

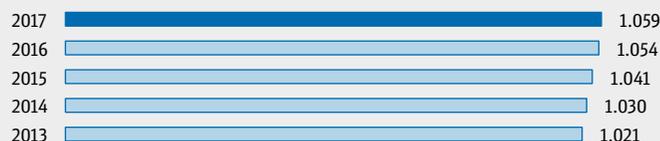
A close-up photograph of a male power line worker. He is wearing a yellow safety helmet with a headlamp, an orange high-visibility safety jacket with reflective strips, and blue work gloves. He is smiling and looking down at his work. He is holding a large metal rod or cable. In the background, there is a clear blue sky and a landscape with green fields and distant hills. Another person's arm in a blue and orange safety sleeve is visible on the right side of the frame, also working on the metal structure.

DB Netz AG

Geschäftsbericht 2017

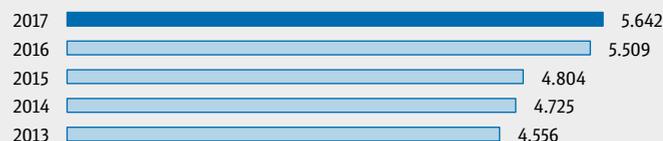
Entwicklungen im Geschäftsjahr 2017

Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm¹⁾



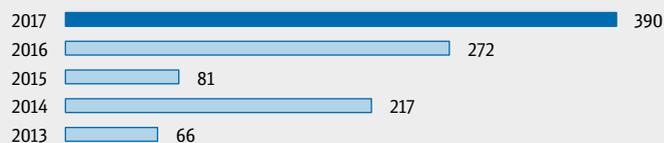
↗ 2017 zu 2016: +0,5%

Umsatzerlöse in Mio. €



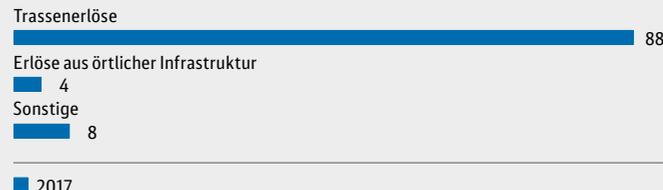
↗ 2017 zu 2016: +2,4%

Ergebnis nach Steuern²⁾ in Mio. €



↗ 2017 zu 2016: +43,4%

Umsatzstruktur in %



Ausgewählte Kennzahlen	2017	2016	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	5.642	5.509	+133	+2,4
Ergebnis nach Steuern ²⁾	390	272	+118	+43,4
Bilanzsumme per 31.12.	20.104	20.313	-209	-1,0
Anlagevermögen per 31.12.	19.506	19.703	-197	-1,0
Eigenkapital per 31.12.	8.264	7.263	+1.001	+13,8
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	8.022	9.018	-996	-11,0
Brutto-Investitionen	6.590	6.218	+372	+6,0
Netto-Investitionen ³⁾	650	680	-30	-4,4
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	41.362	39.999	+1.363	+3,4
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm ¹⁾	1.059	1.054	+5	+0,5
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, in Mio. Trkm ¹⁾	331	321	+10	+3,1
Betriebslänge in km	33.348	33.241	+107	+0,3

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

Eisenbahninfrastruktur



Rund 28 Mrd. € fließen von 2015 bis 2019 in die Modernisierung von Schienennetz, Bahnhöfen und Energieanlagen – mehr als je zuvor. Das sieht die zweite Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB-Konzern vor. Im Rahmen unseres größten Modernisierungsprogramms für die Infrastruktur werden Brücken, Tunnel, Gleise, Weichen und Stellwerke erneuert. Der Fokus der Investitionstätigkeit lag 2017 wie in den Vorjahren auf der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Mehr als zwei Drittel des Investitionsvolumens wurden in das Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus und Investitionen in Leit- und Sicherungstechnik, in Brücken sowie in Bahnhöfe.

Inhalt

**Vorwort des
Vorstandsvorsitzenden — 2**

Lagebericht — 7

Jahresabschluss — 31

Weitere Informationen — 49

**»Noch mehr Verkehre
auf die Schiene
zu verlagern ist nicht nur
unser Ziel, sondern
auch breites politisches
Grundverständnis.«**

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Frank Sennhenn
Vorsitzender des Vorstands der DB Netz AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2017 war ein turbulentes und bewegendes Jahr für die DB Netz AG – mit einem ganz besonderen Highlight zum Jahresende: Im Dezember 2017 weihten wir gemeinsam mit der Bundeskanzlerin die Schnellfahrstrecke Berlin–München ein. Das Zehn-Milliarden-Euro-Mammutprojekt ist das letzte und wichtigste Infrastrukturprojekt der deutschen Einheit. Für Bahnreisende beginnt mit dieser Strecke ein neues Zeitalter der Mobilität. Von Berlin nach München in unter vier Stunden – das macht die Schiene zur attraktiven Konkurrenz gegenüber dem Flugzeug.

