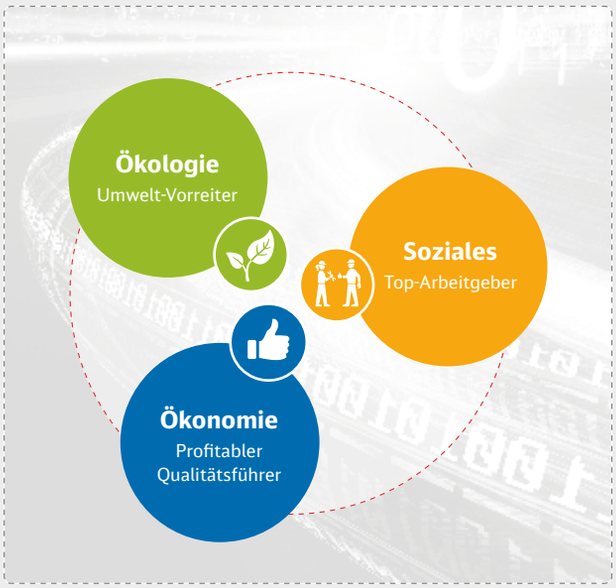
Deutsche Bahn AG

Lagebericht und Jahresabschluss 2017

Organigramm DB-Konzern

Strategie DB2020+

Unsere Kunden profitieren von erstklassigen und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Logistiklösungen, getragen von engagierten Mitarbeitern und digitaler Kompetenz.



Wir gestalten Fortschritt und Zukunft

Qualitätskultur
Operative Exzellenz und Kundenorientierung

Digitale Kompetenz
Innovative Lösungen im Kern- und Neugeschäft

Leistungsfähigkeit
Gemeinsame Verantwortung und Leistungsstärke

Inhalt

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden — 2

Lagebericht — 5

Jahresabschluss — 55

Weitere Informationen — 83

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2017 war wirtschaftlich ein gutes Jahr für die Deutsche Bahn. Mit einem Konzernumsatz in Höhe von rund 42,7 Milliarden Euro und einem Konzernergebnis, das sich im Vergleich zum Vorjahr um 10,6 Prozent auf 2,15 Milliarden Euro erhöht hat, haben wir Rückenwind für 2018. Treiber für diese positive Entwicklung waren vor allem DB Fernverkehr und DB Netze Fahrweg sowie unsere internationalen Geschäftsfelder DB Arriva und DB Schenker, die 2017 auf Rekordkurs waren. Mit wirtschaftlichem Erfolg allein geben wir uns aber nicht zufrieden. Unser mehrjähriges Qualitätsprogramm Zukunft Bahn hat 2017 für unsere Kunden zwar schon vieles, aber noch nicht genug erreicht. 2018 kämpfen wir daher mehr denn je für höhere Qualität, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.

»Mit rund 142 Millionen Fahrgästen haben wir einen neuen Fahrgastrekord im Fernverkehr.«

Ein Highlight im vergangenen Jahr war zweifellos die Inbetriebnahme unserer neuen Schnellfahrstrecke Berlin – München. Die 3 Stunden 55 Minuten Reisezeit zwischen Spree und Isar sind unser größter Trumpf im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. Und unsere Kunden nehmen die neue Strecke sehr gut an. Wir sind daher optimistisch, die Zahl der Reisenden zwischen Berlin und München auf der Schiene 2018 zu verdoppeln.

Die Fahrgastzahlen steigen nicht nur auf dieser Strecke, sondern auch bundesweit. 2017 haben wir mehr als 142 Millionen Reisende in unseren Fernverkehrszügen begrüßt. Das ist neuer Rekord und vor allem für den Klimaschutz hierzulande sehr erfreulich.

Seit dem 1. Januar 2018 fahren Reisende im Fernverkehr mit 100 Prozent Ökostrom. Das ist grün. Und zukunftsweisend. Und notwendig, um unsere neuen Klimaziele erfolgreich umzusetzen: Bis zum Jahr 2030 wollen wir den spezifischen Ausstoß der Treibhausgase mehr als halbieren. Wir als Deutsche Bahn arbeiten weiterhin an dem großen Ziel, mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Denn Bahnfahren ist gelebter Klimaschutz. Wie wichtig dieser für unseren Planeten ist, das zeigen die Wetterkapriolen des Jahres 2017. Laut wissenschaftlichen Erkenntnissen müssen wir uns künftig auf noch mehr extreme Wettersituationen infolge des Klimawandels einstellen.

»Zukunft Bahn hat 2017 für unsere Kunden zwar vieles, aber noch nicht genug erreicht. 2018 kämpfen wir mehr denn je für höhere Qualität, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.«

Was heißt das für uns? Wir wappnen uns mit entsprechenden Investitionen. Wir steigern mit Zukunft Bahn unsere Qualität, um Störgeschehen noch besser abfedern zu können. Vor allem bei der Pünktlichkeit und der Reisendeninformation im Störungsfall müssen wir noch einen besseren Job für unsere Kunden machen. Dabei sind wir fest davon überzeugt, dass Zukunft Bahn der richtige Weg ist und unsere Formel mehr denn je gilt: Produktqualität ist die Grundlage für Kundenzufriedenheit und diese ist die Grundlage für nachhaltigen Erfolg.

DB Regio hat sich 2017 erfolgreich im Markt behauptet und knapp zwei Drittel aller vergebenen Leistungen im Regionalverkehr auf der Schiene gewonnen. Großes Ziel bleibt, bestehende Netze zu verteidigen und neue zu gewinnen. Entscheidender Erfolgsfaktor ist hier neben wettbewerbsfähigen Kosten unsere Innovationskraft. Daher arbeitet DB Regio weiter an Innovationen wie dem 2017 entwickelten Ideenzug. Wir sind überzeugt, dass beispielsweise Arbeits-, Familien- und Sportabteile das Leben von Millionen Pendlern bereichern können.

Auch in der internationalen Logistikwelt haben wir innovative Geschäftsmodelle etabliert, die wir systematisch weiterentwickeln. Zum ersten Mal transportierten DB Cargo und DB Schenker 2017 mehr als 80.000 Standardcontainer über die längste Eisenbahnstrecke der Welt zwischen Deutschland und China. Ein neuer Rekord bei intermodalen Logistiklösungen, auf dem wir aufbauen wollen.

DB Schenker ist darüber hinaus in Kooperation mit MAN und der Hochschule Fresenius seit 2017 beim Platooning innovativ unterwegs. Der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderte Pilot unserer

Logistiksparte erreicht dieses Jahr einen weiteren Meilenstein: Digital gekoppelte Lkw werden im Livebetrieb zwischen Nürnberg und München Fahrten mit realen Stückgutladungen übernehmen. Damit betreten wir als erstes Unternehmen weltweit Neuland. Und nicht nur das: Wir haben das Zeitalter des autonomen Fahrens in Deutschland eingeläutet. Im bayerischen Bad Birnbach fährt der bundesweit erste im öffentlichen Nahverkehr eingesetzte autonome Bus.

Es wird klar: Wir gestalten die Mobilität und Logistik von morgen mit hoher Innovationskraft. Darüber hinaus stehen wir für Wachstum und Zukunftsfähigkeit. Wir investieren, modernisieren und digitalisieren. 2018 wird beispielhaft für diesen Dreiklang stehen.

Mit dem Masterplan Schienengüterverkehr des Bundes und mit unserer Güterverkehrsoffensive wollen wir den Schienengüterverkehr wieder auf Erfolgskurs und mehr Verkehr auf die Schiene bringen. Im Personenverkehr sind wir überzeugt, dass wir mit neuen On-Demand-Angeboten und unserem Konzernprogramm Smart Cities den öffentlichen Nahverkehr zukünftig sowohl in der Stadt als auch im ländlichen Raum flexibler, individueller und somit deutlich attraktiver machen können.

So haben wir etwa mit der Hansestadt Hamburg ein Memorandum of Understanding für vernetzte Mobilität, attraktive Bahnhöfe und intelligent gesteuerte City-Logistik unterzeichnet. Jetzt wollen wir die einzelnen Projekte für die Stadt der Zukunft weiter vorantreiben. Konkret: In Deutschlands zweitgrößter Stadt verwirklichen wir in diesem Jahr ein fahrerbasiertes On-Demand-Angebot mit bis zu 100 Fahrzeugen, das in den öffentlichen Personennahverkehr integriert ist.

»Mit der digitalen Schiene arbeiten wir an einem grundlegenden technischen Wandel im Eisenbahnsektor. Das große Ziel: bis zu 20 Prozent mehr Kapazität im Netz.«

»The next big thing« ist die Digitalisierung des gesamten Schienennetzes, unser stärkster Hebel für mehr Kapazität auf der Schiene. Wir arbeiten hier an einem grundlegenden technischen Wandel im Eisenbahnsektor. Für den ist mit unserem Programm Digitale Schiene Deutschland der Startschuss gefallen. Herzstück der digitalen Schiene ist das europäische Zugsicherungssystem ETCS. Am Ende steht ein smartes Netzwerk mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik und digitalen Stellwerken, das eine dichtere Zugfolge und damit eine deutlich bessere Ausnutzung der Infrastruktur erlaubt. Das große Ziel: bis zu 20 Prozent mehr Kapazität im Netz zu schaffen. Digital, verlässlich und sicher. Wir sorgen damit für mehr Leistung, mehr Qualität, mehr Effizienz und mehr Wachstum auf der Schiene. Zudem beflügelt die digitale Schiene auch den Industriestandort Deutschland. Unsere Bahnindustrie wird ihr Know-how am Beispiel DB-Konzern in die ganze Welt exportieren können. Für die digitale Schiene wollen wir gemeinsam mit dem Bund und der gesamten Branche große Investitionsvolumen stemmen.

Denn Infrastruktur treibt Wachstum, und Wachstum treibt Wohlstand. Und wir als Deutsche Bahn tragen eine besondere Verantwortung. Für eine zukunftsfähige Infrastruktur, aber vor allem für die Menschen in diesem Land. Im vergangenen Jahr haben wir fast 20.000 neue Mitarbeiter und Nachwuchskräfte allein in Deutschland eingestellt. Für 2018 befinden wir uns weiter auf Rekordniveau. Unser digitaler Ausbau schafft unter den 19.000 angestrebten Neueinstellungen auch attraktive Arbeitsplätze im IT-Bereich und bringt Chancen für neue Berufsbilder. Gleichzeitig suchen wir allein in diesem Jahr mehr als tausend Lokführer und Lokführer-Azubis.

Wir brechen in vielerlei Hinsicht auf in eine neue Zeit, und wir tun das mit einem schlagkräftigen DB-Team und vielen neuen Mitarbeitern. Gemeinsam arbeiten wir an unserem nachhaltigen Unternehmenserfolg. Wir sind 2018 mit einem starken Vorstandsteam unterwegs und werden die Qualität für unsere Kunden erhöhen und das System Schiene so modernisieren, dass wir im Innovationswettlauf mit anderen Verkehrsträgern die Nase vorn haben. Als wachsende Branche und als ökologischster Verkehrsträger haben wir ein Riesenpfund in der Hand und stehen für eine Mobilität, die den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht wird: sicher, verlässlich, komfortabel und klimafreundlich.

Herzlichst
Dr. Richard Lutz

Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Der Vorstand der Deutschen Bahn AG

Alexander Doll
Güterverkehr & Logistik
Jahrgang 1970
Bestellt bis 2021
Ab 1. April 2018 im DB-Konzern

Martin Seiler
Personal & Recht
Jahrgang 1964
Bestellt bis 2020
Seit 2018 im DB-Konzern

Dr. Richard Lutz
Vorsitzender des Vorstands
Jahrgang 1964
Bestellt bis 2022
Seit 1994 im DB-Konzern

Prof. Dr. Sabina Jeschke
Digitalisierung & Technik
Jahrgang 1968
Bestellt bis 2020
Seit 2017 im DB-Konzern

Ronald Pofalla
Infrastruktur
Jahrgang 1959
Bestellt bis 2022
Seit 2015 im DB-Konzern

Berthold Huber
Personenverkehr
Jahrgang 1963
Bestellt bis 2022
Seit 1997 im DB-Konzern

Lagebericht

Überblick — 6
- DB AG ist Muttergesellschaft des DB-Konzerns
- Umsetzung der Konzernstrategie DB2020+: Fortschritte in den Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie erzielt
- Jahresergebnis deutlich verbessert

Grundlagen — 7
- Struktur des Vorstands angepasst
- Kapitalmaßnahmen des Bundes stärken das Finanzprofil der DB AG und des DB-Konzerns
- Geschäftsmodell weiterhin stabil

Ziele und Strategie — 16
- Geschäftsumfeld verändert sich stetig
- Strategie DB2020+ weiter umgesetzt
- Konzernprogramme für Zukunftsfähigkeit und Wachstum

Qualität — 24
- Diverse Einschränkungen im Bahnbetrieb
- Kundenzufriedenheit entwickelt sich differenziert
- Pünktlichkeit gesunken

Soziales — 28
- Position im Arbeitgeberranking verbessert
- Folgeprozess der Mitarbeiterbefragung 2016 durchgeführt
- Individuelles Wahlrecht zur Arbeitszeit vereinbart
- Mitarbeiterzahl weiter gestiegen

Ökologie — 33
- Neues Klimaziel für 2030 beschlossen
- Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix weiter gestiegen
- Lärmsanierung und -vorsorge fortgeführt

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage — 37
- Positive Umfeldbedingungen
- Ertragslage deutlich besser
- Finanzlage stabil
- Vermögenslage etwas besser

Chancen- und Risikobericht — 42
- DB-Konzern gut für die Nutzung von Chancen aufgestellt
- Wesentliche Risiken weiterhin im Bereich Produktion und Technik
- Risikoportfolio unverändert ohne bestandsgefährdende Risiken

Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen — 50

Nachtragsbericht — 51
- Zwei Anleihen emittiert
- Orkantief Friederike verursacht erhebliche Schäden
- Entwicklungen bei Stuttgart 21 und Wendlingen–Ulm

Prognosebericht — 52
- Verbesserung des Umfelds
- Leicht positive Erwartungen für Entwicklung im Geschäftsjahr 2018
- Ausblick mit Unsicherheiten behaftet

Überblick

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

Die DB AG führt alle Geschäftsfelder des DB-Konzerns in der Funktion einer operativen Managementholding. Vervollständigt wird die Konzernstruktur durch zentrale Gruppen- und Servicefunktionen, die von der DB AG erbracht werden.

Im Berichtsjahr wurde die auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Strategie DB 2020+ des DB-Konzerns mit dem Ziel weiter umgesetzt, den Einklang der Dimensionen ÖKONOMIE, SOZIALES und ÖKOLOGIE zu erreichen, um so den nachhaltigen Unternehmenserfolg und die gesellschaftliche Akzeptanz des DB-Konzerns sicherzustellen.

In der Dimension ÖKOLOGIE hat der DB-Konzern im Berichtsjahr erneut gute Erfolge erzielt. Im Berichtsjahr wurden die spezifischen CO_2-Emissionen im Vergleich zu 2006 um 29,6% reduziert. Damit wurde das Ziel für 2020 von 30% schon fast erreicht. Darüber hinaus wurde der Anteil an erneuerbaren Energien am DB-Bahnstrommix 2017 weiter erhöht. Für den Klimaschutz hat sich der DB-Konzern daher neue, herausfordernde Ziele gesetzt: Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 mehr als halbiert werden. Bei der Reduzierung des Schienenlärms wirkte die kontinuierliche Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen weiter positiv.

In der Dimension SOZIALES ist der DB-Konzern im Berichtsjahr seinem Ziel, bis zum Jahr 2020 einer der zehn Top-Arbeitgeber in Deutschland zu werden, ein gutes Stück näher gekommen. Der Indikator für die Arbeitgeberattraktivität hat sich wieder spürbar verbessert. Die mit den Tarifpartnern des DB-Konzerns Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) abgeschlossenen Tarifverträge wurden im Berichtsjahr umgesetzt. Dazu gehören unter anderem Verbesserungen für Nachwuchskräfte sowie die Einführung eines individuellen Wahlrechts, das es den Mitarbeitern erlaubt, zwischen Entgelterhöhung, Reduzierung der Wochenarbeitszeit und mehr Urlaub zu wählen. Des Weiteren wurde der Folgeprozess zur konzernweiten Mitarbeiterbefragung 2016 vorangetrieben. Im DB-Konzern betrug die Durchführungsquote der Folgeworkshops 97,1% (2015: 96,7%). DB-konzernweit haben rund 150.000 Mitarbeiter an den Folgeworkshops teilgenommen und über 24.000 Maßnahmen vereinbart.

Die Entwicklung in der Dimension ÖKONOMIE war differenziert. Die Qualität der angebotenen Leistung und hier insbesondere der Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland war im Berichtsjahr insgesamt nicht zufriedenstellend. Die Entwicklung wurde allerdings insbesondere im zweiten Halbjahr 2017 durch ein außergewöhnliches Ausmaß an Einschränkungen im Bahnbetrieb belastet.

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns war überwiegend erfreulich. Der DB-Konzernumsatz ist auf vergleichbarer Basis (bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte) deutlich gestiegen. Auch das bereinigte operative Ergebnis des DB-Konzerns entwickelte sich deutlich positiv.

Die Leistungsentwicklung verlief über die Aktivitäten des DB-Konzerns hinweg überwiegend positiv. Die Entwicklung der Schienenpersonenverkehrsaktivitäten in Deutschland wurde unter anderem durch ein positives Markt- und Wettbewerbsumfeld sowie Angebotsmaßnahmen beeinflusst. Auch die internationalen Personenverkehrsaktivitäten sowie die internationalen Transport- und Logistikgeschäfte des DB-Konzerns konnten zulegen. Eine schwache Entwicklung zeigte sich im Schienengüterverkehr.

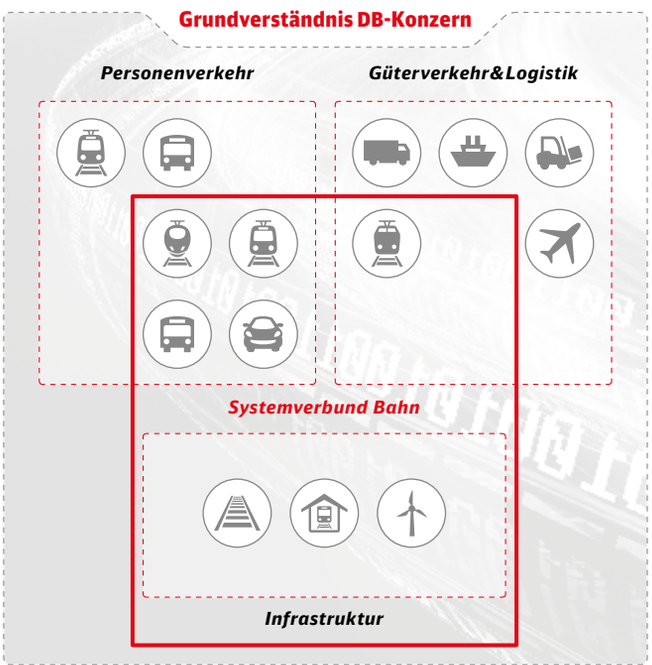
Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wird über das Beteiligungsergebnis maßgeblich durch die Entwicklung des DB-Konzerns geprägt. Im Berichtsjahr verzeichnete das Beteiligungsergebnis nach einem Rückgang im Vorjahr wieder einen deutlichen Anstieg. Hier wirkten vor allem geringere Wertberichtigungen auf Beteiligungen sowie insbesondere die operative Entwicklung der DB Fernverkehr AG und der DB Netz AG ergebniserhöhend. Das Jahresergebnis wurde zudem durch den Wegfall des ergebnisbelastenden Verschmelzungseffekts der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) aus dem Vorjahr deutlich positiv beeinflusst. Nach einem Jahresfehlbetrag im Vorjahr wurde im Berichtsjahr wieder ein positives Jahresergebnis ausgewiesen.

Grundlagen

Der DB-Konzern —— 7
Geschäftsmodell stabil —— 8
Entwicklung auf den relevanten Märkten —— 11
Rechtliche und politische Themen —— 13

Der DB-Konzern

Der DB-Konzern ist ein internationaler Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen und agiert weltweit in über 130 Ländern. Die Konzernleitung befindet sich in Berlin. Über 310.000 Mitarbeiter sind im DB-Konzern beschäftigt, knapp 40 % davon außerhalb Deutschlands. Wir gestalten und betreiben die Verkehrsnetzwerke der Zukunft. Durch den integrierten Betrieb von Verkehr und Eisenbahninfrastruktur sowie die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger bewegen wir Menschen und Güter.



Im Personenverkehr befördern wir europaweit über 12,5 Millionen Personen pro Tag in unseren Zügen und Bussen. Im Bereich Güterverkehr&Logistik werden in unserem europäischen Netzwerk pro Jahr über 270 Mio. t Güter auf der Schiene und über 100 Millionen Sendungen auf der Straße transportiert. In unseren weltweiten Netzwerken werden rund 1,3 Mio. t Luftfracht und knapp 2,2 Mio. TEU Seefracht abgewickelt. In Deutschland betreiben wir das mit rund 33.000 km längste Schienennetz Europas. Darüber hinaus sind wir der fünftgrößte Energieversorger Deutschlands. Der Systemverbund Bahn umfasst im Wesentlichen unsere Personenverkehrsaktivitäten in Deutschland, unsere Schienengüterverkehrsaktivitäten, die operativen Serviceeinheiten sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU).

Die DB AG ist seit ihrer Gründung 1994 eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Sie verfügt dementsprechend über eine duale Führungs- und Kontrollstruktur mit Vorstand und Aufsichtsrat. Alleiniger Eigentümer ist die Bundesrepublik Deutschland (Bund).

Im DB-Konzern führt die DB AG alle Geschäftsfelder in der Funktion einer operativen Managementholding und unterstützt die Geschäftsfelder durch diverse zentrale Gruppenfunktionen (unter anderem Recht, Konzernentwicklung, Konzerncontrolling sowie Finanzen und Treasury) sowie administrative Serviceeinheiten. Zudem erbringen operative Serviceeinheiten als rechtlich selbstständige Beteiligungen der DB AG primär Leistungen für interne Kunden. Dazu gehören unter anderem die DB Systel GmbH, die DB Sicherheit GmbH, die DB Services GmbH und die DB Kommunikationstechnik GmbH. Die EIU sind rechtlich selbstständige Gesellschaften mit separaten Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen und erfüllen damit alle Entflechtungsvorgaben des europäischen und des nationalen Rechts. Zudem besteht eine sogenannte funktionale Entflechtung, die unabhängige Entscheidungen der DB Netz AG zum Infrastrukturzugang und zu den Entgelten gewährleistet. Verlässlichkeit und Stabilität sind Ausweis einer hohen Qualität der Infrastruktur. Wesentliche Eckpfeiler für ein profitables Geschäft sind die nachhaltige Finanzierung der bestehenden Infrastruktur und deren bedarfsgerechter Ausbau. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) leistet dabei einen wesentlichen Beitrag, um insbesondere den Erhalt des Bestandsnetzes zu sichern.

Veränderungen im DB-Konzern

Die Struktur des Vorstands der DB AG wurde im Berichtsjahr in zwei Schritten durch Beschlüsse des Aufsichtsrats verändert:

- Zum 1. Januar 2017 wurde das Ressort »Wirtschaft, Recht und Regulierung« aufgelöst und gleichzeitig ein Ressort »Technik und Qualität« eingerichtet, die in den Ressorts geführten Konzernfunktionen und Serviceeinheiten wurden entsprechend neu zugeordnet.
- Zum 22. März 2017 wurde das Ressort »Finanzen/Controlling« mit dem Ressort des Vorsitzenden zusammengeführt. Gleichzeitig wurde das neue Ressort »Güterverkehr&Logistik« eingeführt, dem die Geschäftsfelder DB Cargo und DB Schenker zugeordnet wurden. Das bisherige Ressort »Verkehr und Transport« wurde zum Ressort »Personenverkehr«. Dort werden nun die Geschäftsfelder DB Fernverkehr, DB Regio und DB Arriva geführt. Die bislang im Ressort Finanzen/Controlling geführten IT-Funktionen wie auch die im Bereich des Vorsitzenden geführten Digitalisierungsaktivitäten wurden im neu benannten Ressort »Digitalisierung& Technik« gebündelt.

Personelle Veränderungen in der Besetzung des Vorstands werden im Bericht des Aufsichtsrats erläutert.

Kapitalmaßnahmen durchgeführt

Ende August 2017 wurde die vom 100-prozentigen Eigentümer Bundesrepublik Deutschland vorgesehene Kapitalerhöhung der DB AG in Höhe von 1 Mrd. € zur Stärkung der Kapitalbasis plangemäß umgesetzt. Zuvor hatte der Haushaltsausschuss Ende Juni 2017 die zweite Hälfte der vorgesehenen Erhöhung des Eigenkapitals freigegeben. Die Entsperrung war an die Bedingung gebunden, dass die anteiligen Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II für 2016 in vollem Umfang gemäß den Vertragsbedingungen eingesetzt wurden.

Des Weiteren wurde wie vom Bund angekündigt die im Mai 2017 für das Geschäftsjahr 2016 geleistete Dividendenzahlung per Beschluss der Hauptversammlung der DB AG auf 600 Mio. € festgesetzt.

Corporate Governance Bericht

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

Geschäftsmodell stabil

Der DB-Konzern bietet attraktive, kundenorientierte und umweltfreundliche Mobilitäts-, Transport- und Logistiklösungen und -netzwerke aus einer Hand. Dafür nutzen wir gezielt die Potenziale digitaler Technologien, um unsere operativen und administrativen Prozesse zu verbessern, unsere Angebote für den Kunden stetig weiterzuentwickeln sowie neue Services zu integrieren und Vereinfachungen an der Kundenschnittstelle zu erreichen. Unsere Kunden sind Privatkunden, Geschäftskunden sowie Bestellerorganisationen im Nah- beziehungsweise Regionalverkehr.

Der Systemverbund Bahn stellt einen wesentlichen Kern unserer Geschäftsaktivitäten dar. Zudem erweitern wir sukzessive unser Geschäftsportfolio, um Kundenbedürfnisse besser befriedigen zu können und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden.

Unsere Geschäftsaktivitäten im Personenverkehr sind breit aufgestellt. Sie umfassen neben Bus- und Schienenverkehren auch intelligente Vernetzungen mit anderen Verkehrsmitteln wie dem Auto und dem Fahrrad. Schienenpersonenfernverkehr bieten wir innerhalb Deutschlands und in die Nachbarländer an. Darüber hinaus haben wir im Nahverkehr einen europaweiten Auftritt, um an den Marktchancen aus sich öffnenden Bus- und Schienenverkehrsmärkten partizipieren zu können.

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

Als Betreiber von Netzwerken und Anbieter von Leistungen im Personenverkehr, im Bereich Güterverkehr & Logistik sowie in der Schieneninfrastruktur wird unser wirtschaftlicher Erfolg von dem allgemeinen konjunkturellen Umfeld und den spezifischen Entwicklungen auf den verschiedenen relevanten Märkten beeinflusst.

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

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

  Bei DB Regio und DB Arriva spielt zudem die finanzielle Ausstattung der Bestellerorganisationen eine wesentliche Rolle.
- Im Bereich Güterverkehr & Logistik hängen wir in besonderem Maße von der konjunkturellen Entwicklung ab. Aufgrund unserer weltweiten Netzwerke beobachten wir neben der Entwicklung des Welt-Bruttoinlandsprodukts (BIP) und des Welthandels vor allem das Wirtschaftswachstum in jenen Regionen, Ländern und Handelsrelationen, wo wir über hohe Marktanteile verfügen beziehungsweise wo mit hohen Wachstumsraten im Warenaustausch zu rechnen ist. Marktübliche Frühwarnindikatoren zum Geschäftsklima und Erwartungen von Einkaufsmanagern sind fester Bestandteil unseres Monitoringsystems.
- Das spezifische Marktumfeld von DB Cargo wird in besonderem Maße durch die industrielle Produktion und hierbei von der Entwicklung der Montan- und Chemieindustrie beeinflusst. Darüber hinaus nimmt die Bedeutung grenzüberschreitender Verkehre innerhalb Europas weiter zu.
- Die Geschäftsfelder in der Infrastruktur decken mit ihren Leistungen wichtige Bestandteile der Wertschöpfungskette ihrer Kunden ab. Insoweit ist die Nachfrageentwicklung eine weitgehend aus den vorgelagerten Verkehrsmärkten im Personen- und Güterverkehr abgeleitete Größe. Bedeutung hat zudem der Vermarktungsbereich von DB Netze Personenbahnhöfe. Hier ist – vergleichbar mit dem deutschen Einzelhandel – die Konsumneigung der Bevölkerung eine wichtige Einflussgröße.

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

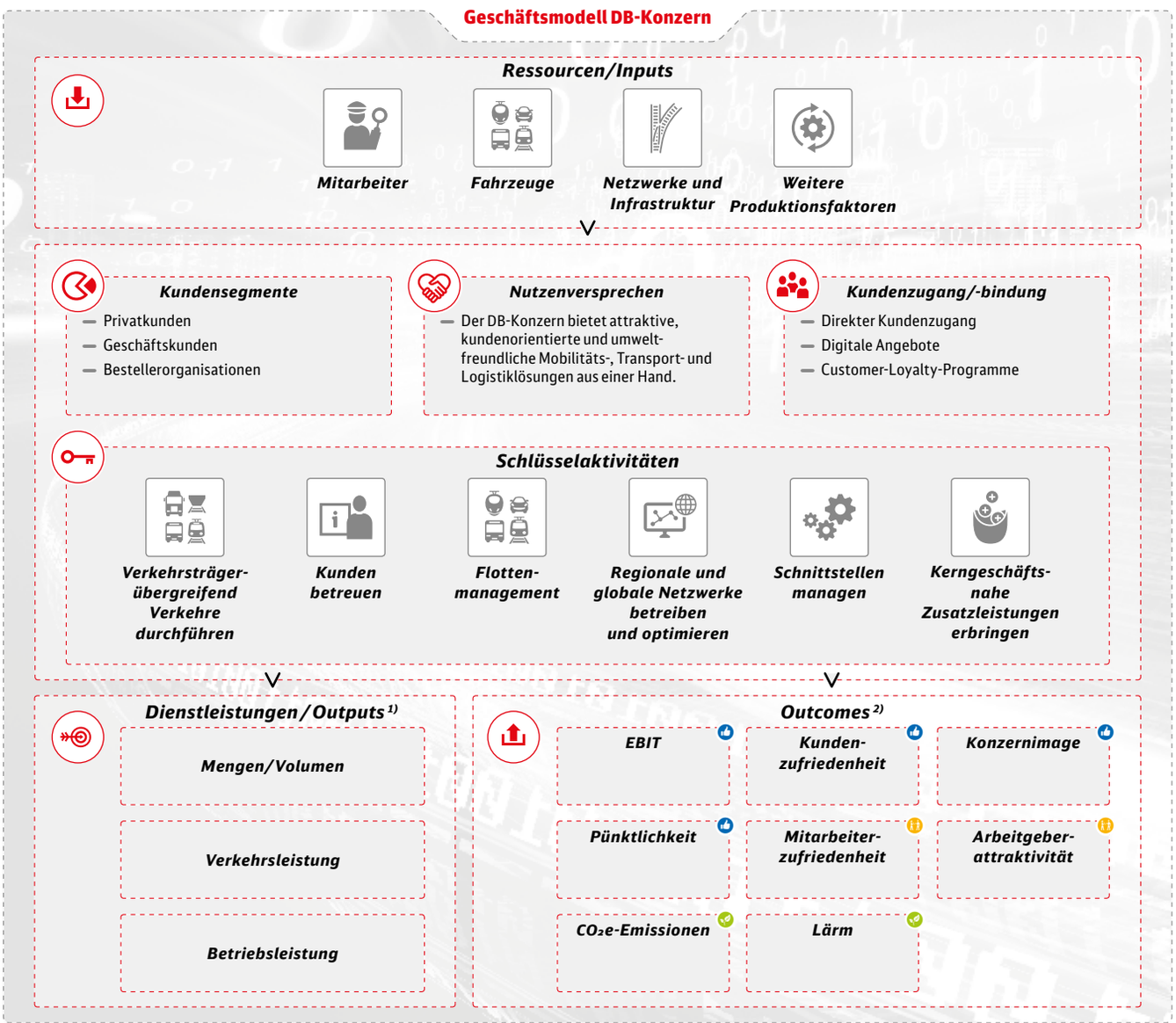
Das Betreiben von regionalen und globalen Verkehrsnetzwerken zeichnet sich in der Regel durch hohe Kapitalbindung, lange Investitionszyklen und ausgeprägte Fixkostenstrukturen aus. Insoweit sind die optimale Auslastung unserer Netzwerke, das systematische Entwickeln und Integrieren sowie das ressourceneffiziente und kostenoptimale Betreiben dieser Netzwerke von Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns. Die Sicherstellung und Verbesserung der Servicequalität für unsere Kunden steht dabei im Zentrum unserer Aktivitäten. Durch den Ausbau unserer Kundenangebote, insbesondere auch digitaler Dienstleistungen und Customer-Loyalty-Programme, wollen wir zusätzliche Kunden gewinnen, um hierüber steigende Volumina und Skaleneffekte realisieren zu können.

Die marktbezogene Auslastung unserer Netzwerke und die relativen Marktanteile in den Verkehrsmärkten messen wir in der Regel anhand von operativen Leistungsdaten. Zur Ermittlung einer relativen Erlösergiebigkeit werden diese Leistungsdaten auch ins Verhältnis zu den erwirtschafteten Umsätzen gesetzt (spezifische Erlössätze). Mit seinem umfassenden Leistungsportfolio verfügt der DB-Konzern über ein effektives Geschäftsmodell. Der DB-Konzern kann so Leistungen aus einer Hand anbieten und ist mit seinen nationalen und internationalen Dienstleistungen in allen Segmenten des Verkehrsmarktes tätig.

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

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

- Unternehmerische Ausrichtung: Im Zuge der Bahnreform richtete sich der DB-Konzern als Wirtschaftsunternehmen aus. Hier sind insbesondere der Aufbau einer modernen und effizienten Organisation sowie die Verankerung einer wertorientierten Unternehmensführung mit dem Ziel der Kapitalmarktfähigkeit zu nennen.
- Integrierter Konzern: Als Systemintegrator in Deutschland optimiert der DB-Konzern das Rad-Schiene-System. Dabei erfüllt er eine wichtige technologische Treiberfunktion. Der Konzernverbund erlaubt es, positive Synergien zu realisieren, und ermöglicht die Ausrichtung der Infrastruktur auf Effizienz, Marktorientierung und Wirtschaftlichkeit.
- Internationale Aufstellung: Der DB-Konzern positioniert sich mit der Fokussierung auf Europa im Personenverkehr sowie mit der europa- und weltweiten Ausrichtung der Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten erfolgreich auf den relevanten Märkten. Wir tragen damit dem Kundenbedürfnis nach grenzüberschreitenden Lösungen Rechnung. Zugleich besitzen wir eine exzellente Ausgangsbasis für die Wahrnehmung von Wachstumschancen.
- Verkehrsträgerübergreifende Lösungen: Unseren Kunden bieten wir Tür-zu-Tür-Mobilitäts- und -Logistiklösungen aus einer Hand an. Unterschiedliche Verkehrsträger verknüpfen wir ökonomisch und ökologisch intelligent mithilfe digitaler Technologien. Im Güterverkehrs- und Logistikmarkt bieten wir zudem ergänzende Mehrwertdienste an.



1) Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

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

Entwicklung auf den relevanten Märkten

Der DB-Konzern erbringt nationale und internationale Dienstleistungen. Wir agieren weltweit und nehmen dabei führende Marktpositionen ein.

- In Europa ist der DB-Konzern die Nummer eins im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie die Nummer zwei im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV).
- Im europäischen öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) liegt der DB-Konzern auf Platz drei.
- Bei der Schieneninfrastruktur und beim Betrieb von Bahnhöfen in Europa steht der DB-Konzern ebenso auf Platz eins wie im europäischen Schienengüterverkehr und im europäischen Landverkehr.
- Weltweit steht der DB-Konzern in der Luftfracht und in der Seefracht auf Platz drei sowie auf Platz fünf in der Kontraktlogistik.

Personenverkehr

Im Personenverkehr ist es unser Ziel, unsere starke Marktstellung in Deutschland im Schienen- und im Busverkehrsmarkt aufrechtzuerhalten und in Europa zu wachsen. Europaweit werden im Regional- und Nahverkehr Verkehre ausgeschrieben. Mit DB Arriva sind wir in 14 europäischen Ländern mit Bus- und/oder Schienenverkehren vertreten. Dies stellt für uns eine gute Ausgangsposition für weiteres Wachstum dar. Die Liberalisierung der europäischen Personenverkehrsmärkte ist allerdings europaweit unterschiedlich weit fortgeschritten. Nationale Fernverkehrsmärkte in anderen Ländern sind häufig noch nicht liberalisiert.

Außerhalb Europas entwickelt sich ein neuer Markt für Bahnbetriebs- und Instandhaltungsprojekte, für die zunehmend internationale Betreiber gesucht werden. Dafür haben wir im Berichtsjahr die DB International Operations gegründet.

Dynamik im deutschen Personenverkehrsmarkt lässt nach

Personenverkehrsmarkt in Deutschland in % auf Basis der Verkehrsleistung	**Wachstumsrate**		**Marktanteil**	
	2017	2016	**2017**	2016
Motorisierter Individualverkehr	+1,0	+2,1	84,3	84,3
Schienenpersonenverkehr	+3,0	+4,5	8,5	8,4
DB-Konzern	+2,6	+1,0	7,1	7,0
Konzernexterne Bahnen	+5,6	+27,4	1,4	1,4
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	+0,0	+0,4	6,3	6,4
DB-Konzern	-7,7	-2,2	0,6	0,7
Luftverkehr (innerdeutsch)	+0,5	+3,2	0,9	0,9
Gesamtmarkt	**+1,1**	**+2,2**	**100,0**	**100,0**

Die Daten für die Jahre 2016 und 2017 entsprechen den per Februar 2018 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt wuchs auch 2017, insgesamt aber schwächer als im Vorjahr:

- Motorisierter Individualverkehr nahm nach eigenen Schätzungen moderat zu.
- Schienenpersonenverkehr wuchs spürbar.
- Öffentlicher Straßenpersonenverkehr stagnierte.
- Luftverkehr stieg leicht.

Wesentliche Ursache hierfür waren die weiterhin positive, aber weniger dynamische Entwicklung der sozioökonomischen Rahmenbedingungen sowie Sondereffekte.

- Erwerbstätigenzahlen und verfügbare Einkommen wuchsen solide, gleichzeitig aber stiegen auch Kraftstoffpreise und Inflation.
- Nutzerkosten des motorisierten Individualverkehrs und Preisniveau des Luft- und Buslinienfernverkehrs zogen deutlich an, während Bahnpreise nur verhalten zulegten.
- Stürme sorgten für starke Infrastrukturschäden und massive Verkehrseinschränkungen.
- Temporäre Stilllegung des Zugverkehrs auf der Rheintalbahn.
- Durch Schaltjahreffekt im Vorjahr fehlte ein Verkehrstag.

Busse und Bahnen in Europa legen deutlich zu

Europäischer Personenverkehrsmarkt in % auf Basis der Verkehrsleistung	**Wachstumsrate**	
	2017	2016
Schienenpersonenverkehr	+4,0	+1,5
DB-Konzern	+4,6	+3,4

Die Daten für die Jahre 2016 und 2017 entsprechen den per Februar 2018 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Wachstumsraten je Verkehrsträger sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Das Umfeld für den europäischen Personenverkehr entwickelte sich 2017 positiv, büßte aber an Dynamik ein:

- Der europäische Schienenpersonenverkehr wuchs mit rund +4,0% deutlich.
- Der europäische Buslinienfernverkehr wuchs trotz starker Konsolidierung der Anbieterlandschaft.

Beschäftigung und verfügbare Realeinkommen stiegen in vielen europäischen Staaten moderat, zugleich zogen die Kraftstoffpreise im Jahresmittel an. Gegenüber dem Schaltjahr 2016 dämpfte ein fehlender Verkehrstag die Nachfrage.

Impulse für den europäischen Bus- und Bahnverkehr resultierten aus Schritten zur Marktliberalisierung und einem verstärkten internationalen Engagement etablierter Anbieter:

- Finnland kündigte Öffnung des Schienenpersonenverkehrsmarktes ab 2020 an, verbunden mit Aufteilung der finnischen Staatsbahn VR in vier Gesellschaften.

- Spanien veröffentlichte Vergabekriterien für den Betrieb von Passagierverkehren von und nach Spanien. National Express bot über die spanische Tochtergesellschaft Alsa Ferrocarril erstmalig Leistungen in Konkurrenz zur spanischen Staatsbahn RENFE an.
- Schweizerische Bundesbahn SBB stand bei Neuvergabe der Schweizer Fernverkehrskonzessionen erstmals im Wettbewerb mit Regionalbahn BLS.
- Französische Staatsbahn SNCF bewarb sich in Großbritannien zusammen mit Virgin und Stagecoach um neues Hochgeschwindigkeitsangebot im Rahmen des West-Coast-Franchise.
- Italienische Staatsbahn FS übernahm griechische Staatsbahn Trainose, niederländischen Bus- und Straßenbahnbetreiber Qbuzz sowie britische Eisenbahngesellschaft c2c und gründete mit First Group ein Joint Venture zur Bewerbung um Franchises in Großbritannien.
- East Japan Railway gewann mit Abellio das West-Midland-Franchise und trat in britischen Personenverkehrsmarkt ein.

Güterverkehr und Logistik

Im Güterverkehrs- und Logistikmarkt haben wir uns mit DB Cargo und DB Schenker als einer der weltweit führenden Logistikdienstleister positioniert. Die Nachfrage nach internationalen Güterverkehrsleistungen infolge der sich fortsetzenden grenzüberschreitenden Ausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen sowie des bestehenden Outsourcing-Trends bei Logistikleistungen steigt weiter an. Diese Chance möchten wir nutzen, um unsere sehr guten Marktpositionen zu erhalten beziehungsweise auszubauen. DB Cargo ist die größte Güterbahn Europas und in allen wichtigen Märkten präsent. Dafür nutzen wir ein eigenes europäisches Produktionsnetzwerk. Nationale wie grenzüberschreitende Transporte werden darin kundenorientiert, effizient und umweltfreundlich durchgeführt. DB Cargo ist auf die Branchen Automotive, Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter, Chemie, Montan und den kombinierten Verkehr ausgerichtet. DB Schenker bietet europäischen Landverkehr, weltweite Luft- und Seefracht sowie umfassende logistische Lösungen und globales Supply-Chain-Management (SCM) in der Kontraktlogistik. Mit einer breit gefächerten Kundenbasis sind wir auf den wachstumsstarken Märkten der Logistik zukunftsfähig aufgestellt. Vor allem in den Bereichen Automotive, Hightech sowie Industrie- und Konsumgüter halten wir eine starke Marktposition. Durch gezielte Kooperationen wie mit dem KEP-Dienstleister GLS ergänzen wir unser Leistungsangebot mit Blick auf sich wandelnde Kundenanforderungen.

Deutscher Straßengüterverkehr weiterhin mit überdurchschnittlichem Wachstum

Güterverkehrsmarkt in Deutschland in % auf Basis der Verkehrsleistung	**Wachstumsrate**		**Marktanteil**	
	2017	2016	**2017**	2016
Schienengüterverkehr	~ -0,0	-0,4	~17,4	17,7
DB-Konzern	~ -1,6	-3,4	10,1	10,5
Konzernexterne Bahnen	~ +2,5	+4,3	~7,3	7,2
Straßengüterverkehr	~ +2,6	~ +1,4	~71,7	71,1
Binnenschiff	~ +0,5	-1,8	~ 8,2	8,3
Rohrfernleitungen	~ -3,0	+5,9	~2,7	2,9
Gesamtmarkt	**~ +1,8**	**~ +1,0**	**100**	**100**

Die Daten für die Jahre 2016 und 2017 entsprechen den per Februar 2018 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet.

