	42.376	42.693	40.550	41.942

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

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

> (28) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2016 an:

FRANK SENNHENN

Vorsitzender des Vorstands,
Darmstadt

DR. ROLAND BOSCH

Ressort Produktion,
Königstein im Taunus

BERND KOCH

Ressort Finanzen/Controlling,
Berlin

UTE PLAMBECK

Ressort Personal,
Hamburg

PROF. DR. DIRK ROMPF

Ressort Netzplanung und Großprojekte,
Königstein im Taunus

DR. THOMAS SCHAFFER

Ressort Vertrieb und Fahrplan,
Frankfurt am Main

Als Aufsichtsrat waren bestellt**DR. RÜDIGER GRUBE (BIS 31. JANUAR 2017)**

Vorsitzender des Aufsichtsrats (bis 31. Januar 2017),
 Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG
 (bis 30. Januar 2017),
 Vorsitzender des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
 (bis 25. August 2016)
 Hamburg

ANDRÉ WICHMANN*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
 Bereichsleiter Region Nord-Ost der
 Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
 Falkensee

HEINRICH BIESEL*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
 Hannover

CHRISTIAN BORMANN*

Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb
 Erfurt der DB Netz AG,
 Weimar

HARALD BORN*

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

CLAUDIA DE ANDRÉS-GAYÓN

Leiterin Personalsteuerung, Konzernarbeitsmarkt und
 Konzernpersonalservices der Deutschen Bahn AG,
 Berlin

CHRISTIAN DOBLER (BIS 31. DEZEMBER 2016)

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

DIRK FISCHER

Mitglied des Deutschen Bundestags,
 Hamburg

BERTHOLD HILLEBRAND*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
 Kassel

CLAUDIA HORN

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

COSIMA INGENSCHAY*

Gewerkschaftssekretärin der Eisenbahn- und
 Verkehrsgewerkschaft,
 Berlin

CHRISTINA KEINDORF

Leiterin Konzerncontrolling, Gruppen-/Servicefunktionen
 der Deutschen Bahn AG,
 Leiterin Programme & Projekte der Deutschen Bahn AG,
 Kaufmännische Geschäftsführerin der
 UBB Usedomer Bäderbahn GmbH,
 Schildow

INGULF LEUSCHEL (BIS 31. MÄRZ 2016)

Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG,
 Berlin

JÜRGEN KONZ (AB 17. MAI 2016)

Konzernbevollmächtigter für die Länder
 Rheinland-Pfalz und Saarland,
 Saarbrücken

PETER MIESSEN

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

PETRA ORSCHEKOWSKI*

Vorsitzende des Betriebsrats Zentrale der DB Netz AG,
 Mainz

DR. MANUEL REHKOPF

Leiter Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG,
 Konzernbeauftragter Strategie, Zukunft Bahn, IT und
 Digitalisierung (ab 1. Januar 2017),
 Berlin

VEIT SOBEK*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Halberstadt

UTA TRUSCH*

Geschäftsstellenleiterin der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Frankfurt/Oder

DR. ANDRÉ ZEUG

Vorsitzender des Vorstands der DB Station&Service AG,
Berlin

RAINER ZIMMERMANN*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Linz am Rhein

DR. RAPHAEL L'HOEST (AB 30. JANUAR 2017)

Leiter der Unterabteilung IB – Wettbewerbs-
und Strukturpolitik – im Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur,
Berlin

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

in T €	2016	2015
Gesamtbezüge des Vorstands	2.766	2.577
davon fixer Anteil	1.875	1.526
davon erfolgsabhängiger Anteil	891	1.051
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	80	605
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.838	1.801
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	60	63

Die Gesamtbezüge des Vorstands entfallen auf sechs Vorstandsmitglieder, die einen Arbeitsvertrag mit der DB Netz AG haben.