Wie wichtig und richtig der kontinuierliche Ausbau der Schieneninfrastruktur ist, haben wir im Sommer des Berichtsjahres durch die Streckensperrung der Rheintalbahn erfahren müssen. Infolge von Tunnelbauarbeiten kam es auf der wichtigen Hauptrelation zu einer sieben Wochen langen Sperrung mit entsprechenden Beeinträchtigungen im Güter- und Personenverkehr. Rastatt, mit allen Auswirkungen und Beeinträchtigungen, nutzen wir nun als Chance. Gemeinsam mit dem gesamten Sektor erarbeiten wir ein europäisches Störfallmanagement in enger Abstimmung mit dem Bund und der EU-Kommission. Zukünftig wollen wir als Branche auch international besser auf empfindliche Streckensperrungen vorbereitet sein.

Einen weiteren Fokus legen wir auf das Thema »Wetter« und die Auswirkungen heftiger Stürme, die uns und damit unsere Kunden in kurzer zeitlicher Abfolge schwer getroffen haben. Damit die Beeinträchtigungen durch extreme Wetterlagen künftig geringer werden, erweitern wir unser Vegetationsmanagement mit einem »Aktionsplan Vegetation«. Allein 125 Millionen Euro werden in den nächsten fünf Jahren zusätzlich für eine nachhaltige Durchforstung entlang der Bahntrassen eingesetzt.

Die Geschäftsentwicklung der DB Netz AG ist weiter positiv. Bei der Trassennachfrage verzeichneten wir im Berichtsjahr einen leichten Anstieg. Und wie in den Vorjahren konnten wir auch 2017 unseren Umsatz steigern – auf 5.642 Millionen Euro (im Vergleich zu 5.509 Millionen Euro im Jahr 2016). Dabei wurde ein Jahresüberschuss von 390 Millionen Euro erzielt. Dies ist insbesondere mit Blick auf die Sonderereignisse im Berichtsjahr, wie die starken Herbststürme und die Streckenunterbrechung der Rheintalbahn, ein erfreuliches Zeichen.

Um einen verlässlichen und attraktiven Schienenverkehr anzubieten, investieren wir in die Qualität der Infrastruktur. Von 2015 bis 2019 fließen mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II insgesamt rund 28 Milliarden Euro in die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur. 2017 betrug die Summe der Investitionen in das Bestandsnetz 5,2 Milliarden Euro. Und die Investitionen zahlen sich aus. Die Verfügbarkeit unserer Anlagen hat sich deutlich gesteigert und die Infrastrukturmängel konnten über die letzten Jahre kontinuierlich abgebaut werden.

Noch mehr Verkehre auf die Schiene zu verlagern ist nicht nur unser Ziel, sondern auch breites politisches Grundverständnis. Daher investieren wir außer in die Sanierung und Modernisierung der Infrastruktur auch in den zielgerichteten Neu- und Ausbau (2017 rund 2,4 Milliarden Euro). Wir steigern damit die Kapazitäten, vor allem an hochbelasteten Knoten, und sorgen somit perspektivisch für eine Entlastung auf den Hauptrelationen und den internationalen Güterverkehrskorridoren. Neben der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Berlin–München haben wir 2017 weitere 14 Aus- und Neubauprojekte in Betrieb genommen. Viele davon mit hoher verkehrlicher Auswirkung.

Für den Aus- und Neubau notwendiger Schieneninfrastruktur benötigen wir die richtigen Rahmenbedingungen. Hier sind wir 2017 gemeinsam mit dem Bund einen großen Schritt vorwärtsgegangen. Wichtige Bausteine für die weitere Umsetzung dringend notwendiger Bauprojekte zur Kapazitätssteigerung sind die erfolgreich beschlossenen

Maßnahmen zur Projektbeschleunigung, der Abschluss der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung und die Vereinbarungen zur partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit der Baubranche.

Klar ist aber auch: Wir werden künftig immer mehr im Spannungsfeld zwischen »Fahren« und »Bauen« agieren. Die Modernisierungsoffensive ist die Grundlage dafür, auch in Zukunft einen verlässlichen Bahnverkehr anbieten zu können. Der Anschluss neuer Strecken an das Bestandsnetz ist notwendig, um die Mehrverkehre auf der Schiene zu bedienen. Vor dem Hintergrund der damit verbundenen Zunahme an notwendigen Bauaktivitäten intensivieren wir weiter unsere Anstrengungen, diese noch kapazitätsschonender und kundenfreundlicher umzusetzen. Mit der Bündelung von Baustellen in Korridoren können wir schon heute die Auswirkungen auf den laufenden Betrieb deutlich reduzieren. Seit Dezember 2016 arbeiten darüber hinaus Vertreter der Verbände, des Bundesverkehrsministeriums, der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), der Aufgabenträger und DB Netz im Rahmen des »Runden Tisches Baustellenmanagement« gemeinsam daran, das System Schiene leistungsfähiger zu machen und Kapazitäts- und Qualitätseinbußen aus dem Baugeschehen weiter zu reduzieren.