Der Leistungsanstieg des deutschen Güterverkehrsmarktes hat sich 2017 bei kräftigeren Konjunkturimpulsen gegenüber dem Vorjahr weiter verstärkt. Eine anhaltend robuste Binnennachfrage und ein dynamischer Außenhandel sorgten für eine gute Auftragslage und einen zunehmenden Transportbedarf, der sich jedoch vor allem in der erneut überdurchschnittlichen Entwicklung des Lkw-Verkehrs widerspiegelte. Der Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt profitierten zwar von stärkeren Impulsen aus der Stahlindustrie, wurden in ihrer Entwicklung aber durch Rückgänge bei Massengütern, wie zum Beispiel Kohle, und Sondereffekte wie Störungen auf der Rheintalbahn, Stürme und erneutes Niedrigwasser belastet.

Internationale Märkte mit Zuwächsen

Internationale Güterverkehrs- und Logistikmärkte in %	**Wachstumsrate**	
	2017	2016
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	+3,0	-2,0
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+3,8	+2,4
Luftfracht (Basis t)	+10,0	+1,6
Seefracht (Basis TEU)	+4,8	+1,3
Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+3,0	+3,0

Die Daten für die Jahre 2016 und 2017 entsprechen den per Februar 2018 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Die für unser Geschäft relevanten internationalen Güterverkehrs- und Logistikmärkte haben sich 2017 sehr positiv entwickelt.

Infrastruktur

In Deutschland übernehmen wir mit unserer integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Wir sind zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zugute. Eine im internationalen

Maßstab strenge Regulierung stellt neben den konzerninternen Verhaltensregeln die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher. Unser Ziel ist die Weiterentwicklung des Verkehrsträgers Schiene und damit die Stärkung der für den Standort Deutschland wichtigen Verkehrsinfrastruktur. Zudem schaffen wir die Voraussetzungen, um die wachsenden Verkehrsströme in Europa bewältigen zu können. Dazu kümmern wir uns um das Schienennetz und die Personenbahnhöfe sowie um die Energieversorgung der EVU in Deutschland.

Schieneninfrastruktur mit Nachfragezuwachs

Ausgewählte Kennzahlen DB-Schieneninfrastruktur in Deutschland	2017	2016	Veränderung absolut	Veränderung %
Infrastrukturkunden	431	421	+10	+2,4
Konzernintern	17	17	–	–
Konzernextern	414	404	+10	+2,5
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.073	1.067	+6	+0,6
DB-Konzern	741,7	745,6	–3,9	–0,5
Konzernexterne Bahnen	331,3	321,9	+9,4	+2,9
Anteil konzernexterner Bahnen in %	30,9	30,2	–	–
Stationshalte in Mio. Stopps	153,2	152,5	+0,7	+0,5
DB-Konzern	117,1	117,1	–	–
Konzernexterne Bahnen	36,1	35,4	+0,7	+2,0

Rechtliche und politische Themen

Rechtliche Themen

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

Am Jahresende 2016 haben wir zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeteiligung auf Grundlage der sogenannten Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Frist zur Klageerwiderung für die Projektpartner ist nach mehrfacher Verlängerung der 31. Januar 2018. Mit einer mündlichen Verhandlung ist frühestens im zweiten Halbjahr 2018 zu rechnen.

Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten

Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofes (BGH) aus dem Jahr 2011 konnten Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auf Grundlage der Rechtslage vor Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) zivilgerichtlich am Maßstab des § 315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden, auch wenn die BNetzA den Entgelten nicht widersprochen hatte und diese regulierungsrechtlich wirksam waren. Das ERegG hat 2016 durch die Einführung einer Genehmigung der Trassen- und Stationsentgelte durch die BNetzA und den gesetzlichen Ausschluss einer parallelen Überprüfung genehmigter Entgelte durch die Zivilgerichte auf Basis von Klagen nach § 315 BGB Rechtssicherheit geschaffen.

Auf Basis der alten Rechtslage ist derzeit allerdings noch eine Reihe von Rechtsstreitigkeiten zwischen der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und EVU beziehungsweise Aufgabenträgern oder Bundesländern anhängig.

Nachdem das Landgericht Berlin im September 2015 ein unter der alten Rechtslage laufendes Zivilverfahren ausgesetzt und den Europäischen Gerichtshof (EuGH) um eine Vorabentscheidung über die Anwendbarkeit der zivilrechtlichen Billigkeitskontrolle ersucht hatte, hat der EuGH mit Urteil vom 9. November 2017 entschieden, dass eine Billigkeitskontrolle von Wegeentgelten durch Zivilgerichte gemäß § 315 BGB unvereinbar mit dem europäischen Eisenbahnrecht ist. Ein paralleles Vorabentscheidungsersuchen des BGH in einem die Stationsentgelte betreffenden Verfahren hat der BGH daraufhin im Dezember 2017 zurückgenommen. Nach dem Urteil des EuGH ist eine nachträgliche Billigkeitskontrolle der Eisenbahninfrastrukturentgelte auch nach der alten Rechtslage ausgeschlossen. Die weiter anhängigen Zivilverfahren in dieser Sache müssen nun von den Zivilgerichten entsprechend den Vorgaben des EuGH entschieden werden. Aufgrund des Urteils des EuGH sind die Erfolgsaussichten der DB Netz AG und in der Folge voraussichtlich auch die der DB Station&Service AG in diesen Verfahren erheblich gestiegen.

Klage des Landes Sachsen-Anhalt

Das Land Sachsen-Anhalt hat gegen die DB Netz AG, die DB Regio AG und die DB AG Klage auf Kartellschadenersatz wegen einer vermeintlich rechtswidrigen Trassenpreisgestaltung der DB Netz AG durch die Erhebung von Regionalfaktoren in den Jahren 2005 bis 2011 erhoben. Für die Jahre 2003 und 2004 wurde die Klage um Feststellung von entsprechenden Ansprüchen gegen die DB Regio AG erweitert. Der DB-Konzern ist der Klage in allen Punkten entgegengetreten. Die DB Regio AG hat ihrerseits das Land Sachsen-Anhalt auf Erstattung noch offener verkehrsvertraglicher Forderungen wegen gestiegener Infrastrukturnutzungskosten für die Jahre 2008 bis 2014 verklagt. Das Land hat die Forderungen der DB Regio AG mit ihren angeblichen kartellrechtlichen Schadenersatzansprüchen für die Jahre 2003 und 2004 gegengerechnet. In beiden Verfahren haben sich die Erfolgsaussichten durch das Urteil des EuGH zur Nichtanwendbarkeit des § 315 BGB erhöht. Urteile erwarten wir frühestens im Laufe des Jahres 2018.

Auswirkungen des Entsorgungsfondsgesetzes

Die Bundesregierung setzte 2015 eine Kommission zur Überprüfung der Finanzierung des Kernenergieausstiegs ein. Deren Empfehlungen wurden mit dem am 16. Juni 2017 in Kraft getretenen Gesetz zur Neuordnung der Verantwortung in der kerntechnischen Entsorgung umgesetzt: Die Kernkraftwerksbetreiber (E.ON, RWE, EnBW und Vattenfall) bleiben für die Stilllegung und den Rückbau zuständig. Für die Zwischen- und Endlagerung von radioaktiven Abfällen übernimmt der Bund mithilfe eines öffentlich-rechtlichen Fonds die Verantwortung. In diesen Fonds haben die Kernkraftwerksbetreiber ihre bereits gebildeten Rückstellungen und einen pauschal erhobenen Risikozuschlag in Höhe von rund 35% übertragen.

Aufgrund ihrer gesellschaftlichen Beteiligung am Kernkraftwerk Neckarwestheim ergab sich für die DB AG eine Zahlungsverpflichtung in Höhe von rund 400 Mio. €.

Politisches Umfeld

Über die Entwicklung des Wettbewerbs auf der Schiene und des ordnungspolitischen Rahmens im Eisenbahnsektor berichtet der DB-Konzern regelmäßig in seinem Wettbewerbsbericht.

Regulatorische und verkehrspolitische Themen

Masterplan Schienengüterverkehr vorgestellt

Im Berichtsjahr stellte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den im Rahmen einer branchenübergreifenden Initiative erarbeiteten »Masterplan Schienengüterverkehr« vor. Der Masterplan schlägt konkrete Maßnahmen zur dauerhaften Stärkung des Schienengüterverkehrs bis 2030 vor. Bestandteil sind zehn Maßnahmen, die sowohl unternehmerische als auch politische Aufgabenstellungen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs enthalten.

Ein Kernstück stellt dabei die spürbare Absenkung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr für zunächst fünf Jahre dar, die durch Bundesmittel finanziert werden soll. Bund und DB Netz AG streben an, die Verhandlungen zur Umsetzung dieser Maßnahme im ersten Halbjahr 2018 abzuschließen.

Darüber hinaus sieht der Masterplan unter anderem die Einrichtung eines Testfelds in München zur Automatisierung der Zugbildung sowie ein Investitionsprogramm zur Modernisierung des Schienengüterverkehrs vor.

Entscheidung zum Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission

Der EuGH hat am 28. Juni 2017 sein Urteil im Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission gegen Deutschland zur Feststellung möglicher Verstöße gegen europäisches Eisenbahnrecht verkündet. Der EuGH weist das Vorbringen der Kommission in weiten Teilen zurück. Lediglich mit Blick auf die externe Publizität der Rechnungsführung habe der Bund zum Zeitpunkt der Klage nicht alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen, damit durch die Art der Rechnungsführung die Einhaltung des Verbots, öffentliche Gelder für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur auf Verkehrsleistungen zu übertragen, kontrolliert werden könne. Die BNetzA richtete am 14. Dezember 2017 ein Auskunftsersuchen an die DB Netz AG, in dem sie die Behörde über geplante Umsetzungsmaßnahmen informieren soll. Für die Umsetzung des Urteils ist zu berücksichtigen, dass sich der bisherige Rechtsrahmen unter anderem durch das ERegG bereits erheblich weiterentwickelt hat.

Weiterentwicklung des verkehrs- und ordnungspolitischen Rechtsrahmens

Bundesverkehrswegeplan 2030 und Innovationsforum Planungsbeschleunigung

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurde am 3. August 2016 vom Bundeskabinett beschlossen. Die entsprechende Ausbaugesetzgebung wurde am 16. Dezember 2016 abgeschlossen. Zentrale Maßnahmen, die der DB-Konzern zum neuen BVWP angemeldet hatte, sind aufgenommen.

Der BVWP 2030 enthält wichtige Projekte zur Weiterentwicklung des Schienennetzes. Hoch priorisiert sind beispielsweise der Ausbau der fünf Großknoten Frankfurt am Main, Hamburg, Köln, Mannheim und München sowie der für den Güterverkehr wichtige Ostkorridor. Im September 2017 wurde im BMVI auch die Bewertung eines durchgehenden Netzes für 740 m lange Züge positiv abgeschlossen, dessen Realisierung ein wesentlicher Beitrag zur Leistungssteigerung des Schienennetzes und zur Senkung der Produktionskosten im Schienengüterverkehr ist. Bereits im Mai 2017 wurde der Abschlussbericht des vom BMVI initiierten Innovationsforums Planungsbeschleunigung vorgestellt. Der Bericht spricht sich dafür aus, die darin enthaltenen Empfehlungen zur Planungsbeschleunigung durch eine substanzielle Reform des Planungsrechts umzusetzen. Hierdurch könnten die neuen Schienenprojekte im BVWP 2030 beschleunigt realisiert werden.

Regelungen zum automatisierten Fahren

Im Juni 2017 hat der Bundestag Regelungen zum Fahren von Autos mit hoch und voll automatisierter Fahrfunktion verabschiedet. Das Gesetz stellt klar, dass der Betrieb von Kraftfahrzeugen mittels hoch und voll automatisierter Fahrfunktion »im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung« zulässig ist. Wenn etwa die automatisierte Fahrfunktion nur für den Einsatz auf Autobahnen konstruiert ist, darf das Auto nicht zum Verkehr auf anderen Straßen eingesetzt werden. Der Fahrzeugführer darf sich im Falle, dass die hoch und voll automatisierte Fahrfunktion die Kontrolle über das Auto übernommen hat, vom Verkehrsgeschehen und von der Fahrzeugführung abwenden, muss aber so wahrnehmungsbereit sein, dass er die Steuerung wieder übernehmen kann, wenn er vom System dazu aufgefordert wird. Geregelt sind in dem Gesetz auch Haftungsfragen. Während des automatisierten Fahrbetriebs liegt die Verantwortlichkeit für Unfälle beim Hersteller.

Neuregelungen zum Straßenverkehr geplant

Am 31. Mai 2017 hat die Kommission Gesetzesvorschläge der Strategie »Europa in Bewegung« vorgelegt. Damit sollen der Marktzugang und die Sozialbedingungen im Straßengüterverkehr weiter geregelt werden. Die Anwendung der Mindestlohngesetze auf Kraftfahrer, verschärfte Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten sowie vereinfachte Kabotagevorschriften sollen für mehr Verkehrssicherheit sorgen, illegale Beschäftigung bekämpfen und angemessene Bedingungen für Arbeitnehmer gewährleisten. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf Vorschlägen für eine gerechtere, umweltfreundlichere und einheitliche Mauterhebung in der EU. Weitere Vorschläge, die von der Kommission am 8. November 2017 vorgelegt wurden, enthalten Neuregelungen unter anderem zum kombinierten Verkehr, zum Marktzugang für Fernbusse und zu Emissionsstandards für Pkw sowie für Nutzfahrzeuge.

Revision der Passagierrechte in Europa

Die Kommission hat am 27. September 2017 einen Vorschlag zur Neufassung der Passagierrechtsverordnung für den Eisenbahnverkehr vorgelegt. Fahrgäste sollen künftig bei Verspätungen aufgrund von Naturkatastrophen sowie extremen Witterungsbedingungen keinen Anspruch mehr auf Fahrpreisentschädigung haben. Andererseits sieht der Vorschlag die Gewährung zusätzlicher Informationen an Reisende vor und stärkt die Rechte von Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Förderzeitraum für erbrachte Energieeffizienz im Schienenverkehr verschoben

Im Rahmen der finalen Erarbeitung des Entwurfs der Förderrichtlinie zur Stärkung des elektrischen Schienenverkehrs der Bundesregierung wurde der Förderzeitraum um ein Jahr verschoben. Der aktuelle Entwurf sieht demnach eine Förderung für den Zeitraum 2018 bis 2022 vor. Die Notifizierung auf EU-Ebene steht noch aus.

Zur Beantragung der Förderung sind ausschließlich EVU berechtigt. Die Zahlungen sollen aus dem Energie- und Klimafonds (EKF) erfolgen, soweit das betreffende EVU eine Verbesserung der Energieeffizienz elektrisch erbrachter Verkehrsleistung nachweisen kann. Die Zahlungen erfolgen nachschüssig, das heißt, die Verkehrsunternehmen weisen die im Vorjahr elektrisch erbrachte Verkehrsleistung in Deutschland und die erreichte Effizienzverbesserung und die ergriffenen förderfähigen Maßnahmen im Frühjahr des Folgejahres nach. Insgesamt stehen für die Förderung voraussichtlich bis zu 100 Mio. € pro Jahr zur Verfügung.

Ziele und Strategie

Trendarbeit weiterentwickelt —— 16
Umsetzung Strategie DB2020+ —— 17
Konzernprogramme für Zukunftsfähigkeit und Wachstum —— 19
Innovative Lösungen vorantreiben —— 20

Trendarbeit weiterentwickelt

Das Geschäftsumfeld des DB-Konzerns verändert sich stetig. Nur wenn der DB-Konzern den Wandel versteht, kann er ihn aktiv mitgestalten. Um Chancen zu nutzen und Risiken frühzeitig zu begegnen, beobachtet der DB-Konzern als Grundlage für die konzernweite Strategiearbeit kontinuierlich sein Umfeld. Im Berichtsjahr hat er die Aktivitäten innerhalb des DB-Konzerns zu Markt-, Trend- und Technologieentwicklungen enger verzahnt und eine einheitliche Zukunftssicht geschaffen. Im Fokus der Analyse steht dabei die Fragestellung, wie Entwicklungen aus den Bereichen Gesellschaft, Politik, Technologie und Weltwirtschaft auf unsere Märkte durchschlagen. Die einzelnen Themen sind stark miteinander vernetzt und werden die Zukunft des DB-Konzerns entscheidend beeinflussen. Dieses Zusammenwirken behält der DB-Konzern genau im Blick, um Konsequenzen und konkrete Handlungsansätze für sich abzuleiten. Auf dieser Basis hat der DB-Konzern im Berichtsjahr gezielte Impulse für die Strategiearbeit gesetzt und sein strategisches Programmportfolio mit den Konzernprogrammen weiterentwickelt.

Trends im Blickpunkt 2017

Vier Themenbereiche standen im Berichtsjahr im Mittelpunkt der Trendbeobachtung des DB-Konzerns. In all diesen Bereichen ist es besonders wichtig, schon heute mit den richtigen Ansätzen die Weichen zu stellen, um das Geschäft des DB-Konzerns zukunftsfähig aufzustellen.

Intelligente Automatisierung

Intelligente Automatisierung führt zu Veränderungen in allen Lebensbereichen. Künstliche Intelligenz und die rasanten Entwicklungen bei Sprach- und Gestenerkennung ermöglichen beispielsweise auch weniger mit Technik vertrauten Menschen eine immer einfachere, individuellere und intuitivere Interaktion mit Maschinen. Am Arbeitsplatz oder im Privatleben können Maschinen klar definierte Aufgaben und Routinetätigkeiten zunehmend erleichtern oder vollständig übernehmen. Ein weiteres Beispiel ist die vorausschauende Instandhaltung. Güterlokomotiven, Weichen, Aufzüge und Rolltreppen melden künftig Störungen selbst und können frühzeitig instand gehalten werden. In der Logistik versenden sich Güter aus automatisierten Lagern selbst und stellen über Echtzeittracking jederzeit Informationen zu Standort, Temperatur und voraussichtlicher Lieferzeit bereit. Für die Schiene bedeutet intelligente Automatisierung somit die Chance, sich im immer wettbewerbsintensiveren Mobilitäts- und Logistikmarkt zu behaupten. Durch die Digitalisierung des Bahnbetriebs kann die Leistungsfähigkeit gesteigert und können Kosten gesenkt werden.

On-Demand-Angebote

Immer mehr Kunden erwarten ein in Echtzeit verfügbares Angebot, das sie bei Bedarf sofort konsumieren können. Durch eine höhere Nachfrage nach solchen On-Demand-Angeboten verlieren klassische Terminangebote, wie zum Beispiel das Fernsehprogramm, an Bedeutung. Dadurch sind die Anbieter gefordert, maßgeschneiderte Lösungen zu entwickeln, um die Bedürfnisse der Kunden schneller, individueller und kosteneffizienter zu bedienen. Wenn diese Angebote zudem einfach zu nutzen sind und ein positives Erlebnis versprechen, steigert das die Marktchancen weiter. Große Datenmengen sind dabei meist eine Voraussetzung, um diese Angebote produzieren zu können: Je besser Unternehmen künftige individuelle Nachfragen abschätzen können, desto zuverlässiger und kostengünstiger können sie die passenden On-Demand-Angebote bereitstellen. Durch die Analyse großer Datenmengen können der Umfang und der Zeitpunkt künftiger Nachfrage ermittelt werden. Um auch für die Mobilität erfolgreich On-Demand-Angebote anzubieten, entwickelt der DB-Konzern mit ioki maßgeschneiderte Lösungen für seine Kunden.

CO_2-freier Transport

Emissionsfreie Mobilitäts- und Logistiklösungen etablieren sich am Markt und gewinnen zunehmend Marktanteile. Alternative Antriebstechnologien und neue Mobilitätskonzepte können Umweltbelastungen verringern und somit vor allem in den vom Verkehr am stärksten belasteten Städten die Lebensqualität enorm steigern. Dabei nimmt die Politik eine Treiberrolle ein: Die Bundesregierung steht durch EU-Regulierung und den Diesel-Abgasskandal unter Druck. Derzeit werden innerstädtische Fahrverbote für ältere Diesel- und

Benzinfahrzeuge diskutiert und vereinzelt bereits umgesetzt (beispielsweise in Stuttgart). Besonders durch die zunehmenden regulatorischen Eingriffe entwickeln sich rund um den klimaneutralen Transport neue Geschäftsmodelle. Die Bandbreite reicht von emissionsfreien Zustellfahrzeugen und Elektroautos über Elektroroller bis hin zu Nachrüstsets für Verbrennungsmotoren. Auch der DB-Konzern hat sich ambitionierte Ziele gesetzt: Bis 2050 will er komplett klimaneutral sein.

Innovationshub Stadt/Smart Cities

Städte entwickeln sich immer stärker zu Experimentierorten für innovative Transportlösungen. Die hohe Wertschätzung urbanen Lebens, berufliche Chancen in Städten und eine bessere Versorgungslage als auf dem Land erhöhen den Zuzug in den urbanen Raum. Die Verdichtung und der stark wachsende E-Commerce belasten die Städte in der Folge mit einem immer stärker wachsenden Verkehr. Neben Einfahrverboten gehen Städte zunehmend selbst in die Treiberrolle, um mit intelligenten Lösungen die Belastungen durch Mobilität und Logistik zu verringern. Dabei arbeiten sie eng mit Partnern aus der Industrie zusammen, die zunehmend mit Städten kooperieren, um eigene Produkte im urbanen Raum umzusetzen. International haben sich Städte schon deutlich stärker zu Innovationshubs weiterentwickelt. Mit dem Konzernprogramm Smart Cities gestaltet der DB-Konzern die Städte von morgen: Er entwickelt Services und Angebote zur intelligenten Vernetzung von Verkehrsinfrastruktur – mit Mobilität und Logistik aus einer Hand.

Umsetzung Strategie DB2020+

Die mit der Strategie DB2020+ verbundene Ausrichtung des DB-Konzerns setzt die richtigen Schwerpunkte, um den Konzern zukunftsfähig aufzustellen. Dies spiegelt sich nicht zuletzt in den wirtschaftlichen Ergebnissen wider. Der DB-Konzern arbeitet an den richtigen Themen, die ihm helfen, sowohl sein Kerngeschäft zu optimieren als auch internationale Wachstumschancen wahrzunehmen.

Mit dem Programm ZUKUNFT BAHN hat der DB-Konzern in der ersten Phase im Jahr 2016 im Systemverbund Bahn zentrale Ärgernisse für die Kunden beseitigt und die Qualität der Leistungen deutlich verbessern können. Das betrifft unter anderem die Pünktlichkeit, die Reisendeninformation, aber auch die Sauberkeit an Bahnhöfen. In der zweiten Phase steht seit dem Berichtsjahr die Verstetigung durch die Schaffung geeigneter struktureller Rahmenbedingungen sowie durch technologische Neuerungen im Fokus. Dadurch will der DB-Konzern seine Kunden auch langfristig von seinen Leistungen überzeugen. Nach der schwachen Entwicklung im Berichtsjahr wird 2018 ein besonderer Fokus auf der Verbesserung der Pünktlichkeit liegen.

Auch bei der Digitalisierung ist der DB-Konzern deutlich vorankommen. Mit der Besetzung des Chief Digital Officers (CDO) und der Weiterentwicklung des Competence Centers Digitalisierung wurden strukturelle Rahmenbedingungen für die digitale Transformation des Unternehmens geschaffen. In der Digitalisierungsstrategie des DB-Konzerns wurden auf Basis von Technologietrends Handlungsfelder (zum Beispiel Smart Mobility, Smart Logistics und Smart Assets) für seine digitalen Aktivitäten abgeleitet und Roadmaps für deren Umsetzung entwickelt.

Um ein digitales Ökosystem zu schaffen, setzt der DB-Konzern auf die Zusammenarbeit mit Start-ups und Industriepartnern sowie den Unternehmergeist im eigenen Haus. Mit der mindbox, BEYOND1435 sowie der DB Digital Ventures ist der DB-Konzern hier gut aufgestellt.

Mit neuen und weiterentwickelten Konzernprogrammen wird im DB-Konzern an Themen gearbeitet, mit denen ein weiterer Schritt Richtung Zukunft gegangen werden soll.

Im Fokus steht die kraftvolle Umsetzung der anstehenden Themen. Aufseiten des Systemverbunds Bahn muss der DB-Konzern insbesondere in den drei strategischen Handlungsfeldern Qualität, digitale Kompetenz und Leistungsfähigkeit mehr Schlagkraft entfalten.

- Der DB-Konzern will Produkte und Leistungen anbieten, die die Kunden überzeugen: zuverlässig, von hoher Qualität und sicher – immer und überall. Die Grundlage dafür ist operative Exzellenz in allen Prozessen.
- Der DB-Konzern will Begeisterung schaffen durch digitale Services, höchstes Leistungsniveau im automatisierten Bahnbetrieb sowie durch ein für den Kunden maßgeschneidertes Angebotsportfolio – auf Basis von Mobilitäts- und Logistikplattformen.
- Um diese Ziele erreichen zu können, braucht der DB-Konzern ein leistungsfähiges Fundament. Dafür wird im DB-Konzern an einer Kultur und Führung gearbeitet, die die Mitarbeiter zu Höchstleistungen motiviert und gleichzeitig einen Kompetenzaufbau in der Organisation schafft, vor allem in Richtung Digitalisierung und Prozessexzellenz.

Für mehr Schlagkraft wird der DB-Konzern auch die Steuerungslogik schärfen. Dazu gehört insbesondere, dass er die auf Funktionalebene eingerichteten Competence Center (CC) Operative Excellence (OPEX) und Digitalisierung sowie das Executive Center (EC) Transformation in ihrer Verantwortlichkeit stärkt.

Vision und Ziele

Wir gestalten Fortschritt und Zukunft
Nachhaltiger Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz

Dimension	Ökonomie **Profitabler Qualitätsführer** Als profitabler Qualitätsführer bieten wir unseren Kunden erstklassige, das heißt qualitativ exzellente Mobilitäts- und Logistiklösungen zu wirtschaftlichen Kosten an.	Soziales **Top-Arbeitgeber** Als Top-Arbeitgeber gewinnen und binden wir qualifizierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung für uns und unsere Kunden arbeiten.	Ökologie **Umwelt-Vorreiter** Als Umwelt-Vorreiter setzen wir mit unseren Produkten Maßstäbe beim effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen.
DB2020+-Top-Ziele	***Angemessene Verzinsung*** ROCE ≥ 8,0% ***Finanzielle Stabilität*** Tilgungsdeckung ≥ 25% ***Kundenzufriedenheit*** Reisende ZI ~ 79 Güterverkehr&Logistik ZI ≥ 73 ***Produktqualität*** Pünktlichkeit > 95%	***Mitarbeiterzufriedenheit*** ZI = 4,0 ***Arbeitgeberattraktivität*** Rang in Deutschland ≤ 10	***Klimaschutz*** — Neu – bis 2050 klimaneutral sein — Neu – spezifische Treibhausgasemissionen bis 2030 im Vergleich zu 2006 mehr als halbieren — Neu – Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix bis 2030 auf 70% erhöhen ***Lärmreduktion*** — Gesamte aktive Flotte von DB Cargo Deutschland leise (~ 64.000) — Lärmsanierte Strecke gesamt = 2.000 km
Das haben wir erreicht	— Ausbau digitaler Lösungen und Angebote für unsere Kunden zur Verbesserung der Kunden- und Reisendeninformation ✓ — Umsetzung zahlreicher struktureller Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit ✓ — Erhöhung Beginnplanmäßigkeit an den wichtigsten Fernverkehrsknotenbahnhöfen ✓ — Start der digitalen Transformation und Aufbau digitales Ökosystem ✓	— 150.000 Mitarbeiter am Folgeprozess zur Mitarbeiterbefragung 2016 beteiligt ✓ — Wahlmöglichkeit zwischen mehr Geld, mehr Urlaub oder weniger Arbeitszeit ✓ — »Deutschlands größtes Bewerbungsgespräch« durchgeführt ✓ — Arbeitgeberkampagne »Willkommen, Du passt zu uns.« gestartet ✓ — Einführung des Social Intranets DB Planet ✓	— Neue Ziele für den Klimaschutz festgelegt ✓ — Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland weiter auf hohem Niveau ✓ — Mehr leise Güterwagen im Einsatz ✓ — Fortsetzung Lärmsanierung ✓ — Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien bei DB Fernverkehr auf 100% ✓
Daran arbeiten wir	— Verstetigung der Pünktlichkeitsverbesserung im Personen- und Güterverkehr — Verbesserung der Pünktlichkeit im Personen- und Güterverkehr — Weiterer Ausbau operative Exzellenz — Weitere Erhöhung der Kundenzufriedenheit — Verbesserung Profitabilität vor allem im Schienengüterverkehr	— Neues zentrales Veränderungsmanagement des DB-Konzerns zur Umsetzung der strategischen Transformation der DB (HR und Beitrag zu Change) — Personal- und Führungskräfteentwicklung — Recruiting und Bindung von rund 19.000 neuen Mitarbeitern (inklusive Nachwuchskräften) — Arbeiten 4.0: Veränderung von Berufsbildern und Tätigkeiten durch Digitalisierung und Entwicklung von passenden Kompetenzen beziehungsweise Weiterbildungskonzepten — Digitalisierung und Organisation HR	— Bis 2050 klimaneutral werden — Weiterentwicklung der Umweltziele bis zum Jahr 2030 — Halbierung des Schienenlärms in Deutschland — Ausschließlich Einsatz leiser Güterwagen bei DB Cargo Deutschland

Neben der Weiterentwicklung des Systemverbunds Bahn fokussiert sich der DB-Konzern auf die Wahrnehmung von Wachstumschancen in seinen internationalen Geschäften:

- Bei DB Schenker will der DB-Konzern – auch mithilfe digitaler Plattformen – weltweit skalieren und noch stärker von internationalen Wachstumschancen profitieren.
- Mit DB Arriva will der DB-Konzern weiter am Ausbau seiner europäischen Präsenz arbeiten sowie das Busgeschäft in UK weiterentwickeln.

Konzernprogramme für Zukunftsfähigkeit und Wachstum

Smart Cities

Städte stehen heute vor großen Herausforderungen durch die anhaltende Urbanisierung. Dabei sind die wachsende Mobilität und Logistik oft Ursache des Problems. Mit dem Konzernprogramm Smart Cities will der DB-Konzern mit neuen, intelligenten Mobilitäts-, Logistik- und Bahnhofskonzepten die Lebensqualität im urbanen Raum steigern. Hierzu hat der DB-Konzern bereits ein Absichtserklärung zur Smart-City-Partnerschaft mit der Freien und Hansestadt Hamburg gezeichnet und das Konzept mit weiteren Städten und Partnern diskutiert. Darüber hinaus entwickelt der DB-Konzern neue Produkte, um mit Mobilität und Logistik die urbanen Herausforderungen zu meistern. Der DB-Konzern entwickelt mit On-Demand-Shuttles und Fahrrädern neue Lösungen für die erste und letzte Meile vom und zum Bahnhof, um das eigene Auto überflüssig zu machen. Er arbeitet an Cargo-Bikes und intelligenten Schließfächern, um urbane Logistik noch effizienter und emissionsärmer zu organisieren. Außerdem will der DB-Konzern Bahnhöfe als attraktive Anziehungspunkte etablieren und ein Coworking-Netzwerk aufbauen. Zukünftig will der DB-Konzern mit einem gebündelten Auftritt gemeinsam mit Städten und Industriepartnern die urbane Zukunft gestalten.

drive Personenverkehr

Im Oktober 2017 hat der DB-Konzern ioki, einen neuen Geschäftszweig für moderne, flexible und digitale Mobilitätslösungen, gelauncht. ioki entwickelt ein offenes Umfeld für On-Demand-Mobilität, das eng in den öffentlichen Personennahverkehr integriert ist und nahtlose Mobilität ermöglicht. Alle Systembausteine bietet ioki aus einer Hand, um Dritte, etwa Städte oder kommunale Aufgabenträger, in die Lage zu versetzen, unter eigenem Namen On-Demand-Mobilitätsangebote im öffentlichen Verkehr zu betreiben.

Gerade in ländlichen Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte besteht großes Potenzial, mit On-Demand-Lösungen den öffentlichen Verkehr nachhaltiger und effizienter zu gestalten und individuelle Mobilität ohne eigenes Auto zu ermöglichen. Zukünftig sollen On-Demand-Verkehre mit autonomen Fahrzeugen betrieben werden. Nach ersten Testbetrieben in Berlin und Leipzig folgte in Bad Birnbach der erste autonom verkehrende öffentliche Linienbusverkehr. Der Bus fährt rein elektrisch und verursacht somit lokal keine Schadstoffemissionen. Im Rahmen der Smart-City-Partnerschaft mit der Freien und Hansestadt Hamburg setzt ioki 2018 einen fahrerbasierten On-Demand-Shuttleservice mit Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie ein Testfeld für einen autonomen Busverkehr in Hamburg um.

drive Güterverkehr

Autonomes und vernetztes Fahren wird für den Straßengüterverkehr grundlegende Veränderungen beinhalten. Das DB-Konzernprogramm drive Güterverkehr bewertet die Implikationen des (teil-)automatisierten Fahrens für die Logistik und ihre Wertschöpfungskette und evaluiert hieraus entstehende neue Geschäftsmodelle. DB Schenker schreitet auf diesem Feld als Vordenker mit Gestaltungswillen und Umsetzungskompetenz voran. Der Kompetenzaufbau der mit dem automatisierten Fahren verbundenen Digitalisierung ist dabei ebenso zentral wie ein früher Erwerb operativer Erfahrungen in den Anwendungsfeldern autonomen Fahrens; auf der Landstraße, der Fernstraße, in der Stadt und auf Terminalgelände. DB Schenker führt 2018 in Kooperation mit MAN und der Hochschule Fresenius ein vom BMVI gefördertes Platooning-Projekt durch. Darüber hinaus erfolgen 2018 unter anderem vorbereitende Aktivitäten für die Pilotierung autonomer Lkw-Fahrten auf Terminalgelände.

Digitale Schiene Deutschland

Mit dem Programm Digitale Schiene Deutschland will der DB-Konzern die Zuverlässigkeit, Qualität, Flexibilität sowie die Transportkapazität und Kosteneffizienz der Schiene deutlich steigern. Dazu nutzt er konsequent die Chancen neuer digitaler Technologien. Das Zielbild ist ein digitalisierter Schienenverkehr mit integriertem System aus Kapazitätsmanagement und Betriebsdurchführung. Eine wichtige Grundlage dafür bilden eine intelligente Infrastruktur für die Koordination des Zugbetriebs, eine Echtzeitermittlung von Zugpositionen, ein hochperformanter Datenaustausch zwischen Zug und Infrastruktur sowie eine sensorikbasierte Hinderniserkennung. Die für die Umsetzung des

Zielbildes notwendigen Technologien wurden im Berichtsjahr identifiziert und ihr Reifegrad bewertet. Mit der Erarbeitung der fachlichen und technischen Spezifikation wurde begonnen. Um sicherzustellen, dass dabei europaweite Standards entstehen, arbeitet der DB-Konzern eng mit anderen Bahnen zusammen. Ebenfalls wurden Machbarkeitsstudien für Piloten (insbesondere S-Bahn Hamburg) sowie der Aufbau der Umsetzungsorganisation angestoßen. Das Projekt erfordert vertiefte Technologiepartnerschaften innerhalb und außerhalb der Bahnindustrie. Im Jahr 2018 steht neben dem weiteren Aufbau der Organisation die inhaltliche Erarbeitung und Umsetzung eines geeigneten Partneringkonzepts im Fokus.

Unterwegs

Der Mobilitätsmarkt befindet sich in einer disruptiven Phase. Neue Geschäftsmodelle und Mobilitätsplattformen setzen sich zunehmend mit kundenzentrierten, digitalen Angeboten gegenüber bestehenden Anbietern durch. Die bisher relevanten analogen Kundenschnittstellen werden perspektivisch gegenüber digitalen an Bedeutung verlieren. Als Reaktion auf diese Veränderungen verfolgt der DB-Konzern das Ziel, die Digitalisierungsaktivitäten an der Kundenschnittstelle im Personenverkehr zukunftsweisend auszurichten und weiterzuentwickeln. Im Rahmen des Projekts Unterwegs wird ein branchenweites Angebot an Softwarelösungen aufgebaut, um sich verändernde Bedürfnisse von Endkunden und Mobilitätspartnern zu bedienen und digitale Innovationen auf dem Mobilitätsmarkt voranzutreiben.

Non-European Operations

Außerhalb Europas entsteht ein wachsender Markt für Bahnbetrieb und Instandhaltung, für den international tätige Anbieter gezielt gesucht werden. Unter den Ausschreibungen ist eine Vielzahl von Asset-light-Opportunitäten mit attraktivem Chancen-Risiko-Profil und Testfeldern für neue Technologien. Um diese Marktchancen für den DB-Konzern zu erschließen, startete Mitte 2016 das Konzernprogramm NEO (Non-European Operations), in dessen Rahmen im Berichtsjahr die Deutsche Bahn International Operations GmbH gegründet wurde. Damit will der DB-Konzern Geschäftsopportunitäten im außereuropäischen Bahnbetrieb nutzen und hier das DB-Netzwerk und seine Expertise im Eisenbahngeschäft einbringen.

Innovative Lösungen vorantreiben

Der DB-Konzern will die Mobilität und Logistik von morgen maßgeblich mitgestalten. Er will Potenziale der Digitalisierung für Qualitätsverbesserungen und zur Integration neuer Angebote für seine Kunden nutzen. Digitale Technologien ermöglichen nicht nur die Weiterentwicklung des Systemverbunds Bahn, sondern ebnen auch neuen Geschäftsmodellen den Weg. Im Folgenden sind Beispiele für Fortschritte im Berichtsjahr bei der Entwicklung und Erprobung unter anderem von neuen Produkten, Features, Verfahren und Services dargestellt.

Neue Produkt- und Servicekonzepte

Komfort-Check-in ersetzt Fahrkartenkontrolle

In ausgewählten Zügen hat der DB-Konzern 2017 den sogenannten Komfort-Check-in getestet. Mit dem digitalen Angebot entfällt die Ticketkontrolle, der Kunde checkt sich selbst ein. Die Funktion ist exklusiv in die App DB Navigator integriert und für diesen Test für Reisende mit ausgewählten Handy- oder Online-Tickets mit einer Sitzplatzreservierung nutzbar. Haben die Fahrgäste ihren Sitzplatz eingenommen, checken sie einfach per Klick in der App ein. Dem Zugpersonal werden diese Informationen anschließend auf den Kontrollgeräten angezeigt. Das ersetzt die Fahrkartenkontrolle. Nach dem erfolgreichen Test im vergangenen Jahr wird der Komfort-Check-in 2018 flächendeckend eingeführt.

Neue digitale Services im Nahverkehr

DB Regio möchte gemeinsam mit den Bestellern im Nahverkehr den Kunden ein digitales Reiseerlebnis ermöglichen. Dafür wird ein zuverlässiges WLAN im Zug installiert. Außerdem wurde ein Informationsportal entwickelt, das Nachrichten, aktuelle Informationen zur Reise und touristische Auskünfte bietet.

Nach zahlreichen Pilotprojekten ist im Auftrag des Landes Sachsen-Anhalt mittlerweile das erste komplette Nahverkehrsnetz, die Elbe-Saale-Bahn, vollständig mit WLAN ausgerüstet. Im Oktober 2017 folgte der Umrüstungsstart bei der S-Bahn Stuttgart. Die vollständige Umrüstung der Flotte mit insgesamt 158 Fahrzeugen soll innerhalb von 24 Monaten abgeschlossen sein. Bei der S-Bahn Hamburg sind bereits vier S-Bahn-Stationen mit WLAN ausgerüstet, alle weiteren Stationen folgen bis Ende 2018. DB Regio ist mit weiteren Aufgabenträgern in Gesprächen.

Kooperationen zur Entwicklung selbstfahrender Fahrzeuge

DB Schenker und MAN arbeiten bei der Entwicklung vernetzter Lkw-Kolonnen (Platooning) zusammen und erproben diese im Echtbetrieb. Lkw-Kolonnen von DB Schenker sollen mehrere Monate im realen Straßenverkehr getestet werden. In der im Frühjahr 2018 beginnenden praktischen Testphase werden DB Schenker und MAN Platoons auf dem »Digitalen Testfeld Autobahn« auf der A9 zwischen den DB Schenker-Niederlassungen München und Nürnberg zum Einsatz bringen. DB Schenker, MAN und die Hochschule Fresenius erhalten für ihre gemeinsame Entwicklung vernetzter Lkw-Kolonnen eine Förderung des Bundes über rund 2 Mio. €. Das wissenschaftlich begleitete Platooning-Projekt soll für 20 Monate, seit Projektstart im Juni 2017 bis einschließlich Januar 2019, gefördert werden. Das Projekt wird national und international beobachtet, da es Platooning weltweit erstmalig im Operativbetrieb testet.

In einem neuen schwedischen Forschungsprojekt wird DB Schenker zusammen mit Scania und Volvo das Platooning von Lkw verschiedener Hersteller testen. So sollen CO_2-Emissionen reduziert und die Effizienz des Warentransports verbessert werden. DB Schenker arbeitet dazu im Projekt Sweden4Platooning mit Scania, Volvo, verschiedenen Forschungsinstituten und der schwedischen Transportverwaltung zusammen.

Ideenzug von DB Regio vorgestellt

DB Regio entwickelte mit dem Ideenzug ein neues und einzigartiges Reiseerlebnis im Regionalverkehr und verknüpft neue Produkt- und Servicekonzepte für den Regionalverkehr mit visionären technologischen Anwendungen. Um zum Innovationsführer der Branche zu werden, will DB Regio selbst die Entwicklung von Fahrzeuginnenräumen mitgestalten. Die 22 Module dieses 1:1-Modells eines Doppelstockwagens wurden vom DB-Innovationslabor d.lab, der Südostbayernbahn, dem Kompetenzcenter Produktinnovation sowie externen Design- und Industriepartnern gestaltet und umgesetzt.

Railmate für schnelles Kundenfeedback

Railmate ist ein direktes Kundenfeedback-System, das der DB-Konzern bereits erfolgreich bei DB Fernverkehr einsetzt. Der Pilot für DB Regio ist auf den Netzen der Schwarzwaldbahn und des München-Nürnberg-Express erfolgreich angelaufen. Über QR-Codes können die Reisenden bereits während der Fahrt über ihr Smartphone Einschätzungen und Erfahrungen zu ihrer Reise abgeben. Die Erfassung des Feedbacks erfolgt anonym.

Zusätzlich steht Handy-Ticket-Nutzern seit Oktober 2017 eine neue Feedbackfunktion im DB Navigator zur Verfügung – während und nach der Fahrt.

Neues IT-System für den Regionalverkehr

In einem Pilotprojekt mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und DB Regio können Fahrgäste in zwei Zügen das neue IT-System Colibri erleben. Colibri ermöglicht die Erfassung der Fahrgast- und Fahrräderanzahl in den Doppelstockwagen in Echtzeit. Fahrgäste können sich so über die App Digital im Regio oder über Monitore am Fahrzeug über freie Plätze informieren. Colibri wurde von der DB Fahrzeuginstandhaltung entwickelt. Perspektivisch soll das IT-System Informationen über Mängel und Schäden schon von unterwegs an die Werke vormelden, sodass die Züge schneller wieder aus Werkstätten auf die Schiene kommen.