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

Die DB Netz AG haftet im Rahmen der gesamtschuldnerischen Haftung mit der DB AG für Pensionszusagen aus dienstvertraglichen Beziehungen mit unverändert drei Mitgliedern des Vorstands in Höhe von 3.152 T € (im Vorjahr: 2.510 T €).

> (29) Honorar des Abschlussprüfers

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

> (30) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag gemäß § 285 Nr. 33 HGB lagen nicht vor.

> (31) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

Das Ergebnis vor Ergebnisabführung wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Frankfurt am Main, den 17. Februar 2017

DB Netz AG
Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin ²⁾	EUR	2.639	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	2.902	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein ²⁾	EUR	1.298	75,00
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover	EUR	280	56,25
AT EQUITY			
EEIG Corridor Rhine - Alpine EWIV, Frankfurt am Main ^{2),3)}	EUR	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2),4)}	EUR	2.783	24,53
TIA GmbH, Augsburg ^{2),4)}	EUR	287	36,75
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{2),5)}	EUR	12	36,75
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2),4)}	EUR	1.773	18,75
EWIV Atlantic Corridor, Paris	EUR	0	25,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen (bei EAV-Gesellschaften nur bezogen auf Jahresüberschuss/-fehlbetrag).

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2013.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2015.

⁵⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, den 17. Februar 2017

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach	ppa. Roswitha Hees-Brückmann
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

▶▶▶ Bericht des Aufsichtsrats

▶ Sitzungen des Aufsichtsrats / S.46

▶ Arbeitsschwerpunkte / S.46

▶ Jahresabschluss / S.46

▶ Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand / S.47

Bericht des Aufsichtsrats

> Sitzungen des Aufsichtsrats

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

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

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

> Arbeitsschwerpunkte

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 8. März 2016 mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2015 befasst. Zudem hat sich der Aufsichtsrat über die Vergütungsstruktur des Konzerns sowie über den Sachstand der Weiterentwicklung der variablen Vergütungssystematik informieren lassen. Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat insbesondere auch mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder beschäftigt und über den Auszahlungsbetrag des Long-term Incentive Netz 2013 beschlossen.

In seiner Sitzung am 24. Juni 2016 hat sich der Aufsichtsrat umfassend über die Strategie der DB Netz AG informieren lassen. Zudem hat der Aufsichtsrat einer erneuten Gewährung eines Long-term Incentive für den Vorstand der DB Netz AG zugestimmt.

In seiner Sitzung am 5. Dezember 2016 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2017 beschäftigt und die Budgetplanung 2017, die Mittelfristplanung 2017 bis 2021 sowie die langfristigen strategischen Ziele zur Kenntnis genommen. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über die Feststellungen zum internen Kontrollsystem (IKS) sowie über die Struktur und Systematik des Vergütungssystems für Konzernführungskräfte, obere und leitende Führungskräfte im DB-Konzern 2017 informieren lassen. Ferner hat der Aufsichtsrat einer Änderung der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Netz AG zugestimmt.

Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat fortlaufend über den aktuellen Stand auserwählter Großprojekte unterrichten lassen. Zudem hat sich der Aufsichtsrat regelmäßig mit der Entwicklung der Qualitätskennzahlen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II befasst. Weiterhin wurde der Aufsichtsrat unter anderem über die fortlaufenden Verhandlungen bezüglich der Finanzierungsvereinbarungen des Zukunftsinvestitionsprogramms des Bundes sowie über die Auswirkungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes informiert. Ferner hat sich der Aufsichtsrat regelmäßig mit den personalwirtschaftlichen Kennzahlen sowie mit der strategischen Personalentwicklung beschäftigt. Zudem wurde dem Aufsichtsrat quartalsweise über den aktuellen Stand der Projekte Stuttgart 21 und NBS Ulm-Wendlingen schriftlich berichtet.

> Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG zum 31. Dezember 2016 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

André Wichmann

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG



Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 16. März 2017 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2016 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wird aufgrund des mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2016 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

> **Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand**

Herr Ingulf Leuschel hat sein Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 31. März 2016 niedergelegt. In der außerordentlichen Hauptversammlung am 17. Mai 2016 wurde Herr Jürgen Konz mit sofortiger Wirkung als Nachfolger gewählt.