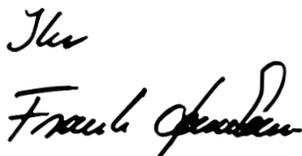
Dass wir an diesem Thema schon erfolgreich arbeiten, zeigen die erfreulichen Ergebnisse des Lagezentrums Bau. Mit dem Ziel, baustellenbedingte Verspätungen zu reduzieren und damit die Stabilität im Schienennetz zu erhöhen, wurde das Lagezentrum Bau eingerichtet. Gemeinsam mit den regionalen Planungsstellen sorgen die Mitarbeiter des Lagezentrums für eine Optimierung und bessere Steuerung von Baumaßnahmen. Trotz eines gestiegenen Bauvolumens im Jahr 2017 wurden die damit verbundenen Verspätungen gegenüber 2016 um 10 Prozent reduziert. Das ist ein ordentlicher Erfolg, den wir weiter ausbauen wollen.

Zur Wahrheit gehört aber auch, dass uns trotz der deutlichen Reduzierung der durch DB Netz primär bedingten Verspätungsursachen die Pünktlichkeit 2017 insgesamt nicht zufriedenstellen kann. Neben den bereits laufenden Projekten zur Steigerung der Pünktlichkeit im deutschen Schienennetz werden wir auch weiterhin gemeinsam mit der Branche an dieser Herausforderung arbeiten. Und nicht zuletzt spiegeln sich Pünktlichkeit und Einflüsse wie Rastatt, die vor allem den europäischen Güterverkehr stark beeinträchtigt haben, in der Gesamtzufriedenheit des Sektors. Die positive Entwicklung des Vorjahres konnten wir 2017 leider nicht halten. Bei unserer jährlichen Kundenbefragung ist die Zufriedenheit um zwei Punkte gesunken. Umso mehr gilt es, unseren Kunden zu zeigen, dass wir ein verlässlicher Partner sind. Denn das System stabiler und verlässlicher zu machen ist eine Gemeinschaftsaufgabe, zu der wir unseren Teil beitragen.

Dabei nutzen wir die Chancen der Digitalisierung intensiv, wie beispielsweise im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik (LST). Damit schaffen wir die technischen Voraussetzungen zur flächendeckenden Ausrüstung mit European Train Control System (ETCS) Level 2. Als technische Plattform dient dabei ein spezifiziertes modulares Stellwerk mit standardisierten Schnittstellen: das Digitale Stellwerk. So entsteht die Infrastruktur der Zukunft.

Wenn wir von unseren Zielen sprechen, dann liegt uns neben der deutlichen Qualitätssteigerung auf dem Bestandsnetz und dem Ausbau von Kapazitäten durch Neu- und Ausbauprojekte vor allem auch das Thema »Einfachheit« am Herzen. Dabei wollen wir den Zugang zum System Schiene deutlich vereinfachen. 13 Entwicklungen haben wir allein 2017 im Rahmen unserer Initiative »Einfachbahn« in die Fläche ausgerollt, die kontinuierliche Verbesserungen und Vereinfachungen an Kundenschnittstellen bieten werden.

Ob nun in Digitalisierungsprojekten, bei der Instandhaltung der Schieneninfrastruktur oder als Ansprechpartner für unsere Kunden im Vertrieb – Rückgrat der DB Netz AG sind die über 41.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die rund 2.800 Nachwuchskräfte. Seit 2017 verstärken uns 3.850 neue Kolleginnen und Kollegen sowie über 1.000 neue Auszubildende und dual Studierende. Angesichts der aktuellen Fachkräftesituation in Deutschland haben wir die Anstrengungen bei der Suche nach neuen Mitarbeitern mit Erfolg deutlich intensiviert. Die DB Netz AG konnte sich auf dem Arbeitsmarkt als attraktiver Arbeitgeber positionieren. Für 2018 suchen wir wieder über 4.000 Kolleginnen und Kollegen sowie rund 1.000 Nachwuchskräfte, mit denen wir das System Schiene vorantreiben und durch mehr Qualität, mehr Kapazität und mehr Einfachheit gemeinsam mit unseren Kunden die Schiene zur ersten Wahl machen. Mit den Projekten Zukunft Netz und Zukunft Bahn ist uns das bereits an vielen Stellen gelungen und wir sind damit ein gutes Stück vorangekommen.



Frank Sennhenn
Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG



Lagebericht

**Angaben zur Unternehmensführung
und zur Gesellschaft — 8**

Rahmenbedingungen — 9

**Ertrags-, Finanz-
und Vermögenslage — 13**

Nichtfinanzielle Kennzahlen — 15

Nachhaltigkeit — 19

Strategie — 19

Weitere Informationen — 21

Nachtragsbericht — 26

Chancen- und Risikobericht — 27

Prognosebericht — 29

Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft

Unternehmensführung — 8

Gesellschaft — 8

Unternehmensführung

Die DB Netz AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Netz AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehört gegenwärtig eine Frau an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter und zehn Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehören gegenwärtig sechs Frauen an.