Digitalisierung im Bahnbetrieb

Ausbau digitale Leit- und Sicherungstechnik

Im Rahmen von insgesamt vier Vorserienprojekten treibt der DB-Konzern die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik (LST) weiter voran und schafft damit die technischen Voraussetzungen zur flächendeckenden Ausrüstung mit dem European Train Control System (ETCS) Level 2 sowie zur Umsetzung der Betriebssteuerungsstrategie. Als technische Plattform dient dabei ein durch DB Netze Fahrweg spezifiziertes modulares Stellwerk mit standardisierten Schnittstellen (Digitales Stellwerk; DSTW) und einem integrierten Bedienplatz. Die Kommunikation erfolgt über ein für die bahnspezifischen Anforderungen entwickeltes IP-Netzwerk und unter Berücksichtigung der für die Eisenbahninfrastruktur geltenden Sicherheitsanforderungen. Im Berichtsjahr wurden entsprechende Verträge zur Umsetzung der neuen Technik abgeschlossen.

Für den DB-Konzern stellt die standardisierte LST-Plattform die Grundlage für einen späteren Flächenrollout dar, die langfristig das fragmentierte Produktionssystem unterschiedlichster Technikgenerationen ablösen soll.

Einsatz von Wayside-Monitoring-Systemen

Wayside-Monitoring nutzt die Möglichkeiten der Digitalisierung im Sinne einer vorausschauenden Instandhaltung. Ziel ist es, die Qualität im System Bahn zu verbessern und die Kosten für die Instandhaltung zu senken, indem sich anbahnende Unregelmäßigkeiten frühzeitig erkannt und Störungen so vermieden werden. Hierzu wird beim Wayside-Monitoring der Zustand von Schienenfahrzeugen im laufenden Betrieb überprüft. Bei der akustischen Diagnose nehmen Mikrofone an den Gleisen Zuggeräusche auf. Weicht das Ergebnis vom Normalwert ab, wird die Fahrzeugwartung aktiv, und das, bevor am Zug überhaupt ein Defekt entsteht. Im Berichtsjahr wurde ein videobasiertes System zur Online-Befundung von Waggons für die Instandsetzung erprobt. Im ersten Halbjahr 2018 soll ein laserbasiertes Messsystem zur Vermessung von Radsätzen im laufenden Betrieb getestet werden.

Automatisierte Abdrücklok bei DB Cargo

Automatische und digitale Abläufe im Schienengüterverkehr sind von hoher Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit. DB Cargo investiert daher unter anderem in die Digitalisierung ihrer produktionellen Herzstücke – die Rangierbahnhöfe. Ein erster wichtiger Meilenstein ist die zum vollautomatischen Fahren umgebaute Rangierlokomotive, die mit moderner Sensorik und Steuertechnik Hindernisse und Personen erkennen kann und automatisch an die Güterwagen zum Rangieren heranfährt. Ihre Abläufe sind in den gesamten Steuerungsprozess eines Rangierbahnhofs eingebettet. Ein Pilotprojekt dazu läuft aktuell im Rangierbahnhof München Nord.

Neues Asset & Maintenance Digital Lab

Zu den Zukunftsthemen im Schienengüterverkehr zählt auch die zunehmende Digitalisierung im Bereich Fahrzeuge und Instandhaltung. Intelligente Güterwagen und Lokomotiven oder die Digitalisierung von Werkstattabläufen sind nur einige Themen, an denen im »Asset-& Maintenance Digital Lab amspire«, im House of Logistics and Mobility in Frankfurt, gearbeitet wird.

3-D-Druck für vorausschauende Instandhaltung

Der 3-D-Druck im DB-Konzern begann Ende 2015 mit dem Druck eines einfachen Mantelhakens. Seitdem wurden bereits 3.000 Ersatzteile verschiedenster Art gedruckt, mit steigender Tendenz. Dabei reicht die Bandbreite vom Lüftungsgitter über Kopfstützen bis zur Querdämpferkonsole. Während die ersten Ersatzteile ausschließlich aus Kunststoff waren, werden mittlerweile auch Metallbauteile im Pulverdruckverfahren produziert und im Hochgeschwindigkeitsverkehr eingesetzt. Ein Beispiel ist der Klemmenkasten, der empfindliche Kabel an einem Motor im ICE schützt. Für die Instandhaltung der Fahrzeuge braucht der DB-Konzern sofort lieferbare Ersatzteile. Drucken ist schneller und flexibler als herkömmliche Herstellungsverfahren und die Fahrzeuge sind innerhalb kürzester Zeit wieder im Einsatz.

Digitalisierung im Bahnhofsmanagement

Digitale Vitrinen am Bahnhof

An den Bahnhöfen in Augsburg, Münster und Wolfsburg werden digitale Vitrinen getestet. Sie bündeln alle Informationen von der Reise über den Bahnhof bis hin zur Wettervorhersage an einem Standort. Per Berührungsbildschirm wird der Kunde über die relevanten Informationen unterrichtet. Bisher finden Kunden diese Informationen, zum Teil noch gedruckt, im Bahnhof verteilt. Reisende können während der Testphase ihr Feedback direkt über die Vitrine oder per QR-Code geben.

Holoplot – innovatives Lautsprechersystem

Die Gründer des Berliner Start-ups Holoplot haben sich der oft schlechten Akustik an öffentlichen Orten, zum Beispiel in Bahnhofshallen, angenommen. Das Ergebnis ist ein innovatives Lautsprechersystem, das Sprachansagen überall klar verständlich macht. Die modularen Lautsprecher erlauben es, Audiowellen wie einen Lichtstrahl auf beliebige Punkte im Raum zu richten. Somit kann präzise bestimmt werden, wo etwas zu hören ist und wo nicht. Das System wird in verschiedenen Bahnhöfen getestet.

Zusammenarbeit mit Start-ups fortgesetzt

Der Start-up-Wettbewerb von DB Netze Personenbahnhöfe ging im Berichtsjahr mit einem Teilnehmerrekord in die vierte Runde: 151 Bewerber reichten ihre Ideen für neuartige Shoppingerlebnisse, innovative Food-Konzepte oder hilfreiche Services am Bahnhof ein. Eine Jury aus Experten der Start-up-Szene und der DB kürte am 18. Mai 2017 zwei Gewinner: »Getasty« vertreibt Lunchpakete, die man online

bestellen, bargeldlos bezahlen und ohne Wartezeit direkt im Bahnhof abholen kann. »TryLikes« ist ein junges niederländisches Unternehmen, mit dessen Technik Kunden unmittelbar ihr Feedback per Knopfdruck abgeben können. Dank eines Online-Analysetools ist es möglich, in Echtzeit die Zufriedenheitswerte zu verfolgen und sich noch besser auf die Kundenbedürfnisse auszurichten. Beide Gewinner nahmen am DB StartupXpress, dem Start-up-Förderprogramm des DB-Konzerns, teil und konnten ihre Konzepte am Berliner Hauptbahnhof testen.

Beteiligungen und Partnerschaften für mehr Digitalisierung und Innovation

DB Digital Ventures

Mit der Deutsche Bahn Digital Ventures (DB DV) hat der DB-Konzern ein Unternehmen gegründet, das in interne und externe datengetriebene Geschäftsmodelle investiert, um die Chancen der Digitalisierung zu nutzen. Mit ihr sollen Start-up-Kooperationen intensiviert und Unternehmensbeteiligungen vereinfacht werden. Außerdem erhalten Mitarbeiter des DB-Konzerns über die DB DV die Möglichkeit, ihre eigenen Geschäftsideen unter idealen Rahmenbedingungen als eigene Start-up-Gründer zu verwirklichen. Bis 2019 stehen rund 100 Mio. € zur gezielten Start-up-Förderung und für neue Beteiligungen bereit. Im Berichtsjahr hat die DB DV ihr Portfolio auf fünf Investments ausgebaut. Zu den bestehenden Beteiligungen qixxit und Clevershuttle kamen drei weitere Start-ups hinzu:

- das globale Adresssystem what3words,
- das amerikanische Start-up Connected Signals, das Ampelsteuerungen vernetzt, und
- die Buchungsplattform für Taxi- und Limousinen-Anbieter Talixo.

BEYOND1435

Im August 2017 hat der DB-Konzern die offene Innovationsplattform BEYOND1435 zur Förderung von Mobilitätsinnovationen initiiert. Gemeinsam mit den Industriepartnern Alba Group, Siemens AG, der schweizerischen Bundesbahn (SBB), Bombardier und Tui sowie dem internationalen Partner Plug and Play sollen Start-ups langfristig entwickelt und skaliert werden. Das Programm BEYOND1435 verschafft zudem Mitarbeitern die notwendigen Freiheitsgrade und gibt Unterstützung, um sich als Start-up unter dem Dach der DB DV auszugründen.

DB mindbox

Die mindbox ist ein Coworking-Space und zentraler Ort, an dem sich DB-Mitarbeiter mit Start-ups austauschen und zusammenarbeiten. In dem zentralen Förderprogramm, DB StartupXpress, werden vielversprechende Start-ups identifiziert und ihre Ideen gemeinsam mit den Geschäftseinheiten des DB-Konzerns getestet. Den Start-ups soll eine schnelle Umsetzung ihrer digitalen Lösungen gemeinsam mit den Geschäftsfeldern des DB-Konzerns ermöglicht werden.

Für inzwischen acht Runden der Gründerförderung seit 2015 haben sich weit über 800 Start-ups aus rund 30 Ländern beworben. Mit mehr als 20 Start-ups arbeitet der DB-Konzern mittlerweile an konkreten Verbesserungen im Systemverbund Bahn. Beispiele sind das Kundenerlebnis am Bahnhof, eine vorausschauende Instandhaltung in der Infrastruktur oder Virtual Reality zur Mitarbeiterqualifizierung. Durch die neuen Impulse und Digitalisierungsideen von außen will der DB-Konzern Produkte und Services effizienter, flexibler und zuverlässiger gestalten.

Qualität

Zukunft Bahn weiter umgesetzt —— 24
Einschränkungen im Bahnbetrieb —— 24
Kundenzufriedenheit entwickelt sich differenziert —— 25
Beurteilung Preis-Leistungs-Verhältnis uneinheitlich —— 26
Pünktlichkeit gesunken —— 27
Imagewert des DB-Konzerns wieder im Aufwind —— 27

Zukunft Bahn weiter umgesetzt

Unser Qualitätsprogramm ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn ist in drei Horizonten angelegt: Im ersten Zeithorizont 2016 hat der DB-Konzern die großen Ärgernisse für die Kunden beseitigt, unter anderem defekte Rolltreppen, Aufzüge, Zugzielanzeiger und vieles mehr. Der DB-Konzern befindet sich nun im zweiten Horizont, in dem »Qualität, die überzeugt« mittels struktureller Prozessverbesserungen im Vordergrund steht.

Im Berichtsjahr wurde viel erreicht, zum Beispiel bei WLAN-Verfügbarkeit und Reisendeninformation, aber insbesondere bei der Pünktlichkeit hat der DB-Konzern seine Ziele nicht erreicht. Insofern entsprach der Fortschritt von ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn auch nicht seinen Erwartungen.

2018 sind daher weitere Veränderungen nötig, um langfristig unsere Ziele in den Bereichen Qualität, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu erreichen. Daher entwickelt der DB-Konzern die operative Steuerung weiter und legt einen Fokus auf die organisatorische Leistungsfähigkeit. Dafür wird unter anderem ein Executive Center Transformation eingerichtet.

Programm OPEX gestartet

Das Programm OPEX wurde im Berichtsjahr mit den Handlungsfeldern Instandhaltung, Bauen im Verbund sowie Fähigkeitenaufbau gestartet. OPEX stützt das Ziel von ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn, die Leistungskultur des DB-Konzerns nachhaltig zu verändern. Mit OPEX treibt der DB-Konzern den bereits begonnenen Wandel voran – für mehr Qualität, die überzeugt, und Leistung, die seine Kunden begeistert.

Im Teilprogramm OPEX Instandhaltung wurde die Transformation an rund 30 Standorten in zwei Wellen begonnen. Hier geht es darum, anhand eines standardisierten Ablaufs Prozessverbesserungen nachhaltig einzuleiten und umzusetzen. Dabei werden Mitarbeiter hinsichtlich ihrer OPEX-/Lean-Fähigkeiten geschult und die erreichten Leistungen regelmäßig anhand definierter Kennzahlen diskutiert und kontinuierlich verbessert.

Das Teilprogramm Fähigkeitenaufbau hat das erste Schulungsportfolio des OPEX-Instituts erarbeitet. Die hier angebotenen Qualifizierungen befähigen Mitarbeiter und Führungskräfte, die Transformation professionell durchführen zu können, Kompetenzen zu erwerben beziehungsweise auszubauen und damit anders zu arbeiten.

2018 werden weitere rund 30 Instandhaltungsstandorte in Welle drei und vier an der OPEX-Transformation teilnehmen. Die Standorte der ersten und zweiten Welle werden hinsichtlich ihres Programmfortschritts in regelmäßigen Reifegradassessments geprüft und bei Nacharbeiten unterstützt.

Das Teilprogramm OPEX Pünktlichkeit wird 2018 neu etabliert. Bereits laufende und neue pünktlichkeitsverbessernde Maßnahmen werden hier in einem geschäftsfeldübergreifenden Programm zusammengefasst. So werden unter anderem die PlanStart-Teams der zehn Top-Bahnhöfe zukünftig nicht nur die Beginnplanmäßigkeit des Fernverkehrs, sondern auch die des Nahverkehrs verbessern sowie die Einhaltung der Haltezeiten sicherstellen.

Auch das OPEX-Institut wird sein Portfolio bezüglich der Anforderungen aus OPEX Pünktlichkeit erweitern sowie aus den bisherigen Erfahrungen zielgerichtete und individualisierte Qualifizierungen anbieten.

Einschränkungen im Bahnbetrieb

Das Berichtsjahr war geprägt von einem außergewöhnlichen Ausmaß an Betriebserschwernissen, die auch die Pünktlichkeit negativ beeinflusst haben.

So verzeichnete der DB-Konzern mit den Sturmtiefs Paul im Juni sowie Xavier und Herwart im Oktober drei Unwetterlagen, die zu flächendeckenden Betriebseinstellungen und umfangreichen, oft tagelang andauernden Streckensperrungen führten. Beispielsweise kam es durch Sturm Xavier zu mehreren Hundert stehenden Zügen bei DB Cargo. Aufgrund der schweren Streckenstörungen und aufwendigen Aufräumarbeiten dauerte es eine Woche, bis wieder Normalbetrieb herrschte.

Die Folgen des Sturmtiefs Paul wurden verstärkt durch die Anschläge auf die Bahninfrastruktur im Vorfeld des G20-Gipfels, die in denselben Zeitraum fielen. In Berlin, Hamburg, Köln, Dortmund, Leipzig und Bad Bevensen wurden Spreng- und Brandanschläge auf Kabelschächte und elektronische Stellwerke verübt. Die Störungen der LST hatten bundesweite Auswirkungen.

Negativ auf die Pünktlichkeit – vor allem im Fernverkehr – wirkte auch die ICE-Entgleisung im Dortmunder Hauptbahnhof im Mai, da die aufwendigen notwendigen Reparaturen an Weichen und Gleisen drei Wochen dauerten und umfangreiche Umleitungen erforderten.

Aufgrund einer Gleisabsenkung infolge des Wassereinbruchs bei Tunnelarbeiten musste zudem der viel befahrene Streckenabschnitt zwischen Rastatt und Baden-Baden ab dem 12. August für sieben Wochen gesperrt werden. Dies hatte erhebliche Auswirkungen für den Personen- und Güterverkehr. Bis zu 30.000 Reisende wurden während der Sperrung täglich mit Bussen befördert. Außerdem mussten für die bis zu 200 Güterzüge, die täglich auf der Rheintalstrecke verkehren, Umleitungsmaßnahmen erarbeitet werden. DB Cargo fährt normalerweise täglich rund 80 Züge über die Rheintalbahn. Damit so viele Züge wie möglich die Umleitungsstrecke nutzen konnten, setzte DB Cargo zusätzliche Diesel- und E-Loks und 70 Lokführer im gesamten Zeitraum ein. Alle zusätzlichen Lokführer mussten in Streckenkunde oder Baureihenkenntnis sowie Sprachkenntnissen für den Frankreichverkehr geschult werden. Dadurch konnten zwischen 50 % und 60 % der Züge fahren und es kam zu keinen Engpässen bei versorgungsrelevanten Gütern.

Auch der Fahrplanwechsel im Dezember wurde aufgrund des Wintereinbruchs in weiten Teilen Deutschlands von Betriebserschwernissen begleitet, die die Anlaufschwierigkeiten bei der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Berlin–München verstärkten.

Projekt Störungsmanagement bei Großstörungen gestartet

Als Reaktion auf die Zunahme des Störgeschehens hat der DB-Konzern im Oktober 2017 das Projekt Störungsmanagement bei Großstörungen ins Leben gerufen, um das geschäftsfeldübergreifende Störfallmanagement weiterzuentwickeln.

Neben der strategischen Prävention (unter anderem durch eine verbesserte Vegetationskontrolle) und dem Ausbau von Rückfallkonzepten liegt der Fokus auf der Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Kundenbetreuung und -information im Vorfeld, während und im Nachgang von Störfällen. Ein wichtiger Schwerpunkt liegt hierbei im Management von Kundenströmen.

Aktionsplan Vegetation beschlossen

Der Aktionsplan Vegetation des DB-Konzerns trägt den geänderten Rahmenbedingungen und Auswirkungen von Extremwetterlagen auf den Bahnbetrieb Rechnung. Ziel ist es, die Schieneninfrastruktur sturmsicherer zu machen – damit die Fahrgäste auch bei kritischen Wetterlagen verlässlich ihr Ziel erreichen. Zusätzliche Rückschnitts- und Durchforstungsmaßnahmen sowie der Aufbau von mehr Mitarbeitern sollen Schritt für Schritt die unwetterbedingten Auswirkungen auf Fahrgäste reduzieren.

Zu den rund 100 Mio. €, die für die Vegetationspflege und -kontrolle seit 2007 pro Jahr investiert werden, setzt der DB-Konzern für die Durchforstungsinitiative in den nächsten fünf Jahren zusätzliche 125 Mio. € ein. Die bewährte Schwerpunktbearbeitung an störanfälligen Bereichen, den sogenannten Hotspots, die im Rahmen von ZUKUNFT BAHN seit dem Vorjahr läuft, wird 2018 mit weiteren 1,8 Mio. € fortgesetzt. Hinzu kommen bis zu 150 neue Mitarbeiter, die für die verstärkten Inspektionen eingestellt werden. Der Aktionsplan Vegetation ist ganzheitlich und strategisch auf einen stabileren Waldbestand entlang der Gleise ausgerichtet. Sturmanfällige Baumarten und -formen werden entfernt, stabile, standortgerechte Bäume und Sträucher unterstützt.

Kundenzufriedenheit entwickelt sich differenziert

Kundenzufriedenheit in ZI	**2017**	2016	2015
Reisende	75,8	76,0	76,4
Güterverkehr & Logistik [1]	70,5	-	67,5

[1] Erhebung alle zwei Jahre (ab 2017 jährlich).

Die regelmäßige Messung der Kundenzufriedenheit hat für den DB-Konzern eine große Bedeutung. Die Erhebung erfolgt jeweils durch unabhängige Marktforschungsinstitute.

Im Berichtsjahr hat sich die Kundenzufriedenheit im Bereich Güterverkehr&Logistik spürbar verbessert. Die Kundenzufriedenheit der Reisenden ist insgesamt annähernd stabil geblieben. DB Vertrieb konnte sich dabei leicht verbessern, während DB Regio leicht unter dem Vorjahresniveau liegt.

Entwicklung in den Geschäftsfeldern

Kundenzufriedenheit in ZI	**2017**	2016	2015
DB Fernverkehr	77	77	75
DB Regio (Schiene)	68	69	71
DB Regio (Bus)	74	75	74
DB Arriva (Bus und Schiene Großbritannien)	80	81	83
DB Cargo [1]	67	–	64
DB Schenker [1]	74	–	71
DB Netze Fahrweg	67	69	68
DB Netze Personenbahnhöfe (Reisende/Besucher)	69	69	69
DB Netze Energie [2]	–	80	78

[1] Erhebung alle zwei Jahre (ab 2017 jährlich).

[2] Keine Erhebung in 2017.

Die Kundenzufriedenheit lag im Berichtsjahr auf dem Niveau des Vorjahres. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich 15.300 Kunden in sechs Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt befragt. Die positiven Entwicklungen aus der Umsetzung von Maßnahmen in sechs Maßnahmenbündeln (WLAN und Handyempfang, Sauberkeit Platz und WC, Temperatur, Zugbegleitpersonal, Preiswahrnehmung sowie IC1) wurden weitgehend durch die Entwicklung der Pünktlichkeit kompensiert.

Die Kundenzufriedenheit bei DB Regio entwickelte sich rückläufig: im Schienenbereich aufgrund kritischerer Bewertungen bei den S-Bahn-Systemen und im Busbereich infolge kritischerer Bewertungen hinsichtlich des Informationsverhaltens bei Unregelmäßigkeiten während der Fahrt und einer etwas schlechteren Pünktlichkeitsbewertung. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Regio werden jährlich 19.000 Kunden (Schiene) beziehungsweise 1.500 Kunden (Bus) in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit befragt.

Die Kundenzufriedenheit blieb auf gutem Niveau annähernd stabil. Der Kundenzufriedenheitsindex basiert auf den jährlich stattfindenden Befragungen bei UK Bus und UK Trains.

Die Kundenzufriedenheit bei DB Cargo verbesserte sich allerdings aufgrund der positiven Entwicklung wichtiger Kundenschnittstellen wie Beratung und Transportperformance. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich rund 1.000 Kunden befragt.

Die Kundenzufriedenheit bei DB Schenker hat sich verbessert, wesentlich bedingt durch positive Entwicklungen in den Bereichen Vertrieb und Kundenservice in vielen Ländern. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden (ab 2017 jährlich) rund 16.000 Kunden befragt.

Auch die Kundenzufriedenheit hat sich leicht verschlechtert. Für die Erfassung werden jährlich rund 240 Kunden zu ihrer Zufriedenheit mit allen angebotenen Leistungsbereichen befragt. Die Kunden bewerteten vor allem die Bereiche Infrastrukturverfügbarkeit und Baumaßnahmen kritisch. Die Streckensperrung bei Rastatt hat sich dabei zusätzlich negativ ausgewirkt.

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

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Netze Energie werden jährlich rund 230 Kunden befragt. Durch die Umstellung des Erhebungszyklus im Laufe des Berichtsjahres vom vierten Quartal in das erste Quartal erfolgte im Berichtsjahr keine Messung der Kundenzufriedenheit.

Beurteilung Preis-Leistungs-Verhältnis uneinheitlich

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

Die Einschätzungen der Kunden zum PLV werden über Befragungen zur Kundenzufriedenheit in vielen Geschäftsfeldern erhoben. Die Abfrage erfolgt auf einer Skala von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden). Nur DB Cargo verwendet eine Skala von 1 bis 5. Auf Basis der Daten wird ein Zufriedenheitsindex (ZI) berechnet, der einheitlich im DB-Konzern verwendet wird. Die Noten werden auf eine Skala von 0 bis 100 umgerechnet.

Beurteilung Preis-Leistungs-Verhältnis in ZI	**2017**	2016	2015
DB Fernverkehr	66	67	65
DB Regio Bus	64	65	63
DB Cargo [1]	59	–	56
DB Netze Energie (B2B) Bahnstrom [2]	–	67	64
DB Fahrzeuginstandhaltung (B2B) extern	53	61	60
DB Fuhrpark Carsharing (B2C)	72	70	74
DB Fuhrpark Call a Bike (B2C)	82	84	78

[1] Erhebung alle zwei Jahre (ab 2017 jährlich).

[2] Keine Erhebung in 2017.

Die Zufriedenheit mit dem angebotenen PLV hat sich überwiegend verschlechtert. Nur bei DB Cargo und dem Carsharing von DB Connect war eine Verbesserung zu sehen.

Pünktlichkeit gesunken

Pünktlichkeit in %	**2017**	2016	2015
Schiene DB-Konzern in Deutschland	93,9	94,3	93,6
DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland	94,1	94,4	93,7
DB Fernverkehr	78,5	78,9	74,4
DB Regio	94,4	94,8	94,2
DB Cargo (Deutschland)	73,4	76,2	72,9
DB Arriva (Schiene: Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen) [1]	92,3	91,0	90,6
DB Regio (Bus)	90,5	90,6	90,5
DB Cargo (Europa)	72,7	75,6	73,9

[1] Methodenänderung ab 2016 mit rückwirkender Anpassung für 2015.

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

Im Berichtsjahr liegt der Durchschnittswert der Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland leicht unter dem Vorjahresniveau, da sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr die Vorjahreswerte unterschritten wurden. Die Pünktlichkeitsentwicklung litt unter zahlreichen Einschränkungen im Bahnbetrieb. Dadurch konnten auch die im Rahmen von ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn entwickelten und umgesetzten Maßnahmen nicht ihre volle Wirkung erzielen.

Maßnahmen bei DB Fernverkehr

Etwa 60% der verspäteten Abfahrten von Fernverkehrszügen hatten ihren Ursprung an den zehn verkehrsstärksten Bahnhöfen – mit Auswirkungen auf das gesamte Netz. Seit dem Vorjahr sorgen deshalb 72 Koordinatoren aus verschiedenen Geschäftsfeldern an diesen Verkehrsknoten dafür, dass die Züge pünktlich abfahren. Bereits im Vorjahr ist es gelungen, die Planmäßigkeit der Abfahrten an den zehn verkehrsreichsten Bahnhöfen zu steigern. Im Berichtsjahr lagen die Werte bundesweit bei durchschnittlich 82%. Um den Zugverkehr noch verlässlicher zu machen, wurde der Aufgabenbereich der Knotenkoordinatoren um zusätzliche Bahnhöfe erweitert. Darüber hinaus analysieren sie auch durchfahrende Züge. Außerdem berücksichtigen sie weitere Messpunkte, wie beim Verlassen des Knotens. Damit sollen 2018 90% der Züge im Fernverkehr an den betrachteten Bahnhöfen planmäßig abfahren.

Maßnahmen bei DB Regio

Um den Zugverkehr im Regionalverkehr verlässlicher zu machen, hat DB Regio Anfang 2017 ein Competence Center (CC) Pünktlichkeit installiert. Die sieben Mitarbeiter haben zusammen mit 14 neuen Pünktlichkeitsmanagern in den Regionen mithilfe von umfangreichen Datenanalysen Brennpunktlinien definiert sowie bisher mehr als 500 Einzelmaßnahmen für eine bessere Pünktlichkeit abgeleitet. Viele davon sind in der Umsetzung – vom Reisendenlenker am S-Bahnhof über Unterwegsreparaturen bis hin zum Haltezeitzähler für die Triebfahrzeugführer. Für die S-Bahnen Stuttgart und Hamburg wurden unter anderem die Fahrpläne auf verspätungsanfälligen Strecken so angepasst, dass es mehr Zeitpuffer gibt. In Frankfurt am Main und Stuttgart sorgen Einstieglotsen bei den S-Bahnen für einen reibungslosen Ablauf in den Bahnhöfen, die Haltezeiten werden so besser eingehalten.

Imagewert des DB-Konzerns wieder im Aufwind

Imagewert DB-Konzern	**2017**	2016	2015
Corporate Reputation Index (CRI) [1]	51	49	52

[1] Methodenänderung ab 2016.

Neben Kundenzufriedenheit und Pünktlichkeit ist das Image ein wichtiger Indikator. Das Image des DB-Konzerns wird anhand des Corporate Reputation Index (CRI) gemessen, der durch ein unabhängiges Marktforschungsinstitut ermittelt wird. Der CRI-Wert erholte sich gegenüber dem Vorjahr. Der positive Effekt ergibt sich entlang aller Imagefacetten.

Soziales

Strategische Personalplanung ausgebaut —— 28
Personalgewinnung, die wirkt —— 28
Personalentwicklung vorangetrieben —— 29
Unternehmenskultur im Wandel —— 30
Beschäftigungsbedingungen verbessert —— 30
Gesundheitsmanagement ganzheitlich aufgestellt —— 31
Optimierung und Internationalisierung der HR-Arbeit —— 32
Anstieg der Mitarbeiterzahl —— 32

Die Personalstrategie HR2020 des DB-Konzerns wurde im Berichtsjahr weiterentwickelt. Sechs Querschnittsthemen ergänzen die Personalstrategie, die aus dem aus der Strategie DB2020+ abgeleiteten Anspruch TOP-ARBEITGEBER, den strategischen Zielen und den HR2020-Programmen (Handlungsfelder des DB-Konzerns) besteht. Die sechs Querschnittsthemen stellen die inhaltlichen Schwerpunkte dar, um den großen Herausforderungen des DB-Konzerns im Personalkontext wirksam zu begegnen. Die Personalstrategie wurde dadurch inhaltlich geschärft und die Arbeit in den HR2020-Programmen wird noch stärker auf die Zielerreichung ausgerichtet. Die Querschnittsthemen lauten:

- gezielte Verbesserung nachgefragter Arbeitgebermerkmale,
- Steigerung der Personalproduktivität,
- Ausbau des vorausschauenden Managements der Personalressourcen,
- Entwicklung zukunftsfähiger Tätigkeitsbilder und Kompetenzen,
- differenzierte Gestaltung der Arbeit der Zukunft und
- Verwirklichung der DB-Zielkultur zur nachhaltigen Steigerung der Leistungsfähigkeit.

Strategische Personalplanung ausgebaut

Seit einigen Jahren stellt die demografische Entwicklung in Verbindung mit einer heterogenen Auftragssituation den DB-Konzern vor differenzierte interne wie externe personalpolitische Herausforderungen. Hierauf reagiert der DB-Konzern aktiv, um die Personalbedarfsdeckung sicherzustellen.

Im Rahmen des strategischen HR2020-Programms Strategische Personalplanung hat sich der DB-Konzern zum Ziel gesetzt, über zukunftsgerichtete Planungsinstrumente und Berichte kurz-, mittel- und langfristige Handlungsbedarfe in allen Geschäftsfeldern und Tätigkeitsgruppen sichtbar zu machen. Gegensteuerungsmaßnahmen werden in Zusammenarbeit mit den zentralen und dezentralen Personalbereichen entwickelt. Eine wichtige zentrale Funktion ist der Konzernarbeitsmarkt, über den der DB-Konzern effiziente interne Personaltransfers sicherstellt und beschäftigungsfördernde Maßnahmen steuert.

Mit der Strategischen Personalplanung (SPP) hat der DB-Konzern ein etabliertes strategisches Instrument zur Bewältigung seiner personalpolitischen Herausforderungen, das ihm einen einheitlichen und systematisierten Blick in die Zehn-Jahres-Zukunft hinsichtlich Personalunterdeckungen und -überdeckungen verschafft. Dabei kann der DB-Konzern die Auswirkungen von mittel- und langfristigen Trends, wie zum Beispiel demografische Entwicklungen und sich daraus ergebende Risiken, analysieren und verschiedene Handlungsoptionen betrachten. So macht der DB-Konzern die Auswirkungen von strategischen Entscheidungen deutlich und bewertet die Wirkung langfristiger Maßnahmen. Um das Instrument auch vor dem Hintergrund von Digitalisierung und sich verändernden Tätigkeiten zukunftsfähig zu halten, hat der DB-Konzern im Berichtsjahr begonnen, das Gesamtkonzept sowie die zugrunde liegende IT weiterzuentwickeln. Das weiterentwickelte Tool Personalnavigator kann eine schnelle quantitative Simulation von Personalbedarf und Personalbestand mit der qualitativen Sicht auf Kompetenzen zusammenbringen.

Darüber hinaus prüft der DB-Konzern auch seine weiteren Instrumente einschließlich des Personalberichtswesens stetig auf Aktualität und Weiterentwicklungspotenzial und setzt dieses entsprechend um. Zurzeit arbeitet der DB-Konzern beispielsweise an einer weiteren Erhöhung der Analysefähigkeit durch Einführung eines Tools für Visual Analytics.

Personalgewinnung, die wirkt

Der DB-Konzern will sein Profil als attraktiver Arbeitgeber schärfen und neue Mitarbeiter gewinnen.

Im Berichtsjahr konnte der DB-Konzern seine Positionen in Arbeitgeberrankings wieder verbessern und sein Ziel für 2017 von Platz 16 übertreffen.

Seit April 2017 ist der DB-Konzern mit seiner neuen Arbeitgeberkampagne im Markt. Mit dem neuen Kampagnenmotto »Willkommen, Du passt zu uns.« spricht der DB-Konzern eine Einladung an all jene potenziellen Bewerber aus, die wie der DB-Konzern an sich und ihren Zielen arbeiten und den DB-Konzern besser machen möchten. Der neue Claim ersetzt das bisherige »Kein Job wie jeder andere.«. In der neuen Kampagne setzt sich der kandidatenorientierte, digitale und innovative Ansatz des DB-Konzerns weiter fort. Mit authentischem und modernem Storytelling wird der Arbeitgebermarke DB ein menschliches Gesicht gegeben. Während auch die neue Kampagne den bisherigen 360-Grad-Ansatz weiterverfolgt und damit maximale Branding-Effekte erzielt, hat das neue Employer-Branding einen noch stärkeren digitalen Fokus.

Der neue Arbeitgeberauftritt ist stark mit den Transformationszielen von ZUKUNFT BAHN verknüpft und steht für einen neuen, modernen und offenen DB-Konzern.

In diesem Jahr standen insbesondere Engpassberufe in strukturstarken Regionen im Fokus. Hier war der DB-Konzern seit Start der neuen Arbeitgeberkampagne mit zehn Recruitingkampagnen für unterschiedliche Zielgruppen aktiv. Zusätzlich wurden die Zielgruppen Ingenieure und IT-Professionals intensiv beworben. Im Herbst fanden nochmals verstärkte Marketing- und Recruitingmaßnahmen für qualifizierte Fachkräfte und Fachkräfte im Quereinstieg statt. Im Rahmen dieser Maßnahmen fand »Deutschlands größtes Bewerbungsgespräch« statt. Hier wurden parallel an sieben Standorten über sieben Tage intensiviert Bewerbungsgespräche geführt. Zusätzlich waren wir an ausgewählten Bahnhöfen mit Ständen präsent, an denen Interessenten spontane Informationsgespräche zu einem Berufseinstieg im DB-Konzern führen konnten.

Im Mai 2017 wurde der DB-Konzern mit dem Employer Branding Award des europäischen Forschungsinstituts trendence in der Kategorie »Bestes Employer Branding Schüler« ausgezeichnet. Zudem bekam der DB-Konzern für seine neue Arbeitgeberkampagne den Deutschen Personalwirtschaftspreis, der von der Fachzeitschrift Personalwirtschaft verliehen wird.

Nachdem im Vorjahr in einem EU-weiten Ausschreibungsprozess Avature als neue Recruitingsoftware ausgewählt wurde, wurde im Juli 2017 die Software in Australien als Pilotland ausgerollt. Es folgte der Rollout in Nordamerika für DB Schenker im Oktober 2017. Als weiterer Pilot wurde der Rollout in Spanien für DB Cargo vorbereitet. Mit der Auswahl dieser Pilotländer wurden sowohl verschiedene DB-Gesellschaften als auch Standorte auf drei Kontinenten berücksichtigt. Vorbereitungen für eine flächendeckende Einführung von Avature in Deutschland haben Ende 2017 begonnen.

Im Recruiting liegt der Schwerpunkt des DB-Konzerns auf der Generierung eines einmaligen und modernen Bewerbererlebnisses. Dabei setzt der DB-Konzern auf kandidatenorientierte Prozesse und den Einsatz von Innovationen, wie Virtual Reality und Chatbots.

Die Personalbedarfsdeckungsquote ist im Berichtsjahr annähernd stabil geblieben.

Personalentwicklung vorangetrieben

Für die obersten Führungsebenen wurde im DB-Konzern im Berichtsjahr eine Karrieresystematik eingeführt. Dadurch wird die Erfahrungsbreite der Führungskräfte sowie mehr Bewegung innerhalb der Führungsriege gefördert. Das DB-Leadership-Rollenmodell bildet nach erfolgreicher Pilotierung die Grundlage für Besetzungs- und Diagnostikverfahren.

Auf Mitarbeiterebene wurde im DB-Konzern die Weiterentwicklung und Konsolidierung des Kompetenzmodells für tarifliche Mitarbeiter und tarifliche Führungskräfte angestoßen. Die in geschäftsfeldübergreifenden Workshops erarbeitete Kompetenzlandkarte wurde bereits im DB-Konzernausschuss Personalentwicklung validiert.

Zum Ausbildungsstart 2017 wurden im DB-Konzern im September in den Berufen Eisenbahner im Betriebsdienst und Kaufmann für Verkehrsservice rund 1.200 Auszubildende des ersten Lehrjahres mit einem Tablet ausgestattet. Am Standort Nürnberg wurde zudem auch der Einsatz von Tablets in der gewerblich-technischen Berufsausbildung erprobt. Die Tablets dienen in erster Linie als Lernmittel und sollen dabei helfen, die Berufsausbildung enger mit der Lebensrealität der Auszubildenden und ihrer Nutzung von digitalen Medien zu verbinden. Darüber hinaus werden die Tablets in den kommenden Jahren die technische Grundlage für die Entwicklung und den Einsatz zusätzlicher innovativer Lernformate im DB-Konzern bilden.

Nachwuchssicherung

Der DB-Konzern ist mit über 11.300 Nachwuchskräften (Auszubildende, dual Studierende, »Chance plus«-Teilnehmer, Trainees, Praktikanten) einer der größten Ausbilder in Deutschland. Neben der Vermittlung fachlicher Kenntnisse und praktischer Fertigkeiten ist der Erwerb von Service-, Sozial- und Methodenkompetenzen zentraler Bestandteil der Ausbildung im DB-Konzern. Über 94% der Auszubildenden erhalten im Anschluss an ihre Ausbildung ein Übernahmeangebot.

Im Berichtsjahr haben im DB-Konzern rund 3.400 Jugendliche eine Berufsausbildung und rund 300 Jugendliche ein duales Studium begonnen. Bundesweit bietet der DB-Konzern an elf Standorten rund 250 Plätze in seinem Berufsvorbereitungsprogramm Chance plus an, knapp 75 davon explizit für Flüchtlinge. Der Ansatz ist der gleiche: Unterstützt von betrieblichen Betreuern und Sozialpädagogen bereitet der DB-Konzern die jungen Menschen fachlich und schulisch auf eine Ausbildung im DB-Konzern vor. Für Flüchtlinge hat der DB-Konzern das Programm um mindestens 300 Unterrichtseinheiten Deutsch ergänzt. 61 Flüchtlinge haben teilgenommen und 26 von ihnen konnten zum 1. September 2017 eine Berufsausbildung im DB-Konzern beginnen. Rund 75% der Teilnehmer ohne Fluchthintergrund, die das Programm 2016/2017 erfolgreich absolviert haben, haben direkt im Anschluss eine Berufsausbildung oder eine Tätigkeit im DB-Konzern oder in einem anderen Unternehmen aufgenommen. Zur gezielten Vorbereitung von Flüchtlingen auf eine berufliche Qualifizierung im DB-Konzern wurde im Berichtsjahr die auf dem Sozialgesetzbuch basierende Kompetenzfeststellung »DB Check-up für Flüchtlinge« siebenmal mit insgesamt knapp 100 Teilnehmern durchgeführt. 50% der Teilnehmer haben im Anschluss eine Qualifizierung/Tätigkeit im DB-Konzern aufgenommen.

Unternehmenskultur im Wandel

Das Berichtsjahr stand im Zeichen der Information und Einbindung der DB-Mitarbeiter bezüglich der Ziele und Inhalte von ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn und der DB-Zielkultur. 1.000 Multiplikatoren haben im DB-Konzern eigene Workshops und Aktivitäten in ihren Bereichen vor Ort durchgeführt. Darüber hinaus war ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn Bestandteil der Folgeworkshops zur Mitarbeiterbefragung 2016.

Um gemeinsam an Lösungen für die Umsetzung von ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn vor Ort zu arbeiten, haben im DB-Konzern über 1.000 Teilnehmer in fünf regionalen Zukunft Bahn-Aktionswerkstätten Ideen entwickelt, wie insbesondere die geschäftsfeldübergreifende Zusammenarbeit besser gelingen kann.

Zusätzlich hat der DB-Konzern den Folgeprozess der Mitarbeiterbefragung 2016 durchgeführt. Konzernweit haben rund 150.000 Mitarbeiter an den Folgeworkshops teilgenommen und rund 24.000 Maßnahmen vereinbart. Der Großteil der Maßnahmen wurde dabei für das Handlungsfeld Kommunikation, Information, Einbindung abgeleitet.

Diversity

Ein Fokus des Diversity-Managements des DB-Konzerns liegt auf der Zusammenarbeit der Geschlechter. Konkret engagiert sich der DB-Konzern für die Steigerung des Frauenanteils in Führungspositionen, die Förderung von Karrieren mit Kindern und das Stärken von Vätern in ihrer Rolle.

Im Februar 2017 trafen sich rund 180 Managerinnen des DB-Konzerns zur zweiten internationalen DB-Managerinnen-Konferenz »Women. Leading. Transformation« in Potsdam. Die Konferenz sorgt dafür, dass DB-Managerinnen sich untereinander vernetzen und Frauen mit Potenzial für Führungsaufgaben sichtbar werden.

Zum dritten Mal begann im Juni 2017 außerdem das Mentoringprogramm »Karriere mit Kindern«. Insgesamt 18 Mentees mit Kindern werden unter anderem durch den intensiven Austausch mit ihren Mentoren auf ihrem weiteren Karriereweg unterstützt.

Im Zentrum des fünften Deutschen Diversity-Tages standen beim DB-Konzern unter dem Motto »Vielfalt – jetzt gemeinsam hinsehen« Diversity-Filmnächte. Sie wurden als firmenübergreifendes Event gemeinsam mit acht deutschen Großkonzernen organisiert.

Der Frauenanteil blieb weltweit und in Deutschland im Berichtsjahr auf Vorjahresniveau.

Beschäftigungsbedingungen verbessert

Die mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) im Dezember 2016 im Verhandlungswege und mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im März 2017 im Rahmen der Schlichtung vereinbarte Erhöhung der Tabellenentgelte um 2,5% zum 1. April 2017 wurde umgesetzt, ebenso die vereinbarten Verbesserungen für Nachwuchskräfte, wie zum Beispiel die Erhöhung der Ausbildungs-/Studienvergütung, die Einführung eines Mietkostenzuschusses oder die Prämie zur betrieblichen Altersvorsorge zwei Jahre nach Übernahme in ein Arbeitsverhältnis. Für den Zeitraum vom

1. Oktober 2016 bis 31. März 2017 wurde eine Einmalzahlung in Höhe von 550 € für Arbeitnehmer und 250 € für Auszubildende und dual Studierende gezahlt.

Darüber hinaus wurde mit den Gewerkschaften ein individuelles Wahlrecht zur Arbeitszeit vereinbart. Arbeitnehmer konnten bis zum 30. Juni 2017 zwischen drei Modellen wählen: einer Entgelterhöhung um 2,62%, einer Arbeitszeitabsenkung um eine Wochenstunde oder sechs Tagen zusätzlichem Urlaub. Das gewählte Modell gilt ab Januar 2018. 58% der Arbeitnehmer im DB-Konzern entschieden sich für das Urlaubsmodell, 40% für die Entgelterhöhung und 2% für die Arbeitszeitreduzierung. Die aktive Rücklaufquote lag bei 70%.

Mit der EVG wurde der Tarifvertrag »Arbeit 4.0 EVG 2016« abgeschlossen und damit der bereits bestehende Tarifvertrag Arbeit 4.0 abgelöst. Wesentliche Inhalte sind die Festlegung von Grundsätzen für mobile Arbeit, die Vereinheitlichung der Regelungen zur Rufbereitschaft mit der Einführung eines Leistungsentgelts für Rufbereitschaftseinsätze, verbindliche Festlegungen zum Verfahren bei der Veränderung von Berufsbildern sowie die Teilhabe an Produktivitätsfortschritten durch Digitalisierung. Die Umsetzung der gemeinsamen Modellprojekte wurde im Berichtsjahr begonnen.