Herr Christian Dobler hat sein Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 31. Dezember 2016 niedergelegt. Als Nachfolger wurde Herr Dr. Raphael L'Hoest in der außerordentlichen Hauptversammlung am 30. Januar 2017 mit sofortiger Wirkung gewählt.

Der Aufsichtsratsvorsitzende, Herr Dr. Rüdiger Grube, hat sein Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 31. Januar 2017 niedergelegt.

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

In seiner Sitzung am 8. März 2016 hat der Aufsichtsrat Herrn Prof. Dr. Dirk Rompf für den Zeitraum vom 1. Januar 2017 bis zum 31. Dezember 2021 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Netz AG für das Ressort Netzplanung und Großprojekte bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren erfolgreichen Einsatz im Geschäftsjahr 2016.

Berlin, im März 2017

Für den Aufsichtsrat

André Wichmann
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG



TRASSENFINDER OPTIMIERT TRASSENPLANUNG

Eine Vorplanung von Trassen im Schienengüterverkehr ist aufwendig und eine Optimierung von Laufwegen war bisher nur schwer möglich. Die DB Netz AG hat nun mit dem Trassenfinder eine Anwendung entwickelt, die Kunden bei ihrer Trassenplanung unterstützt. Die webbasierte Anwendung erstellt schnell und unkompliziert eine Ansicht, welche Laufwege für die zuvor aus-

gewählte Zugkonfiguration infrage kommen, und weist unter anderem die voraussichtliche Transportzeit aus. In einer Streckenkarte werden neben alternativen Routenvorschlägen auch das resultierende befahrbare Netz und die gesperrten Strecken angezeigt. Das Tool steht im Internet unter www.trassenfinder.de kostenfrei zur Verfügung.

> Kontaktinformationen

> DB Netz AG

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

> Investor Relations

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin
Telefon: 030.297-64031
Telefax: 069.265-20110
E-Mail: ir@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/ir



Dieser Geschäftsbericht, der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG, die Geschäftsberichte der DB Regio AG, der DB Fernverkehr AG und der DB Station&Service AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar.



> Konzernkommunikation

Allgemeine Unternehmenspublikationen und den Wettbewerbsbericht können Sie im Internet einsehen beziehungsweise bei der Konzernkommunikation bestellen:
Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon: 030.297-61030
Telefax: 030.297-61919
E-Mail: presse@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/presse

> DB-Servicenummer

Die DB-Servicenummer 0180.699 66 33 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kunden.

Dabei gelten folgende Gebühren: für Anrufe aus dem deutschen Festnetz 20 ct/Anruf, Tarif bei Mobilfunk maximal 60 ct/Anruf.

ONLINE  [WWW.BAHN.DE] finden Sie als Privat- und Geschäftsreisender Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.



> DB-Personenverkehr im Social Web

Der DB-Personenverkehr steht Ihnen in verschiedenen Social-Media-Kanälen für Gespräche, Diskussionen, Service- und Produktfragen zur Verfügung. Sie finden uns auf Facebook, Twitter und YouTube.



> Impressum

- ▶ Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations, Berlin
- ▶ Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
- ▶ Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
- ▶ Lithografie: Koch. Prepress Print Media GmbH, Wiesbaden
- ▶ Druck: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen
- ▶ Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin
- ▶ Bildnachweis: Titel Umschlag: Max Lautenschläger
 - ▶ Seite 1: Max Lautenschläger
 - ▶ Seite 2: Max Lautenschläger
 - ▶ Seite 7: Daniel Kählert
 - ▶ Seite 19: Max Lautenschläger
 - ▶ Seite 29: Kai Michael Neuhold
 - ▶ Seite 45: Max Lautenschläger
 - ▶ Seite 48: Max Lautenschläger

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

www.dbnetze.com