	30.06.2017		31.12.2017		31.12.2020	
	Ziel	Ist	Ist	Ziel	Ist	Ziel
Frauenanteil in %						
Vorstand	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7
Aufsichtsrat	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0
Erste Führungsebene	8,0	8,2	8,3	8,3	8,3	8,3
Zweite Führungsebene	16,4	19,5	18,8	18,8	19,5	19,5

Die Zielwerte zum 30. Juni 2017 für die erste und zweite Führungsebene wurden gegenüber dem Vorjahr aufgrund der Übernahme wesentlicher Teile der ehemaligen DB Projektbau GmbH geringfügig angepasst.

Die Zielwerte zur Erreichung der Frauenanteile im Vorstand, im Aufsichtsrat und auf der ersten Führungsebene per 30. Juni 2017 wurden erreicht sowie auf der zweiten Führungsebene per 30. Juni 2017 deutlich übertroffen.

Für die erste Führungsebene wurde hinsichtlich der neuen Zielgrößen gemäß dem Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen per 31. Dezember 2020 eine leichte Steigerung fest-

gelegt. Aufgrund der Übererfüllung der Ziele per 30. Juni 2017 auf der zweiten Führungsebene bei der DB Netz AG wurde auf dieser Ebene bewusst keine weitere Steigerung vorgenommen, da bis 31. Dezember 2020 altersbedingt zahlreiche weibliche Führungskräfte ausscheiden werden und es dadurch bereits ambitioniert sein wird, die bisherige Zielquote zu halten.

Gesellschaft

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

Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr, DB Regio und DB Arriva werden durch das Vorstandsressort Personenverkehr geführt. Die Geschäftsfelder DB Cargo und DB Schenker sind dem Vorstandsressort Güterverkehr&Logistik zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt.

Die DB Netz AG ist für die Schieneninfrastruktur des Eisenbahnbetriebs verantwortlich. Zentrale Aufgabe ist es, mit einem substanzial hochwertigen, auf die Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abgestimmten Streckennetz die Grundlage für einen sicheren Bahnverkehr zu schaffen. Damit bietet die DB Netz AG die Voraussetzung dafür, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene pünktlich und zuverlässig durchgeführt werden kann. Neben Betrieb und Instandhaltung zählen Investitionen in die bestehende Infrastruktur sowie in Neu- und Ausbaustrecken zu den vorrangigen Tätigkeitsfeldern. Darüber hinaus erstellt die DB Netz AG Fahrpläne und vermarktet Trassen, Anlagen sowie Dienstleistungen an über 400 Kunden aus dem In- und Ausland. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Einsatz neuer Technologien, um effizienter zu werden, Pro-

zesse zu beschleunigen und die Strecken besser auszulasten. Ein Beispiel dafür ist die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, etwa durch den Bau elektronischer Stellwerke (ESTW), über die der Zugverkehr mit elektronischen Steuerungssystemen geregelt wird.

Als reguliertes Unternehmen unterliegt die DB Netz AG den Bestimmungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes und der Kontrolle durch die Bundesnetzagentur. Dies bedeutet insbesondere beim Netzzugang von Zugangsberechtigten, bei der Gestaltung der Nutzungsentgelte sowie bei der organisatorischen und prozessualen Ausgestaltung der

Bereiche Trassenkonstruktion/-zuweisung und Trassenpreisgestaltung/-erhebung regulatorische und rechtliche Besonderheiten, denen die DB Netz AG durch die Ausgestaltung ihrer Nutzungsbestimmungen, ihrer Prozesse und Regelwerke sowie durch gesonderte sogenannte Unabhängigkeitsregelungen und die Bestellung eines Unabhängigkeitsbeauftragten nachkommt.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Netz AG erfolgreich. Das Ergebnis nach Steuern der DB Netz AG stieg gegenüber dem Vorjahr deutlich um 118 Mio. € auf 390 Mio. €.

Rahmenbedingungen

Wirtschaftliches Umfeld — 9

Entwicklung auf den relevanten Märkten — 9

Politisches Umfeld — 10

Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird auch durch die konjunkturelle Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Eine weiter steigende Beschäftigung, trotz anziehender Inflation steigende Realeinkommen und wieder ansteigende Kraftstoffpreise waren 2017 kennzeichnend für die insgesamt positive Entwicklung im öffentlichen deutschen Personenverkehr.