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Demografietarifvertrags (DemografieTV) wurden für das Berichtsjahr insbesondere eine Förderung der Einbringung von Entgelt oder Überzeit in das Langzeitkonto und die Förderung der Nutzung von Gesundheitswochen vereinbart.

Mit der GDL wurden Verbesserungen der persönlichen Planungssicherheit, wie Ankündigungsfristen für Ruhetage und Schichten, vereinheitlichende Regelungen zur Arbeitszeitverteilung sowie eine Evaluierung von Modellprojekten zur Schicht- und Ruhezeitgestaltung vereinbart. Darüber hinaus wurde die Entgeltstruktur für Lokomotivführer in drei Schritten und für Zugbegleiter sowie Bordgastronomen zum April 2018 weiterentwickelt.

Der 2014 mit der GDL abgeschlossene Tarifvertrag über besondere Bedingungen bei Verlust der Fahrdiensttauglichkeit (FDU-TV) wurde im Wesentlichen im Geltungsbereich erweitert. Ab 1. Juni 2017 sind auch Zugbegleiter und Bordgastronomen, die beruflich bedingt ihre bisherige Tätigkeit nicht mehr ausüben können, vom Geltungsbereich des FDU-TV erfasst.

Für leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmer wurde die variable Vergütung bereits ab dem 1. Januar 2017 auf eine reine Erfolgsbeteiligung umgestellt. Damit zählt für die Erfolgsbeteiligung ausschließlich der gemeinsame Erfolg im DB-Konzern und im Systemverbund Bahn. Auf die Komponente persönliche Ziele wird im Rahmen der Erfolgsbeteiligung verzichtet. Die konkreten Zielwerte wurden im Rahmen der Mittelfristplanung vom Konzernvorstand definiert. Statt des bisher praktizierten Plan-Ist-Vergleichs zur Feststellung der Zielerreichung erfolgt künftig eine Orientierung an Referenzwerten, die mehrere Jahre stabil sind. Diese stabilen Referenzwerte unterstützen den Nachhaltigkeitsaspekt der Strategie DB2020+.

Für eine verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und individuellen Bedürfnissen wurde in der für die außertariflichen Arbeitnehmer geltenden Konzernbetriebsvereinbarung eine Wahlmöglichkeit in Bezug auf Arbeitszeit beziehungsweise Urlaub eingeführt. Mit Wirkung ab dem 1. Januar 2018 haben auch außertarifliche Arbeitnehmer die Wahl, sechs zusätzliche Tage Urlaub im Jahr zu erhalten oder ihre Wochenarbeitszeit um eine Stunde abzusenken. Die Inanspruchnahme der Wahlmöglichkeit erfolgt jeweils unter Absenkung des individuellen Jahresgrundgehalts um 2,5%. Für leitende Angestellte besteht ab 2018 ebenfalls die Möglichkeit, sechs Tage zusätzlichen Urlaub gegen eine entsprechende Reduzierung des Jahresgrundgehalts zu wählen.

Gesundheitsmanagement ganzheitlich aufgestellt

Die inhaltlichen Schwerpunkte bildeten auch im Berichtsjahr die Themen Führung und psychische Gesundheit vor dem Hintergrund der zunehmenden Digitalisierung der Arbeitswelt. Mit der konzernweiten Einrichtung von rund 60 hauptamtlichen Gesundheitsexperten, deren systematischer fachlicher Qualifizierung sowie dem Rollout des »Deutschen Siegels Unternehmensgesundheit« – eines Verfahrens zur Beurteilung der Qualität und Wirksamkeit des betrieblichen Gesundheitsmanagements – wurde das Gesundheitsmanagement im DB-Konzern umfassend systematisiert und weiterentwickelt. Dazu gehörte auch, dass die unternehmensspezifischen Regelungen zur Feststellung von Tauglichkeit und Eignung für das Eisenbahnsystem und zur arbeitsmedizinischen Vorsorge den neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen angepasst wurden. Damit werden nach der neuen Rechtsauffassung nicht mehr zulässige Eignungsuntersuchungen vermieden und es wird der Gefahr begegnet, dass bestimmte Mitarbeiter nicht rechtzeitig untersucht werden.

Der Gesundheitsstand blieb annähernd unverändert.

Optimierung und Internationalisierung der HR-Arbeit

Der DB-Konzern arbeitet daran, die Personalarbeit effizienter und kundenfreundlicher zu gestalten. Ziel ist es, die Mitarbeiter und Führungskräfte bestmöglich zu unterstützen, ihren Job gut und effizient zu machen, und dabei auch den HR-Bereich selbst so effizient wie möglich aufzustellen. Drei Kernelemente spielen dabei eine zentrale Rolle: Die Führungskraft ist der erste Ansprechpartner der Mitarbeiter – auch in Personalangelegenheiten – und wird bei dieser Aufgabe von einem HR-Partner als Berater und Begleiter unterstützt. Die Abwicklung von administrativen Vorgängen wird bereits von einem HR Shared Service Center übernommen. Digitale Self-Services erleichtern es Mitarbeitern und Führungskräften, mehr und mehr Angelegenheiten eigenverantwortlich und zu jeder Tageszeit zu erledigen, und stellen maximale Transparenz der Auftragsbearbeitung her. Im Berichtsjahr wurden die ersten digitalen Services ausgerollt:

- die digitale Dokumentation des jährlich stattfindenden Mitarbeiter- und Führungsdialogs,
- ein HR-Dashboard, das Führungskräften direkten, schnellen und einfachen Überblick über relevante HR-Steuerungsinformationen erlaubt,
- drei neue Online-Services, mit denen Mitarbeiter selbstständig ihre persönlichen Daten pflegen, eine Nebentätigkeit anmelden und eine Änderung ihrer individuellen Arbeitszeit beantragen können.

Für 2018 sind im DB-Konzern zahlreiche weitere Services in Arbeit, unter anderem ein umfassender digitaler Produktkatalog aller konzernweiten HR-Leistungen und -Angebote, ein einfach zu bedienender Zeugnisgenerator und mit Avature eine Recruitingplattform, die Führungskräften, Bewerbern, Recruitern und den Betriebsräten bessere Steuerungsmöglichkeiten und mehr Transparenz in laufenden Bewerbungsverfahren bietet. International ist Avature bereits in den Ländern Australien, USA und Kanada ausgerollt worden.

Anstieg der Mitarbeiterzahl

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

Mitarbeiter per 31.12. in VZP	**2017**	2016	Veränderung absolut	Veränderung %
Mitarbeiter	7.396	7.192	+204	+2,8
Auszubildende	115	126	-11	-8,7
DB AG	**7.511**	**7.318**	**+193**	**+2,6**

Zum Ende des Berichtsjahres ist die Zahl der Mitarbeiter gestiegen. Im Jahresdurchschnitt ist sie dagegen mit 7.342 Mitarbeitern leicht gesunken (im Vorjahr: 7.401 Mitarbeiter).

Ökologie

Fortschritte im Klimaschutz —— 33
Maßnahmen zur Lärmreduktion —— 34
Recyclingquote auf hohem Niveau —— 36

Als internationaler Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen trägt der DB-Konzern eine besondere Verantwortung gegenüber den zukünftigen Generationen. Umwelt und Wirtschaft »zusammen denken«, lautet daher der zentrale Ansatz, ob Ökostrom in den Zügen, Hybridbusse im Stadtverkehr, Eco Warehouses in der Logistik, klimaneutrale Bahnhöfe, Flüsterbremsen für einen leiseren Schienengüterverkehr, Recycling von Betonschwellen oder Bereitstellung von DB-Flächen als Lebensraum für Pflanzen und Tiere. Der DB-Konzern versteht Umweltschutz als 360-Grad-Aufgabe.

Den Schwerpunkt der Berichterstattung bilden die drei Themenfelder Klimaschutz, Lärmreduktion und Ressourceneffizienz.

Fortschritte im Klimaschutz

Das Klimaschutzabkommen von Paris ist ein wichtiger Meilenstein für die Reduzierung der weltweiten Treibhausgase. Um die Klimaziele von Paris und die damit verbundenen Umweltziele der Bundesregierung im Verkehrssektor zu erreichen, ist eine Stärkung des emissionsarmen Schienenverkehrs unabdingbar. Mit der kontinuierlichen Steigerung der Energieeffizienz bei den EVU des DB-Konzerns und dem zunehmenden Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien leistet der DB-Konzern seinen Beitrag dazu.

Mit der Verlagerung von Pkw-, Lkw- und Flugverkehren auf die grüne Schiene entstehen weniger klimaschädliche Treibhausgase. Die Verkehrsverlagerung unterstützt der DB-Konzern mit neuen, attraktiven Angeboten, wie der Schnellfahrstrecke Berlin–München, oder durch den ausschließlichen Einsatz von Ökostrom bei DB Fernverkehr. Ab dem 1. Januar 2018 fahren bundesweit alle Reisenden in den elektrisch betriebenen Fernverkehrszügen des DB-Konzerns mit 100 % erneuerbaren Energien.

Die Treibhausgasemissionen der weltweiten Transporte außerhalb Deutschlands will der DB-Konzern in einem ersten Schritt bis 2030 trotz steigender Verkehrsleistungen konstant halten. Dafür steigern die Transporteure des DB-Konzerns die Effizienz von Transporten und arbeiten an nachhaltigeren Transportlösungen mit.

Neues Klimaziel: Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030

In diesem Bericht wird letztmalig auf das bisherige spezifische Treibhausgasreduktionsziel von 30 % bis zum Jahr 2020 des DB-Konzerns Bezug genommen. Das bisherige Klimaziel wird der DB-Konzern im Berichtsjahr durch ein neues, weiterführendes Klimaziel ersetzen.

Bis zum Jahr 2030 will der DB-Konzern den spezifischen – also auf die Verkehrsleistung bezogenen – Ausstoß der Treibhausgase gegenüber 2006 weltweit mehr als halbieren. Im gesamten Verkehrssektor in Deutschland können durch die Verlagerung auf die grüne Schiene bis zum Jahr 2030 bis zu 9 Mio. t CO_2 eingespart werden.

Gleichzeitig hat sich DB Schenker als erster internationaler Logistiker vorgenommen, klimaneutral zu wachsen. Gegenüber dem Jahr 2006 soll der spezifische Ausstoß der Treibhausgase um mindestens 40 % sinken.

Bis zum Jahr 2050 will der DB-Konzern insgesamt klimaneutral sein. Um das zu schaffen, hebt er den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix bis 2030 schrittweise auf 70 % an. Im Berichtsjahr lag der Anteil bei 44 %.

Im März 2017 ist der DB-Konzern als erstes Mobilitätsunternehmen in Deutschland der internationalen Science-Based-Targets-Initiative beigetreten. In dieser von der Rating-Agentur CDP, dem UN Global Compact, dem World Resources Institute und dem World Wildlife Fund gegründeten Initiative haben sich weltweit Unternehmen zusammengeschlossen, die sich ihre Klimaziele auf wissenschaftlicher Grundlage zur Unterstützung des international anvisierten Zwei-Grad-Ziels gesetzt haben.

Spezifische Treibausgasemissionen weiter reduziert

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern die spezifischen Treibhausgasemissionen seiner weltweiten Transporte im Vergleich zu 2006 weiter reduziert und wird damit seinen Ansprüchen im Klimaschutz gerecht.

Mit Bezug auf das Jahr 1990, die Basis des ersten Klimaschutzprogramms des DB-Konzerns, wurde im Schienenverkehr in Deutschland eine Minderung um 63% erreicht.

Bei fast allen für Fahrten und Transporte eingesetzten Verkehrsträgern des DB-Konzerns sind im Berichtsjahr die spezifischen Treibausgasemissionen gesunken. Besonders stark waren die Rückgänge in der Luft- und Seefracht sowie im Schienenpersonennahverkehr. Gründe hierfür sind vor allem Effizienzverbesserungen beim Schiffs- und Luftverkehr und der Einsatz moderner Fahrzeuge.

Energieeffizienz erhöht

Ein geringerer Energieverbrauch hilft dem Klima durch einen reduzierten Treibhausgasausstoß und senkt die Kosten der Energiebeschaffung. Indem der DB-Konzern Primärenergie als Bezugsgröße ausweist, berücksichtigt der DB-Konzern in der ökologischen Bewertung auch die notwendigen Prozesse zur Bereitstellung der Energie, wie zum Beispiel die Förderung, die Aufbereitung und die Transporte von Kraftstoffen oder bei der Stromerzeugung. Im Berichtsjahr sind die spezifischen Primärenergieverbräuche im Schienenpersonennah-, Bus-, Luft- und Schiffsverkehr weiter gesunken.

Anteil erneuerbarer Energien auf hohem Niveau

Mit dem Auftakt bei DB Fernverkehr stellt der DB-Konzern die Weichen, um das neue Klimaziel erfolgreich umzusetzen. Ab dem 1. Januar 2018 fahren bundesweit alle Reisenden in DB-Fernverkehrszügen mit 100% Ökostrom. Bereits seit dem Jahr 2010 ist die S-Bahn Hamburg komplett CO_2-frei unterwegs und trägt zum hohen Anteil des Ökostroms am Bahnstrommix bei. Im Schienengüterverkehr haben die Kunden des DB-Konzerns mit DBeco plus die Möglichkeit, Transporte CO_2-frei mit 100% Ökostrom durchführen zu lassen.

Bremsenergierückspeisung erhöht Energieeffizienz

Moderne Schienenfahrzeuge können beim Bremsen einen Teil ihrer Bewegungsenergie in elektrische Energie umwandeln und so wieder in das Bahnstromnetz rückspeisen. Im Berichtsjahr blieb die Rückspeisequote mit 14% unverändert.

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern weitere neue Fahrzeuge, die Strom »recyceln«, in Betrieb genommen. Im Nahverkehr waren dies unter anderem 16 Fahrzeuge der Baureihe (BR) 442, im Fernverkehr acht Fahrzeuge des ICE 4.

Energiebedarf in Bahnhöfen, Werken und Gebäuden senken

Die über 5.000 Bahnhöfe und weltweit mehr als 2.000 Standorte von DB Schenker machen rund 8% des Gesamtenergiebedarfs des DB-Konzerns aus. Um Einsparpotenziale zu identifizieren und den Energieverbrauch langfristig zu messen, wurden in den Vorjahren für die Umsetzung der EU-Energieeffizienzrichtlinie in allen rund 700 Tochtergesellschaften des DB-Konzerns Energieaudits durchgeführt. Die DB Energie GmbH, die DB Regio AG, die S-Bahn Berlin GmbH und die S-Bahn Hamburg GmbH, die DB Fernverkehr AG und die DB Station&Service AG haben im Vorjahr jeweils ein Energiemanagementsystem (EnMS) eingeführt. Dies hat dazu beigetragen, dass der stationäre Energieverbrauch im Vergleich zum Vorjahr um 7% gesunken ist. DB Netze Personenbahnhöfe konnte bis Ende 2017 den absoluten Primärenergieverbrauch bereits um 17% im Vergleich zu 2010 senken. Dafür wurden über 2.000 Schaukästen und Wegeleitsysteme von herkömmlichen Leuchtstofflampensystemen auf LED-Technologie umgerüstet. Auch im Bereich von Bahnhofsbeleuchtungsanlagen werden für Neuanlagen ausschließlich LED-Beleuchtungssysteme eingesetzt und Bestandsanlagen sukzessive umgerüstet. Beispiele sind hier die Umrüstungen der Bahnsteigbeleuchtungsanlagen in Rostock, Rosenheim, Berlin-Spandau und Potsdam.

Maßnahmen zur Lärmreduktion

Der DB-Konzern will den Schienenverkehrslärm im Vergleich zum Jahr 2000 bis 2020 halbieren. Dies erreicht er durch ortsfeste Schallschutzmaßnahmen an der Strecke sowie durch den Einsatz von Flüsterbremsen bei Güterwagen.

Lärmsanierung und -vorsorge fortgeführt

Mit dem 1999 von der Bundesregierung aufgelegten »freiwilligen Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Schienenwegen des Bundes« wird es für Anwohner von Bahnstrecken leiser. Von den derzeit rund 3.700 als hoch belastet eingestuften Streckenkilometern sollen bis Ende 2020 durch die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen 2.000 Streckenkilometer lärmsaniert werden. In einer Prioritätenliste ist festgelegt, wo die höchsten Belastungen vorliegen und in welcher Reihenfolge die einzelnen Ortslagen lärmsaniert werden. Die Bundesregierung stellte im Berichtsjahr insgesamt 150 Mio. € für Lärmschutzmaßnahmen bereit. Damit werden nicht nur die Maßnahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms finanziert, sondern auch das Förderprogramm zur Umrüstung von Güterwagen sowie weitere Projekte im Lärmschutz. Davon wurden rund 110 Mio. € für aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen des Lärmsanierungsprogramms verwendet.

Mit der Abschaffung des sogenannten Schienenbonus und einer weiteren Absenkung der Grenzwerte des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes auf 57 dB in der Nacht in Wohngebieten ist die Voraussetzung geschaffen worden, Anwohner noch besser vor Schienenlärm zu schützen. In der Folge muss das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes grundlegend überarbeitet werden. Es ist davon auszugehen, dass sich der Umfang an Strecken, die in das überarbeitete Lärmsanierungsprogramm fallen, erhöhen wird. Dabei werden auch die bereits sanierten Streckenabschnitte in die Betrachtung einbezogen. Die Überarbeitung des Lärmsanierungsprogramms wird voraussichtlich im Frühjahr 2018 abgeschlossen sein. Die Veröffentlichung erfolgt im Nachgang durch das BMVI.

Für den Zeitraum von 2016 bis 2018 stellt der Bund im Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) Mittel von insgesamt rund 1 Mrd. € für Infrastrukturprojekte zur Verfügung. Ein hoher zweistelliger Millionenbetrag fließt auch in die Finanzierung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen, unter anderem in besonders belasteten Regionen wie dem Inntal oder dem Mittelrheintal.

Nach der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund, den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen sowie dem DB-Konzern im März 2017 ist nun der Weg frei, um den Lärmschutz im Mittelrheintal weiter zu verbessern. Insgesamt sind bis 2021 und darüber hinaus auf beiden Seiten des Rheins knapp 73 Mio. € für zusätzliche lärmmindernde Projekte vorgesehen. Zum Einsatz kommen unter anderem Schienenstegdämpfer und Lärmschutzwände. Rund 50 Lärmschutzmaßnahmen werden den Schienenverkehrslärm weiter reduzieren. Auch für 10.000 Anwohner im Inntal an der Bahnstrecke München–Rosenheim–Kiefersfelden wird sich die Lärmsituation spürbar verbessern. Das BMVI, der Freistaat Bayern und der DB-Konzern haben im September 2017 vereinbart, dass auf der rund 100 km langen Strecke, die stark von Güterzügen im Zulauf auf den Brenner frequentiert wird, weitere Lärmminderungsmaßnahmen errichtet werden.

Im Gegensatz zum freiwilligen Lärmsanierungsprogramm für bestehende Strecken ist der Anspruch der Anwohner auf Lärmschutz beim Aus- oder Neubau von Strecken im Bundes-Immissionsschutzgesetz gesetzlich verankert. Im Rahmen der sogenannten Lärmvorsorge entstehen zahlreiche Lärmschutzmaßnahmen, deren Umfang allerdings immer von der Anzahl und dem Fortschritt der einzelnen Projekte abhängig ist.

Mehr leise Güterwagen auf der Schiene

Die Anzahl der Neu- sowie Bestandsgüterwagen mit der lärmmindernden Verbundstofftechnologie hat sich weiter erhöht. Im Berichtsjahr wurden rund 7.200 Bestandsgüterwagen auf Flüsterbremsen umgerüstet. Damit rollten Ende 2017 rund zwei Drittel der aktiv genutzten Wagen von DB Cargo Deutschland auf leisen Sohlen.

Neues Schienenlärmgesetz

Damit alle Wagen leiser werden, hat der Bund im Berichtsjahr das Schienenlärmschutzgesetz beschlossen, das den Betrieb lauter Güterwagen ab dem Fahrplanwechsel 2020/2021 verbietet. Neben den Güterwagen des DB-Konzerns verkehren über 100.000 weitere Güterwagen von in- und ausländischen EVU in Deutschland. Über das Lärmabhängige Trassenpreissystem (LATPS) der DB Netz AG werden die Wagenhalter zur Umrüstung angeregt. Die Umrüstung ist, trotz Förderung durch BMVI und EU, mit erheblichen zusätzlichen Kosten für die EVU und alle Wagenhalter verbunden.

Teststrecken für Lärmschutztechniken

Zur Erweiterung des Portfolios lärmmindernder Maßnahmen hat der DB-Konzern im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms gemeinsam mit dem BMVI die »Initiative Lärmschutzerprobung neu und anwendungsorientiert (I-LENA)« gestartet. Hier werden in den nächsten Jahren rund 30 innovative Produkte zum Lärmschutz unter Praxisbedingungen an der Infrastruktur erprobt. Dazu zählen neuartige Schallschutzwände und innovative Technologien zur Minderung

des Rollgeräuschs an der Quelle durch verbessertes Schienenschleifen und Dämpfung der Schiene. Ebenfalls im Fokus von I-LENA stehen Schallschutztechnologien für spezielle »Hotspots«, an denen intensives Kurvenquietschen, Baulärm oder belästigendes Dröhnen beim Überfahren von Eisenbahnbrücken auftritt.

Im BMVI-Forschungsprojekt Innovativer Güterwagen erprobt der DB-Konzern zudem Technologien für einen intelligenteren, energieeffizienteren und leiseren Güterwagen.

Recyclingquote auf hohem Niveau

Insbesondere im Bau und in der Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur kommen vielfältige Ressourcen zum Einsatz. Der DB-Konzern will die Abfallwirtschaft von einem optimierten Entsorgungs- hin zu einem modernen Rohstoffmanagement entwickeln. Das Ziel des DB-Konzerns ist, die Recyclingquote auf einem hohen Niveau von mindestens 95% zu halten. Während der DB-Konzern bei Bauabfällen bereits eine hohe Quote erreicht, will er diese insbesondere bei Siedlungsabfällen weiter steigern. Darüber hinaus will der DB-Konzern zunehmend Recyclingmaterialien verwenden und die Lebensdauer der Produktionsmittel, wie beispielsweise von Fahrzeugen, verlängern. Damit er gesamtgesellschaftlich zur verstärkten Nutzung von Sekundärrohstoffen bei. Gleichzeitig schont der DB-Konzern natürliche Ressourcen, da die Herstellung von Recyclingmaterialien ökologisch vorteilhafter ist als der Abbau von primären Rohstoffen.

Im Berichtsjahr sind rund 0,3 Mio. t weniger Abfälle angefallen. Leicht rückläufig war das Aufkommen der Bauabfälle, bei Siedlungsabfällen fiel der Rückgang mit knapp 14% deutlich aus.

Die leichte Verbesserung der Recyclingquote im Berichtsjahr resultierte insbesondere aus einem geringeren Anteil gefährlicher Abfälle und einer besseren Ausschöpfung des Recyclingpotenzials bei Bauabfällen.

Durch gezielte Maßnahmen wie selektiven Rückbau und vertragliche Bindung von Sortier- und Recyclinganlagen möchte der DB-Konzern den Anteil der wiederverwendbaren Abfälle hoch halten und den Anteil zu beseitigender oder zu verbrennender Abfälle weiter reduzieren. So arbeitet der DB-Konzern derzeit an einer Strategie zur Entsorgung von gemischten Siedlungsabfällen mit dem Ziel, die enthaltenen Wertstoffe möglichst weitgehend zu recyceln. Damit können die Umweltauswirkungen deutlich reduziert werden.

Mit der Einführung eines einheitlichen Abfallerfassungssystems wurde die Datenerfassung harmonisiert. Mengensteigerungen bei den Siedlungsabfällen und sonstigen Abfällen sind im europäischen Geschäft von DB Schenker angefallen.

Auf die Mengenentwicklung der Bauabfälle hatten zwei Geschäftsbereiche wesentlichen Einfluss. Sowohl im Projekt Stuttgart–Ulm (– 0,3 Mio. t) als auch bei der DB Netz AG (+ 0,7 Mio. t) ist das Bauabfallaufkommen gegenüber dem Vorjahr leicht verändert, bei einer gestiegenen Recyclingquote.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Positives Umfeld für globale und europäische Verkehrsmärkte —— 37
Ertragslage deutlich besser —— 38
Finanzlage stabil —— 39
Vermögenslage etwas besser —— 41
Einkaufsvolumen leicht zurückgegangen —— 41

Positives Umfeld für globale und europäische Verkehrsmärkte

Starke globale Nachfrage fördert den Welthandel

Entwicklung wesentlicher makroökonomischer Größen im Vorjahresvergleich in %	**2017**	2016	2015
WELTHANDEL (REAL)			
Warenhandel	+5,9	+2,2	+1,7
BIP			
Welt	+3,0	+2,4	+2,8
USA	+2,3	+1,5	+2,9
China	+6,9	+6,7	+6,9
Japan	+1,8	+0,9	+1,4
Europa	+2,7	+2,0	+2,4
Euro-Raum	+2,5	+1,8	+2,0
Deutschland	+2,5	+1,9	+1,5

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für die Jahre 2015 bis 2017 entsprechen den per Februar 2018 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Oxford Economics

Das Weltwirtschaftswachstum beschleunigte sich 2017 merklich. Nahezu alle großen Volkswirtschaften trugen dazu bei, mit Ausnahme von Großbritannien. Einer der wesentlichen Gründe war der verbesserte Welthandel, der sich insbesondere in China, aber auch in Deutschland, in einem höheren Außenbeitrag niederschlug. Die Euro-Zone profitierte von dem stärksten Wirtschaftsaufschwung in den vergangenen zahn Jahren. Auch aufgrund des Anstiegs der Energiepreise war zwar in vielen Ländern die Inflation höher als in den Vorjahren und dämpfte das Wachstum der Realeinkommen. Jedoch hielten vielerorts positive Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt die Wachstumsrate des privaten Konsums auf einem stabilen Niveau. In Europa verringerten europafreundliche Wahlergebnisse die Unsicherheit und trugen so in der zweiten Hälfte des Jahres zum Wachstum der Investitionen bei.

Energiemärkte zeigten sich durch gute Konjunkturentwicklung unterstützt

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

Tauziehen um Förderkürzung der OPEC beeinflusst Ölpreis

			Veränderung	
Brent in USD/bbl	**2017**	2016	absolut	%
Durchschnittspreis	54,7	45,1	+9,6	+21,3
Höchstpreis	67,1	57,9	–	–
Tiefstpreis	44,4	27,1	–	–
Jahresendpreis	66,9	56,8	+10,1	+17,8

Quelle: Thomson Reuters

- 2017 wurde der Ölmarkt durch Angebotsrückgänge insbesondere infolge von Förderkürzungen der Organisation erdölexportierender Länder (Organization of the Petroleum Exporting Countries; OPEC) geprägt.
- Unterstützend wirkten Unsicherheiten aus geopolitischen Entwicklungen. Gegenläufig wirkte eine gestiegene Ölproduktion in den USA, unter anderem infolge von Produktionserleichterungen seitens der neuen US-Regierung.
- Auch Libyen, Nigeria und Brasilien verzeichneten spürbare Förderzuwächse.
- Spekulative Finanzinvestoren verstärkten mit ihren Geschäften die jeweilige Marktentwicklung. Nachfrageseitig kamen die Impulse im Wesentlichen aus dem asiatischen Raum, vor allem aus Indien und China.

Strommarkt korreliert eng mit Kohlemarkt

			Veränderung	
Grundlaststrom (Folgejahr) in €/MWh	**2017**	2016	absolut	%
Durchschnittspreis	32,4	26,6	+5,8	+21,8
Höchstpreis	38,4	35,8	–	–
Tiefstpreis	28,0	20,7	–	–
Jahresendpreis	37,2	31,4	+5,8	+18,5

Quelle: Thomson Reuters

- Deutscher Stromspotmarkt wies aufgrund volatiler Einspeisungen aus erneuerbaren Energien sowie infolge von Angebotsverknappungen im Zusammenhang mit Sicherheitsbedenken bei französischen Atomkraftwerken teilweise extreme Preisausschläge auf.
- Am Terminmarkt sorgten höhere Kohlepreise und Unsicherheiten über die zukünftige Energiepolitik Deutschlands für steigende Notierungen.

– Emissionshandel verzeichnete insgesamt steigende Preise und wurde durch die Diskussionen über die Ausgestaltung der Reform der vierten Handelsperiode (2021 bis 2030) und die möglichen Konsequenzen des Brexit geprägt.

Ertragslage deutlich besser

Änderungen im Vorjahresvergleich

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

Ergebnisentwicklung

Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €	**2017**	2016	Veränderung absolut	Veränderung %
Umsatzerlöse	1.042	997	+45	+4,5
Andere aktivierte Eigenleistungen	2	1	+1	+100
Sonstige betriebliche Erträge	425	1.511	-1.086	-71,9
Materialaufwand	-371	-349	-22	+6,3
Personalaufwand	-634	-647	+13	-2,0
Abschreibungen	-17	-20	+3	-15,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.018	-2.846	+1.828	-64,2
Beteiligungsergebnis	1.091	293	+798	-
Zinsergebnis	-387	-339	-48	+14,2
Ergebnis vor Steuern	**133**	**-1.399**	**+1.532**	**-**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-39	6	-45	-
Jahresüberschuss/ -fehlbetrag	**94**	**-1.393**	**+1.487**	**-**

Die Umsatzerlöse stiegen vor allem infolge höherer konzerninterner Verrechnungen von Projektleistungen und Vermietungen.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge resultierte im Wesentlichen aus niedrigeren Erträgen aus dem Verkauf von Finanzanlagen infolge des Wegfalls der Effekte aus Umhängungen von Tochtergesellschaften im Rahmen des Konzernumbaus im Vorjahr. Zudem wirkten sich niedrigere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie der Wegfall von Erträgen aus der konzerninternen Weiterverrechnung von Aufwendungen im Zusammenhang mit der Auflösung von Leasingverträgen für Schienenfahrzeuge im Vorjahr aus.

Der Materialaufwand lag im Berichtsjahr vor allem infolge höherer Aufwendungen für Mieten und gestiegener Instandhaltungskosten über dem Vorjahreswert.

Der Personalaufwand war leicht rückläufig. Dies resultierte aus einem Rückgang der Aufwendungen für die Altersversorgung.

Die Abschreibungen lagen unverändert auf niedrigem Niveau und sind im Berichtsjahr infolge gesunkener Abschreibungen auf geringwertige Wirtschaftsgüter leicht zurückgegangen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen deutlich zurück. Dies resultierte maßgeblich aus dem Wegfall des im Vorjahr aufwandserhöhend wirkenden Verschmelzungseffekts der DB ML AG. Unterstützt wurde diese Entwicklung durch niedrigere Aufwendungen aus der Abwicklung von zentral durch die DB AG abgeschlossenen Swap-Transaktionen für Tochtergesellschaften sowie den Wegfall von Aufwendungen im Zusammenhang mit der Auflösung von Leasingverträgen für Schienenfahrzeuge von Tochtergesellschaften im Vorjahr. Gegenläufig erfolgte eine Zuführung zur Rückstellung für ökologische Altlasten infolge der Gewinnung von Erkenntnissen im Rahmen des Beginns der Umsetzung von Maßnahmen.

Der deutliche Anstieg des Beteiligungsergebnisses resultierte insbesondere aus niedrigeren Abschreibungen auf Finanzanlagen (+539 Mio. €) sowie einem Anstieg der Erträge aus Gewinnabführungsverträgen (+306 Mio. €). Hier wirkte vor allem die operative Entwicklung der DB Fernverkehr AG und der DB Netz AG. Gegenläufig wirkte unter anderem die operative Entwicklung der DB Regio AG.

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

Die Entwicklung der Steuerposition wurde durch periodenfremde Aufwendungen belastet. Im Vorjahr wurde hier noch ein Ertrag erzielt.

Insgesamt ergaben sich daraus eine deutliche Verbesserung des Ergebnisses nach Steuern und wieder ein Jahresüberschuss.

Geringe Abweichungen von der Prognose zur Ertragslage

Die Entwicklung des DB-Konzerns im Berichtsjahr deckt sich im Wesentlichen mit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2016 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2017.

Das Beteiligungsergebnis entwickelte sich vor allem getrieben durch die operative Entwicklung der DB Fernverkehr AG besser als erwartet.

Finanzlage stabil

Per 31.12. in Mrd. €	**Volumen 2017**	**davon in Anspruch genommen**	Volumen 2016	davon in Anspruch genommen
European-Debt-Issuance-Programm	25,0	19,3	25,0	19,6
Australian-Debt-Issuance-Programm (5 Mrd. AUD)	3,4	0,5	-	-
Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm	2,0	-	2,0	-
Garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten	2,0	-	2,0	-

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

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

Am 1. September 2017 wurde der identitätswahrende Sitz- und Rechtsformwechsel der DB Finance vollzogen. Aus der Deutsche Bahn Finance B.V. mit Sitz in Amsterdam/Niederlande wurde die Deutsche Bahn Finance GmbH mit Sitz in Berlin. Alle Schuldverschreibungen bleiben vollständig durch die DB AG garantiert. Das Finanzmanagementsystem des DB-Konzerns änderte sich dadurch nicht.

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

Für die langfristige Fremdfinanzierung steht dem DB-Konzern ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) zur Verfügung. Unter dem EDIP wurden im Berichtsjahr sechs Anleihen emittiert (Gesamtvolumen: 1,5 Mrd. €). Gegenläufig wurden Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 1,8 Mrd. € getilgt. Der Auslastungsgrad des EDIP betrug per 31. Dezember 2017 77 % (per 31. Dezember 2016: 78 %).

Um auf Investorennachfrage in der Region Asien/Pazifik flexibler reagieren zu können, haben wir ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) über 5 Mrd. AUD aufgelegt. Unter dem neuen Programm haben wir im Berichtsjahr drei Anleihen begeben (Gesamtvolumen: 0,75 Mrd. AUD). Der Auslastungsgrad des Kangaroo-Programms betrug per 31. Dezember 2017 15 %.

Im Bereich der kurzfristigen Fremdfinanzierung steht unverändert ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung, das unterjährig nur vereinzelt in Anspruch genommen wurde.

Zudem verfügten wir per 31. Dezember 2017 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten mit einer Restlaufzeit von 1,0 bis 2,0 Jahren sowie über eine weitere garantierte ungenutzte Kreditfazilität in Höhe von 0,1 Mrd. € (per 31. Dezember 2016: 0,1 Mrd. €).

Darüber hinaus konnten wir auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 2,2 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2016: 2,2 Mrd. €). Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Rating-Einstufungen

			Aktuelle Einstufungen		
Rating-Einstufungen DB AG	**Erst-erteilung**	**Letzte Bestätigung**	**kurzfristig**	**langfristig**	**Ausblick**
S&P Global Ratings	16.05. 2000	15.07. 2016	A-1+	AA-	stabil
Moody's	16.05. 2000	28.09. 2015	P-1	Aa1	stabil

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

zungsmöglichkeiten des Bundes für die DB AG. Damit sind die Rating-Einstufungen des Bundes auch für die Rating-Einstufungen der DB AG von Bedeutung.

Beide Agenturen haben im Berichtsjahr Updates zu den Einschätzungen der DB AG veröffentlicht und die Rating-Einstufungen und den Ausblick unverändert gelassen.

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

Kapitalflussrechnung

Kurzfassung Kapitalflussrechnung in Mio. €	**2017**	2016	Veränderung absolut	Veränderung %
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	-1.330	-600	-730	+122
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	1.075	977	+98	+10,0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	-491	-528	+37	-7,0
Veränderung des Finanzmittelbestands	-746	-151	-595	-
Übertrag Finanzmittelfonds aufgrund der Verschmelzung DB ML AG	-	6	-6	-100
Flüssige Mittel per 31.12.	2.321	3.067	-746	-24,3

Der Mittelabfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr. Dies resultierte im Wesentlichen aus einer DB-konzerninternen Übertragung von Rückstellungen für Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen sowie aus Mittelabflüssen an den Kernenergiefonds im Zusammenhang mit dem Entsorgungsfondsgesetz.

Die Zunahme des Mittelflusses aus Investitionstätigkeit wurde vor allem durch einen deutlichen Rückgang der Inanspruchnahme der kurzfristigen Konzernfinanzierung durch Tochtergesellschaften im Rahmen des Cashpoolings (+563 Mio. €) verursacht. Gegenläufig wirkten unter anderem höhere Nettoauszahlungen im Zusammenhang mit Finanzanlagen (–510 Mio. €), die sich insbesondere im Zusammenhang mit der Einzahlung in die Kapitalrücklage bei der DB Netz AG (–1.000 Mio. €) ergaben.

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit ging leicht zurück. Hier wirkte die Kapitalerhöhung des Bundes (+1.000 Mio. €) sowie eine im Vergleich zum Vorjahr geringere Dividendenzahlung (+250 Mio. €). Auch der Mittelabfluss aus der Tilgung von Finanzkrediten (+1.040 Mio. €) war rückläufig. Der Mittelzufluss aus der Aufnahme von Finanzkrediten war nahezu unverändert. Dies wurde nahezu vollständig kompensiert von der Änderung im Mittelfluss aus der DB-Konzernfinanzierung (Cashpooling) (–2.249 Mio. €).

Insgesamt verfügte die DB AG per 31. Dezember 2017 über einen im Vergleich zum Vorjahresende deutlich niedrigeren Bestand an flüssigen Mitteln.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten per 31.12. in Mio. €	**2017**	2016	Veränderung absolut	Veränderung %
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	52	260	-208	-80,0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	24.521	24.807	-286	-1,2
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	210	207	+3	+1,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	44	32	+12	+37,5
Sonstige	138	144	-6	-4,2
Insgesamt	**24.965**	**25.450**	**-485**	**-1,9**

Die Verbindlichkeiten gingen per 31. Dezember 2017 zurück:

- Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sanken deutlich.
- Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen waren infolge einer niedrigeren Inanspruchnahme der kurzfristigen DB-Konzernfinanzierung (Cashpooling) rückläufig.
- Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind annähernd unverändert geblieben.
- Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind gegenläufig angestiegen.

Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen mit 33 Mio. € unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 55 Mio. €). Die Entwicklung wurde maßgeblich durch den Wegfall von als Finanzierungsleasing bewerteten Verlängerungen von Mietverträgen, die im Vorjahr investitionserhöhend wirkten, beeinflusst.

Abweichungen von der prognostizierten Finanzlage

Die Entwicklung des DB-Konzerns im Berichtsjahr deckt sich mit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2016 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2017.

Vermögenslage etwas besser

Bilanz

			Veränderung	
Bilanzstruktur per 31.12. in Mio. €	**2017**	2016	absolut	%
Bilanzsumme	42.772	43.253	– 481	–1,1
AKTIVSEITE				
Anlagevermögen	34.730	33.917	+ 813	+2,4
Umlaufvermögen	8.040	9.334	–1.294	–13,9
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	2	2	–	–
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	13.349	12.855	+ 494	+3,8
Sonderposten mit Rücklagenanteil	1	1	–	–
Rückstellungen	4.416	4.906	– 490	–10,0
Verbindlichkeiten	24.965	25.450	– 485	–1,9
davon zinspflichtig	23.800	24.048	– 248	–1,0
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	41	41	–	–

Bilanzstruktur per 31.12. in %	**2017**	2016
AKTIVSEITE		
Anlagevermögen	81,2	78,4
Umlaufvermögen	18,8	21,6
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
PASSIVSEITE		
Eigenkapital	31,2	29,7
Sonderposten mit Rücklagenanteil	0,0	0,0
Rückstellungen	10,3	11,3
Verbindlichkeiten	58,4	58,9
davon zinspflichtig	55,6	55,6
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2017 leicht zurückgegangen.

- Das Anlagevermögen stieg. Die Anteile an verbundenen Unternehmen (+ 935 Mio. €) erhöhten sich im Wesentlichen infolge der Einzahlung in die Kapitalrücklage bei der DB Netz AG (1.000 Mio. €). Gegenläufig wirkten rückläufige Ausleihen an verbundene Unternehmen (–135 Mio. €).
- Das Umlaufvermögen lag unterhalb des Vorjahresendwerts. Ursächlich hierfür waren insbesondere der Rückgang der liquiden Mittel (– 954 Mio. €) sowie der Forderungen gegen verbundene Unternehmen (– 392 Mio. €). Hier wirkten vor allem geringere Forderungen aus dem DB-konzerninternen Cashpooling (– 422 Mio. €).

Strukturell ergab sich eine Verschiebung in Richtung des Anlagevermögens. Das Anlagevermögen dominiert weiterhin die Aktivseite der Bilanz.

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

- Das Eigenkapital stieg an. Dies resultierte aus dem Jahresüberschuss (+ 94 Mio. €) sowie der durchgeführten Kapitalerhöhung des Bundes (+1.000 Mio. €). Gegenläufig wirkte die Dividendenausschüttung (– 600 Mio. €).
- Die Rückstellungen waren rückläufig. Dies resultierte insbesondere aus einem Rückgang der sonstigen Rückstellungen. Gegenläufig wirkten gestiegene Steuerrückstellungen sowie Pensionsrückstellungen.
- Die Verbindlichkeiten gingen ebenfalls zurück. Ursächlich hierfür waren insbesondere die niedrigeren Verbindlichkeiten aus der kurzfristigen DB-Konzernfinanzierung (Cashpooling) sowie gegenüber Kreditinstituten.

Strukturell ergab sich dadurch eine leichte Verschiebung in Richtung des Eigenkapitals. Die Eigenkapitalquote nahm zu.

Einkaufsvolumen leicht zurückgegangen

Das Einkaufsvolumen entspricht den vertraglichen Verpflichtungen, die der DB-Konzern mit Lieferanten eingegangen ist. Bei späterer Realisierung werden diese zu Investitionen oder Aufwand (im Wesentlichen Materialaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das Einkaufsvolumen betrug 30,3 Mrd. € (im Vorjahr: 33,0 Mrd. €). Der Vorjahreswert beinhaltet als Einmaleffekt das Gesamtvolumen für die Beschaffung der ICE 4.

- Fracht- und Speditionsleistungen stiegen auf 10,4 Mrd. € (im Vorjahr: 9,3 Mrd. €).
- Industrielle Produkte gingen durch den Wegfall des ICE-4-Effekts deutlich auf 6,7 Mrd. € zurück (im Vorjahr: 10,5 Mrd. €). Gegenläufig wirkte unter anderem die Beschaffung weiterer IC 2.
- Bau- und Ingenieurleistungen stiegen leicht auf 5,6 Mrd. € (im Vorjahr: 5,4 Mrd. €).
- Dienstleistungen Dritter gingen leicht auf 4,8 Mrd. € zurück (im Vorjahr: 5,1 Mrd. €).
- Leitungsgebundene Energien und Kraftstoffe stiegen leicht auf 2,8 Mrd. € (im Vorjahr: 2,7 Mrd. €).

Der Anteil des lokalen Einkaufsvolumens in Deutschland war auf einem sehr hohen Niveau leicht rückläufig.

Chancen- und Risikobericht

Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern —— 42
Wesentliche Chancen und Risiken —— 44

Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern

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

Die Grundsätze des Chancen- und Risikomanagements werden von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit umgesetzt. Im Rahmen des Früherkennungssystems des DB-Konzerns wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG dreimal jährlich zur Chancen- und Risikosituation berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende wesentliche Risiken besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

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

Das strategische Chancen- und Risikomanagement leitet der DB-Konzern im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder ab. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von strategischen Chancen und Risiken liegt primär beim operativen Management und ist ein integraler Bestandteil der konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Der DB-Konzern beschäftigt sich dazu intensiv mit detaillierten Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in seinem politischen und regulatorischen Umfeld. Daraus werden konkrete geschäftsbereichsspezifische Chancen abgeleitet und analysiert.

Das Geschäftsumfeld des DB-Konzerns verändert sich stetig. Nur wenn der DB-Konzern den Wandel versteht, kann er ihn aktiv mitgestalten. Um Chancen zu nutzen und Risiken frühzeitig zu begegnen, beobachtet der DB-Konzern im DB-Umfeldradar die wichtigsten externen Entwicklungen für den DB-Konzern. Im Fokus steht dabei die Fragestellung, wie sich Veränderungen aus den Bereichen Gesellschaft, Politik, Technologie und Weltwirtschaft auf die Märkte des DB-Konzerns auswirken. Die einzelnen Themen sind stark miteinander vernetzt und von hoher Bedeutung für die Zukunft des DB-Konzerns. Das DB-Umfeldradar unterstützt den DB-Konzern, seine Geschäfte zukunftsfähig auszurichten und Chancen aktiv zu nutzen.

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

Wesentliche Merkmale des IKS und des RMS im Hinblick auf den Konzernrechnungslegungsprozess

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

Zu den vom DB-Konzern eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus unter anderem eine DB-konzernweit einheitliche Berichterstattung und die regelmäßige Aktualisierung der entsprechenden Bilanzierungsrichtlinien und der rechnungslegungsbezogenen Systeme.

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

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

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

Beurteilung der Risikosituation durch die Unternehmensleitung

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

Per 31. Dezember 2017 lagen die Risikoschwerpunkte des DB-Konzerns im Bereich Produktion und Technik. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition bezogen auf die Prognose für das Folgejahr im Berichtsjahr leicht erhöht (+ 0,3 Mrd. €), unter anderem infolge von Unsicherheiten bezogen auf die Energiepreisentwicklung sowie zusätzlichen Maßnahmen zur Verbesserung von Pünktlichkeit und Qualität.

Für die Prognose der Entwicklung im Geschäftsjahr 2018 bestehen unter Berücksichtigung von Gegensteuerungsmaßnahmen Risiken in Höhe von 0,4 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich (sw): 0,2 Mrd. €). Diese Risiken ergeben sich aus den Bereichen Produktion und Technik, Beschaffungs- und Energiemarkt sowie Konjunktur, Markt und Wettbewerb.

Chancen für die Prognose der Entwicklung im Geschäftsjahr 2018 bestehen in Höhe von 0,1 Mrd. € (davon sw: 0,1 Mrd. €). Diese Chancen bestehen im Bereich Produktion und Technik.

Weitere Qualitätsverbesserungen bezogen auf die Pünktlichkeit und den Reisekomfort im Schienenverkehr in Deutschland hat der DB-Konzern mit dem umfassenden Programm ZUKUNFT BAHN adressiert.

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

Organisatorisch hat der DB-Konzern alle Voraussetzungen geschaffen, um mögliche Risiken frühzeitig erkennen zu können. Das kontinuierliche Risikomanagement des DB-Konzerns und die aktive Steuerung der wesentlichen Risikokategorien tragen zur Risikobegrenzung im DB-Konzern bei. Wesentliche strategische Chancen und Risiken wurden auf Geschäftsfeldebene identifiziert und im weiteren Verlauf des strategischen Managementprozesses (SMP) und zur Operationalisierung mit Maßnahmen hinterlegt. Als Ergebnis seiner Analysen von Chancen und Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sowie nach Einschätzung des Konzernvorstands sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und seiner Mittelfristplanung keine Risiken vorhanden, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns bestandsgefährdend beeinträchtigen könnten.

Wesentliche Chancen und Risiken

Konjunktur, Markt und Wettbewerb

Scope: makroökonomische Rahmendaten, wirtschaftliches Umfeld, inter- und intramodaler Wettbewerb, Bestellermarkt Personenverkehr, Angebotsmaßnahmen und Pönalen

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

- Wirtschaftliches Wachstum fördert die der Strategie des DB-Konzerns zugrunde liegenden Trends in den für ihn relevanten Märkten.
- Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Schwankungen können sich negativ auf das Geschäft des DB-Konzerns auswirken.
- Risiken aus Mittelknappheit öffentlicher Haushalte in den einzelnen europäischen Ländern könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) vor allem auf die Aktivitäten von DB Arriva haben. Das Marktvolumen wird hier ganz wesentlich durch die finanziellen Möglichkeiten der Bestellerorganisationen bestimmt. Dadurch entstehen allerdings auch Chancen, dass neue Märkte oder Marktsegmente für den Wettbewerb geöffnet werden. Mit DB Arriva ist der DB-Konzern so aufgestellt, dass er Chancen in bereits offenen beziehungsweise sich öffnenden Märkten gut nutzen kann.

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

- Im Fernverkehr steht der DB-Konzern in einem harten intermodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber, aber auch mit Fernbus und Flugzeug.
- Im Regionalverkehr gibt es europaweit einen intensiven Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Es besteht das Risiko von Leistungsverlusten. Um sich im Wettbewerb behaupten zu können, optimiert der DB-Konzern fortlaufend sein Ausschreibungsmanagement und seine Kostenstrukturen. Zudem bestehen Risiken aus der Umsetzung von Verkehrsverträgen zum Beispiel infolge geringer als erwartet ausfallender Fahrgastzahlen. Um kontinuierlich Qualität und Kundenzufriedenheit zu steigern und seine Effizienz zu verbessern, hat der DB-Konzern bei DB Regio und DB Arriva entsprechende Programme aufgesetzt.
- Im Schienengüterverkehr herrscht ein hoher Wettbewerbsdruck. Risiken resultieren daraus, dass Wettbewerber zum Teil mit günstigeren Kostenstrukturen bei gleichzeitig höherer Flexibilität agieren können. Weitere Risiken resultieren aus möglichen zukünftigen Effizienzgewinnen des Lkw, zum Beispiel durch Platooning. Um den Herausforderungen zu begegnen, werden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt.

- Im Speditionsgeschäft besteht zum einen ein intensiver Wettbewerb mit anderen Anbietern und zum anderen verändert sich durch eine Marktkonzentration im Carrier-Bereich das Frachtraumangebot mit entsprechenden Auswirkungen auf die Ein- und Verkaufspreise. Hierauf reagiert der DB-Konzern mit dem weiteren Ausbau seiner Netzwerke sowie der Verbesserung von Kostenstrukturen, Angeboten und der IT-Infrastruktur.

Risiken bestehen übergreifend in einem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit. Ein wesentlicher Hebel, um sich im Wettbewerb behaupten zu können, sind für den DB-Konzern die Verbesserungen der Leistungsqualität. Für den Systemverbund Bahn hat der DB-Konzern das Qualitätsprogramm ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn aufgesetzt, um insbesondere die Produktqualität signifikant zu verbessern.

Wesentliche Chancen zur Leistungsverbesserung resultieren aus dem Trend zur Digitalisierung:

- Prozesse können dadurch effizienter und kundenorientierter gestaltet werden.
- Den Kunden können verbesserte und neue digitale Dienstleistungen angeboten werden.
- Online-Portale und Apps erleichtern den Zugang für Kunden (User-Experience).

Mittelfristig können sich Veränderungen im Wettbewerbsumfeld unter anderem aus folgenden Entwicklungen ergeben:

- Neue Wettbewerber: Neben etablierten Wettbewerbern werden zunehmend branchenfremde Anbieter wie zum Beispiel Automobilhersteller, IT-Konzerne und Start-ups auf den Märkten des DB-Konzerns aktiv.
- Neue Plattformen/datengetriebene Geschäftsmodelle: Digitale Plattformanbieter erhöhen die Wettbewerbsintensität und Transparenz im Personenverkehr und in der Logistik und verändern auch die Preiswahrnehmung. Vor allem Start-ups treiben das Plattformgeschäft mit dem Ziel voran, die digitale Kundenschnittstelle zu besetzen.
- Verschiebung der Wertschöpfung: Die Wertschöpfung im Mobilitäts- und Logistiksektor könnte sich in Richtung Zusatzleistungen verschieben.
- Integrierte On-Demand-Mobilität: Mobility-as-a-Service-(MaaS-)Konzepte werden langfristig zum Standardangebot. Der Kunde kann Verkehrsmittel einfach und in Echtzeit bestellen, buchen und bezahlen.
- Liberalisierung des Personenverkehrsmarktes: Durch die demografische Entwicklung steigt der Druck auf die öffentliche Hand, auf günstige Angebote zurückzugreifen. Zudem könnten Aufgabenträger das Bestellverhalten verändern und Ausschreibungen um Bedarfs-, Kleinbus- und Shuttleverkehre ergänzen. Dadurch erhöht sich der Kostendruck auf etablierte Anbieter.
- Supply-Chain-Visibility: Transparenz in der Wertschöpfungskette gehört zu den Top-Trends in der Logistik. Daten- und Analyselösungen werden von Start-ups und etablierten Playern als bedeutende Geschäftschance gesehen.
- Güterstruktureffekt: Der Produktionsanteil hoch spezialisierter Güter wie Pharma und Hightech wächst stark. Gleichzeitig wachsen Gütergruppen mit tendenziell geringerem Gewicht und höherer Wertdichte wie elektronische Bauelemente überdurchschnittlich. Schwere Massenwaren wie Stahl, Papier und Chemikalien verlieren.

Um den daraus resultierenden Chancen und Risiken angemessen zu begegnen, hat der DB-Konzern seine umfassende Digitalisierungsstrategie mit einem eigenen digitalen Ökosystem entwickelt.

Auf Chancen und Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen reagiert der DB-Konzern zudem konzernübergreifend mit einer intensiven Marktbeobachtung sowie einer kontinuierlichen Weiterentwicklung seines Portfolios und seiner Produkte.

Die Nachfrage nach den Produkten und Dienstleistungen des DB-Konzerns ist zum Teil auch abhängig von der Entwicklung der Absatzmärkte der Kunden des DB-Konzerns:

- Im Bereich von Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung der Kunden des DB-Konzerns den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen. Zudem kann es zu strukturellen Veränderungen der Produktionsstrukturen der Kunden des DB-Konzerns kommen. Steigende Kosten global verteilter Produktion machen eine regionalere Produktion wirtschaftlicher. Ein weiterer Grund für Regionalisierung ist der Einsatz von Produktionsinnovationen wie Automatisierung, Modularisierung und 3-D-Druck mit Potenzial zur Relativierung von Lohnkostenunterschieden und Skaleneffekten.

- Im Schienengüterverkehr besteht zum Teil eine Abhängigkeit von stagnierenden Branchen. Hier wirkt sich zum Beispiel auch der Rückgang der Kohle als Energieträger aus.
- Die Nachfrageentwicklung in der Schieneninfrastruktur ist abhängig von der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene auf den vorgelagerten Verkehrsmärkten.

Produktion und Technik

Scope: technische Betriebsstörungen, Technikrisiken (Fahrzeuge, Infrastruktur, IT und Telekommunikation), Zollverstöße, Diebstähle, Instandhaltung, Brandschutz, ökologische Altlasten, Lärmsanierung, technische Weiterentwicklung und Veräußerung von Immobilien

Im Personenverkehr verschlechtert eine Beeinträchtigung der Produktionsqualität die Qualität der Dienstleistung und kann zu Kundenverlusten führen. Auslieferungsverschiebungen von Neufahrzeugen können Erlösausfälle und Mehrkosten zum Beispiel durch Ersatzverkehre oder Pönalezahlungen verursachen.

Die Verfügbarkeit und der Zustand der Schieneninfrastruktur sind wesentliche Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Schienenverkehr. Zum langfristigen Erhalt der Zukunftsfähigkeit der Schiene ist es auch notwendig, die Infrastruktur durch Digitalisierung und Automatisierung zu modernisieren.

Die Intensität der Bautätigkeit im Netz hat regional unterschiedlich starke Auswirkungen auf die Betriebsprogramme und die Produktionsqualität der Transporteure, die teilweise nicht kompensiert werden können.

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

Eine ausreichende Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte des DB-Konzerns ist besonders kritisch. Signifikante Einschränkungen gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. Im Regionalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Fall von Zugausfällen oder unzureichender Pünktlichkeit. Der DB-Konzern versucht diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten zum Beispiel durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

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

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

Die zunehmende Digitalisierung führt dazu, dass das Ausmaß der Abhängigkeit von rund um die Uhr verfügbarer und sicherer IT zunimmt. Daraus resultieren Risiken wie zum Beispiel die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen oder der unautorisierte Zugang Dritter zu Kundendaten.

Dem begegnet der DB-Konzern durch ein vorausblickendes IT-Sicherheitsmanagement, das für die notwendige Absicherung der IT-gestützten Geschäftsprozesse sorgt. Ein hierfür wesentliches Instrument ist das Risikomanagement für IT-Anwendungen sowie IT-Infrastrukturen/-Services. Die relevanten Risiken werden systematisch identifiziert, analysiert, bewertet und reduziert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie gegebenenfalls an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Das IT-Risikomanagement des DB-Konzerns folgt dem international üblichen Standard gemäß ISO 27001/27002:201 3.

Um kritische Sicherheitslücken zu vermeiden, wurden entsprechende Gegenmaßnahmen (wie Firewalls, Verschlüsselung und abgeschottete Serverbereiche, zeitnahes Einspielen von Softwareaktualisierungen) umgesetzt. Eine hohe Verfügbarkeit im IT-Betrieb wird durch eine redundante Verteilung der Systeme auf mehrere Standorte sichergestellt. Dabei ist die Datensicherung vom eigentlichen

Betrieb räumlich getrennt. Die Betriebsführung wird von geschultem Personal wahrgenommen und es existieren klare Aufgabentrennungen. Das Wide Area Network (WAN) ist überall dort redundant ausgelegt, wo IT-Sicherheit und Geschäftskontinuität dies erfordern. Für die wichtigsten IT-Anwendungen werden systematisch und regelmäßig Penetrationstests durchgeführt, um Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen. Diese Maßnahmen reduzieren das Risiko eines Ausfalls von IT-Systemen, vermeiden massive Störungen und sichern damit unternehmenskritische Geschäftsprozesse.

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

Personal

Scope: Tarifabschlüsse, konzernweiter Arbeitsmarkt, Verpflichtungen aus Pensionszusagen

Um sich im Wettbewerb behaupten zu können, spielt auch die Personalkostenstruktur des DB-Konzerns eine wichtige Rolle. Das Ziel des DB-Konzerns ist es stets, mit Blick sowohl auf den Arbeitsmarkt als auch auf den Verkehrsmarkt wettbewerbsfähige Tarifverträge abzuschließen.

Durch den demografischen Wandel und den damit einhergehenden Fachkräftemangel wird es immer schwieriger, offene Stellen mit qualifiziertem Personal nachzubesetzen. Daraus wiederum resultieren Risiken wie fehlender Know-how-Transfer. Gleichzeitig hat der DB-Konzern einen relativ hohen jährlichen Neueinstellungsbedarf. Den daraus resultierenden Risiken tritt der DB-Konzern insbesondere mit der Verbesserung seiner Arbeitgeberattraktivität und umfangreichen Recruitingmaßnahmen entgegen.

Durch eine lebensphasenorientierte Personalpolitik hat der DB-Konzern die Chance, Mitarbeiter langfristig zu binden. Dazu tragen flexible Arbeitszeitmodelle und altersgerecht gestaltete Arbeitsplätze ebenso bei wie die Beschäftigungssicherung des DB-Konzerns und die intensive Arbeit an der Unternehmenskultur.

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

Regulierung

Scope: hoheitliche Eingriffe oder Änderungen der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen der Schieneninfrastruktur (Zugang, Preisbildung sowie Entflechtungsvorgaben)

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

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

Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens. Auch die Struktur des DB-Konzerns ist potenziell regulatorischen Risiken ausgesetzt.

Hinsichtlich Risiken aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler wie internationaler Ebene bringt der DB-Konzern seine Position in die vorausgehenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein.

Beschaffungs- und Energiemarkt

Scope: Preisentwicklung auf Beschaffungsmärkten, Vollauktionierung CO_2-Zertifikate

Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen schwanken.

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnet der DB-Konzern unter anderem durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente und den Abschluss langfristiger Beschaffungsverträge. Diese Sicherungsmaßnahmen begrenzen allerdings auch Chancen aus der Entwicklung der Energiepreise. Im Falle sinkender Preise partizipieren wir nicht an der Marktentwicklung.

In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen. Aus der Bündelung von Bedarfen und der Optimierung der Beschaffungsprozesse resultieren Chancen, weitere Potenziale bei den Beschaffungspreisen zu heben.

Spürbare Trassenpreiserhöhungen außerhalb Deutschlands haben eine signifikante Verteuerung der Kosten für Infrastrukturnutzung zur Folge. Infolge der Wettbewerbsintensität ist eine Durchreichung der Kostenerhöhungen nicht immer möglich.

Kapitalmarkt und Steuern

Scope: Zins- und Währungsentwicklung, Steuern

Mit dem Ausbau des internationalen Geschäfts des DB-Konzerns entsteht ein Währungsrisiko. Dieses Risiko ist allerdings weitgehend auf das sogenannte Translationsrisiko begrenzt, da in der Regel eine hohe regionale Kongruenz zwischen Produktions- und Absatzmarkt besteht. Zins- und Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft sichert der DB-Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese Instrumente werden im Anhang erläutert. Ihr Einsatz ist im DB-Konzern nur zu Absicherungszwecken erlaubt. Es besteht das Risiko, dass sich diese Absicherungen nicht oder nicht wie beabsichtigt materialisieren.

Zur Vermeidung des Adressenausfallrisikos bei Finanz- und Energiederivaten schließt der DB-Konzern für alle langfristigen Sicherungsgeschäfte Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) ab.

Aufgrund der langfristigen Kapitalbindung setzt der DB-Konzern in der Regel auch langfristige, festverzinsliche Finanzinstrumente ein. Ein Risiko aus steigenden Zinsen besteht daher nur für Neuemissionen. Risiken aus der Kapitalmarktentwicklung oder einer Bonitätsverschlechterung berücksichtigt der DB-Konzern durch einen konservativen Planungsansatz.

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

Daneben bestehen potenziell Risiken aus Steuernachzahlungen für offene Betriebsprüfungen und aus Änderungen der Steuergesetze.

Recht und Verträge

Scope: Schadenersatzansprüche, Rechtsstreitigkeiten, aktive und passive Claims

Infolge von verzögerten Fahrzeugauslieferungen und Fahrzeugmängeln ergeben sich Betriebserschwernisse und Vertragsverletzungen oder Nichterfüllungen gegenüber den Bestellerorganisationen im Regionalverkehr. Höhere Aufwendungen und Pönalezahlungen bei gleichzeitig geringerem Fahrgeld sind die Folge. Gegenüber den Herstellern werden sich daraus ergebende Ausgleichsansprüche verfolgt.

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

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

Der DB-Konzern ist mit seinem sehr hohen Einkaufsvolumen und über 40.000 Lieferanten einer der größten Einkäufer in Deutschland. Insbesondere die Infrastrukturgeschäftsfelder sind angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Auch der Bund als Zuschussgeber stellt mit seiner Antikorruptionsrichtlinie hohe Compliance-Anforderungen an den DB-Konzern.

Chancen resultieren aus der Aufdeckung von Kartellen aus der Vergangenheit und der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen die Kartellanten. Der DB-Konzern verfolgt in über 20 Fällen Schadenersatzansprüche. Dabei geht es unter anderem um Kartelle bei Schienen, Luftfracht, Aufzügen und Fahrtreppen, Spannstahl, Kreditkarten, aber auch bei Bier. In rund 40 weiteren Fällen ermittelt der DB-Konzern momentan noch, ob ein Schaden entstanden ist.

Besondere Ereignisse

Scope: Katastrophen- und Havariefälle, Sabotage, Erpressung, globalpolitische Ereignisse

Die Aktivitäten des DB-Konzerns basieren auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnet der DB-Konzern generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung seiner Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, vom DB-Konzern nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt das Bemühen des DB-Konzerns der Minimierung möglicher Auswirkungen. Allerdings können hieraus auch Kostenrisiken aus Gegenmaßnahmen resultieren.

Schäden an der Infrastruktur des DB-Konzerns durch Extremwetterereignisse führen unter anderem zu Erlöseinbußen, Pönalezahlungen und zu einem erhöhten Mittelbedarf für präventive Maßnahmen. Zur Auslegung der Produktionsmittel auf Extremwetterereignisse und zur Vermeidung einer eingeschränkten Betriebsqualität infolge von Wetterschäden arbeitet der DB-Konzern gemeinsam mit nationalen und internationalen Experten an der Anpassung externer technischer Regelwerke an veränderte klimatische Bedingungen. Darüber hinaus wird das Störungsmanagement überarbeitet, um Folgewirkungen zu minimieren.

Zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit unter anderem in den Personenbahnhöfen, zum Beispiel durch höhere Anforderungen an Qualität und Quantität der Videoüberwachung, können zu zusätzlichen Kostenbelastungen führen.

Sonstige Themen

Projektrisiken

Mit den Maßnahmen des DB-Konzerns sind teilweise hohe Investitionsvolumina sowie eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung (unter anderem durch umfangreichere Bürgerbeteiligungen), notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten, Abweichungen von der mit dem Bund vereinbarten Hochlaufkurve der Investitionsmittel oder Veränderungen der Einkaufspreise können zu Projekt- und Liquiditätsrisiken führen. Diese haben aufgrund der vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen. So sind zum Beispiel geplante Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene dann nicht realisierbar. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

Bei der Realisierung von geplanten Ergebnis- und Effizienzgewinnen aus verschiedenen geschäftsfeldspezifischen Programmen und Projekten, wie zum Beispiel ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn für den Systemverbund Bahn in Deutschland oder Primus bei DB Schenker, besteht das Risiko, dass die geplanten Effekte entweder gar nicht oder nur in geringerem Umfang realisiert werden können und/oder verzögert eintreten. Gleichzeitig besteht allerdings auch die Chance, die geplanten Effekte zu übertreffen.

Infrastrukturfinanzierung

Als eine wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine gesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Investitionen in die Infrastruktur erlassen. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel für das Bestandsnetz sowie den Neu- und Ausbau (Bedarfsplaninvestitionen). Eine fehlende Verfügbarkeit von Investitionsmitteln kann zu zu geringen Mitteln für die Instandhaltung des Bestandsnetzes und zu Einschränkungen der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene führen.

Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2019 festschreibt. Die LuFV II und die damit verbundene langfristige Sicherung von Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit verbessern die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene, die auch zu höheren Erlösen bei den Infrastrukturgesellschaften führt. Die Gewinne der Infrastrukturgesellschaften kommen über den Finanzierungskreislauf wiederum der Infrastruktur zugute. Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV II festgelegten Qualitätsziele und können sich aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.

Die wirtschaftliche Tragfähigkeit von aus Eigenmitteln geleisteten Investitionen oder Finanzierungsbeiträgen zu Investitionsprojekten ist essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns langfristig zu sichern.

Politische Risiken

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

Umweltrisiken

Ökologische Alleinstellungsmerkmale wie klimaneutrale Verkehre im Personen- und Güterverkehr auf Basis erneuerbarer Energien führen zu einer Steigerung der positiven Wahrnehmung des DB-Konzerns durch seine Kunden und verbessern die externe Wahrnehmung. Daraus resultieren erhebliche Chancen. Die Aktivitäten des DB-Konzerns wirken sich nicht nur positiv auf die Reduktion von Treibhausgasen aus, sondern können auch einen positiven Einfluss auf Kundenzufriedenheit und Marktposition haben. Die Mobilitätsangebote des DB-Konzerns müssen durchgehend CO_2-frei werden, um den Klimavorteil zu sichern.

Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die Bundesrepublik Deutschland hält alle Anteile an der DB AG. Gemäß § 312 AktG hat der Vorstand deshalb einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgestellt, der mit folgender Erklärung abschließt: »Wir erklären, dass unsere Gesellschaft nach den Umständen, die uns zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhielt. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse des Bundes oder mit ihm verbundener Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.«

Nachtragsbericht

Termin- und Kostenentwicklung von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen – Ulm —— 51
Zwei Anleihen emittiert —— 51
Orkantief sorgt für erhebliche Einschränkungen im Schienenverkehr —— 51
Neuer Koalitionsvertrag bietet Chancen für den Schienenverkehr —— 51

Termin- und Kostenentwicklung von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen – Ulm

Am 26. Januar 2018 hat der Aufsichtsrat der DB AG über die Termin- und Kostensituation beim Projekt Stuttgart 21 beraten. Die Kostenprognose wurde auf einen Gesamtwertumfang von rund 7,7 Mrd. € erhöht. Zur Berücksichtigung unvorhergesehener Ereignisse sind zusätzlich rund 0,5 Mrd. € vorgesehen, sodass der Finanzierungsrahmen insgesamt auf 8,2 Mrd. € steigt. Neben Baupreissteigerungen resultiert der Kostenanstieg insbesondere aus deutlich aufwendigeren Verfahren beim Tunnelbau im Anhydritgestein, aus umfangreicheren Genehmigungsverfahren unter anderem infolge des Artenschutzes sowie aus der Verschiebung der Inbetriebnahme in das Jahr 2025.

Zudem wurde über die Termin- und Kostenentwicklung der NBS Wendlingen – Ulm beraten. Die Kostenprognose steigt auf 3,7 Mrd. €, die Fertigstellung verschiebt sich auf 2022. Ursächlich für die Kostensteigerung sind im Wesentlichen höhere geologische Risiken sowie zusätzliche Investitionen in die Modernisierung des Ulmer Hauptbahnhofs. Der Zeitverzug um ein Jahr resultiert aus aufwendigeren Planänderungsverfahren für den Artenschutz im Albvorland.

Zwei Anleihen emittiert

Zu Beginn des Jahres 2018 haben wir über die DB Finance zwei Euro-Benchmark-Anleihen mit einem Volumen von 1.000 Mio. € (Laufzeit: 10 Jahre; Kupon: 1,000 %) beziehungsweise 750 Mio. € (Laufzeit: 15,5 Jahre; Kupon: 1,625 %) emittiert.

Orkantief sorgt für erhebliche Einschränkungen im Schienenverkehr

Das Orkantief Friederike hat am 18. Januar 2018 mit Windgeschwindigkeiten von bis zu 200 km/h in weiten Teilen Deutschlands schwere Schäden an der Schieneninfrastruktur verursacht. Der Fernverkehr wurde vorübergehend im gesamten Bundesgebiet eingestellt. Orkan Friederike war der schwerste Sturm seit Kyrill vor elf Jahren.

Neuer Koalitionsvertrag bietet Chancen für den Schienenverkehr

Im Koalitionsvertrag vom 7. Februar 2018 bekennen sich die Unionsparteien und die Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD) zum integrierten DB-Konzern. Ein »Schienenpakt« von Politik und Wirtschaft soll eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 bewirken und mehr Güterverkehr auf die Schiene bringen. Die Kernforderungen der Branchenverbände wie Senkung der Trassenpreise, Umsetzung eines Deutschlandtakts sowie Innovationsförderung werden aufgegriffen. Weitere wichtige im Vertrag aufgeführte Maßnahmen sind unter anderem ein Investitionshochlauf und die auskömmliche Finanzierung des BVWP 2030, die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr inklusive der Schaffung eines deutschlandweiten Netzes für 740 m lange Güterzüge, ein Planungsbeschleunigungsgesetz, die Anwendung des BIM bei allen neu zu planenden Infrastrukturprojekten sowie eine Digitalisierungsoffensive inklusive des Ausbaus der ETCS und der Digitalisierung der Stellwerke.

Der Koalitionsvertrag steht unter dem Vorbehalt des Votums des Mitgliederentscheids der SPD, der bis zum 2. März 2018 läuft.

Prognosebericht

Konjunkturelle Aussichten hellen sich auf —— 52
Wachstum der Verkehrsmärkte setzt sich voraussichtlich fort —— 52
Voraussichtliche Entwicklung der DB AG —— 54

Konjunkturelle Aussichten hellen sich auf

— Prognosen für Entwicklung im Jahr 2018 basieren auf Annahme keiner wesentlichen Veränderung der geopolitischen Lage.

Voraussichtliche Entwicklung in %	2017	**2018**
Welthandel	+5,9	~ +4,5
BIP Welt	+3,0	~ +3,0
BIP Euro-Raum	+2,5	~ +2,0
BIP Deutschland	+2,5	~ +2,5

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für 2017 entsprechen den per Februar 2018 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.
Die Erwartungen für 2018 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Quelle: Oxford Economics

Es wird erwartet, dass sich das Weltwirtschaftswachstum 2018 auf dem Niveau des Vorjahres fortsetzt. Zwar schwächt sich das Wachstum des Konsums in Europa und Deutschland leicht ab. Dafür nehmen die Investitionen wieder deutlich zu. Auch Asien dürfte auf hohem Niveau weiter wachsen. Für Nordamerika sind die Erwartungen ebenfalls positiv. Ein Grund hierfür ist, dass die Steuerreform in den USA zu Entlastungen von Unternehmen führen wird. Dementsprechend wird erwartet, dass auch hier die Investitionen Haupttreiber des Wachstums sein werden, während der Beitrag des privaten Konsums sich leicht abschwächt. Der globale Warenhandel wird 2018 voraussichtlich etwas geringer als im starken Vorjahr wachsen. Der Grund für diese Einschätzung sind fehlende weitere Impulse aus Liberalisierungsschritten oder Umstellungen der Produktion.

Risiken für die Weltwirtschaft und den Handel kommen vor allem aus geopolitischen Entwicklungen wie der Korea-Krise, dem Brexit und einer als wenig berechenbar eingeschätzten US-Wirtschaftspolitik. Aber auch die hohe Verschuldung von Unternehmen und Staaten birgt Risiken für Finanzmärkte und wirtschaftliche Entwicklung.

Wachstum der Verkehrsmärkte setzt sich voraussichtlich fort

Personenverkehr

Voraussichtliche Marktentwicklung in %	2017	**2018**
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+1,1	~ +1,0

Die Erwartungen für 2018 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Der deutsche Personenverkehr wird 2018 nach unserer Prognose weiter wachsen, wobei der Verkehrsleistungsanstieg auf dem Niveau des Berichtsjahres liegen dürfte. Wesentlicher Faktor hierfür wird eine absehbar positive Entwicklung von Erwerbstätigenzahlen und verfügbaren Einkommen sein. Gleichzeitig wird ein Anstieg der Kraftstoffpreise erwartet.

Für den Schienenpersonenverkehr rechnen wir unter diesen Bedingungen mit robusten Zuwächsen, unterstützt durch unsere Maßnahmen zur Angebots- und Qualitätsverbesserung. Insbesondere der Fernverkehr dürfte sich unter anderem durch die vollständige Inbetriebnahme der Strecke München–Berlin im Dezember 2017 überdurchschnittlich stark entwickeln.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr ist ein Rückgang zu erwarten. Zwar wird der Buslinienfernverkehr nach erfolgter Konsolidierung wieder zulegen, der Busliniennahverkehr aber dürfte aufgrund der demografischen Entwicklung stetig abnehmen.

Motorisierter Individualverkehr und innerdeutscher Luftverkehr können dank fortgesetzt positiver Arbeitsmarktlage und Einkommensentwicklung und immer noch relativ niedriger Kraftstoff- und Kerosinpreise voraussichtlich weitere Zugewinne verbuchen.

Obwohl die Situation in Großbritannien durch den Brexit mit großen Unsicherheiten behaftet bleibt, zeichnet sich für den europäischen Personenverkehrsmarkt eine insgesamt positive Entwicklung ab. Steigende Erwerbstätigenzahlen und verfügbare Einkommen dürften zusammen mit anziehenden Kraftstoffpreisen vor allem die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr stützen. Überdurchschnittliche Zuwächse werden insbesondere in Ländern mit intensivem intra- und intermodalen Wettbewerb, signifikanten Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeugparks sowie konsequenten Maßnahmen zur Marktliberalisierung erwartet.

Güterverkehr und Logistik

Voraussichtliche Marktentwicklung in %	2017	**2018**
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	+1,8	+2,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	+3,0	+3,0
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+3,8	+3,5
Globale Luftfracht (Basis t)	+10,0	+2,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	+4,8	+3,5
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+3,0	+3,0

Die Daten für 2017 und 2018 entsprechen den per Februar 2018 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Die Erwartungen für 2018 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für das Jahr 2018 ist auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt von einer weiter steigenden Transportnachfrage bei insgesamt anhaltend positiven Konjunkturimpulsen auszugehen. Der Markt wird trotz Engpässen bei Transportkapazitäten weiterhin von einem hohen inter- und intramodalen Wettbewerbsdruck gekennzeichnet sein.

Der Schienengüterverkehr in Deutschland dürfte nach der schwachen Entwicklung im Berichtsjahr 2018 wieder ein Wachstum verzeichnen. Bei weiter positiven Konjunkturimpulsen und gestützt durch einen positiven Basiseffekt nach den Einschränkungen im Bahnbetrieb im Berichtsjahr ist von einem Leistungsanstieg auszugehen. Darüber hinaus sind weitere positive Effekte aus der vereinbarten Absenkung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr zu erwarten, was sich wiederum leicht dämpfend auf die Entwicklung des Lkw-Verkehrs auswirken wird. Für die Straße ist auch 2018 von einem kräftigen und überdurchschnittlichen Leistungsanstieg auszugehen. Anders sieht es in der Binnenschifffahrt aus. Auch ohne witterungsbedingte Einschränkungen und den zu erwartenden positiven Basiseffekt nach dem starken Niedrigwasser ist von einer dem langfristigen Trend entsprechenden unterdurchschnittlichen Entwicklung auszugehen.

- Für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt wird eine positive Entwicklung erwartet. Gestützt werden dürfte das Wachstum vor allem durch den intraeuropäischen Handel von Konsum- und Investitionsgütern mit entsprechenden Impulsen für die Intermodalverkehre.
- Für den europäischen Landverkehrsmarkt wird ein leichtes Umsatzwachstum erwartet. Einfluss hierauf haben vor allem die steigenden Kosten der Subunternehmer und die unter anderem daraus resultieren Preisanpassungen.
- Die Erwartungen für den globalen Luftfrachtmarkt 2018 bleiben aufgrund des starken Wachstums im Berichtsjahr verhalten. In Bezug auf die Kapazität ist nicht von einer Verknappung auszugehen, da auch weiterhin neue Flugzeuge ausgeliefert und neue Routen erschlossen werden. Es ist zu erwarten, dass die Raten auf einem hohen Niveau bleiben, da einige Carrier die Einführung zusätzlicher Nebengebühren, wie zum Beispiel eine Wiedereinführung des Treibstoffzuschlags, prüfen.
- Für die globale Seefracht wird ein Volumenwachstum leicht unter dem Niveau des Berichtsjahres erwartet. Es wird davon ausgegangen, dass das Ratenniveau weiter ansteigt. Hauptgründe hierfür sind die anhaltende Konsolidierung der Containerreedereien und die Neuformierung von Allianzen.
- Für die Kontraktlogistik wird ein kontinuierliches, selektives Wachstum vor allem in den Regionen Asien/Pazifik und Europa erwartet.

Infrastruktur

Insgesamt gehen wir für 2018 von einer leicht positiven Entwicklung der Trassennachfrage aus. Im SPNV werden weiterhin positive Absatzentwicklungen durch die erhöhten Regionalisierungsmittel prognostiziert. Zusätzlich wird auch der SPFV durch die komplette Inbetriebnahme der Strecke München–Berlin voraussichtlich Mehrmengen realisieren können. Im Schienengüterverkehr erwarten wir auch durch den Masterplan Schienengüterverkehr ein signifikantes Mengenwachstum.

Aufgrund der weiterhin anhaltend hohen Bautätigkeit rechnen wir mit einer konstanten Entwicklung der Stationshalte. Auch zukünftig wird der Anteil der konzernexternen Bahnen an den Stationshalten weiter zunehmen. Deutschlandweit wird die Entwicklung der realen Einzelhandelsumsätze (ohne Kfz und Tankstellen) auch für 2018 mit einer leicht positiven Prognose bewertet. Dementsprechend erwarten wir, dass die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen leicht steigen werden.

Beschaffungsmärkte

Wir erwarten unverändert keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Die Förderkürzungen der OPEC lassen für 2018 einen ausgeglichenen Ölmarkt erwarten. Ein weiterer wesentlicher Ölpreisanstieg ist derzeit aufgrund der steigenden Schieferölförderung in den USA nicht vorherzusehen.

In Deutschland wird weiter um die Ausgestaltung des neuen Strommarktdesigns (Strommarkt 2.0) gerungen. Kurzfristige Preisausschläge dürften sich durch den weiteren Ausbau an erneuerbaren Energien infolge ihrer ein-

geschränkten Prognostizierbarkeit verstärken. Die Großhandelspreise erhalten durch den Rückbau konventioneller Kapazitäten Auftrieb. Die noch offene Regierungsbildung führt zu Unsicherheit in Bezug auf die Geschwindigkeit des Kohleausstiegs.

Finanzmärkte

Unter anderem infolge der lockeren Finanzpolitik der Notenbanken erreichten die Finanzmärkte 2017 neue Höchststände. Nachdem die Fed bereits die Zinswende eingeleitet hat, gab es auch von der EZB erste Signale und Schritte zur Straffung der Geldpolitik, wenn auch deutlich zurückhaltender. Aufgrund des prognostizierten Zinsanstiegs werden mittelfristig keine negativen Zinsen im Euro-Raum mehr erwartet. In der Folge könnten Aktien- und Anleihenkurse unter Druck geraten.

Voraussichtliche Entwicklung der DB AG

Ertragslage

Die Geschäftsentwicklung der DB AG wird auch im Geschäftsjahr 2018 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt sein. Ein übergreifendes Ziel im DB-Konzern ist die nachhaltige weitere Verbesserung der Ertragskraft.

Im Geschäftsjahr 2018 wird insgesamt mit einer deutlich positiven Entwicklung des Beteiligungsergebnisses gerechnet. In der Folge erwarten wir ein Betriebsergebnis sowie ein Jahresergebnis spürbar über dem Niveau des Berichtsjahres.

Finanzlage

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch im Geschäftsjahr 2018 eine hohe Priorität für den DB-Konzern. Der DB-Konzern konzentriert sich darauf, den Mittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit kontinuierlich zu prognostizieren, da dieser die Hauptquelle für liquide Mittel darstellt. Die Liquiditätsprognose erfolgt monatsweise rollierend anhand eines Liquiditätsplans für zwölf Monate. Im Geschäftsjahr 2018 hat der DB-Konzern fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in vergleichbarer Höhe zum Vorjahr zu tilgen. Der Finanzmittelbedarf wird durch die Emission von öffentlichen und nicht öffentlichen Anleihen gedeckt. Emissionsbegleitend sind Roadshows in Europa und Asien geplant.

Es wird davon ausgegangen, dass sich durch die Finanzierungsmaßnahmen die Struktur der Passivseite der Bilanz in Bezug auf den Anteil des kurz- und langfristigen Fremdkapitals nicht wesentlich verändern wird, da die Maßnahmen überwiegend der Refinanzierung von auslaufenden Finanzschulden dienen.

Für seine Kapitalmarktaktivitäten verfügt der DB-Konzern unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus den Debt-Issuance-Programmen sowie dem Commercial-Paper-Programm. Die garantierten Kreditfazilitäten dienen als Rückfallebene im Fall der Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch im Geschäftsjahr 2018 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen des DB-Konzerns werden auch im Geschäftsjahr 2018 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse abgedeckt. Die vom DB-Konzern zu finanzierenden Netto-Investitionen werden voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2018 nicht vollständig aus der Innenfinanzierung abgedeckt werden können.

Die Netto-Finanzschulden des DB-Konzerns werden daher per 31. Dezember 2018 voraussichtlich noch einmal spürbar über dem Niveau des Berichtsjahresendes liegen.

Seine M&A-Aktivitäten wird der DB-Konzern im Geschäftsjahr 2018 selektiv und fokussiert fortführen. Er erwartet hieraus im Geschäftsjahr 2018 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Finanzlage.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

Der DB-Konzern übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

Jahres-abschluss

Gewinn- und Verlustrechnung — 56

Bilanz — 56

Kapitalflussrechnung — 57

Entwicklung des Anlagevermögens — 58

Anhang — 58

Anteilsbesitzliste — 72

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers — 81

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. in Mio. €	Anhang	2017	2016
Umsatzerlöse	(17)	1.042	997
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		2	1
Gesamtleistung		1.044	998
Sonstige betriebliche Erträge	(18)	425	1.511
Materialaufwand	(19)	-371	-349
Personalaufwand	(20)	-634	-647
Abschreibungen		-17	-20
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(21)	-1.018	-2.846
		-571	**-1.353**
Beteiligungsergebnis	(22)	1.091	293
Zinsergebnis	(23)	-387	-339
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(24)	-39	6
Ergebnis nach Steuern		**94**	**-1.393**
Jahresüberschuss/-fehlbetrag (-)		**94**	**-1.393**
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		1.232	3.225
Bilanzgewinn		**1.326**	**1.832**

Bilanz

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2017	31.12.2016
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	18	3
Sachanlagen	(2)		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		54	57
davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		52	54
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		0	0
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		0	0
Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören		1	2
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		28	26
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		1	0
		84	**85**
Finanzanlagen	(2)	34.628	33.829
		34.730	**33.917**
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	1	1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	5.666	6.006
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		2.373	3.327
		8.040	**9.334**
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		2	2
		42.772	**43.253**

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2017	31.12.2016
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150
Kapitalrücklage	(7)	6.310	5.310
Gewinnrücklagen	(8)	3.563	3.563
Bilanzgewinn	(9)	1.326	1.832
		13.349	**12.855**
B. SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGENANTEIL	(10)	1	1
C. RÜCKSTELLUNGEN	(11)	4.416	4.906
D. VERBINDLICHKEITEN	(12)	24.965	25.450
E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(13)	41	41
		42.772	**43.253**

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. in Mio. €	Anhang	2017	2016
Periodenergebnis (Jahresfehlbetrag)		94	-1.393
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens [1]		20	562
Zunahme/Abnahme (-) der Pensionsrückstellungen		31	6
Cashflow		145	-825
Zunahme/Abnahme (-) der übrigen Rückstellungen		-720	-125
Zunahme (-)/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		30	-46
Zunahme/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-62	-22
Gewinn (-)/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens [1]		-16	-789
Verluste aus Verschmelzung DB ML AG und DB Dienstleistungen GmbH		0	1.704
Zinsergebnis		387	339
Beteiligungserträge (EAV, Dividenden)		-1.094	-835
Ertragsteuererträge (-)/-aufwendungen		39	-6
Ertragsteuererstattungen/-zahlungen (-)		-39	5
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		**-1.330**	**-600**
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		4	7
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände		-33	-17
Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen		2.458	2.759
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		-3.246	-3.037
Auszahlung für den Erwerb von Deckungsvermögen		-5	-7
Zunahme (-)/Abnahme der Forderungen aus Cashpooling		422	-141
Einzahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition		187	63
Erhaltene Zinsen		454	490
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		1.274	1.216
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen (EAV)		-440	-356
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		**1.075**	**977**
Einzahlungen des Gesellschafters in die Kapitalrücklage		1.000	-
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		-3	-3
Einzahlung aus der Aufnahme von Finanzkrediten		2.041	2.101
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten		-1.457	-2.497
Zunahme/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		-830	1.419
Gezahlte Zinsen		-585	-648
Gezahlte Dividenden an Gesellschafter		-600	-850
Auszahlungen für von/an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt) [2]		-57	-50
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		**-491**	**-528**
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		**-746**	**-151**
Zugang Finanzmittelfonds aufgrund der Verschmelzung DB ML AG		-	6
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode [3]		3.067	3.212
Finanzmittelfonds am Ende der Periode [4]	**(25)**	**2.321**	**3.067**

[1] Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.

[2] Davon -62 Mio. € (im Vorjahr: -49 Mio. €) aus Schuldbeitritt DB AG.

[3] Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalente von insgesamt 3.327 Mio. € abzüglich Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 260 Mio. €.

[4] Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalente von insgesamt 2.373 Mio. € abzüglich Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 52 Mio. €.