Die deutsche Wirtschaft wuchs 2017 so stark wie zuletzt im Jahr 2011. Bei einer hohen Arbeitsnachfrage und einem konstanten Wachstum des verfügbaren Realeinkommens entwickelten sich die privaten Konsumausgaben trotz einer im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Inflationsrate positiv. Wesentliche Stütze des Wirtschaftswachstums waren die Investitionen. Die Exporte profitierten von der anziehenden globalen Nachfrage und trugen ebenfalls zu der Beschleunigung des Wachstums bei.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

Die Zahl der Infrastrukturkunden ist 2017 weiter angestiegen. Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

Die Trassennachfrage entwickelte sich im Berichtsjahr insgesamt leicht positiv und lag mit 1.059 Mio. Trassenkilometern (Trkm) um 0,5% über dem Vorjahreswert von 1.054 Mio. Trkm. Entsprechend dem langjährigen Trend gewannen konzernexterne Kunden weiter Marktanteile, während die Nachfrage konzerninterner Kunden zurückging. Die Leistungsnachfrage durch DB-konzernexterne EVU lag im Berichtsjahr mit 331 Mio. Trkm um 10 Mio. Trkm (+3%) über dem Vorjahreswert. Die Entwicklung im Schienenpersonenverkehr (SPNV) war stabil. Ein Anstieg infolge höherer Regionalisierungsmittel wurde durch Rückgänge aufgrund von Verkehrsausfällen im Zusammenhang mit Betriebsschwernissen und einem höheren Bauvolumen nahezu vollständig kompensiert. Die Betriebsleistung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ging vor allem infolge von Abbestellungen bei den Auto- sowie Nachtzügen etwas zurück. Der Schienengüterverkehr (SGV) konnte in der Trassennachfrage leicht zulegen.

Von der Gesamtnachfrage entfielen etwa 75% auf den Personen- und etwa 25% auf den Güterverkehr (inklusive sonstiger Bauverkehre).

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr lag damit leicht über der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2016 abgegebenen Prognose.

Schienenpersonenverkehr in Deutschland wächst erneut

Der deutsche Personenverkehrsmarkt wuchs auch 2017, insgesamt aber leicht schwächer als im Vorjahr. Wesentliche Ursachen waren die weiterhin positive, aber weniger dynamische Entwicklung der sozioökonomischen Rahmenbedingungen sowie Sondereffekte. Positive Impulse aus dem Anstieg von Erwerbstätigenzahlen und nominalen Einkommen wurden durch höhere Kraftstoffpreise und eine anziehende Inflation gedämpft. Die Kosten für die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs und das Preisniveau des Luft- und Buslinienfernverkehrs zogen deutlich an, während die Preise im Schienenpersonenverkehr (SPV) nur verhalten zulegten. Die Entwicklung des SPV wurde 2017 durch überdurchschnittlich viele Betriebserschwerisse gebremst. Neben mehreren Stürmen führten Brandanschläge auf die Eisenbahninfrastruktur sowie die Entgleisung eines Zuges im Hauptbahnhof Dortmund teilweise zu erheblichen Verkehrseinschränkungen. Das Eindringen von Wasser und Erde in einen in Bau befindlichen Eisenbahntunnel bei Rastatt führte zudem zu einer mehrwöchigen Sperrung der Rheintalbahn mit erheblichen Auswirkungen auf den Schienenverkehr. Infolge des Wegfalls des Schaltjahreseffekts reduzierte sich darüber hinaus die Anzahl der Verkehrstage. Im innerdeutschen Luftverkehr gab es Einschränkungen durch die Insolvenz von Air Berlin sowie operative Probleme von Ryanair, die unter anderem zu einer temporären Aussetzung der Verbindung Köln–Berlin führten.

Die Verkehrsleistung des SPV wuchs spürbar. SPNV und SPFV profitierten von einer guten Einkommens- und Beschäftigungssituation, anziehenden Kraftstoffpreisen und der Konsolidierung des Fernbusmarktes.

Die Verkehrsleistung im SPV des DB-Konzerns stieg ebenfalls kräftig. DB Fernverkehr verbuchte merkliche Zugewinne durch Angebots- und Qualitätsverbesserungen. DB Regio verzeichnete Zuwächse getrieben durch eine starke Nachfrage bei S-Bahn-Verkehren und infolge von Ausschreibungsgewinnen in Schleswig-Holstein.

Die DB-konzernexternen Bahnen steigerten ihre Verkehrsleistung vor allem im Nahverkehr. Im Fernverkehr sorgte Locomore mit einem neuen Angebot auf der Relation Stuttgart–Berlin für einen Leistungszuwachs. Nach der Insolvenz von Locomore im Jahresverlauf übernahm der tschechische Anbieter Leo Express Teile der Gesellschaft und gewann die FlixBus-Tochter FlixTrain für den Vertrieb.

Deutscher Güterverkehrsmarkt

Der Leistungsanstieg des deutschen Güterverkehrsmarktes blieb 2017 trotz kräftigerer Konjunkturimpulse leicht hinter dem Vorjahr zurück. Eine anhaltend robuste Binnennachfrage und ein dynamischer Außenhandel sorgten für eine gute Auftragslage und einen zunehmenden Transportbedarf, der sich jedoch ausschließlich in der erneut überdurchschnittlichen Entwicklung des Straßengüterverkehrs niederschlug.