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert	
	Vortrag per 01.01.2017	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12.2017	Vortrag per 01.01.2017	Abschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12.2017	Stand per 31.12.2017	Stand per 31.12.2016
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	0	15	3	0	**18**	0	0	0	0	**0**	**18**	**0**
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
3. Geleistete Anzahlungen	3	0	-3	0	**0**	0	0	0	0	**0**	**0**	**3**
	3	**15**	**0**	**0**	**18**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**18**	**3**
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	4	0	0	-2	**2**	-1	0	0	1	**0**	**2**	**3**
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	93	4	0	-12	**85**	-39	-6	0	12	**-33**	**52**	**54**
	97	**4**	**0**	**-14**	**87**	**-40**	**-6**	**0**	**13**	**-33**	**54**	**57**
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	4	0	0	-1	**3**	-2	0	0	0	**-2**	**1**	**2**
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	101	13	0	-7	**107**	-75	-11	0	7	**-79**	**28**	**26**
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	1	0	0	**1**	0	0	0	0	**0**	**1**	**0**
	202	**18**	**0**	**-22**	**198**	**-117**	**-17**	**0**	**20**	**-114**	**84**	**85**
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	18.335	1.100	0	-366	**19.069**	-763	-3	0	204	**-562**	**18.507**	**17.572**
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	16.202	2.144	0	-2.279	**16.067**	0	0	0	0	**0**	**16.067**	**16.202**
3. Beteiligungen	84	1	0	-3	**82**	-34	0	0	1	**-33**	**49**	**50**
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5	1	0	-1	**5**	0	0	0	0	**0**	**5**	**5**
5. Sonstige Ausleihungen	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
	34.626	**3.246**	**0**	**-2.649**	**35.223**	**-797**	**-3**	**0**	**205**	**-595**	**34.628**	**33.829**
Anlagevermögen gesamt	**34.831**	**3.279**	**0**	**-2.671**	**35.439**	**-914**	**-20**	**0**	**225**	**-709**	**34.730**	**33.917**

Anhang

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

- Firma: Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
- Sitz: Berlin
- Registergericht: Berlin-Charlottenburg
- Handelsregisternummer: HRB 50 000 B

Der Jahresabschluss der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) für große Kapitalgesellschaften im Sinne des § 267 Abs. 3 HGB in der Fassung des am 23. Juli 2015 in Kraft getretenen Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetzes (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 – soweit zulässig – gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst.

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert. Sich ergebende Änderungen werden gegebenenfalls 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) das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Die Bewertung erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen.

In Höhe des aktivierten Betrags (18 Mio. €, im Vorjahr: 3 Mio. €) ist gemäß § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine potenzielle Ausschüttungssperre entstanden, die durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen und Gewinnvorträge in ausreichender Höhe jedoch nicht zur Wirkung kommt.

Nach dem 31. Dezember 2016 selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens sowie entgeltlich erworbene Geschäfts- oder Firmenwerte, deren jeweilige Nutzungsdauer nicht verlässlich geschätzt werden kann, werden planmäßig über zehn Jahre abgeschrieben.

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. Bei selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen werden die Kosten für die Entwicklungsphase aktiviert. Unter Entwicklung ist hierbei die Anwendung von Forschungsergebnissen oder von anderem Wissen für die Neuentwicklung von Gütern oder Verfahren oder deren Weiterentwicklung mittels wesentlicher Änderungen zu verstehen; im Fall selbst geschaffener Software werden die vor der Inbetriebnahme anfallenden Kosten für das Fachfeinkonzept, Customizing, Programmierung, Testen und Abnahme sowie Migration aktiviert. 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
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3 - 10
Gebäude, Hallen und Überdachungen	10 - 75
Gleisanlagen	13 - 26
Übrige bauliche Anlagen	8 - 60
Signalanlagen	10 - 40
Fernmeldeanlagen	5 - 20
Schienenfahrzeuge	10 - 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 - 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 - 15

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

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, Ausleihungen zum Nominalwert, gegebenenfalls – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert, ausgewiesen. Bei Wegfall der Gründe für Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

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

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

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

Kassenbestände und Bankguthaben sowie Wertpapiere des Umlaufvermögens 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 der § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

Bei der DB AG wird das Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (sogenannte 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.

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

Die DB AG hat langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den durch den beauftragten Treuhänder verwalteten Kapitalanlagen verrechnet. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis einer Mit-

teilung des Treuhänders. Aufgrund der stets korrespondierenden Wertentwicklung von Rückstellungen und Deckungsansprüchen sind keine ausschüttungsgesperrten Gewinne entstanden.

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

In Vorjahren wurden steuerlich zulässige Abschreibungen genutzt. Neben den planmäßigen Abschreibungen wurden Sonderabschreibungen nach § 4 Fördergebietsgesetz vorgenommen. Zusätzlich wurde von der Möglichkeit der Investitionsrücklage nach § 6b EStG Gebrauch gemacht. Der Unterschiedsbetrag zwischen den steuerlich zulässigen Abschreibungen und den nach § 253 HGB i. V. m. § 279 HGB (alte Fassung) zulässigen handelsrechtlichen Abschreibungen ist gemäß § 247 Abs. 3 HGB (alte Fassung) als Sonderposten mit Rücklageanteil passiviert. Vom Beibehaltungswahlrecht nach Art. 67 Abs. 3 EGHGB wurde Gebrauch gemacht. Die Auflösung des Sonderpostens erfolgt nach Maßgabe des Steuerrechts.

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 2017 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Zinsergebnis erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst.

Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (2,80 %) ergibt sich zum 31. Dezember 2017 ein Unterschiedsbetrag von 389 Mio. €, der gemäß § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB potenziell ausschüttungsgesperrt ist. Die entsprechenden Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2017 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2017
Rechnungszinsfuß	3,68
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenentwicklung	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,75

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 1,37 % (Altersteilzeit) und 2,13 % (Jubiläum), 2,10 % (Sterbegeld) sowie 2,21 % (mittelbare Altersversorgung) angewendet.

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

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

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

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden grundsätzlich mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst. Bei den Rückstellungen für ökologische Altlasten kommt ein risikoadjustierter Zinssatz von – 0,04 % (im Vorjahr: 0,08 %) zur Anwendung. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden grundsätzlich im Zinsergebnis ausgewiesen.

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen sowie geleistete Anzahlungen sind zum Nennbetrag bewertet.

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

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

Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Derivative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit Grundgeschäften (Mikro- und Portfolio-Hedges) eingesetzt werden. Bewertungseinheiten werden in der Weise gebildet, dass entweder das aus einem einzelnen Grundgeschäft resultierende Risiko durch ein einzelnes Sicherungsinstrument unmittelbar abgesichert wird (Mikro-Hedge), dass die Risiken mehrerer gleichartiger Grundgeschäfte durch ein oder mehrere Sicherungsinstrumente abgedeckt werden (Portfolio-Hedge) oder dass die risikokompensierende Wirkung ganzer Gruppen von Grundgeschäften zusammenfassend betrachtet wird (Makro-Hedge). Die den Grundgeschäften zugeordneten Derivate werden bilanziell nicht erfasst (sogenannte Einfrierungsmethode). Insoweit erfolgt die Nichtanwendung der §§ 249 Abs. 1, 252 Abs. 1 Nr. 3, 4 sowie 256a HGB.

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

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

Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- beziehungsweise Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet. Eine Kreditrisikoadjustierung der ermittelten Marktwerte wird bei unbesicherten Derivatetransaktionen anhand der am Markt beobachtbaren CDS-Werte vorgenommen. Das Geschäft mit langlaufenden Finanzderivaten betreibt die DB AG grundsätzlich auf besicherter Basis.

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 § 12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle 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 im Anlagengitter dargestellt. In den selbst geschaffenen gewerblichen Schutzrechten und ähnlichen Rechten und Werten sind 16 Mio. € in Erstellung befindliche immaterielle Vermögensgegenstände enthalten.

Der gemäß § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs-und Entwicklungskosten beträgt 18 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €), von denen 16 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Geschäftsjahr wurden 3 Mio. € (im Vorjahr: 542 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen vorgenommen.

(3) Vorräte

in Mio. €	**31.12. 2017**	31.12. 2016
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	0
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	1
Insgesamt	**1**	**1**

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	**31.12. 2017**	**davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr**	31.12. 2016
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7	0	5
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	5.521	-	5.913
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	-	5
Sonstige Vermögensgegenstände	134	0	83
Insgesamt	**5.666**	**0**	**6.006**

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus dem Cashpooling (2.859 Mio. €; im Vorjahr: 3.281 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, kurzfristige Darlehen und Zinsen; insgesamt 2.364 Mio. €; im Vorjahr: 2.256 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (174 Mio. €; im Vorjahr: 195 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (124 Mio. €; im Vorjahr: 181 Mio. €).

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten wie im Vorjahr fast ausschließlich Forderungen aus Finanzierung.

Die sonstigen Vermögensgegenstände umfassen im Wesentlichen Forderungen an die Finanzverwaltung, debitorische Kreditoren, Zinsabgrenzungen sowie Forderungen aus Kartellverfahren.

(5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten enthalten im Wesentlichen die abgegrenzten Aufwendungen aus einer Versicherungsprämie für das Jahr 2018.

(6) Gezeichnetes Kapital

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

(7) Kapitalrücklage

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, als alleiniger Gesellschafter hat nach der Zustimmung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 28. Juni 2017 und der Europäischen Kommission vom 27. Juli 2017 eine Zahlung von 1 Mrd. € zur Erhöhung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn AG mit Wertstellung zum 31. August 2017 veranlasst. Diese Zahlung führte zur Erhöhung der Kapitalrücklage nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB (andere Zuzahlung).

Die Kapitalrücklage beläuft sich damit zum 31. Dezember 2017 auf 6.310 Mio. €.

(8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen gemäß § 266 Abs. 3 HGB andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2017 einen Betrag in Höhe von unverändert 3.563 Mio. € aus.

(9) Bilanzgewinn

Aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 1.832 Mio. € wurde in 2017 eine Dividende von 600 Mio. € ausgeschüttet. Im Bilanzgewinn zum 31. Dezember 2017 in Höhe von 1.326 Mio. € ist ein Gewinnvortrag von 1.232 Mio. € enthalten.

(10) Sonderposten mit Rücklageanteil

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
Sonderposten		
gemäß § 6b EStG	1	1
gemäß § 4 Fördergebietsgesetz	0	0
Insgesamt	**1**	**1**

Im Geschäftsjahr wurden die Sonderposten um 0,3 Mio. € aufgelöst (im Vorjahr: 2 Mio. €).

(11) Rückstellungen

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2.289	2.110
Steuerrückstellungen	134	101
Sonstige Rückstellungen	1.993	2.695
Insgesamt	**4.416**	**4.906**

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 55 Mio. € (im Vorjahr: 53 Mio. €).

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und pensionsähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen (101 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Verpflichtungen (126 Mio. €) verrechnet. Dabei betragen der beizulegende Zeitwert des Deckungsvermögens 101 Mio. € und die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens 97 Mio. €.

Am 13. Dezember 2012 – mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 – hat die DB AG mit der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) sowie mit weiteren Tochtergesellschaften den schuldbefreiten Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter, an aktive und ehemalige Mitarbeiter der Tochtergesellschaften erteilter Pensionszusagen vereinbart. Im Gegenzug haben die Tochtergesellschaften eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen abzüglich der Aktivwerte übertragener Rückdeckungsversicherungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfassen die Tochtergesellschaften den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (62 Mio. €, im Vorjahr: 50 Mio. €) und leisten für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG. Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen beziehungsweise den aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet beziehungsweise durch die DB AG erstattet.

Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG in Höhe von 1.744 Mio. € (im Vorjahr: 1.590 Mio. €) gemäß IDW RS HFA 30 als Pensionsrückstellungen bilanziert.

Die Tochtergesellschaften und die DB AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der betreffenden Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
Verpflichtungen im Personalbereich	132	126
Restrukturierungsmaßnahmen	7	430
Besondere Teilzeit im Alter	87	95
Ökologische Altlasten	1.125	982
Rückgabeverpflichtungen	17	29
Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag	26	29
Übrige Risiken	599	1.004
Insgesamt	**1.993**	**2.695**

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

Bei den Restrukturierungsmaßnahmen ergibt sich der Rückgang im Wesentlichen aus der Übertragung der Rückstellungen für Verlustausgleichsverpflichtungen auf die DB JobService GmbH in Höhe von 372 Mio. €.

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

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

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

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

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

Der wesentliche Rückgang im Geschäftsjahr resultiert insbesondere aus der Zahlung in Höhe von 359 Mio. € in den Fonds gemäß Gesetz zur Neuordnung der Verantwortung in der kerntechnischen Entsorgung.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (12 Mio. € beizulegender Zeitwert; 11 Mio. € Anschaffungskosten) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (12 Mio. €) verrechnet.

Den gemäß § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB und § 268 Abs. 8 HGB ansonsten zur Ausschüttung gesperrten Beträgen stehen ausreichend freie Rücklagen gegenüber, sodass keine Ausschüttungssperre entstanden ist.

(12) Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12. 2017	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre	31.12. 2016
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	52	52	-	-	260
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	44	43	1	-	32
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	24.521	6.711	17.810	10.464	24.807
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	210	10	200	-	207
Sonstige Verbindlichkeiten	138	74	64	26	144
davon aus Steuern	13	13	-	-	15
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	-
Insgesamt	**24.965**	**6.890**	**18.075**	**10.490**	**25.450**
davon zinspflichtig	23.800				24.048

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Darlehen gegenüber der Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance GmbH) (19.710 Mio. €; im Vorjahr: 19.120 Mio. €), Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling (3.568 Mio. €; im Vorjahr: 4.398 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, weitere Darlehen und Zinsen; insgesamt 1.070 Mio. €; im Vorjahr: 1.048 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (133 Mio. €; im Vorjahr: 140 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (40 Mio. €; im Vorjahr: 101 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, enthalten unter anderem ein langfristiges verzinsliches Darlehen der Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz, in Höhe von 200 Mio. € (im Vorjahr: 200 Mio. €). Dieses Darlehen muss aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden. Dies erfolgte durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen der Tochtergesellschaft DB Fernverkehr AG.

Weitere Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

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

(13) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

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

(14) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
Bürgschafts- und Gewährleistungsverpflichtungen	4.146	4.079
davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen	4.140	4.073

Mit Stichtag 1. September 2017 wurde die Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, im Rahmen eines identitätswahrenden Sitz- und Rechtsformwechsels von Amsterdam nach Berlin verlagert und in Deutsche Bahn Finance GmbH, Berlin/Deutschland, umfirmiert.

Die DB AG hat zugunsten der DB Finance für ein mit dieser im Umfang von maximal 2 Mrd. € aufgelegtes Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm eine unbedingte und unwiderrufliche Garantie abgegeben, die zum 31. Dezember 2017 mit 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) valutierte. Darüber hinaus bürgt die DB AG für die Rückzahlung von durch die DB Finance emittierten Anleihen in Höhe von 115 Mio. € (im Vorjahr: 475 Mio. €).

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

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

(15) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
Bestellobligo für Investitionen	11	1
Ausstehende Einlagen	402	438
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	2.632	1.876
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	392	57
Insgesamt	**3.045**	**2.315**

Die ausstehenden Einlagen betreffen die EUROFIMA.

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die nachfolgende Tabelle zeigt zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von Nominal- und Barwerten, untergliedert nach Fristigkeiten:

Per 31.12.2017, in Mio. €	Nominalwert	Barwert
MIET- UND ANDERE DRITTSCHULDVERHÄLTNISSE		
fällig bis 1 Jahr	271	267
fällig 1 bis 5 Jahre	889	814
fällig über 5 Jahre	1.122	814
Insgesamt	**2.282**	**1.895**

Unter andere Drittschuldverhältnisse fallen auch Verpflichtungen aufgrund erwarteter Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen in Höhe von bis zu 350 Mio. €.

(16) Finanzinstrumente

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

A. Originäre Finanzinstrumente

Die DB Finance hat per 31. Dezember 2017 Kredite über insgesamt 19.710 Mio. € an die DB AG ausgereicht. Die Refinanzierung der Kredite erfolgt über Anleiheemissionen unter der Garantie der DB AG.

Im Berichtsjahr wurden fünf börsennotierte Anleihen über 1.819 Mio. € der DB Finance und die dazugehörigen Darlehen der DB AG planmäßig getilgt.

Des Weiteren hat die DB Finance neun börsennotierte Anleihen im Gesamtwert von 2.038 Mio. € emittiert. Die aufgenommenen Euro-Mittel sowie die in Euro getauschten Zahlungsströme der Fremdwährungsanleihen wurden als Darlehen an die DB AG weitergereicht.

Weiterhin besteht ein langfristiges verzinsliches Darlehen der EUROFIMA in Höhe von 200 Mio. € (im Vorjahr: 200 Mio. €).

Der DB AG standen per 31. Dezember 2017 garantierte Kreditfazilitäten als Back-up-Linien für das 2-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG und der DB Finance in einem Gesamtvolumen von 2.080 Mio. € (im Vorjahr: 2.080 Mio. €) zur Verfügung. Keine der Back-up-Linien wurde per 31. Dezember 2017 in Anspruch genommen.

B. Derivative Finanzinstrumente

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

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

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken werden Zinsswaps und Zinsbegrenzungsgeschäfte abgeschlossen. Zum Jahresende befand sich kein derartiges Geschäft im Bestand der DB AG.

Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisenswaps/-forwards abgeschlossen. Der Bestand an Devisenswaps sank bedingt durch ein leicht verringertes Geldanlagevolumen der Tochtergesellschaften um 13 Mio. € auf 925 Mio. €. Das Volumen der Devisenforwards erhöhte sich aufgrund höherer Sicherungsaktivitäten der Tochtergesellschaften um 448 Mio. € auf 1.421 Mio. €. Da die Refinanzierung des Deutsche Bahn Konzerns auch in Währungen außerhalb des Euro-Raums erfolgte, wurden diese Positionen mithilfe von Zins-Währungs-Swaps unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu eliminieren. Weiterhin werden im Konzernverbund interne Fremdwährungsdarlehen vergeben, die die DB AG extern absichert. Im Jahr 2017 stieg das Volumen der Zins- und Währungsswaps auf 5.545 Mio. €, da in diesem Jahr überwiegend Fremdwährungsanleihen emittiert wurden, deren Zahlungsströme in Euro getauscht wurden.

Energiepreisrisiken entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dieselkraftstoff und aus Strombezugsverträgen mit Kohle- und Ölpreisbindung. Das Volumen der Dieselderivate sank um 0,2 Mio. t auf 1,1 Mio. t, da das Volumen der auslaufenden Geschäfte die Neuabschlüsse überkompensierte. Der Bestand der Kohlesicherungen reduzierte sich um rund 0,2 Mio. t auf 0,1 Mio. t.

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

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

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

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

Nominal- und Marktwert der Zins- und Zins-Währungs-Swaps

in Mio. €	**31.12. 2017**	31.12. 2016
Nominalvolumen mit Externen	5.545	4.639
Marktwert der Derivate (Externe)	–190	113

Am 31. Dezember 2017 bestand das Portfolio im Wesentlichen aus Zins-Währungs-Swaps hauptsächlich mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Ausleihungen an verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit liegt unter 15 Jahren. Die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps basiert überwiegend aus dem Auslaufen von Geschäften mit positivem Marktwert und der Aufwertung des Euro, insbesondere gegenüber dem Schweizer Franken,

dem japanischen Yen sowie der norwegischen Krone. Eine Drohverlustrückstellung war nicht zu bilden, da den unrealisierten Verlusten im Rahmen der gebildeten Bewertungseinheiten entsprechende unrealisierte Gewinne aus den Grundgeschäften gegenüberstehen. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Mikro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

Nominal- und Marktwert der Devisenswaps/-forwards

in Mio. €	**31.12. 2017**	31.12. 2016
Nominalvolumen mit Externen	2.346	1.911
davon Devisenswaps	925	938
davon Devisenforwards	1.421	973
Marktwert der Derivate (Externe)	-4	8
davon Devisenswaps	-2	13
davon Devisenforwards	-2	-5
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	374	388
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	1	0

Die per 31. Dezember 2017 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden größtenteils aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Forderungen gegen verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit beträgt drei Jahre. Die Geschäfte mit externen Kontrahenten wurden teilweise an Tochtergesellschaften durchgeleitet. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Mikro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

Nominal- und Marktwert der Energiederivate

Dieselkraftstoff in t bzw. Mio. €	**31.12. 2017**	31.12. 2016
Nominalvolumen mit Externen	1.096.225	1.338.000
Marktwert der Derivate (Externe)	-1	-14
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	1.096.225	1.338.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	1	14

Kohle, BAFA in t SKE bzw. Mio. €	**31.12. 2017**	31.12. 2016
Nominalvolumen mit Externen	60.000	300.000
Marktwert der Derivate (Externe)	1	-4
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	60.000	300.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	-1	4

Das Portfolio der Energiepreissicherungen bestand am 31. Dezember 2017 sowohl aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr als auch aus Geschäften mit längeren Laufzeiten. Die maximale Laufzeit beträgt acht Jahre. Die Transaktionen wurden an die DB Energie GmbH durchgeleitet beziehungsweise direkt an Tochtergesellschaften im Segment DB Arriva weitergereicht. Die positive Wertentwicklung der externen Energiederivate geht auf den Preisanstieg an den Energiemärkten zurück. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Mikro-Hedges gestaltet, Grund- und Sicherungsgeschäft stimmen jeweils überein. Die gesicherten Risiken werden vollständig kompensiert.

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

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

Kreditrisiko der Zins-, Währungs- und Energiederivate mit Externen

in Mio. €	**31.12. 2017**	31.12. 2016
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Energiederivate	177	399

Die Kreditrisiken sind im Vergleich zum Vorjahr stark rückläufig und begründen sich im Wesentlichen durch die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps. Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 33 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von A1. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Baa2 auf.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt.

(17) Umsatzerlöse

in Mio. €	**2017**	2016
Vermietung und Verpachtung	284	273
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	758	724
Insgesamt	**1.042**	**997**

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

(18) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2017	2016
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	–	18
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	79	23
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	6	3
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	3	2
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	14	834
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (einschließlich sonstiger Steuern)	125	240
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten	0	2
Währungskursgewinne	2	17
Übrige Erträge	196	372
davon Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	15	16
davon sonstige übrige Erträge	178	356
Insgesamt	**425**	**1.511**
davon periodenfremd	142	1.076

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

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

(19) Materialaufwand

in Mio. €	2017	2016
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	8	8
davon Aufwendungen für Energie	11	11
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	2	3
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	– 5	– 6
Aufwendungen für bezogene Leistungen	324	309
davon Vermietung und Verpachtung	234	225
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	19	28
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	0	0
davon sonstige bezogene Leistungen	71	56
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	39	32
Insgesamt	**371**	**349**

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

(20) Personalaufwand

in Mio. €	2017	2016
LÖHNE UND GEHÄLTER		
davon für Arbeitnehmer	506	502
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	28	30
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	1
	535	**533**
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG [1]		
davon für Arbeitnehmer	92	107
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	7	7
	99	**114**
davon für Altersversorgung	26	42
Insgesamt	**634**	**647**

[1] Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener.

(21) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2017	2016
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	56	73
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	95	59
Gebühren und Beiträge	12	12
Aufwendungen für Versicherungen	44	45
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	46	21
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	11	10
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	26	27
Forschungs- und Entwicklungskosten	2	2
Sonstige bezogene Dienstleistungen	368	418
davon bezogene IT-Leistungen	166	142
davon sonstige Kommunikationsdienste	14	7
davon sonstige Serviceleistungen	188	269
Aufwendungen aus Schadenersatz	55	10
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1	0
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	2	1
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	1.751
Sonstige betriebliche Steuern	0	8
Übrige Aufwendungen	300	409
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	17	17
davon Währungskursverluste	10	11
davon sonstige übrige Aufwendungen	273	381
Insgesamt	**1.018**	**2.846**
davon periodenfremd	2	1.751

Die periodenfremden Aufwendungen des Vorjahres ergaben sich im Wesentlichen aus dem Abgang von Finanzanlagen insbesondere durch die Verschmelzung der DB ML AG.

(22) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2017	2016
Erträge aus Beteiligungen	8	7
davon aus verbundenen Unternehmen	7	7
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.574	1.268
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-488	-440
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-3	-542
Insgesamt	**1.091**	**293**

(23) Zinsergebnis

in Mio. €	2017	2016
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	391	409
davon aus verbundenen Unternehmen	391	409
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	54	86
davon aus verbundenen Unternehmen	47	72
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-832	-834
davon an verbundene Unternehmen	-522	-577
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-261	-219
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	7	6
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-7	-6
Insgesamt	**-387**	**-339**

(24) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag setzen sich aus periodenfremden Belastungen in Höhe von 38 Mio. € (im Vorjahr: Erstattungen 8 Mio. €) und Zahlungen ausländischer Quellensteuer auf Erträge aus Beteiligungen und Zinsen in Höhe von 1 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) zusammen.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung auf Seite 57 folgt 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.

(25) Finanzmittelfonds

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

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

Sonstige Angaben

(26) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf den Seiten 72–80 dargestellt.

(27) Beschäftigte

	2017		2016	
umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte	**im Jahresdurchschnitt**	**am Jahresende**	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	6.609	6.785	6.596	6.527
Zugewiesene Beamte	628	611	684	665
	7.237	**7.396**	**7.280**	**7.192**
Auszubildende	105	115	121	126
Insgesamt	**7.342**	**7.511**	**7.401**	**7.318**

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 Vollzeitkräfte umgerechnet.

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

(28) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

in T €	2017	2016
Gesamtbezüge des Vorstands	8.521	11.386
davon fixer Anteil	2.966	3.840
davon erfolgsabhängiger Anteil	3.304	6.360
davon aus Anlass der Beendigung der Tätigkeit	2.251	1.186
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	14.865	16.037
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	134.332	125.640
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	863	955

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung in Höhe von insgesamt 2.879 T €, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme in Höhe von 3.304 T € und Leistungen aus Anlass der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses in Höhe von 2.251 T €. Die Gesamtbezüge umfassen auch sonstige Nebenleistungen.

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

Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Als Aufsichtsrat waren im Berichtsjahr bestellt:

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht
Vorsitzender des Aufsichtsrats,
München
a) – KMW + NEXTER Defense Systems N.V.
(Independent non-executive Director)
b) – DB Stiftung gGmbH (Beirat)

Alexander Kirchner*
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Runkel
a) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
– DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG (Vorsitz)
b) – DB Stiftung gGmbH (Beirat)

Uwe Beckmeyer (seit 3. März 2017)
Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft und Energie,
Bremerhaven

Jürgen Beuttler*
Leiter Einkauf, Immobilien, Compliance der DB Fernverkehr AG,
Wiesbaden

Dr. Michael Frenzel
Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft e. V.,
Burgdorf
a) – AXA Konzern AG (bis 30. Mai 2017)
b) – AMEX GBT III B.V. (Board of Directors)

Dr.-Ing. Jürgen Großmann
Gesellschafter Georgsmarienhütte Holding GmbH,
Hamburg
a) – BATIG Gesellschaft für Beteiligungen mbH (bis 31. Juli 2017)
– British American Tobacco (Germany) GmbH (bis 31. Juli 2017)
– British American Tobacco (Industrie) GmbH (bis 31. Juli 2017)
– SURTECO SE (Vorsitz)
b) – Hanover Acceptances Limited, London/Großbritannien
– RAG Stiftung (Kuratoriumsvorsitz)

Dr. Ingrid Hengster
Mitglied des Vorstands der KfW Bankengruppe,
Frankfurt am Main
a) – Thyssen Krupp AG
b) – Europäische Investitionsbank (EIB), Luxemburg
(Sachverständige des Verwaltungsrats)

Jörg Hensel*
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
Vorsitzender des Geschäftsfeldsbetriebsrats der DB Cargo,
Vorsitzender des Europäischen Betriebsrats der DB AG,
Hamm
a) – DB Cargo AG
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
b) – DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Mitgliedervertreter)

Dr. Levin Holle (seit 16. Januar 2018)
Leiter der Abteilung VII im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin
b) – Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin)
(Verwaltungsrat; stellvertretender Vorsitz)
– BwConsulting GmbH (Beirat)

Klaus-Dieter Hommel*
Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn-
und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Großefehn-Felde
a) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
– DEVK Pensionsfonds-AG
– DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
– DB Fernverkehr AG
– DB Regio AG
– DB Vertrieb GmbH

Prof. Dr. Susanne Knorre
Unternehmensberatung,
Hannover
a) – RÜTGERS Germany GmbH
– Norddeutsche Landesbank
– STEAG GmbH

Ludwig Koller*
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Karlsruhe
a) – DB Fernverkehr AG
– Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
b) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Dr. Jürgen Krumnow
Selbstständiger Unternehmer,
Wiesbaden
a) – Lenze SE (bis 15. September 2017; Vorsitz)
b) – Peek&Cloppenburg KG (Beirat)

Kirsten Lühmann
Mitglied des Deutschen Bundestags,
Hermannsburg
a) – Nürnberger Beamten-Lebensversicherung AG
– BTA Betriebs- und Anlagengesellschaft mbH

Heike Moll*
Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der DB Station&Service AG,
München
a) – DB Station&Service AG
b) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Beirat)

Fred Nowka* (bis 30. April 2017)
Erster stellvertretender Vorsitzender des
Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Glinzig

Michael Odenwald
Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur,
Kleinmachnow
a) – Fraport AG

Mario Reiß*
Vorsitzender des Betriebsrats der DB Cargo AG, NL Süd-Ost,
Süptitz
a) – DB Cargo AG
b) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)
– Versicherungsbeirat Öffentlicher Dienst SIGNAL IDUNA
(Beirat)

Regina Rusch-Ziemba*
Stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Hamburg
a) – DB Station&Service AG
– DB Fahrwegdienste GmbH
– DB Engineering&Consulting GmbH
– DB JobService GmbH
– DB Bahnbau Gruppe GmbH
– DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Vorsitz)
– DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
– DEVK Pensionsfonds-AG

Johannes Schmalzl (bis 31. Dezember 2017)
Hauptgeschäftsführer der IHK Region Stuttgart,
Stuttgart
a) – Bundesdruckerei GmbH
– Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit
(GIZ) GmbH
b) – Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH
(seit 15. Dezember 2017; stellvertretender Vorsitz)
– Landesmesse Stuttgart GmbH (seit 1. November 2017)

Jens Schwarz*
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Deutschen Bahn AG,
Chemnitz
a) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats)
– DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG (seit 1. Juli 2017)
b) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Veit Sobek* (seit 11. Mai 2017)
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Halberstadt
a) – DB Netz AG (bis 30. April 2017)
– Bundesbahn-Wohnungsbaugesellschaft Kassel GmbH
b) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(seit 1. April 2017; Beirat)

Brigitte Zypries (bis 26. Januar 2017)
Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium
für Wirtschaft und Energie,
Berlin
a) – Deutsche Investitions- und Entwicklungs-
gesellschaft mbH (DEG)
– Deutsche Gesellschaft für internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
– Partnerschaften Deutschland PD –
Berater der öffentlichen Hand GmbH

Aufsichtsratsausschüsse

Mitglieder des Präsidialausschusses

- Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
- Alexander Kirchner
- Sts Michael Odenwald
- Jens Schwarz

Mitglieder des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses

- Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)
- Sts Michael Odenwald
- Jörg Hensel
- Regina Rusch-Ziemba

Mitglieder des Personalausschusses

- Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
- Alexander Kirchner
- Sts Michael Odenwald
- Jens Schwarz

Mitglieder des Vermittlungsausschusses

- Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
- Alexander Kirchner
- Sts Michael Odenwald
- Jens Schwarz

Dem Vorstand gehörten im Berichtsjahr an:

Dr. Richard Lutz

Vorsitzender des Vorstands (seit 22. März 2017),
Berlin

a)
- Schenker AG (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (seit 2. Juni 2017)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (seit 2. Juni 2017)
- Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH (seit 17. Januar 2017; Vorsitz)
- DB Systel GmbH (bis 31. März 2017; Vorsitz)

b)
- Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien (bis 5. Dezember 2017; Chairman of the Board of Directors)
- DB Stiftung gGmbH (seit 12. Mai 2017; Beirat, Vorsitz)

Dr. Rüdiger Grube (bis 30. Januar 2017)

Vorsitzender des Vorstands,
Hamburg

a)
- DB Netz AG (bis 31. Januar 2017; Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (bis 2. Juni 2017)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (bis 2. Juni 2017)

b)
- Allianz SE (bis 31. Dezember 2017; Beirat)
- Deutsche Bank AG (Beirat der Geschäftsregion Stuttgart)
- DB Stiftung gGmbH (bis 3. März 2017; Beirat, Vorsitz)

Berthold Huber

Ressort Personenverkehr,
Weilheim

a)
- DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)
- DB Fernverkehr AG (Vorsitz)
- DB Regio AG (Vorsitz)
- DB Cargo AG (Vorsitz)
- DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (Vorsitz)
- Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien (seit 1. Mai 2017; Chairman of the Board of Directors)
- DEVK Allgemeine Lebensversicherungs AG

Prof. Dr. Sabina Jeschke (seit 10. November 2017)

Ressort Digitalisierung&Technik,
Berlin

a)
- Schenker AG (seit 1. Januar 2018)
- Körber AG
- DB Systel GmbH (seit 5. Februar 2018)

Ronald Pofalla

Ressort Infrastruktur,
Mülheim an der Ruhr

a)
- DB Netz AG (seit 1. Januar 2018; Vorsitz)
- Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH (seit 17. Januar 2017; stellvertretender Vorsitz)
- DB Station&Service AG (bis 31. Dezember 2017; Vorsitz)
- DB Energie GmbH (bis 31. Dezember 2017; Vorsitz)
- DB Engineering&Consulting GmbH (bis 31. Dezember 2017; Vorsitz)
- DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG

b)
- Verband der Sparda-Banken e. V. (Beirat)

Martin Seiler (seit 1. Januar 2018)
Ressort Personal&Recht,
Unkel

a)
- Schenker AG
- DB Cargo AG (seit 8. Januar 2018)
- DB Gastronomie GmbH (seit 9. Januar 2018; Vorsitz)
- DB JobService GmbH (seit 9. Januar 2018; Vorsitz)
- DB Zeitarbeit GmbH (seit 9. Januar 2018; Vorsitz)

b)
- DB Stiftung gGmbH (seit 16. Januar 2018; Beirat)

Ulrich Weber (bis 31. Dezember 2017)
Ressort Personal&Recht,
Krefeld

a)
- Evonik Industries AG
- DB Cargo AG (bis 31. Dezember 2017)
- Schenker AG (bis 31. Dezember 2017)
- DB Gastronomie GmbH (bis 31. Dezember 2017; Vorsitz)
- DB JobService GmbH (bis 31. Dezember 2017; Vorsitz)
- DB Zeitarbeit GmbH (bis 31. Dezember 2017; Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (bis 30. Mai 2018)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (bis 30. Mai 2018)

b)
- DB Stiftung gGmbH (bis 31. Dezember 2017; Beirat)

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

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

(29) Honorare des Abschlussprüfers

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

(30) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Termin- und Kostenentwicklung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Am 26. Januar 2018 hat der Aufsichtsrat der DB AG über die Termin- und Kostensituation beim Projekt Stuttgart 21 beraten. Der Gesamtwertumfang wurde auf rund 7,7 Mrd. € erhöht. Zur Berücksichtigung unvorhergesehener Ereignisse sind zusätzlich rund 0,5 Mrd. € vorgesehen, sodass der Finanzierungsrahmen insgesamt auf 8,2 Mrd. € steigt. Neben Baupreissteigerungen resultiert der Kostenanstieg insbesondere aus deutlich aufwendigeren Verfahren beim Tunnelbau im Anhydrit-Gestein, umfangreicheren Genehmigungsverfahren unter anderem infolge des Artenschutzes sowie der Verschiebung der Inbetriebnahme in das Jahr 2025.

Zudem wurde über die Termin- und Kostenentwicklung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm beraten. Die Kostenprognose steigt auf 3,7 Mrd. €, die Fertigstellung verschiebt sich auf 2022. Bei der Kostensteigerung wirken im Wesentlichen höhere geologische Risiken sowie zusätzliche Investitionen in die Modernisierung des Ulmer Hauptbahnhofs. Der Zeitverzug um ein Jahr resultiert aus aufwendigeren Planänderungsverfahren für den Artenschutz im Albvorland.

Weitere Anleihen emittiert

Zu Beginn des Jahres 2018 haben wir über die DB Finance zwei Euro-Benchmark-Anleihen mit einem Volumen von 1.000 Mio. € (Laufzeit: 10 Jahre; Kupon: 1,000 %) beziehungsweise 750 Mio. € (Laufzeit: 15,5 Jahre; Kupon: 1,625 %) emittiert. Die im Rahmen der EU-Kapitalmarktregulierung (Markets in Financial Instruments Directive; MiFID) MiFID II eingeführten strengen Anforderungen für Angebote an Privatanleger werden von beiden Emissionen erfüllt. Auch nach der Umsetzung von MiFID II zu Jahresbeginn bleiben Anleihen der Deutschen Bahn damit für Privatanleger attraktiv.

(31) Ergebnisverwendungsvorschlag

Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem zum 31. Dezember 2017 ausgewiesenen Bilanzgewinn (1.325.881.826,93 €) eine Dividende von 450.000.000,00 € auszuschütten und den Restbetrag in Höhe von 875.881.826,93 € auf neue Rechnung vorzutragen.

Berlin, den 27. Februar 2018

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

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

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
DB FERNVERKEHR			
VOLLKONSOLIDIERT			
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	3.019	100,00
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	7.357	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund	EUR	46	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.305.051	100,00
DB Reise&Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz	CHF	-2.456	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH, Saarbrücken [2, 3]	EUR	380	50,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande [2, 4]	EUR	116	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main [2, 4]	EUR	315	50,00
DB REGIO			
VOLLKONSOLIDIERT			
Autokraft GmbH, Kiel	EUR	16.123	100,00
Bayern Express&P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	EUR	6.377	100,00
Berlin Linien Bus GmbH, Berlin	EUR	1.126	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	7.687	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	5.818	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	5.042	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	13.513	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	7.439	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.173.231	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	5.831	100,00
DB Regio Bus Mitte GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	43.139	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	EUR	1.509	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	6.198	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	EUR	1.733	74,90
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	50	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	78.047	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	54.320	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	2.317	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	EUR	6.581	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg	EUR	4.973	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	1.959	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	EUR	877	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	20.087	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	12.783	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	15.026	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	24.843	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig	EUR	8.381	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	4.211	70,00
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	EUR	4.589	100,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	17.857	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	EUR	2.903	100,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	189	48,69
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	12.341	74,90
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	12.949	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	170.442	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	74.495	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	EUR	25	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	14.058	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU-, Aschaffenburg	EUR	3.057	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Augsburg mbH, Frankfurt am Main	EUR	48	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Emscher-Münsterland mbH, Frankfurt am Main	EUR	17	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Niedersachsen mbH, Frankfurt am Main	EUR	49	100,00
Verkehrsgesellschaft Start NRW mbH, Frankfurt am Main	EUR	49	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Ostsachsen mbH, Berlin	EUR	49	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe mbH, Cuxhaven	EUR	50	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	8.684	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	EUR	12.093	100,00
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin	EUR	214	100,00
AT EQUITY			
»Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH«, Ingelheim am Rhein [2, 5]	EUR	124	29,33
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen [2, 4]	EUR	29	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund-gesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg [2, 4]	EUR	228	25,32
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover [2, 4]	EUR	198	42,00
FahrBus Ostalb GmbH, Aalen [2, 4]	EUR	244	49,90
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen [2, 4]	EUR	79	30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen [2, 4]	EUR	172	47,50
Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB) i. L., Rheda-Wiedenbrück [2, 6]	EUR	26	50,00
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen [2, 4]	EUR	9.051	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen [2, 5]	EUR	4	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich [2, 4]	EUR	1.121	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden (Main) [2, 5]	EUR	107	25,00
Niedersachsentarif GmbH, Hannover [2, 4]	EUR	54	8,33
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel [2, 4]	EUR	23	46,90
OstalbMobil GmbH, Aalen [2, 4]	EUR	50	39,30
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing [2, 4]	EUR	67	33,33
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau [2, 4]	EUR	300	45,00
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken [2, 4]	EUR	60	41,67
stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg [2, 4]	EUR	25	45,20
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg [2, 4]	EUR	99	49,00
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim [2, 4]	EUR	235	30,30

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH i. L., Kaiserslautern [2, 7]	EUR	44	61,67
Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain – VAB GmbH, Aschaffenburg [2, 4]	EUR	25	60,00
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt [2, 4]	EUR	118	11,11
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg/Weser [2, 4]	EUR	26	48,54
VerkehrsGesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Lauda-Königshofen [2, 4]	EUR	27	42,19
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz [2, 4]	EUR	30	34,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH – VVM, Würzburg [2, 4]	EUR	30	18,64
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg [2, 4]	EUR	54	25,93
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen [2, 4]	EUR	440	19,62
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen [2, 5]	EUR	86	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen [2, 5]	EUR	70	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw [2, 5]	EUR	680	32,50
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig [2, 4]	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig [2, 4]	EUR	1.056	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier [2, 4]	EUR	32	38,46
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern [2, 4]	EUR	212	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen [2, 4]	EUR	109	40,00
AT COST			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach [2, 4]	EUR	105	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil [2, 5]	EUR	72	70,20
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal [2, 4]	EUR	170	51,42
VVW Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock [2, 4]	EUR	27	21,61
DB ARRIVA			
VOLLKONSOLIDIERT			
00741078 Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	595	100,00
ACTIJOVEN CONSULTING&TRAVELLING s.l., Madrid/Spanien	EUR	410	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Alpetour, Potovalna agencija d.o.o., Kranj/Slowenien	EUR	31.572	100,00
Ambuline Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.854	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	640	100,00
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	28.275	100,00
Arriva Bus & Coach Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	17.492	100,00
Arriva Bus Abu Dhabi Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o., Toruń/Polen	PLN	29.997	99,80
Arriva City s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	748.208	100,00
Arriva Coöperatie W.A., Heerenveen/Niederlande	EUR	440	100,00
Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	41.816	100,00
Arriva Danmark A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	1.625.743	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
Arriva Dolenjska in Primorska, druzba za prevoz potnikov, d.o.o., Koper/Slowenien	EUR	33.855	100,00
Arriva Durham County Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	36.169	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Finance Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	48	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.570	100,00
Arriva Galicia S.L., Ferrol/Spanien	EUR	21.654	100,00
Arriva Hongarije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	35.258	100,00
Arriva Hrvatska d.o.o., Osijek/Kroatien	HRK	48.950	100,00
Arriva Hungary Zrt., Budapest/Ungarn	HUF	5.507.710	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	66.932	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar	GBP	4.062	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	391	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	391	100,00
Arriva International Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	1.232.589	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	34.122	100,00
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS,SA, Almada/Portugal	EUR	221.720	100,00
Arriva Italia Rail S.R.L., Mailand/Italien	EUR	3.512	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien	EUR	324.753	100,00
Arriva Kent & Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	77.891	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	75.327	100,00
Arriva Letbane ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	1.562	100,00
ARRIVA Liorbus, a. s., Ružomberok/Slowakei	EUR	14.863	60,42
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal	EUR	2	100,00
Arriva LITAS d.o.o. Pozarevac, Požarevac/Serbien	RSD	1.873.031	100,00
Arriva Liverpool Limited i. L., Sunderland/Großbritannien	GBP	514	100,00
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	48.699	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	69.177	100,00
Arriva Malta Finance & Investments Limited, Valletta/Malta	EUR	177	100,00
Arriva Malta Holdings Limited, Valletta/Malta	EUR	56	100,00
Arriva Manchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	135.763	100,00
ARRIVA Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei	EUR	12.392	60,14
Arriva Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	1.000	100,00
Arriva Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	46.270	100,00
Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	46.764	100,00
Arriva Mobility Solutions, s.r.o., Nitra/Slowakei	EUR	213	100,00
Arriva Morava a.s., Ostrava/Tschechien	CZK	1.739.517	100,00
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	102.376	100,00
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
ARRIVA Nitra a.s., Nitra/Slowakei	EUR	17.784	60,48
Arriva North East Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.319	100,00
Arriva North West Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.885	100,00
Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	25.388	100,00
ARRIVA Nove Zamky, a.s., Nove Zamky/Slowakei	EUR	14.609	60,36
Arriva Östgötapendeln AB, Stockholm/Schweden	SEK	17.339	100,00
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	266.409	100,00
Arriva plc, Sunderland/Großbritannien	GBP	726.995	100,00
Arriva Polen Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	2.540	100,00
Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	21.680	100,00
ARRIVA PORTUGAL – TRANSPORTES LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	8.954	100,00
Arriva Rail East Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Rail London Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	27.020	100,00
Arriva Rail North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	34.902	100,00
Arriva Rail Wales/Rheilffyrdd Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva RP Sp. z o.o., Toruń/Polen	PLN	22.870	100,00
Arriva Scotland West Limited, Inchinnan/Großbritannien	GBP	2.677	100,00
Arriva Service s.r.o., Komárno/Slowakei	EUR	28.062	100,00
Arriva Services a.s., Králův Dvůr/Tschechien	CZK	90.997	100,00
ARRIVA Slovakia a.s., Nitra/Slowakei	EUR	18.236	100,00
Arriva South Eastern Rail Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
ARRIVA SPAIN HOLDING, S.L., Madrid/Spanien	EUR	60.769	100,00
Arriva Spain Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	284	100,00
Arriva Stajerska, družba za prevoz potnikov, d.d., Maribor/Slowenien	EUR	14.725	75,90
Arriva Střední Čechy s.r.o., Kosmonosy/Tschechien	CZK	729.952	100,00
Arriva Sverige AB, Stockholm/Schweden	SEK	615.177	100,00
Arriva Sverige Buss Regional AB, Stockholm/Schweden	SEK	3.678	100,00
Arriva Tag AB, Malmö/Schweden	SEK	44.678	100,00
Arriva Techniek BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	998	100,00
Arriva the Shires Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	77.743	100,00
Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	205.423	100,00
Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	1.517	100,00
Arriva Trains Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	104.643	100,00
Arriva Trains Romania SRL, Bukarest/Rumänien	RON	-779	100,00
Arriva Trains Wales/Trenau Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	37.545	100,00
Arriva Transport Ceska Republika a.s., Prag/Tschechien	CZK	3.381.672	100,00
Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	200	100,00
ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL, SA, Almada/Portugal	EUR	84.294	100,00
ARRIVA Trnava, a. s., Trnava/Slowakei	EUR	17.304	60,50
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva UK Bus Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	451.554	100,00
Arriva UK Bus Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	452.195	100,00
Arriva UK Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.377	100,00
Arriva UK Bus Properties Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.608	100,00
Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	308.732	100,00
Arriva Veneto S.r.l., Venedig/Italien	EUR	700	50,00
Arriva vlaky s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	15.992	100,00
Arriva Východní Čechy a.s., Chrudim/Tschechien	CZK	704.331	100,00
Arriva West Sussex Limited i. L., Sunderland/Großbritannien	GBP	50	100,00
Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	53.701	100,00
Arriva Zuid Europa Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	292	100,00
At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	13	100,00
AUTOBUSES GREISI S.L., Madrid/Spanien	EUR	351	100,00
Autobusni kolodvor d.o.o. Karlovac, Karlovac/Kroatien	HRK	3.422	72,87
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spanien	EUR	4.150	100,00
Autoprometno poduzeće d.d. Požega, Požega/Kroatien	HRK	81.985	74,03
Autos Carballo, S.L., Paseo de la Estacion/Spanien	EUR	7.085	100,00
Autoservizi F.V.G. S.P.A. – SAF, Udine/Italien	EUR	83.214	60,00
Autotrans d.o.o., Cres/Kroatien	HRK	164.560	78,35
Autotrans Lika d.d., Otočac/Kroatien	HRK	5.641	62,24
Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	93,67
Botniatag AB, Umeå/Schweden	SEK	42.967	60,00
Bus Nort Balear s.l., Alcudia/Spanien	EUR	222	100,00
Busdan 32.1 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	63.647	100,00
BUSDAN 33 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	40.599	100,00
BUSDAN 34 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	52.333	100,00
BUSDAN 35 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	25.040	100,00
BUSDAN 36 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	23.091	100,00
BUSDAN 37 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	34.703	100,00
BUSDAN 38 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	22.794	100,00
Centrebus Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.968	100,00
Chase Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
CSAD MHD Kladno a.s., Kladno/Tschechien	CZK	219.135	100,00
DB Regio Tyne and Wear Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-1.043	100,00
EMPRESA DE BLAS Y COMPANIA S.A., Madrid/Spanien	EUR	122.016	100,00
ESFERA BUS S.L., Madrid/Spanien	EUR	2.480	100,00
ESFERA UNIVERSAL S.L., Madrid/Spanien	EUR	38.665	100,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien	EUR	370	80,14
Grand Central Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	16.380	100,00
Great North Eastern Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Great North Western Railway Company Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	**Währung**	**Eigenkapital in Tausend** [1]	**Beteiligung in %**
Greenline Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	8	100,00
Integral Avto prodaja vozil in servisi d.o.o., Jesenice/Slowenien	EUR	2.093	100,00
KAM-BUS družba za potnikov, turizem in vzdrzevanje vozil d.o.o., Kamnik/Slowenien	EUR	5.925	100,00
KD SERVIS a.s., Kladno/Tschechien	CZK	125.497	100,00
KM S.P.A., Cremona/Italien	EUR	7.159	100,00
London and North Western Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	12.015	100,00
M40 Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	76.071	100,00
MTL Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	116.003	100,00
NETOSEC S.L., Madrid/Spanien	EUR	136	100,00
Network Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/Niederlande	EUR	421	100,00
PAA Pan Alpen Adria Internationale Personenverkehrssysteme GmbH i. L., Ludwigshafen am Rhein	EUR	68	78,35
Panturist dioničko društvo za prijevoz putnika i turizam d.d., Osijek/Kroatien	HRK	210	99,69
Premier Buses Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.000	100,00
RIVIERA TRASPORTI LINEA S.P.A., Imperia/Italien	EUR	834	80,00
S.A.B. AUTOSERVIZI S.R.L., Bergamo/Italien	EUR	41.734	100,00
S.I.A. Società Italiana Autoservizi S.P.A., Brescia/Italien	EUR	52.296	100,00
SAB Piemonte S.r.l. a socio unico, Grugliasco (TO)/Italien	EUR	19.382	100,00
SAD INVEST, s.r.o., Trnava/Slowakei	EUR	951	60,50
SADEM – SOCIETÀ PER AZIONI, Turin/Italien	EUR	16.852	100,00
Santiaguesa Metropolitana, S.L., Paseo de la Estacion/Spanien	EUR	230	100,00
SAVDA Autoservizi Valle d'Aosta S.p.A., Aosta/Italien	EUR	17.683	100,00
Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1	100,00
Teamdeck Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
TGM (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
TGM Operations Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
TGM Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
TGMGroup Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	16.706	100,00
The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	45.480	100,00
Transcare Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	552	100,00
Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal	EUR	3.256	100,00
TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	-465	100,00
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	92,00
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	93,00
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMALICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal	EUR	-12	66,67
UCPLUS A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	16.419	100,00
Velebit Turist d.o.o., Gospić/Kroatien	HRK	-323	78,35
White Rose Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
XC Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	30.565	100,00
Yorkshire Tiger Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.429	100,00
Zeta Automotive Limited, Bicester/Großbritannien	GBP	-223	51,00
AT EQUITY			
Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande [2), 3)]	EUR	5.441	50,00
ATOC Limited, London/Großbritannien [2), 4)]	GBP	-9.974	23,81
Autopromet d.d. Slunj, Slunj/Kroatien	HRK	0	21,81
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal [3)]	EUR	104.206	31,50
Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/Italien [3)]	EUR	10	65,76
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien [3)]	EUR	10	25,57
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien [2), 8)]	EUR	9	33,33
Explotacion Gasoleos de la Coruña, s.l., Ferrol/Spanien [2), 9)]	EUR	83	40,00
EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/Italien [2), 4)]	EUR	114	30,01
Garda Trasporti Scarl, Desenzano del Garda (BS)/Italien [2), 10)]	EUR	16	23,00
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien [3)]	EUR	8.903	30,00
Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/Italien [3)]	EUR	10	56,94
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien [2)]	GBP	2.885	50,00
NRES Limited, London/Großbritannien [2), 4)]	GBP	71	25,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/Italien	EUR	8.567	50,00
Prometro S.A., Porto/Portugal [2), 4)]	EUR	4.994	20,00
Rail Settlement Plan Limited, London/Großbritannien [2), 4)]	GBP	684	25,00
Rail Staff Travel Limited, London/Großbritannien [2), 4)]	GBP	-2.927	25,00
Rodinform – Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon/Portugal [2), 4)]	EUR	-2	20,00
S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., CHARVENSOD (AO)/Italien [2), 5)]	EUR	75	25,00
S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali SpA, Cordenons PN/Italien [2), 4)]	EUR	1.242	9,81
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/Italien [2), 4)]	EUR	107	15,00
Train Information Services Limited, London/Großbritannien [2), 4)]	GBP	-20	25,00
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien	EUR	55.447	39,94
Viajeros del Eo, Ferrol/Spanien [2), 11)]	EUR	9	50,00
VT-ARRIVA Személyszállító es Szolgáltató Kft., Szekesfehervar/Ungarn	HUF	11.463.653	49,91
West Yorkshire Ticketing Company Limited, Altrincham/Großbritannien [2), 4)]	GBP	0	42,47
WSMR (Holdings) Limited, London/Großbritannien [2), 4)]	GBP	0	50,00
DB CARGO			
VOLLKONSOLIDIERT			
ATG Autotransportlogistic Sp. z o. o., Malaszewicze/Polen	PLN	5.003	100,00
Boreal&Austral Railfreight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	EUR	6.621	65,28
Container-Terminal Púchov s.r.o., Púchov/Slowakei	EUR	124	100,00
Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V., Brüssel/Belgien	EUR	1.952	51,00
DB Cargo (UK) Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	177.576	100,00
DB Cargo (UK) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	4.873	100,00
DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	219.938	100,00
DB Cargo BTT GmbH, Mainz	EUR	1.990	100,00
DB Cargo Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	13.561	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
DB Cargo Components Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	8.461	100,00
DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava/Tschechien	CZK	14.566	100,00
DB Cargo Danmark Services A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	7.760	100,00
DB Cargo Hungaria Kft., Györ/Ungarn	HUF	2.156.609	100,00
DB Cargo Information Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.739	100,00
DB Cargo International Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	19.579	100,00
DB Cargo Italia S.r.l., Mailand/Italien	EUR	14.001	60,00
DB Cargo Italia Services S.r.l., Mailand/Italien	EUR	1.339	100,00
DB Cargo Italy S.r.l., Novate Milanese/Italien	EUR	9.574	100,00
DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach	EUR	6.629	100,00
DB Cargo Maintenance Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-937	100,00
DB Cargo Nederland N.V., Utrecht/Niederlande	EUR	1.176	100,00
DB Cargo Polska S.A., Zabrze/Polen	PLN	346.168	100,00
DB Cargo Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	325.542	100,00
DB Cargo Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	CHF	-1.984	100,00
DB Cargo Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	707	100,00
DB Cargo Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Koźle/Polen	PLN	15.256	100,00
DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	50	100,00
DB Hungaria Holding Kft., Budapest/Ungarn	HUF	7.660.340	100,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	EUR	3.714	100,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	27.780	96,82
Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L., Timişoara/Rumänien	RON	-36.280	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien	EUR	95.687	100,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl/Rhein	EUR	1.860	77,33
Doker-Port Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	1.095	96,82
DUSS Italia Terminal s.r.l., Verona/Italien	EUR	62	80,00
East&West Railway Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	46.688	100,00
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	PLN	3.559	100,00
KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	EUR	1.212	67,62
Loadhaul Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	142.902	100,00
Locomotive Operating Leasing Partnership, Doncaster/Großbritannien	GBP	159.732	100,00
Mainline Freight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
Marcroft Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
MDL Distribución y Logistica S.A., Madrid/Spanien	EUR	2.408	77,33
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	EUR	973	80,00
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
OOO DB Cargo Russija, Moskau/Russland	RUB	79.486	100,00
OOO Trans-Eurasia Logistics Vostok, Moskau/Russland	RUB	1.767	90,00
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	33.046	100,00
Rail Service Center Rotterdam B. V., Rotterdam/Niederlande	EUR	4.731	51,00
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-3.213	100,00
Railway Investments Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	EUR	4.515	100,00
RES December Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Mainz	EUR	212	100,00
TGP Terminalgesellschaft Pfullendorf mbH i. L., Mainz	EUR	3	75,50
Transervi France S.A.S., Cerbère/Frankreich	EUR	581	77,33
Transervi S.A., Madrid/Spanien	EUR	707	77,33
Trans-Eurasia Logistics GmbH, Berlin	EUR	2.693	90,00
Transfesa France SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	2.596	77,33
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	EUR	338	77,33
Transfesa Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	233	77,33
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Großbritannien	GBP	358	77,33
Transportes Ferroviarios Especiales S.A., Madrid/Spanien	EUR	88.530	77,33
AT EQUITY			
ATN Auto Terminal Neuss GmbH&Co. KG, Neuss [2, 4]	EUR	7.180	50,00
Autotrax Limited, Warrington/Großbritannien [2]	GBP	481	24,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg [2, 5]	EUR	192	25,10
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechien [2, 4]	CZK	8.702	49,00
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund [2, 4]	EUR	4.791	30,88
Container Terminal Enns GmbH, Enns/Österreich [2]	EUR	9.611	49,00
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln [2, 4]	EUR	1.069	22,50
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf [2, 4]	EUR	856	51,00
Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen [2, 4]	EUR	4.981	35,00
Etihad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate [4]	AED	39.364	49,00
Hispanauto-Empresas Agrupadas A.E.I.E.©, Madrid/Spanien	EUR	0	58,05
INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i. L., Brüssel/Belgien [2, 6]	EUR	-21.433	36,77
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH&Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main [2, 4]	EUR	17.904	50,00
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München [2, 4]	EUR	12.132	30,00
Mediterranean Hub Monfalcone S.r.l., Monfalcone/Italien	EUR	0	49,00
OFP - Sud Ouest SAS, Bayonne/Frankreich [2, 4]	EUR	469	24,90
OFP ATLANTIQUE SAS, La Rochelle/Frankreich [2, 4]	EUR	756	24,90
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande [2, 5]	EUR	995	24,34
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg [2, 3]	EUR	1.833	50,00
Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/Spanien	EUR	0	9,02
SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice/Polen [2, 4]	PLN	49.342	20,55
Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien	EUR	7.321	48,56
Stifa S.A. i. L., Malveira/Portugal	EUR	-85	38,67
Terminal Singen TSG GmbH, Singen [2, 4]	EUR	701	50,00
Xrail AG, Basel/Schweiz [2, 4]	EUR	542	36,80

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
DB SCHENKER			
VOLLKONSOLIDIERT			
Air Terminal Handling S.A., Tremblay en France/Frankreich	EUR	2.510	100,00
ALB Automotive Logistica LTDA, Juiz de Fora – MG/Brasilien	BRL	3.428	51,00
Almoayed Schenker W.L.L., Manama/Bahrain	BHD	572	51,00
Anterist + Schneider Zeebrugge B.V., Zeebrugge/Belgien	EUR	1.343	100,00
AO Schenker, Moskau/Russland	RUB	243.783	100,00
AS Schenker, Tallinn/Estland	EUR	7.995	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import – Export SAS, Stiring-Wendel/Frankreich	EUR	1.158	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	674	100,00
BAX Global (Malaysia) Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	231	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/Südafrika	ZAR	149	86,75
Bischof Gesellschaft mbH., Wien/Österreich	EUR	772	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/Luxemburg	SEK	40.510	100,00
Cartrend GmbH, Karlsruhe	EUR	25	69,00
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	243.920	100,00
DB Polska Holding Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	1.398.552	100,00
DB Schenker (Cambodia) Limited, Phnom Penh/Kambodscha	USD	3.027	100,00
DB Schenker FLLC, Minsk/Belarus (Weißrussland)	BYN	–96	100,00
DB Schenker Global Business Services SRL, Bukarest/Rumänien	RON	926	100,00
DB Schenker Global Services Asia Pacific Inc., Taguig City/Philippinen	PHP	501.072	100,00
DB Schenker Global Services Europe S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	9.001	100,00
DB Schenker Logistics Campus NMEA (Pty) Ltd., Kempton Park/Südafrika	ZAR	12.226	47,00
DP Schenker, Kiew/Ukraine	UAH	7.941	100,00
DVA Marine Re S.A., Luxemburg/Luxemburg	EUR	19.613	65,00
ELAG Emder Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden	EUR	1.071	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela	VEF	8.076.317	100,00
EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden	EUR	1.417	100,00
EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	25	69,00
Fastighets Aktiebolaget Orbyn, Göteborg/Schweden	SEK	10.043	100,00
HANGARTNER Terminal AG i. L., Zürich/Schweiz	CHF	0	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien	EUR	1.498	100,00
Heck Slovensko s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	–22	100,00
Intertec Asia Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	7.932	69,00
Intertec Beteiligungs-GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	30.867	69,00
Intertec GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
INTERTEC Polska Sp.zo.o., Nardarzyn/Polen	PLN	1.321	69,00
Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	19	69,00
Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
Intreprinderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	MDL	910	96,69
Karpeles Flight Services (H.K.) Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	11.387	100,00
Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.651	100,00
Karpeles Freight Services Inc., Delaware/USA	USD	–38	100,00
KB Ädelgasen 1 -Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	101.528	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	20.801	100,00
KB Älghunden 1 -Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	22.410	100,00
KB Anholt 3, Stockholm/Schweden	SEK	9.107	100,00
KB Arbetsbasen 4 -Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	37.914	100,00
KB Ättehögen Östra 1 -Helsingborg, Helsingborg/Schweden	SEK	66.594	100,00
KB Backa 107:3, Göteborg/Schweden	SEK	140.826	100,00
KB Baggböle 2:35 -Umeå, Umeå/Schweden	SEK	25.194	100,00
KB Benkammen 12 -Malmö, Malmö/Schweden	SEK	136.119	100,00
KB Bleket 1 -Karlstad, Karlstad/Schweden	SEK	44.517	100,00
KB Distributören 3 och 4 -Örebro, Örebro/Schweden	SEK	85.523	100,00
KB Forsmark 2 -Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	59.127	100,00
KB Forsmark 3 -Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	178.252	100,00
KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg/Schweden	SEK	197	100,00
KB Frysen 1 Visby, Visby/Schweden	SEK	13.899	100,00
KB Fryshuset 3-Visby, Visby/Schweden	SEK	1.029	100,00
KB Köpmannen 10 -Västerås, Västerås/Schweden	SEK	35.219	100,00
KB Kungsängen 28:1 -Uppsala, Uppsala/Schweden	SEK	11.356	100,00
KB Langtradaren 2 Borlänge, Borlänge/Schweden	SEK	35.244	100,00
KB Lertaget 1, Skara, Skara/Schweden	SEK	47.733	100,00
KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö/Schweden	SEK	64.085	100,00
KB Maskinen 3 -Linköping, Linköping/Schweden	SEK	62.945	100,00
KB Önnestad 108:4 -Kristianstad, Kristianstad/Schweden	SEK	42.967	100,00
KB Överön 1:66 -Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/Schweden	SEK	10.595	100,00
KB Pantern 1 -Växjö, Växjö/Schweden	SEK	37.451	100,00
KB Reläet 8 -Norrköping, Norrköping/Schweden	SEK	25.471	100,00
KB Sörby 24:3 -Gävle, Gävle/Schweden	SEK	39.827	100,00
KB Storheden 1:8 -Luleå, Luleå/Schweden	SEK	30.358	100,00
KB Tingstadsvassen 31:3 -Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	20.344	100,00
KB Transporten 1 -Hultsfred, Hultsfred/Schweden	SEK	19.342	100,00
KB Transportören 1 -Värnamo, Värnamo/Schweden	SEK	87.482	100,00
KB Viken 3 -Karlshamn, Karlshamn/Schweden	SEK	11.279	100,00
KB Vindtrycket 1 -Borås, Borås/Schweden	SEK	68.821	100,00
KB Vivstamon 1:13 -Timrå, Timrå/Schweden	SEK	50.528	100,00
Kiinteistö Oy Ferryroad, Helsinki/Finnland	EUR	798	100,00
Kiinteistö Oy Helsingin Metsäläntie 2–4, Helsinki/Finnland	EUR	4.186	100,00
Kiinteistö Oy Porin Kiitolinja, Pori/Finnland	EUR	212	100,00
Kiinteistö Oy Reininkatu 9, Vaasa/Finnland	EUR	407	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki/Finnland	EUR	378	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere/Finnland	EUR	972	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentaustankatu/Finnland	EUR	826	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku/Finnland	EUR	1.031	100,00
Kiinteistömaaliikenne Oy, Helsinki/Finnland	EUR	4.656	54,70
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden	SEK	7.311	100,00
LogCap CR s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	38.555	100,00
Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/Luxemburg	EUR	2.172	100,00
MTS HandelService GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
MTS MarkenTechnikService GmbH&Co. KG, Karlsruhe	EUR	59.624	69,00
MTS MarkenTechnikService Verwaltungs-GmbH, Karlsruhe	EUR	121	69,00
PT. Schenker Petrolog Utama, Jakarta/Indonesien	USD	24.276	71,00
Redhead Freight Limited, Bradford/Großbritannien	GBP	11.793	100,00
Redhead Holdings Limited, Bradford/Großbritannien	GBP	-620	100,00
Rengaslinja Oy, Helsinki/Finnland	EUR	906	100,00
S.B. International Freight Limited, Christchurch/Neuseeland	NZD	4.730	100,00
SCHENKER&CO AG, Wien/Österreich	EUR	109.855	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	SGD	760.162	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	116.470	100,00
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	EUR	16.698	100,00
Schenker (L.L.C), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	80.053	100,00
Schenker (Lao) Sole Co., Ltd., Vientiane/Laos	LAK	3.002.491	100,00
Schenker (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	NZD	17.953	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand	THB	448.594	100,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	1.702.172	100,00
Schenker A.E., Athen/Griechenland	EUR	247	100,00
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	DKK	117.267	100,00
Schenker AB, Göteborg/Schweden	SEK	28.925	100,00
Schenker AG&Co. Beteiligungsverwaltungs OHG, Essen	EUR	172	100,00
Schenker Åkeri AB, Göteborg/Schweden	SEK	140.995	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	EUR	1.609.563	100,00
Schenker Americas, Inc., Wilmington/USA	USD	174.754	100,00
Schenker Angola, Limitada, Luanda/Angola	AOA	347.639	99,90
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	ARS	43.505	100,00
Schenker AS, Oslo/Norwegen	NOK	721.695	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	AUD	159.695	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Peking/China	CNY	812	70,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Peking/China	CNY	86.105	70,00
Schenker Business Services LLC, Moskau/Russland	RUB	104.700	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago/Chile	CLP	5.227.343	100,00
Schenker China Ltd., Pudong/Shanghai/China	CNY	1.558.620	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden	SEK	8.422	100,00
Schenker d.d., Ljubljana/Slowenien	EUR	21.088	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien-Herzegowina	BAM	1.498	100,00
Schenker d.o.o., Rugvica/Kroatien	HRK	11.060	100,00
Schenker d.o.o., Novi Banovci/Serbien	RSD	132.107	100,00
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	SEK	15.726	100,00
Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen	EUR	1.347	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main	EUR	56	100,00
Schenker Direct Production GmbH, Lübeck	EUR	19.676	100,00
Schenker Distribution Solutions, Inc., Paranaque City/Philippinen	PHP	50.042	98,51
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien	BRL	22.140	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien	MKD	87.648	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten	EGP	92.645	100,00
SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	25.962	100,00
Schenker Equipment AB, Göteborg/Schweden	EUR	3.798	100,00
Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main	EUR	25	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	17.748	100,00
SCHENKER FRANCE SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	173.738	100,00
Schenker Global Management&Technology Center Americas Inc., Wilmington/USA	USD	50	100,00
Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen	EUR	65	100,00
Schenker Holdings (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	NZD	17.786	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi/Indien	INR	2.763.217	100,00
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	1.486.165	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau/Macau	HKD	32.131	100,00
Schenker International AB, Göteborg/Schweden	SEK	2.847.977	100,00
SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen	EUR	56	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexiko/Mexiko	MXN	451.764	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera Borromeo (MI)/Italien	EUR	66.549	100,00
Schenker Jinbei Logistics (Shenyang) Co. Ltd., Shenyang/China	CNY	187.546	50,00
Schenker Khimji's LLC, Maskat/Sultanat Oman	OMR	902	60,00
Schenker Korea Ltd., Seoul/Republik Korea	KRW	50.906.175	100,00
Schenker Limited, London/Großbritannien	GBP	26.607	100,00
Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu/China	CNY	-11.983	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing/China	CNY	19.208	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China	CNY	93.897	100,00
Schenker Logistics (Kunshan) Co., Ltd., Kunshan/China	CNY	26.042	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	254.778	100,00
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China	CNY	108.065	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China	CNY	18.729	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China	CNY	103.535	100,00
Schenker Logistics (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	7.407	100,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	CNY	59.927	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden	SEK	-2.904	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba City/Philippinen	PHP	5.165	100,00
Schenker Logistics L.L.C., Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate	AED	47.627	90,00
Schenker Logistics Nederland B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	69.201	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	**Währung**	**Eigenkapital in Tausend** [1]	**Beteiligung in %**
Schenker Logistics Romania S.A., Bukarest/Rumänien	RON	335.852	99,47
Schenker Logistics S.A., Barcelona/Spanien	EUR	132.074	100,00
Schenker Logistics Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	VND	51.869.336	100,00
Schenker Logistics W.L.L., Doha/Katar	QAR	5.891	60,00
Schenker Ltd., Nairobi/Kenia	KES	150.517	100,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange/Luxemburg	EUR	1.917	100,00
Schenker Manila Administrative Competence Center Inc., Taguig City/Philippinen	PHP	27.937	100,00
Schenker Maroc S.A.S, Casablanca/Marokko	MAD	17.276	100,00
Schenker Mauritius (Malaysian Holdings) Ltd. i. L., Port Louis/Mauritius	USD	36.811	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	155.421	100,00
Schenker Myanmar Co., Ltd., Yangon/Myanmar	MMK	1.895.827	100,00
Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek/Namibia	NAD	10.850	100,00
Schenker Nederland B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	-372	100,00
Schenker Nemzetközi Szállítmányozási és Logisztikai Kft., Szigetszentmiklos/Ungarn	HUF	6.151.030	100,00
Schenker North&East AB, Göteborg/Schweden	SEK	2.047.105	100,00
Schenker NV, Antwerpen/Belgien	EUR	15.607	100,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	CAD	64.463	100,00
Schenker OY, Helsinki/Finnland	EUR	83.685	100,00
Schenker Panama S.A., Panama-Stadt/Panama	USD	1.673	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima/Peru	PEN	2.514	100,00
Schenker Philippines, Inc., Makati-Stadt/Philippinen	PHP	779.046	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg/Schweden	SEK	91.756	100,00
SCHENKER RE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin/Irland	EUR	39.795	100,00
Schenker S.A., Guatemala-Stadt/Guatemala	GTQ	-20.122	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	3.898	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad/Saudi-Arabien	SAR	29.591	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	CHF	68.688	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing/China	CNY	23.638	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., Singapur/Singapur	SGD	235.889	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	ZAR	248.524	86,75
Schenker Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	298.527	99,63
SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechien	CZK	721.225	100,00
Schenker Technik GmbH, Essen	EUR	25	100,00
Schenker Technology Center (Warsaw) sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	2.624	100,00
Schenker Transitarios, S.A., Loures/Portugal	EUR	12.219	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	70.770	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	6.488	100,00
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	VND	434.887.824	100,00
Schenker, Inc., New York/USA	USD	149.076	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	TRY	90.206	55,00
Schenker-BTL Ltd., London/Großbritannien	GBP	0	100,00
Schenker-Gemadept Logistics Vietnam Company Limited, Binh Duong Province/Vietnam	USD	-581	100,00
Schenkerocean Ltd, Wanchai/Hongkong	HKD	5.539	100,00
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	JPY	5.876.093	60,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	**Währung**	**Eigenkapital in Tausend** [1]	**Beteiligung in %**
SIA Schenker, Riga/Lettland	EUR	5.690	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland	EUR	133	100,00
SPA Systems s.r.o. i.L., Prag/Tschechien	CZK	2.106	69,00
Stinnes (UK) Limited, Feltham/Middlesex/Großbritannien	GBP	22.385	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Furth im Wald	EUR	2.910	100,00
TEGRO AG, Schwerzenbach/Schweiz	CHF	10.063	62,10
tested Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	-175	69,00
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden	SEK	1.559	100,00
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main	EUR	14.281	100,00
Transport-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (vormals J. Hevecke TRG), Hamburg	EUR	4.432	96,70
Transworld Asig - Broker de Asigurare Ltd., Bukarest/Rumänien	RON	638	99,47
UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen	EUR	973	100,00
Viktor E. Kern Gesellschaft m. b. H., Wien/Österreich	EUR	1.462	69,00
AT EQUITY			
ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana, Ljubljana/Slowenien [2), 4)]	EUR	10.897	33,72
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz [2), 4)]	CHF	2.959	26,00
Autoport Emden GmbH, Emden [2), 4)]	EUR	162	33,30
Bäckebols Åkeri AB, Göteborg/Schweden [2), 4)]	SEK	47.851	35,00
BTU - Bilspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden [2), 4)]	SEK	6.075	50,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover [2)]	EUR	126	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel [2), 4)]	EUR	3.895	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen [2), 4)]	NOK	9.557	33,30
Germans Corbalan&Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien [2), 3)]	EUR	954	20,00
I.M. »Moldromukrtrans« S.R.L., Chisinau/Moldawien [2), 4)]	MDL	15.174	33,15
Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria/Spanien	EUR	-307	24,75
LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft m.b.H., Wien/Österreich [3)]	EUR	5.192	49,00
Trans Jelabel S.L., Aldeamayorde S Martin/Spanien [2), 3)]	EUR	830	20,00
Transatlantic Shipping and Trading SRL, Bukarest/Rumänien [2)]	RON	5.197	49,73
Värnamo Åkeri AB, Värnamo/Schweden [2), 4)]	SEK	17.576	50,00
Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen [2), 4)]	NOK	13.415	50,00
DB NETZE FAHRWEG			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.695	100,00
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	8.439.188	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	3.516	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein	EUR	2.264	87,50
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover	EUR	273	65,62
AT EQUITY			
EEIG Corridor Rhine - Alpine EWIV, Frankfurt am Main [2), 4)]	EUR	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Paris/Frankreich	EUR	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden [2), 4)]	EUR	3.475	24,53
TIA GmbH, Augsburg [2), 5)]	EUR	287	42,88
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln [2), 4)]	EUR	12	42,88
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg [2), 4)]	EUR	1.754	21,88

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB BahnPark GmbH, Berlin	EUR	5.936	51,00
DB Station&Service Aktiengesellschaft, Berlin	EUR	1.485.084	100,00
Station Food GmbH, Berlin	EUR	3.172	51,00
DB NETZE ENERGIE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	429.605	100,00
AT EQUITY			
inno2grid GmbH, Berlin [2), 4)]	EUR	187	50,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
BAX Global Inc., Norfolk/USA	USD	80.725	100,00
DB (UK) Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	847.138	100,00
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	29.692	100,00
DB Barnsdale AG, Berlin	EUR	12.079	100,00
DB Belgie Holding BVBA, Antwerpen/Belgien	EUR	68.379	100,00
DB Competition Claims GmbH, Berlin	EUR	18.125	100,00
DB Czech Holding s.r.o., Rudná/Tschechien	CZK	438.033	100,00
DB Danmark Holding ApS, Hvidovre/Dänemark	DKK	419.289	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin	EUR	1.116	100,00
DB Engineering&Consulting GmbH, Berlin	EUR	95.113	100,00
DB Engineering&Consulting USA Inc., Delaware/USA	USD	820	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	EUR	243.362	100,00
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main	EUR	78.470	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	17.404	100,00
DB International (Beijing) Co., Ltd., Peking/China	CNY	-3.037	100,00
DB International Brasil Servicos de Consultoria Ltda., Rio de Janeiro/Brasilien	BRL	-42	100,00
DB JobService GmbH, Berlin	EUR	-12.306	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin	EUR	4.051	100,00
DB Media&Buch GmbH, Kassel	EUR	26	100,00
DB Mobility Services Austria GmbH i. L., Wien/Österreich	EUR	600	100,00
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart	EUR	2.306	100,00
DB Schweiz Holding AG, Zug/Schweiz	CHF	54.382	100,00
DB Services GmbH, Berlin	EUR	13.210	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin	EUR	2.139	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	EUR	82.184	100,00
DB Systel UK Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.828	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	-3.334	100,00
DB US Corporation, Tarrytown/USA	USD	463.383	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA	USD	469.993	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	EUR	54.555	100,00
DB Verwaltungsgesellschaft WBN mbH, Niesky	EUR	-26.228	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	EUR	131	100,00
Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main	EUR	8.031	100,00
Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH, Berlin	EUR	11.327	100,00
Deutsche Bahn Finance GmbH, Berlin	EUR	67.880	100,00
Deutsche Bahn France Voyages&Tourisme SAS, Paris/Frankreich	EUR	278	100,00
Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin	EUR	2.725	100,00
Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	EUR	2.674	100,00
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	1.670	65,00
DVA REINSURANCE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin/Irland	EUR	4.361	65,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
Engineering Support Group Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-945	100,00
infraView GmbH, Mainz	EUR	5.353	75,00
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin	EUR	-217	76,99
Precision National Plating Services, Inc., Delaware/USA	USD	-25.867	100,00
QT Mobilitätsservice GmbH, Berlin	EUR	3.197	85,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	322	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware/USA	USD	92.265	100,00
UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde/Polen	PLN	1.020	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	EUR	7.413	100,00
Unterstützungskasse der Firma H.M. Gehrckens Gesellschaft mit beschränkter Haftung i. L., Berlin	EUR	6	100,00
AT EQUITY			
BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen [2), 3)]	EUR	441	49,90
Beijing HuaJing DeBe International Engineering Consulting Co., Ltd, Peking/China [2), 4)]	CNY	6.081	25,00
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf [2), 4)]	EUR	333.642	24,90
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz [3)]	CHF	1.632.079	22,60
Rail Technology Company Limited, Jeddah/Saudi-Arabien [2), 4)]	SAR	8.517	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken [2), 4)]	EUR	1.375	25,50
Stinnes Holz GmbH, Berlin [2), 4)]	EUR	79	53,00
AT COST			
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH&Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin [2), 4)]	EUR	4.186	94,00
TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH&Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG i. L., Düsseldorf [2), 5)]	EUR	0	100,00

[1)] Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

[2)] Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

[3)] Vorläufige Abschlussdaten.

[4)] Daten für Geschäftsjahr 2016.

[5)] Daten für Geschäftsjahr 2015.

[6)] Daten für Geschäftsjahr 2014.

[7)] Daten aus Liquidationsbilanz per 30. Juni 2014.

[8)] Daten für Geschäftsjahr 2009.

[9)] Daten für Geschäftsjahr 2012.

[10)] Daten für Geschäftsjahr 2013.

[11)] Daten für Geschäftsjahr 2010.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2017 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Den Corporate Governance-Bericht nach Ziffer 6.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2017 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt des oben genannten Corporate Governance Berichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Die Prüfung des Jahresabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen den Corporate Governance Bericht nach Ziffer 6.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Finanzberichts »Lagebericht und Jahresabschluss 2017« – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Jahresabschlusses, des geprüften Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Berlin, den 28. Februar 2018

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper	Rainer Kroker
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

Bericht des Aufsichtsrats —— 84

Corporate Governance Bericht —— 88

Anlage zum Lagebericht: Entgeltbericht (ungeprüft) —— 95

Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungen des Aufsichtsrats —— 84
Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats —— 85
Corporate Governance —— 86
Jahresabschluss —— 86
Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand —— 87

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht
Aufsichtsratsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat im Berichtsjahr alle ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Unternehmensleitung sowie der Führung der Geschäfte umfassend beraten und überwacht. Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und ausführlich über die Unternehmensplanung und die wirtschaftliche, strategische und finanzielle Entwicklung der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften. Alle wesentlichen Geschäftsvorgänge wurden anhand der Berichte des Vorstands im Plenum und in den zuständigen Ausschüssen erörtert. Erhebliche Abweichungen des Geschäftsverlaufs wurden vom Vorstand erläutert und vom Aufsichtsrat geprüft. Der Aufsichtsratsvorsitzende stand stets in engem Kontakt mit dem Vorsitzenden des Vorstands und wurde von diesem regelmäßig über die aktuelle Geschäftsentwicklung der DB AG, die anstehenden unternehmerischen Entscheidungen und das Risikomanagement informiert.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für die DB AG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden.

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen und einer außerordentlichen Sitzung sowie zu einer Strategiesitzung zusammen. Zudem wurden den Aufsichtsratsmitgliedern in zwei Informationsveranstaltungen wesentliche Themen vertieft erläutert.

Kein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. Im Berichtsjahr wurden zwei Beschlüsse auf der Grundlage schriftlicher Verfahren gefasst. Die Sitzungen des Aufsichtsrats der DB AG wurden durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet.

Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) sowie die wesentlichen Investitions- und Beteiligungsprojekte. Ferner waren im Berichtsjahr durch personelle Wechsel beziehungsweise die Vakanz von Mandaten eine Reihe von Vorstandsangelegenheiten zu beschließen, die ebenfalls in den turnusmäßigen Sitzungen des Aufsichtsrats ausführlich erörtert und entschieden wurden. Diese wurden jeweils vom Personalausschuss des Aufsichtsrats, der zeitweise um zwei Mitglieder des Gremiums zu einer Personalfindungskommission erweitert wurde, vorbereitet.

Der Aufsichtsrat befasste sich in seinen turnusmäßigen Sitzungen im Berichtsjahr regelmäßig mit dem Fortschritt des Programms ZUKUNFT BAHN, das auf eine nachhaltige Steigerung der Qualität und Leistungsfähigkeit des Systemverbunds Bahn abzielt, sowie – jeweils unter Einbeziehung des Vorsitzenden des Beirats der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH – mit dem Fortschritt und der Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21/Wendlingen–Ulm.

Der Aufsichtsrat hat in einer gesonderten Strategiesitzung die Strategie des DB-Konzerns sowie wesentlicher Geschäftsfelder beziehungsweise Unternehmensbereiche beraten. Im Rahmen dieser Sitzung wurden die Digitalisierungsstrategie sowie die Markt- und Wettbewerbssituation insbesondere im Logistikbereich intensiv diskutiert.

In einer außerordentlichen Sitzung hat der Aufsichtsrat sich unter anderem mit der Situation des Schienengüterverkehrs befasst.

Der Aufsichtsrat ließ sich des Weiteren über wesentliche Einzelsachverhalte unterrichten und fasste die erforderlichen Beschlüsse.

Weiterhin hat der Aufsichtsrat im Dezember die Mittelfristplanung 2018 bis 2022 für den DB-Konzern beraten sowie dem Budget des DB-Konzerns für das Geschäftsjahr 2018 und der Investitionsplanung 2018 bis 2022 zugestimmt.

Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG vier ständige Ausschüsse gebildet.

Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu vier Sitzungen zusammen und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet.

Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr fünf Sitzungen durchgeführt und sich insbesondere jeweils mit der aktuellen wirtschaftlichen Lage des DB-Konzerns und in einzelnen Geschäftsfeldern, mit der Risikoberichterstattung und mit den Quartalsabschlüssen beziehungsweise dem Halbjahresabschluss befasst. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat den Fortgang und die Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21 auf Grundlage der quartalsweisen Berichterstattung des Vorstands, die von den Wirtschaftsprüfern jeweils mit einem Review begleitet wurde, ausführlich beraten. In seiner Dezembersitzung hat der Ausschuss auch die vorgelegte Budget- und Investitionsplanung sowie die Mittelfristplanung des Konzerns ausführlich beraten. Ferner wurde die Situation eines weiteren großen Investitionsprojekts, des Abschnitts Emmerich–Oberhausen der Ausbaustrecke (ABS) 46, einem gesonderten Review unterzogen und vom Ausschuss eingehend erörtert. Der Ausschuss befasste sich weiter mit der Fortschreibung der Corporate Governance und des internen Kontrollsystems durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über Untersuchungen im Bereich Compliance und die Ergebnisse der internen Revision informieren lassen. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung für den Berichtszeitraum diskutiert. Der Ausschuss hat sich außerdem über wirtschaftlich bedeutsame Einzelsachverhalte, zum Beispiel die Fahrzeugsituation bei DB Regio, die Digitalisierungsinitiativen und das Versicherungsmanagement des DB-Konzerns, unterrichten lassen. Auch der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in fünf turnusmäßigen sowie zwölf außerordentlichen Sitzungen beziehungsweise Telefonkonferenzen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet. Für die Auswahl geeigneter Kandidaten zur Besetzung vakanter Vorstandsmandate wurde der Personalausschuss zeitweise um zwei weitere Aufsichtsratsmitglieder zu einer Findungskommission erweitert. In den Sitzungen des Gremiums wurden Vorgehen und Fortschritt bei den Auswahlverfahren erörtert und Besetzungsvorschläge für das Plenum des Aufsichtsrats erarbeitet. Darüber hinaus wurden Vergütungsfragen für die Mitglieder des Vorstands diskutiert. Der Personalausschuss hat neben den Neubesetzungen auch Wiederbestellungen von Vorstandsmitgliedern beraten. Ferner hat der Ausschuss eine methodische Änderung für den Long-term Incentive Plan der Vorstände, eine Neufassung des Nebenleistungskatalogs sowie eine veränderte Pensionsregelung für neu eintretende Vorstandsmitglieder erarbeitet und die jeweiligen Beschlussfassungen des Aufsichtsrats hierzu vorbereitet.

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

Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG haben sich auch im Berichtsjahr mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance befasst. Mit Kabinettsbeschluss vom 1. Juli 2009 hat die Bundesregierung den Public Corporate Governance Kodex (PCGK) des Bundes verabschiedet. Der PCGK des Bundes enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat der DB AG hat sich mit der Umsetzung des Public Corporate Governance Kodex im DB-Konzern befasst und die dazu notwendigen Entscheidungen getroffen.

Die Aufsichtsratsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und den Aufsichtsrat darüber informieren. Herr Johannes Schmalzl wurde zum 1. November 2017 zum Hauptgeschäftsführer der IHK Region Stuttgart bestellt. Herr Schmalzl hat daraufhin angezeigt, dass durch seine neue Funktion ein Interessenkonflikt hinsichtlich des Projekts Stuttgart 21 entstehen könne. Er hat an den darauffolgenden Befassungen des Aufsichtsrats mit dem Projekt Stuttgart 21 nicht teilgenommen beziehungsweise an Entscheidungen des Aufsichtsrats in diesem Zusammenhang nicht mitgewirkt. Herr Schmalzl hat sein Mandat im Aufsichtsrat der DB AG mit Wirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2017 niedergelegt.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2017 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 19. März 2018 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 21. März 2018 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2017 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Auch der vom Vorstand erstellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde vom Abschlussprüfer geprüft. Die Wirtschaftsprüfer haben einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt und über das Ergebnis ihrer Prüfung berichtet.

Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht ebenfalls geprüft und gegen die im Bericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die PwC keine Einwendungen erhoben.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Im Vorstand beziehungsweise Aufsichtsrat der DB AG haben sich im Berichtszeitraum folgende Veränderungen ergeben:

Herr Dr. Rüdiger Grube ist am 30. Januar 2017 aus dem DB-Konzern ausgeschieden. Seine Bestellung wurde im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat aufgehoben.