Der SGV konnte das Leistungsniveau des Vorjahres nicht wieder erreichen. Die starke Entwicklung vor allem bei den Stahltransporten reichte nicht aus, die teils deutlichen Rückgänge in Bereichen wie Kohle, Steine/Erden, Chemie und Mineralerzeugnisse zu kompensieren. Auch der Kombinierte Verkehr konnte keinen Wachstumsbeitrag mehr leisten und verzeichnete einen moderaten Leistungsrückgang. Neben qualitätsbedingten Einschränkungen belasteten dabei auch Effekte aus Betriebserschwerissen infolge von Stürmen, Brandanschlägen und der temporären Sperrung der Rheintalbahn die Entwicklung. In der Folge ging der Marktanteil des SGV zurück.

Politisches Umfeld

Beschluss zum Trassenpreissystem 2018

Mit Beschluss vom 6. Februar 2017 genehmigte die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Entgelte und Entgeltgrundsätze des neuen Trassenpreissystems der DB Netz AG für das Fahrplanjahr 2017/2018. Durch den Beschluss wurden einige der beantragten Entgelte modifiziert. Die DB Netz AG einerseits und die DB Regio AG und die DB Fernverkehr AG andererseits erhoben dagegen Klage und beantragten einstweiligen Rechtsschutz.

Gegen die Zurückweisung der Anträge auf einstweiligen Rechtsschutz durch das zuständige Verwaltungsgericht (VG) Köln vom Mai 2017 legten alle drei Gesellschaften im Juni 2017 Beschwerde beim Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster ein. Das OVG Münster wies die Beschwerden im Dezember 2017 zurück. Eine Klärung der strittigen Fragen erfolgt im Hauptsacheverfahren.

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 SGV enthalten.

Ein Kernstück ist dabei eine durch Bundesmittel finanzierte spürbare Absenkung der Trassenpreise für Unternehmen des SGV für zunächst fünf Jahre. Die Verhandlungen dazu zwischen dem Bund und der DB Netz AG sollen im ersten Halbjahr 2018 abgeschlossen werden. Darüber hinaus sind im Masterplan unter anderem die Einrichtung eines Testfelds in München zur Automatisierung der Zugbildung sowie ein Investitionsprogramm zur Modernisierung des SGV vorgesehen.

Prüfverfahren für Trassenentgelte nach der neuen Anreizregulierung

Unter dem neuen Anreizregulierungsregime nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) muss die BNetzA für die Regulierungsperiode 2019 bis 2023 erstmals eine Preisobergrenze für Trassenentgelte festlegen. In einem ersten Verfahrensschritt ist dafür zunächst die sogenannte »Ausgangsbasis der Gesamtkosten« zu genehmigen. Diese hatte die DB Netz AG auf Grundlage der Basisjahre 2014 bis 2016 ermittelt, bis zum Startjahr der Regulierungsperiode fortgeschrieben und der Behörde im April 2017 zur Genehmigung vorgelegt. Mit Beschluss vom 28. Juni 2017 legte die BNetzA das Ausgangsniveau der Gesamtkosten fest, das unter dem beantragten Wert liegt. Die Absenkung ist insbesondere auf Kürzungen bei den Kapital- und Sekundärkosten sowie bei den Fortschreibungen zurückzuführen. Die DB Netz AG hat Rechtsmittel gegen den Beschluss eingelegt.

Im folgenden Verfahrensschritt hat die BNetzA mit Beschluss vom 21. August 2017 die Obergrenze der Gesamtkosten für das Fahrplanjahr 2019 festgelegt, die durch die beantragten Trassenentgelte nicht überschritten werden darf. Die Obergrenze errechnet sich aus dem festgelegten Ausgangsniveau der Gesamtkosten 2018, fortgeschrieben unter Berücksichtigung der Inflationsrate und eines Produktivitätsfaktors. Die Obergrenze der Gesamtkosten 2019 steht unter dem Vorbehalt des Widerrufs.

Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten

Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) aus dem Jahr 2011 konnten Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auf Grundlage der Rechtslage vor Inkrafttreten des ERegG zivilgerichtlich am Maßstab des § 315 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 sind 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 (LG) 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 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 gesteigener Infrastrukturnutzungskosten für die Jahre 2008 bis 2014 verklagt. Das Land hat gegen 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.



Eröffnung VDE 8

Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 wurde die modernste Eisenbahnstrecke Deutschlands mit der Fahrt zweier Sonderzüge und einem großen Festakt in Berlin feierlich in Betrieb genommen. Seitdem fahren pro Tag 35 ICE-Züge über die neue Strecke. In dem Jahrhundertprojekt wurden 230km Strecke neu gebaut, 26 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 57km und 37 Talbrücken errichtet – darunter Europas

längste Eisenbahnbrücke (8,6km) in der Saale-Elster-Aue bei Halle –, 4 Mio. t Beton und 156.000 Betonplatten feste Fahrbahn verbaut sowie 134 km Bahnstromtrasse verlegt. Auf der Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt und Erfurt-Halle/Leipzig wird die neueste Version des europäischen Zugsicherungssystems ETCS genutzt.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Umsatzentwicklung — 13

Ergebnisentwicklung — 13

Finanzlage — 13

Kapitalflussrechnung — 14

Investitionen — 14

Finanzierung des Investitionsprogramms — 14

Bilanzstruktur — 14

Umsatzentwicklung

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 5.642 Mio. € und liegt damit um 133 Mio. € (+2%) über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.509 Mio. €). Mit 88% entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenenergie. Weitere 4% resultierten aus Entgelten aus der Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Der restliche Umsatz entfiel auf Vermietung und Verpachtung sonstiger Anlagen, den Verkauf von Material und Energie sowie auf sonstige Leistungen. Der Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, belief sich auf 1.652 Mio. €. Das entspricht einem Anteil am Gesamtumsatz von 29% (im Vorjahr: 28%). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns lag im Berichtsjahr bei 3.990 Mio. €.