Herr Dr. Richard Lutz wurde mit Wirkung vom 22. März 2017 bis zum 21. März 2022 als Mitglied des Vorstands der DB AG wiederbestellt und zum Vorstandsvorsitzenden ernannt. Er führt das Ressort des Vorsitzenden, das er seit dem Ausscheiden von Herrn Dr. Grube im Rahmen der gültigen Vertretungsregelung bereits kommissarisch mitgeleitet hat.

Die Herren Berthold Huber und Ronald Pofalla wurden mit Wirkung vom 22. März 2017 bis zum 21. März 2022 ebenfalls als Mitglieder des Vorstands der DB AG wiederbestellt. Herr Huber führt das Ressort Personenverkehr. Darüber hinaus führt er bis zum Eintritt des am 10. November 2017 bestellten neuen Vorstandsmitglieds für Güterverkehr&Logistik, Herrn Alexander Doll, in den DB-Konzern das Vorstandsressort Güterverkehr&Logistik kommissarisch. Herr Pofalla führt weiterhin das Vorstandsressort Infrastruktur.

Der Aufsichtsrat hat am 10. November 2017 mit sofortiger Wirkung Frau Prof. Dr. Sabina Jeschke bis zum 9. November 2020 zum Mitglied des Vorstands der DB AG bestellt. Frau Prof. Jeschke verantwortet das Vorstandsressort Digitalisierung&Technik, das bis zu ihrer Bestellung kommissarisch von Herrn Dr. Lutz geführt wurde.

Ferner hat der Aufsichtsrat ebenfalls am 10. November 2017 Herrn Martin Seiler ab 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2020 zum Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektor bestellt. Herr Seiler hat zum 1. Januar 2018 das Vorstandsressort Personal&Recht von Herrn Ulrich Weber übernommen, der auf eigenen Wunsch und einvernehmlich mit Ablauf des 31. Dezember 2017 seine Vorstandstätigkeit beendet hat und in den Ruhestand getreten ist.

Frau Brigitte Zypries hat im Zusammenhang mit ihrer Ernennung zur Bundesministerin für Wirtschaft und Energie ihr Mandat im Aufsichtsrat der DB AG mit Wirkung zum 26. Januar 2017 niedergelegt. Mit Wirkung vom 3. März 2017 wurde Herr Uwe Beckmeyer, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.

Herr Fred Nowka hat sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ablauf des 30. April 2017 niedergelegt. Herr Veit Sobek wurde durch das Amtsgericht Charlottenburg zum 11. Mai 2017 als sein Nachfolger gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der DB AG bestellt.

Herr Johannes Schmalzl, der auf Veranlassung des Bundesministeriums der Finanzen in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt war, hat sein Mandat mit Wirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2017 niedergelegt. Mit Wirkung zum 16. Januar 2018 wurde als sein Nachfolger Herr Dr. Levin Holle, Abteilungsleiter im Bundesministerium der Finanzen, in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.

Der Aufsichtsrat spricht den ausgeschiedenen Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Unterstützung zum Wohl des Unternehmens aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB AG und der verbundenen Unternehmen für ihren im Berichtsjahr geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2018

Für den Aufsichtsrat

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht
Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

Corporate Governance Bericht

Entsprechenserklärung —— 88
Zusammenwirken von Vorstand und Aufsichtsrat —— 88
Transparenz —— 90
Risikomanagement —— 90
Compliance —— 90
Rechnungslegung und Abschlussprüfung —— 90
Effizienzprüfung des Aufsichtsrats —— 91
Vergütungsbericht —— 91

Corporate-Governance-Regelungen sollen eine gute, verantwortungsvolle und wertorientierte Unternehmensführung sicherstellen. Die Bundesregierung hat am 1. Juli 2009 den Public Corporate Governance Kodex (PCGK) des Bundes zu Grundsätzen guter Unternehmens- und Beteiligungsführung beschlossen. Der PCGK enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Ziel des PCGK ist es, die Unternehmensführung und -überwachung transparenter und nachvollziehbar zu machen und die Rolle des Bundes als Anteilseigner klarer zu fassen. Zugleich soll das Bewusstsein für eine gute Corporate Governance erhöht werden.

Wir sind davon überzeugt, dass eine gute Corporate Governance eine wesentliche Grundlage für den Erfolg des DB-Konzerns ist. Es ist unser Ziel, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern und dabei die Interessen von Kunden, Geschäftspartnern, Investoren, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit zu fördern sowie das Vertrauen in den DB-Konzern zu bewahren und auszubauen.

Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DB AG) erklären gemeinsam:

»Seit der letzten Entsprechenserklärung vom 22. März 2017 hat die DB AG den von der Bundesregierung am 1. Juli 2009 verabschiedeten Empfehlungen zum PCGK mit Ausnahme von Ziffer 3.3.2 (Selbstbehalt beim Abschluss der D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat) entsprochen. Die DB AG beabsichtigt, den Empfehlungen des PCGK auch künftig, bis zu einer Entscheidung über den Selbstbehalt für den Aufsichtsrat mit der vorgenannten Ausnahme, zu entsprechen.«

Zusammenwirken von Vorstand und Aufsichtsrat

Als deutsche Aktiengesellschaft unterliegt die DB AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Überwachungsstruktur. Diese beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener gemeinschaftlicher Verantwortung. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig.

Im Interesse einer bestmöglichen Unternehmensleitung legen wir großen Wert darauf, dass Vorstand und Aufsichtsrat in einem kontinuierlichen Dialog miteinander stehen und zum Wohl des Unternehmens vertrauensvoll und effizient zusammenarbeiten. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen, insbesondere der Planung, Geschäftsentwicklung, Risikolage und des Risikomanagements sowie des internen Kontrollsystems.

Eine Übersicht über die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG einschließlich der von ihnen wahrgenommenen Mandate ist im Konzern-Anhang enthalten.

Vorstand

Der Vorstand leitet die Gesellschaft in eigener gemeinschaftlicher Verantwortung. Er ist an das Unternehmensinteresse gebunden und der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts verpflichtet. Er konkretisiert die Unternehmensziele und legt die Strategien fest, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen. Der Vorstand entscheidet über alle Angelegenheiten von grundsätzlicher und wesentlicher Bedeutung für das Unternehmen.

Nach dem Ausscheiden von Herrn Dr. Rüdiger Grube aus dem DB-Konzern zum 30. Januar 2017 wurde das Ressort des Vorsitzenden, gemäß der in der Geschäftsordnung des Vorstands vorgesehenen Vertretungsregelung, ebenso wie das Ressort Technik&Qualität vom Vorstand Finanzen/Controlling kommissarisch geführt. Durch Beschluss des Aufsichtsrats vom 22. März 2017 wurden im Zusammenhang mit der Ernennung von Herrn Dr. Richard Lutz zum Vorstandsvorsitzenden die Funktionen des Ressorts Finanzen/Controlling in das Ressort des Vorsitzenden überführt. Das

Ressort Finanzen/Controlling ist damit entfallen. Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr, DB Regio und DB Arriva wurden gleichzeitig in einem eigenständigen Ressort Personenverkehr gebündelt, das von Herrn Berthold Huber geführt wird. Die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Cargo wurden in einem neuen Vorstandsressort Güterverkehr & Logistik zusammengeführt, das bis zum Eintritt des zum Vorstandsmitglied für Güterverkehr & Logistik, Herrn Alexander Doll, bestellten Vorstandsmitglieds ebenfalls kommissarisch von Herrn Berthold Huber geführt wird. Das bisherige Vorstandsressort Verkehr und Transport ist damit entfallen. Das Vorstandsressort Technik & Qualität wurde ebenfalls am 22. März 2017 um die zuvor im Ressort des Vorsitzenden geführten, mit Digitalisierung und IT befassten Bereiche erweitert und in Digitalisierung & Technik umbenannt. Bis zur Besetzung des Vorstandsressorts Digitalisierung & Technik mit Frau Prof. Sabina Jeschke wurde dieses Ressort kommissarisch von Herrn Dr. Richard Lutz geführt.

Der Vorstand der DB AG besteht damit weiterhin aus sechs Ressorts. Neben dem Ressort des Vorsitzenden umfasst der Vorstand die Ressorts Personal & Recht, Digitalisierung & Technik, Personenverkehr, Güterverkehr & Logistik sowie Infrastruktur.

Die Vorstandsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und ihre Vorstandskollegen darüber informieren. Im Berichtsjahr ist kein derartiger Fall mitgeteilt worden.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens.

Dem Aufsichtsrat der DB AG gehören entsprechend den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter und zehn Mitglieder Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden teils entsandt und teils durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt.

Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB AG ist Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht. Persönliche oder geschäftliche Beziehungen einzelner Aufsichtsratsmitglieder zur jeweiligen Gesellschaft werden im Konzern-Anhang angegeben.

Die Aufsichtsratsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und den Aufsichtsrat darüber informieren. Herr Johannes Schmalzl wurde zum 1. November 2017 zum Hauptgeschäftsführer der IHK Region Stuttgart bestellt. Herr Schmalzl hat daraufhin angezeigt, dass durch seine neue Funktion ein Interessenkonflikt hinsichtlich des Projekts Stuttgart 21 entstehen könne. Er hat an den darauffolgenden Befassungen des Aufsichtsrats mit dem Projekt Stuttgart 21 nicht teilgenommen beziehungsweise an Entscheidungen des Aufsichtsrats in diesem Zusammenhang nicht mitgewirkt. Herr Schmalzl hat sein Mandat im Aufsichtsrat der DB AG mit Wirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2017 niedergelegt.

Geschäfte von grundlegender Bedeutung sowie andere Vorstandsentscheidungen mit wesentlichem Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage des Unternehmens bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat der DB AG wird vom Vorstand mindestens vierteljährlich über die Geschäftsentwicklung und über die Lage des DB-Konzerns informiert. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auch regelmäßig über die im Unternehmen ergriffenen Maßnahmen zur Einhaltung von Gesetzen und den unternehmensinternen Regularien (Compliance). In den Aufgabenbereich des Aufsichtsrats fallen außerdem die Prüfung und Billigung des Jahresabschlusses der Gesellschaft und die Prüfung des Lageberichts der Gesellschaft, des Konzern-Abschlusses sowie des Konzern-Lageberichts der Gesellschaft. Der Aufsichtsrat befasst sich darüber hinaus mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie der Abschlussprüfung.

Darüber hinaus steht der Aufsichtsratsvorsitzende mit dem Vorstand und insbesondere mit dem Vorstandsvorsitzenden in regelmäßigem Kontakt und berät mit diesem die Strategie, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement des Unternehmens. Über wichtige Ereignisse, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung sowie für die Leitung des Unternehmens von wesentlicher Bedeutung sind, wird der Aufsichtsratsvorsitzende regelmäßig durch den Vorstandsvorsitzenden informiert.

Zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der DB AG bestanden im Berichtsjahr keine Beraterverträge und sonstigen vergleichbaren Dienstleistungs- und Werkverträge.

Aufsichtsratsausschüsse

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, neben dem nach dem Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) einzurichtenden Vermittlungs-

ausschuss weitere Ausschüsse zu bilden, und einen Präsidialausschuss, einen Prüfungs- und Compliance-Ausschuss sowie einen Personalausschuss gebildet. Eine Übersicht über die Mitglieder der Ausschüsse finden Sie im Konzern-Anhang. Über die Arbeit der Ausschüsse im Berichtsjahr informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht. Eine Funktionsbeschreibung der einzelnen Ausschüsse finden Sie auf unserer Internetseite.

Frauenanteil in Vorstand und Aufsichtsrat

Dem Aufsichtsrat der DB AG gehören gegenwärtig fünf Frauen an. Für den Frauenanteil im Aufsichtsrat der DB AG wurde eine bis zum Stichtag 30. Juni 2022 zu erreichende Zielgröße von 30 % festgelegt.

Dem Vorstand der DB AG gehört derzeit eine Frau an. Für den Frauenanteil im Vorstand der DB AG wurde bis zum Stichtag 30. Juni 2022 eine Zielgröße von 30 % festgelegt.

Auf den weiteren Führungsebenen der DB AG soll bis zum 31. Dezember 2020 auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 25,5 % und auf der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 28,6 % erreicht werden.

Transparenz

Auf unserer Internetseite stellen wir alle wichtigen Informationen zum Konzern- und Jahresabschluss, den Halbjahresbericht, den Finanzkalender sowie Informationen zu meldepflichtigen Wertpapiergeschäften zur Verfügung. Darüber hinaus informieren wir im Rahmen unserer Investor-Relations-Aktivitäten und Unternehmenskommunikation regelmäßig über aktuelle Entwicklungen.

Risikomanagement

Gute Unternehmensführung beinhaltet auch den verantwortungsbewussten Umgang mit Chancen und Risiken, die im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit entstehen. Für Vorstand und Aufsichtsrat ist deshalb die frühzeitige Identifizierung und Begrenzung von geschäftlichen Risiken von großer Bedeutung.

Es ist Aufgabe des Vorstands, ein angemessenes Risikomanagement und dessen Überwachung im Unternehmen sicherzustellen und beides kontinuierlich weiterzuentwickeln. Durch das Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts (BilMoG) wurden die Aufgaben des Aufsichtsrats im Hinblick auf die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses und die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems präzisiert. Damit der Aufsichtsrat diese Aufgaben erfüllen kann, müssen ihm geeignete Informationen zur Verfügung gestellt werden, anhand derer er sich ein Urteil über die Angemessenheit und Funktionsfähigkeit der Systeme bilden kann. Zum internen Kontrollsystem erfolgt eine regelmäßige Berichterstattung an den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über dessen Angemessenheit und Wirksamkeit. Daneben berichtet der Vorstand dem Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über Risiken von wesentlicher Bedeutung für die Konzerngesellschaften sowie deren Behandlung durch den Vorstand. Er kontrolliert auch, ob das Risikofrüherkennungssystem den Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG entspricht.

Compliance

Compliance ist ein integraler Bestandteil der Unternehmens- und Führungskultur des DB-Konzerns. Für uns bedeutet Compliance die Übereinstimmung unserer geschäftlichen Aktivitäten mit den hierfür maßgeblichen Gesetzen und Regelungen.

Der Schwerpunkt unserer Compliance-Arbeit liegt auf der Prävention von Korruption und sonstiger Wirtschaftskriminalität sowie deren konsequenter Bekämpfung. Verbindliche Richtlinien hierzu dienen dem Schutz des DB-Konzerns, der Mitarbeiter und der Führungskräfte. Von großer Bedeutung bleibt weiterhin die Sensibilisierung unserer Mitarbeiter und Führungskräfte, denn nur risikobewusste Beschäftigte können Risiken erkennen und diese auch erfolgreich vermeiden oder zumindest reduzieren.

Die Compliance-Arbeit des DB-Konzerns umfasst unter anderem das frühzeitige Erkennen von Compliance-Risiken sowie die entsprechende Einleitung von Gegenmaßnahmen. Dazu zählen auch die Durchführung von Compliance-Programmen, die kontinuierliche Kommunikation sowie Prozessverbesserungen.

Weitere Informationen zum Thema Compliance finden Sie auf unserer Internetseite.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die Hauptversammlung der DB AG hat am 22. März 2017 die PwC, Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2017 bestellt. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat die Vorschläge des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers vorbereitet und nach dessen Wahl durch die Hauptversammlung mit dem Abschlussprüfer die Prüfungsschwerpunkte festgelegt. Mit dem Abschlussprüfer wurde auch in diesem Geschäftsjahr vereinbart, dass der Vorsitzende des

Prüfungs- und Compliance-Ausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird. Es wurde zudem vereinbart, dass der Ausschussvorsitzende vom Abschlussprüfer über gesonderte Feststellungen und etwaige Unrichtigkeiten der Entsprechenserklärung unverzüglich informiert wird.

Effizienzprüfung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Die Effizienzprüfung erfolgt im Zweijahresrhythmus. Die letzte Effizienzprüfung fand im Berichtsjahr statt.

Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht beschreibt die Vergütungssystematik und stellt die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats dar.

Das Vergütungssystem des Vorstands

Das Vergütungssystem für den Vorstand der DB AG zielt darauf ab, die Vorstandsmitglieder entsprechend ihren Aufgaben- und Verantwortungsbereichen angemessen zu vergüten und dabei die Leistung eines jeden Vorstandsmitglieds sowie den Erfolg des Unternehmens unmittelbar zu berücksichtigen.

Die Angemessenheit der Vergütung wird regelmäßig in einem Vergütungsvergleich überprüft. Im Rahmen dieser Überprüfung wird die Höhe der Vorstandsvergütung sowohl im Vergleich zum externen Markt (horizontale Angemessenheit) als auch zu den sonstigen Vergütungen im Unternehmen (vertikale Angemessenheit) gewürdigt. Sollte sich hieraus die Notwendigkeit einer Veränderung des Vergütungssystems oder der Vergütungshöhe ergeben, macht der Personalausschuss des Aufsichtsrats dem Aufsichtsrat entsprechende Vorschläge zur Beschlussfassung. Die letzte Überprüfung der Angemessenheit der Vergütung der Vorstandsmitglieder erfolgte im Jahr 2016.

Vergütungsbestandteile

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtvergütung umfasst daneben auch die Versorgungszusagen, die sonstigen Zusagen sowie die Nebenleistungen.

Die fixe Grundvergütung ist eine auf das Geschäftsjahr bezogene Barvergütung, die sich an dem Verantwortungsumfang und der Erfahrung des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert. Das individuell festgelegte Fixeinkommen wird in zwölf gleichen Teilen ausgezahlt.

Die erfolgsabhängige Jahrestantieme errechnet sich aus dem Erreichen kennzahlenbezogener betriebswirtschaftlicher Ziele (Tantiemefaktor) und der Erfüllung individueller Ziele (Leistungsfaktor). Zwischen Tantiemefaktor und Leistungsfaktor besteht eine multiplikative Verknüpfung. Die Höhe des Tantiemefaktors ist abhängig vom Grad des Erreichens der aus der Unternehmensplanung abgeleiteten wirtschaftlichen Ziele. Die Bezugsparameter sind zu gleichen Teilen der operative Erfolg (operatives Ergebnis nach Zinsen) und die erzielte Kapitalrendite (ROCE).

Der Leistungsfaktor würdigt die Erfüllung der persönlichen Ziele. Die Zieltantieme entspricht der Jahrestantieme, die das Vorstandsmitglied in einem »normalen Geschäftsjahr« (Einhaltung der Planziele) bei 100-prozentiger Erfüllung der Leistungsziele erhält. Unterschreitet das Unternehmensergebnis die vorgegebenen Planwerte, kann sich der Tantiemefaktor – unabhängig von der persönlichen Zielerreichung – im Extremfall auf null reduzieren. Somit ist ein vollständiger Ausfall der Jahrestantieme möglich. Bei einer entsprechenden Überschreitung der Planwerte kann die Jahrestantieme unter der Voraussetzung, dass auch der maximale Leistungsfaktor erreicht wird, das 2,6-Fache der Zieltantieme betragen.

Die wirtschaftlichen und persönlichen Ziele der Vorstandsmitglieder werden jährlich auf Basis einer Empfehlung des Personalausschusses vom Aufsichtsrat beschlossen und mit den Vorstandsmitgliedern schriftlich vereinbart.

Gemeinsam mit der vom Aufsichtsrat verabschiedeten Planung bilden die persönlichen Ziele die Bemessungsgrundlage für die Jahrestantieme. Damit stehen zu Beginn des Geschäftsjahres alle wesentlichen Parameter für die Gesamtvergütung fest.

Nach Abschluss eines Geschäftsjahres werden auf Basis der Konzernergebnisse für jedes Vorstandsmitglied der Tantiemefaktor und der persönliche Leistungsfaktor ermittelt. Das Zieleinkommen wird erreicht, wenn sowohl die Unternehmensziele als auch die individuellen Ziele zu 100 % erfüllt sind. Die abschließende Festlegung dazu erfolgt durch den Aufsichtsrat und wird vom Personalausschuss vorbereitet.

Ab der Tranche 2017 gilt für den Long-term Incentive Plan des Vorstands eine veränderte Methodik. Bemessungsgrundlage für das langfristige Vergütungselement ist nun eine marktübliche Eigenkapitalverzinsung auf Basis des Equity-Values. Die Ausrichtung des Long-term Incentives am Equity-Value honoriert eine nachhaltige Wertentwick-

lung des Unternehmens. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit werden die im Vergleich zur Unternehmensplanung erzielte Wertsteigerung und der Auszahlungsgrad ermittelt. Die Planlaufzeit beträgt jeweils vier Jahre. Der Auszahlungsgrad des Long-term Incentive Plans ist nach oben begrenzt und kann zwischen 0 und 250 % liegen. Der Anspruch aus der Long-term-Incentive-Zusage ist vererblich.

Die Vorstandsmitglieder haben einen Anspruch auf eine angemessene Abfindung bei Beendigung der organschaftlichen Bestellung vor dem vertraglich festgelegten Zeitpunkt, wenn kein von ihnen zu vertretender wichtiger Grund vorliegt. Die Abfindung orientiert sich an der Restlaufzeit des Vertrags, dem vereinbarten Zielgehalt und gegebenenfalls den bereits in der Restlaufzeit des Vertrags von der DB AG zu erfüllenden Ruhegeldansprüchen.

Entsprechend den Empfehlungen des PCGK ist in allen Dienstverträgen der Vorstandsmitglieder der DB AG ein Abfindungscap enthalten. Danach dürfen Zahlungen an ein Vorstandsmitglied aufgrund vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund i. S. d. § 626 BGB den Wert von zwei Jahresgehältern einschließlich variabler Gehaltsbestandteile nicht überschreiten und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten.

Für die Wahrnehmung von Mandaten in Kontrollgremien von Konzern- und Beteiligungsgesellschaften wird den Mitgliedern des Vorstands keine zusätzliche Vergütung gezahlt.

Konzernweite Vergütungssystematik für Führungskräfte

Die Vergütungssystematik für leitende Angestellte zielt vor allem auf eine enge Kopplung der Vergütung an den nachhaltigen Unternehmenserfolg im Sinne des Geschäftserfolgs des Systemverbunds Bahn und des DB-Konzerns sowie die Ausrichtung aller Bereiche auf dieses Ziel.

Die Jahrestantieme für die leitenden Angestellten und außertariflichen Arbeitnehmer im Systemverbund Bahn wird als Erfolgsbeteiligung ausgestaltet. Persönliche Ziele werden dann im Rahmen eines regelmäßigen Prozesses mit den Führungskräften vereinbart. Die Zielerreichungen werden dann bei Entscheidungen zur Erhöhung der Grundvergütung regelmäßig in die Bewertung mit einbezogen.

Soweit die Führungskräfte Organe von Tochtergesellschaften der DB AG sind, wird sich der jeweilige Aufsichtsrat der Tochtergesellschaft mit den persönlichen Zielen möglichst bereits zum Ende eines Geschäftsjahres befassen. Die Beschlussfassung dazu erfolgt dann in der Regel nachgelagert zu der Aufsichtsratssitzung der DB AG, in der die Mittelfristplanung und die Ziele für den Konzernvorstand verabschiedet werden. Diese zeitliche Abfolge der Behandlung der persönlichen Ziele in den Aufsichtsräten der Tochtergesellschaften ist der Konzernstruktur der DB AG geschuldet.

Für die DB Netz AG gelten vor dem Hintergrund der regulatorischen Anforderungen zum Teil gesonderte Regelungen, die den Geschäftserfolg der DB Netz AG noch stärker in den Blick nehmen.

Ruhegeldansprüche

Der Aufsichtsrat der DB AG hat für die Vorstandsmitglieder eine grundsätzliche Altersgrenze von 65 Jahren festgelegt. Die Mitglieder des Vorstands haben nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Anspruch auf Ruhegeldzahlungen. Ein Vorstandsmitglied hat spätestens mit Vollendung des 65. Lebensjahres Anspruch auf ein lebenslanges Ruhegeld, wenn das Dienstverhältnis wegen dauernder Dienstunfähigkeit endet oder der Vertrag vor dem vereinbarten Beendigungstermin endet oder nicht verlängert wird, ohne dass ein wichtiger Grund vorliegt, oder das Vorstandsmitglied die Fortsetzung des Dienstvertrags zu gleichen oder für ihn günstigeren Bedingungen ablehnt.

Die Systematik der Versorgungszusagen für die Vorstandsmitglieder wurde im Berichtsjahr modifiziert. 2017 neu bestellte und auch künftige Vorstandsmitglieder erhalten eine beitragsorientierte Versorgungszusage, bei der für das Vorstandsmitglied während dessen Dienstzeit ein Kapitalstock angespart und bei Erreichen der Altersgrenze ausgezahlt wird. Die Zusage wird in Form eines Kapitalkontenplans mit einem jährlichen Beitrag gewährt, der sich als fester Prozentsatz aus der Grundvergütung ableitet.

Die betrieblichen Versorgungszusagen für die bereits zuvor amtierenden Vorstandsmitglieder belaufen sich auf einen Prozentsatz des Grundgehalts, der sich nach der Dauer der Zugehörigkeit des Vorstandsmitglieds zum Unternehmen richtet. Die Versorgungszusagen sehen lebenslange Alters- und Hinterbliebenenrenten vor. Ein Kapitalwahlrecht besteht nicht.

Für vor dem 1. Januar 2009 abgeschlossene Vorstandsverträge wurden ferner Rückdeckungsversicherungen für die betriebliche Altersvorsorge abgeschlossen.

Vertragliche Nebenleistungen

Als vertragliche Nebenleistungen haben die Vorstandsmitglieder unter anderem Anspruch auf einen Dienstwagen mit Fahrer zur dienstlichen und privaten Nutzung, eine persönliche BahnCard 100 First sowie den üblichen Versicherungsschutz. Für dienstlich veranlasste Zweitwohnungen wird ein Mietzuschuss gewährt. Diese Sachbezüge unterliegen, soweit sie nicht steuerfrei gewährt werden können, als geldwerter Vorteil der Versteuerung durch die Vorstandsmitglieder. Den Vorstandsmitgliedern ist es wie allen Führungskräften freigestellt, am Deferred-Compensation-Programm des Unternehmens teilzunehmen.

Für die Mitglieder des Vorstands besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung). Die Versicherung war im Berichtsjahr als Gruppenversicherung mit dem gesetzlich vorgesehenen Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Vorstände entstehen können. Der Versicherungsschutz der bestehenden D&O-Versicherung gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren nach Beendigung der Vorstandstätigkeit weiter.

Vergütung für das Geschäftsjahr 2017

Die Tantieme für das abgelaufene Geschäftsjahr wird mit dem Ende des Monats, in dem die ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft stattfindet, fällig.

Für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr erhalten die Mitglieder des Vorstands der DB AG folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Vorstands in T €	Feste Vergütung	Bezüge im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit	Variable Vergütung			Sonstiges [3]	Insgesamt [4]
			kurzfristig [1]	langfristig (Auszahlung LTI 2017)	langfristig [2]		
AM 31.12.2017 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG							
Dr. Richard Lutz	844	-	1.045	-	47	20	1.909
Ulrich Weber	715	-	837	-	15	9	1.561
Ronald Pofalla	594	-	723	-	184	29	1.345
Berthold Huber	594	-	629	-	184	28	1.251
Prof. Dr. Sabina Jeschke (seit 10.11.2017)	57	-	70	-	104	0	127
	2.804	**-**	**3.304**	**-**	**534**	**85**	**6.193**
IM GESCHÄFTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG							
Dr. Rüdiger Grube (bis 30.01.2017)	75	2.251	-	-	-165	2	2.328
Insgesamt	**2.879**	**2.251**	**3.304**	**-**	**369**	**87**	**8.521**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

[1] Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.

[2] Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung/-auflösung für Long-term Incentives.

[3] Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen und aus der Benutzung von Dienstwagen sowie Zuschüsse zu Versicherungen und Mieten.

[4] Summe ohne langfristige variable Vergütung.

Kein Mitglied des Vorstands der DB AG hat im Berichtsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten.

Versorgungsansprüche des Vorstands für das Geschäftsjahr 2017

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag in Höhe von 1.940 T € zugeführt.

Zuführung zu den Pensionsrückstellungen in T €	2017
AM 31.12.2017 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Dr. Richard Lutz	223
Ulrich Weber	101
Ronald Pofalla	190
Berthold Huber	523
Prof. Dr. Sabina Jeschke (seit 10.11.2017)	33
	1.070
IM GESCHÄFTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Dr. Rüdiger Grube (bis 30.01.2017)	870
Insgesamt	**1.940**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder sind als Gesamtsumme im Konzern-Anhang ausgewiesen.

Vergütung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2017

Die Vergütung des Aufsichtsrats der DB AG wurde zuletzt durch Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung von 20.000 € sowie eine erfolgsorientierte jährliche Vergütung. Die erfolgsabhängige Vergütung bemisst sich nach dem Verhältnis des im Konzern-Abschluss ausgewiesenen operativen Ergebnisses (EBIT) des Geschäftsjahres im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr sowie dem Erreichen bestimmter operativer Leistungskennziffern. Die erfolgs-

abhängige Vergütung ist auf maximal 13.000 € begrenzt. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung. Diese Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel. Für den Vorsitz im Präsidialausschuss und im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss erhöht sich die Vergütung um das Einfache, für den Vorsitz im Personalausschuss um die Hälfte der Vergütung. Die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach § 27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss bleiben unberücksichtigt.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld von 250 €. Die Aufsichtsratsmitglieder haben zudem die Wahl zwischen einer persönlichen BahnCard 100 First oder fünf Freifahrtscheinen.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung). Die Versicherung ist als Gruppenversicherung ohne Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Aufsichtsräte entstehen können. Ferner besteht für die Aufsichtsratsmitglieder eine Gruppenunfallversicherung. Die Prämie für die genannten Versicherungen entrichtet die jeweilige Gesellschaft.

Die Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat nur während eines Teils des jeweiligen Geschäftsjahres angehören, erhalten für jeden angefangenen Monat ihrer Mitgliedschaft ein Zwölftel der Vergütung. Entsprechendes gilt für die Erhöhung der Vergütung für den Aufsichtsratsvorsitzenden und seinen Stellvertreter sowie für die Erhöhung der Vergütung für Mitgliedschaft und Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss.

Die Zahlung der Vergütung erfolgt nach Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder für das vorangegangene Geschäftsjahr beschließt.

Die Vergütung einschließlich der persönlichen BahnCard 100 First und der fünf Freifahrtscheine ist von den Aufsichtsratsmitgliedern eigenständig zu versteuern.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats halten derzeit weder Aktien der Gesellschaft noch Optionsrechte, die zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft berechtigen.

Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 21. März 2018 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

	Jahresvergütung 2017				
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats in T €	**feste Vergütung**	**variable Vergütung**	**Sitzungsgeld**	**Nebenleistungen**	**Insgesamt**
AM 31.12.2017 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG					
Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht	70,0	30,8	4,3	–	105,1
Alexander Kirchner	40,0	17,6	4,3	7,1	68,9
Uwe Beckmeyer[1]	3,3	1,5	0,8	7,1	12,6
Jürgen Beuttler	20,0	8,8	1,3	–	30,1
Dr. Michael Frenzel	20,0	8,8	1,5	7,1	37,4
Dr. Jürgen Großmann	20,0	8,8	1,3	7,1	37,1
Dr. Ingrid Hengster	20,0	8,8	1,5	–	30,3
Jörg Hensel	25,0	11,0	2,3	0,9	39,1
Klaus-Dieter Hommel	20,0	8,8	1,0	–	29,8
Prof. Dr. Susanne Knorre	20,0	8,8	1,3	7,1	37,1
Ludwig Koller	20,0	8,8	1,5	7,1	37,4
Dr. Jürgen Krumnow	40,0	17,6	2,0	0,9	60,5
Kirsten Lühmann	20,0	8,8	2,0	0,9	31,7
Heike Moll	20,0	8,8	1,5	7,1	37,4
Michael Odenwald	35,0	15,4	4,8	0,9	56,0
Mario Reiß	20,0	8,8	1,5	7,1	37,4
Regina Rusch-Ziemba	25,0	11,0	2,5	7,1	45,6
Johannes Schmalzl	20,0	8,8	2,3	7,1	38,1
Jens Schwarz	30,0	13,2	3,8	7,1	54,0
Veit Sobek	13,3	5,9	1,0	7,1	27,3
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG					
Fred Nowka	6,7	2,9	0,5	–	10,1
Brigitte Zypries[2]	–	–	–	–	–
Summe	**508,3**	**223,7**	**43,0**	**88,8**	**863,0**
Aufsichtsratsvergütung für weitere Mandate in DB-Tochtergesellschaften					46,8
Insgesamt					**909,9**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

[1] Herr Beckmeyer hat auf seine ihm für die Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied zustehende Vergütung bis Oktober 2017 verzichtet.

[2] Frau Zypries hat auf die ihr für die Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied zustehende Vergütung verzichtet.

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG bestehen nicht.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG haben im Berichtsjahr keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen erhalten.

Anlage zum Lagebericht: Entgeltbericht (ungeprüft)

Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern und deren Wirkungen (§ 21 Abs. 1 Nr. 1 EntgTranspG) —— 95

Maßnahmen zur Herstellung von Entgeltgleichheit für Frauen und Männer (§ 21 Abs. 1 Nr. 2 EntgTranspG) —— 96

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) wird vom Entgelttransparenzgesetz (EntgTranspG) erfasst und muss daher einen Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit von Frauen und Männern (Entgeltbericht) verfassen, der dem Lagebericht als Anlage beigefügt und im Bundesanzeiger veröffentlicht wird. Der Entgeltbericht ist kein Teil des Lageberichts.

Als Teil des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) leistet die DB AG einen Beitrag zur Umsetzung der DB-Konzernstrategie DB2020+. Mit der Strategie DB2020+ hat der DB-Konzern einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen ÖKONOMIE, SOZIALES und ÖKOLOGIE miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Als Top-Arbeitgeber will der DB-Konzern qualifizierte Mitarbeiter gewinnen und binden, die mit Begeisterung für ihn und seine Kunden arbeiten. Ein wesentlicher Hebel hierfür sind ein wertschätzender Umgang mit Vielfalt und die Nutzung dieses Potenzials. Kernthemen sind gleiche Entwicklungsmöglichkeiten für Frauen und Männer sowie die Förderung der Zusammenarbeit von Menschen verschiedener Altersgruppen und unterschiedlicher Kulturen/Ethnien.

Zudem möchte der DB-Konzern einen Beitrag dazu leisten, dass Mitarbeiter berufliche Herausforderungen besser mit Familien- und Freizeitinteressen vereinbaren können. Die DB AG will daher eine bessere Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie entsprechend der jeweiligen Lebensphase der Mitarbeiter unter anderem zur Förderung einer langfristigen Bindung ermöglichen. Gleichzeitig geht es darum, auch für potenzielle Mitarbeiter die Attraktivität auf diesem Gebiet zu erhöhen. Ziel ist es, Benachteiligungen auszuschließen sowie den beruflichen Wiedereinstieg und die Weiterentwicklung von Mitarbeitern mit familienbezogenen Verpflichtungen zu ermöglichen.

Mitarbeiter nach Geschlecht in natürlichen Personen, im Jahresdurchschnitt	**2017**	2016
Frauen (Vollzeit)	2.964	2.996
Männer (Vollzeit)	3.613	3.670
Vollzeitbeschäftigte	**6.577**	**6.666**
Frauen (Teilzeit)	862	824
Männer (Teilzeit)	158	139
Teilzeitbeschäftigte	**1.020**	**963**
Frauen (insgesamt)	3.826	3.820
Männer (insgesamt)	3.771	3.809
Mitarbeiter	**7.597**	**7.629**

Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern und deren Wirkungen (§ 21 Abs. 1 Nr. 1 EntgTranspG)

Der DB-Konzern will bis 2020 zu den zehn Top-Arbeitgebern in Deutschland gehören. Wichtig dabei ist, den Frauenanteil im DB-Konzern und in Führungsverantwortung deutlich zu erhöhen. Dazu hat der DB-Konzern vielfältige Maßnahmen entwickelt, die Frauen in unterschiedlichen Lebens- und Berufsphasen gewinnen und binden sollen. Mit einer Kombination aus flexiblen Beschäftigungsbedingungen, individueller Karriereförderung, gezielter Ansprache von weiblichen Bewerbern sowie der Weiterentwicklung der Unternehmenskultur will der DB-Konzern Frauen zielgerichtet fördern.

Auch von außen wird wahrgenommen, dass der DB-Konzern die Chancengleichheit von Männern und Frauen aktiv fördert. So hat das Forschungsinstitut Trendence den DB-Konzern im Rahmen seiner Employer Branding Awards im Mai 2016 mit dem dritten Platz in der Kategorie »Gender Diversity« ausgezeichnet. Nach Auffassung der Jury wahre der DB-Konzern mit klugen Maßnahmen die Chancengleichheit und überzeuge auch die jungen Talente davon, dass alle gleichermaßen gute Chancen auf Job und Karriere im DB-Konzern haben.

Für die Balance zwischen den Anforderungen von Familie und Beruf ist die Flexibilisierung der Arbeitszeit von hoher Bedeutung. Dafür bietet das Lebensphasenmodell innerhalb des Demografietarifvertrags (DemografieTV) mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) eine gute Grundlage. Ebenfalls zahlen die in der DB-Konzernbetriebsvereinbarung (KBV) »Beruf, Familie und Biografie« enthaltenen Regelungen, insbesondere die Unterstützung bei der Kinderbetreuung und bei der Pflege von Angehörigen, auf die Gleichstellung ein. Darüber hinaus erhalten die Mitarbeiter der DB AG durch die ebenfalls in der KBV »Beruf, Familie und Biografie« geregelten Maßnahmen zur Flexibilisierung des Arbeitsortes mehr Spielräume. Wesentlicher Inhalt des

DemografieTV ist die individuellere Gestaltung der Arbeitszeit und der Arbeitsbedingungen, um eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie beziehungsweise Privatleben zu erreichen. Im Jahr 2016 wurden unter anderem die Förderung für die Übertragung von Überzeit in das Langzeitkonto für den Abrechnungszeitraum 2016 sowie die Förderung von Entgelteinbringungen in das Langzeitkonto für das Kalenderjahr 2017 bei Arbeitnehmern, die keine Überzeit in das Langzeitkonto einbringen können, vereinbart. Im Jahr 2017 wurden im Rahmen der Weiterentwicklung des DemografieTV für das Jahr 2017 insbesondere eine Förderung der Einbringung von Entgelt oder Überzeit in das Langzeitkonto und die Förderung der Nutzung von Gesundheitswochen vereinbart.

Auch mit Angeboten zur Kinderbetreuung will der DB-Konzern gemeinsam mit der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) den Anspruch verwirklichen, Beruf und Familie noch besser zu vereinbaren. DB-Mitarbeiter werden bei der Vermittlung von Kinderbetreuungsmöglichkeiten und durch Belegplätze in Kindertagesstätten unterstützt. Zudem erweitert der DB-Konzern seine Betreuungsangebote für Kinder von DB-Mitarbeitern in betriebsnahen Kindertagesstätten. Darüber hinaus gibt es für Kinder von DB-Mitarbeitern die DB-eigene Ferienbetreuung »DB Rassel-BAHNde« an den Standorten Frankfurt am Main, Berlin und München.

Seit 2012 stehen DB-Mitarbeitern an mehreren Standorten Kinderbetreuungskoordinatoren zur Verfügung. Sie sind erste Ansprechpartner für die Beratung und Vermittlung von Kinderbetreuungsmöglichkeiten vor Ort. Weitere Hilfestellung leistet der ElternService der Arbeiterwohlfahrt (AWO), der gleichfalls über Kinderbetreuungsangebote informiert – auch in Notfällen.

Zur Steigerung des Frauenanteils insgesamt und in Führungspositionen wurden zahlreiche Maßnahmen entwickelt. Das DB-konzernweite Talentmanagement fördert Talente an der Schwelle zum mittleren Management, zum oberen Management und zum Top-Management. Das Ziel des DB-Konzerns ist es, für das auf Eigenbewerbung basierende Talentmanagement insbesondere Frauen zu gewinnen. Dafür werden potenzielle Kandidatinnen gezielt angesprochen. In der Folge kann für den Frauenanteil in den Talentpools des DB-Konzerns ein Wert >30 % erreicht werden. Entscheidungsträger im DB-Konzern haben zudem mehr Transparenz über die Entwicklung des Frauenanteils bekommen und damit die Möglichkeiten zu einer gezielten Steuerung. Bei der Besetzung von Führungspositionen im DB-Konzern muss seit 2013 unter den Kandidaten mindestens eine geeignete Bewerberin sein. Im Rahmen der Führungskräftequalifizierung werden seit 2014 verstärkt Programme zur Unterstützung der Karrieren von Frauen angeboten.

Mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurden Verbesserungen der persönlichen Planungssicherheit, wie Ankündigungsfristen für Ruhetage und Schichten, vereinheitlichende Regelungen zur Arbeitszeitverteilung sowie eine Evaluierung von Modellprojekten zur Schicht- und Ruhezeitgestaltung vereinbart.

Mit der EVG wurde der Tarifvertrag »Arbeit 4.0 EVG 2016« abgeschlossen und damit der bestehende Tarifvertrag Arbeit 4.0 abgelöst. Wesentliche Inhalte sind die Festlegung von Grundsätzen für mobile Arbeit, die Vereinheitlichung der Regelungen zur Rufbereitschaft mit der Einführung eines Leistungsentgelts für Rufbereitschaftseinsätze, verbindliche Festlegungen zum Verfahren bei Veränderung von Berufsbildern sowie die Teilhabe an Produktivitätsfortschritten.

Für eine verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und individuellen Bedürfnissen wurde 2017 mit den Gewerkschaften ein individuelles Wahlrecht vereinbart. Arbeitnehmer konnten bis zum 30. Juni 2017 zwischen drei Modellen wählen: einer Entgelterhöhung, einer Arbeitszeitabsenkung um eine Wochenstunde oder sechs Tagen zusätzlichem Urlaub. Das gewählte Modell gilt ab Januar 2018. In die für die außertariflichen Arbeitnehmer geltende Konzernbetriebsvereinbarung wurde auch eine Wahlmöglichkeit in Bezug auf Arbeitszeit beziehungsweise Urlaub eingeführt.

Maßnahmen zur Herstellung von Entgeltgleichheit für Frauen und Männer (§ 21 Abs. 1 Nr. 2 EntgTranspG)

Das für die DB AG geltende Tarifwerk stellt die Entgeltgleichheit für Männer und Frauen sicher, sodass keine zusätzlichen Maßnahmen zur Einhaltung und Förderung von Entgeltgleichheit zwischen Frauen und Männern erforderlich sind. Betriebliche Prüfverfahren nach den §§ 17 ff. EntgTranspG sind bisher keine durchgeführt worden. Auskunftsverlangen nach den §§ 10 ff. EntgTranspG sind bis Ende 2017 nicht gestellt worden.

Frauen und Männer in Führungspositionen verdienen im DB-Konzern gleich. Das ist das Ergebnis einer internen Prüfung des DB-Konzerns. Der DB-Konzern überprüft ab 2017 jedes Jahr für seine Führungskräfte, ob es Geschlechterunterschiede bei der Vergütung gibt.

Kontaktinformationen

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

Dieser Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG und der Integrierte Bericht des DB-Konzerns erscheinen auch in englischer Sprache.

Der Integrierte Bericht 2017 des DB-Konzerns ist im Internet unter db.de/ib 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

Unsere 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 db.de/links_ib17 finden Sie als Privat- und Geschäftsreisender Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.

Unser Personenverkehr im Social Web

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

Finanzkalender

25. Juli 2018

Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Zwischenberichts
Januar–Juni 2018

28. März 2019

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2018

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 U2 und alle folgenden Organigramme iStock.com/nadla 1 Max Lautenschläger 4 iStock.com/nadla, Max Lautenschläger 5 Max Lautenschläger 55 Max Lautenschläger 83 Max Lautenschläger

www.blauer-engel.de/uz14
• energie- und wassersparend hergestellt
• aus 100% Altpapier
• besonders schadstoffarm

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com