Ergebnisentwicklung

Mit 6.484 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahr um 180 Mio. €. Hierzu trug maßgeblich der Anstieg der Umsatzerlöse bei.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 666 Mio. € um 164 Mio. € über dem Vorjahreswert. Die deutlich positive Abweichung basiert im Wesentlichen auf Zuschreibungen auf in Vorjahren gebildete Wertberichtigungen auf das Immobilienvermögen sowie gestiegenen Erträgen aus dem Abgang von Sachanlagen.

Der Materialaufwand lag mit 1.914 Mio. € um 40 Mio. € über dem Vorjahreswert (1.874 Mio. €). Dieser Anstieg resultierte insbesondere aus dem höheren Aufwand für bezogene Leistungen sowie geringeren Skontoerträgen.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund von Tarifierhöhungen und dem höheren Mitarbeiterbestand um 6% beziehungsweise 152 Mio. € auf 2.569 Mio. €.

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 3% auf 959 Mio. €, was insbesondere auf den höheren Wertminderungsbedarf wegen fehlerhafter Gleisbetonschwellen zurückzuführen ist.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen war im Vergleich zum Vorjahr eine Verringerung um 6 Mio. € auf 1.091 Mio. € zu verzeichnen.

Das Betriebsergebnis betrug 617 Mio. € und lag damit im Wesentlichen aufgrund höherer Umsatzerlöse sowie gesteigerter sonstiger betrieblicher Erträge um 128 Mio. € über dem Vorjahr.

Das Beteiligungsergebnis lag mit 15 Mio. € auf Vorjahresniveau.

Das Zinsergebnis verschlechterte sich um 10 Mio. € auf –242 Mio. €, insbesondere aufgrund höherer Zinsaufwendungen für laufende Gerichtsprozesse.

Das Ergebnis nach Steuern von 390 Mio. € wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage

Die Umsatz- und Ergebnisentwicklung im Berichtsjahr deckt sich mit unseren im Lagebericht 2016 abgegebenen Prognosen für das Geschäftsjahr 2017.

Finanzlage

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

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

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft. Beide Agenturen haben im Berichtsjahr Updates zu den Einschätzungen der DB AG veröffentlicht und die Rating-Einstufungen und den Ausblick unverändert

gelassen (S&P: AA-, Ausblick stabil; Moody's: Aa1, Ausblick stabil). Details zu den Rating-Einstufungen der DBAG sind im Internet unter www.db.de/rating verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Netz AG per 31. Dezember 2017 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 1.500 Mio. €. Diese waren per 31. Dezember 2017 mit 536 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Netz AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Langfristige und kurzfristige Verbindlichkeiten haben sich im Berichtsjahr differenziert entwickelt. Die durch die DB AG durchgeführte Kapitalerhöhung von 1.000 Mio. € wurde in Höhe von 800 Mio. € zur vorzeitigen Tilgung eines langfristigen Konzerndarlehens verwendet. Dadurch verringerte sich der Anteil der langfristigen Verbindlichkeiten an den Gesamtverbindlichkeiten, während sich der Anteil der kurzfristigen Verbindlichkeiten erhöhte.

Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 1.056 Mio. € und lag damit um 205 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 351 Mio. € auf 6.461 Mio. €. Ursächlich hierfür waren insbesondere die gestiegenen Investitionen in das Sachanlagevermögen. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit stieg um 559 Mio. € auf 5.403 Mio. €. Per 31. Dezember 2017 verfügte die DB Netz AG mit 6 Mio. € über einen um 2 Mio. € geringeren Bestand an flüssigen Mitteln.

Investitionen

Die Brutto-Investitionen der DB Netz AG beliefen sich im Berichtsjahr auf 6.590 Mio. € und lagen damit um 6% über dem Vorjahreswert von 6.218 Mio. €. Ursächlich hierfür war die Steigerung des Investitionsvolumens sowohl im Bedarfsplan als auch im Bestandsnetz. Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse, lagen im Berichtsjahr bei 650 Mio. € (im Vorjahr: 680 Mio. €). Die Unterschreitung des Vorjahreswertes ging insbesondere auf das Großprojekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zurück.

Der Fokus der Investitionstätigkeit lag wie in den Vorjahren auf der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Etwa 69% des Investitionsvolumens wurden in das Bestandsnetz

investiert. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus mit rund 1.400 Mio. €, Investitionen in Kabel und Ausrüstung mit rund 980 Mio. €, in Brücken mit rund 630 Mio. € sowie in weiteren konstruktiven Ingenieurbau mit rund 990 Mio. €.

Rund 31% des Investitionsvolumens entfielen auf Projekte aus dem Bedarfsplan Schiene des Bundes. Die Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan waren die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart–Augsburg mit 451 Mio. €, die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) 8.1 Aus- und Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt mit 348 Mio. €, die Ausbaustrecke Berlin–Dresden mit 150 Mio. € und die Ausbaustrecke Karlsruhe–Basel Abschnitt 1 mit 132 Mio. €. Hervorzuheben ist die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt als Teil der Verbindung München–Berlin im Dezember 2017.

Das Bestellobligo für Investitionen verringerte sich per 31. Dezember 2017 auf 6.688 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 6.898 Mio. €).

Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 644 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen. Dabei wurden bei den Investitionen auch nicht zahlungswirksame Zugänge von insgesamt 5 Mio. € insbesondere aus Nachaktivierungen berücksichtigt.

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

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

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2017 im Vergleich zum Vorjahresende um 209 Mio. € auf 20.104 Mio. € verringert.

Das Anlagevermögen per 31. Dezember 2017 betrug 19.506 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 19.703 Mio. €). Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 97,1% (per 31. Dezember 2016: 97,0%) und die Anlagendeckung bei 86,7% (per 31. Dezember 2016: 87,8%). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Das Umlaufvermögen hat sich per 31. Dezember 2017 auf 592 Mio. € leicht verringert (per 31. Dezember 2016: 603 Mio. €). Der Anteil am Gesamtvermögen ist dementsprechend leicht auf 2,9% gesunken (per 31. Dezember 2016: 3,0%).

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten verringerten sich leicht auf 6 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 7 Mio. €).

Das Eigenkapital liegt mit 8.264 Mio. € um 1.001 Mio. € über dem Vorjahresende. Die Erhöhung resultierte aus einer Eigenkapitalerhöhung über 1.000 Mio. € durch die DB AG. Die Eigenkapitalquote stieg auf 41,1% (per 31. Dezember 2016: 35,8%). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passiver Rechnungsabgrenzungsposten hatten per 31. Dezember 2017 an der Bilanzsumme einen Anteil von 43,0% (per 31. Dezember 2016: 49,4%). Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passiver Rechnungsabgrenzungsposten umfassen 15,9% (per 31. Dezember 2016: 14,9%) der Bilanzsumme.

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 824 Mio. € um 2,3% unter dem Vorjahrswert. Wesentliche Veränderungen betreffen die Rückstellungen für Rückforderungen des Bundes (-29 Mio. €) und die Rückstellungen für Prozessrisiken (+ 16 Mio. €).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 1.138 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 1.340 Mio. €) ein Anteil der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes

für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten verringerten sich auf 8.022 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 9.018 Mio. €). Davon resultierten 7.622 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 8.617 Mio. €) aus kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung und 400 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 400 Mio. €) aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank. Die Verbindlichkeiten werden marktkonform entsprechend der Laufzeit verzinst. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme verringerte sich per 31. Dezember 2017 auf 39,9% (per 31. Dezember 2016: 44,4%).

Bilanzstruktur in % der Bilanzsumme	31.12.2017	31.12.2016
AKTIVA		
Anlagevermögen	97,1	97,0
Umlaufvermögen	2,9	3,0
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	41,1	35,8
Rückstellungen	4,1	4,2
Verbindlichkeiten	52,5	57,4
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	39,9	44,4
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	2,3	2,6
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	20.104	20.313

Nichtfinanzielle Kennzahlen

Qualität — 15

Mitarbeiter — 16

Qualität

Einschränkungen im Bahnbetrieb

Das Berichtsjahr war geprägt von einem außergewöhnlichen Ausmaß an Betriebserschwernissen, die auch die Pünktlichkeit negativ beeinflusst haben. So verzeichneten wir 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. Die Folgen des Sturmtiefs Paul wurden verstärkt durch die Anschläge auf die Eisenbahninfrastruktur 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 Leit- und Sicherungstechnik hatten bundesweite Auswirkungen.

Negativ auf die Pünktlichkeit wirkte zudem die Entgleisung eines ICE-Zuges 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 eines Wassereintruchs bei Tunnelarbeiten musste außerdem der viel befahrene Streckenabschnitt zwischen Rastatt und Baden-Baden ab dem 12. August für sieben Wochen gesperrt werden. Dies hatte erhebliche Auswirkungen auf den Schienenpersonen-

und Schienengüterverkehr. Bis zu 30.000 Reisende wurden während der Sperrung täglich ersatzweise mit Bussen befördert. Außerdem mussten für die bis zu 200 Güterzüge, die täglich auf der Rheintalstrecke verkehren, Umleitungsmaßnahmen erarbeitet werden.

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.

Als Reaktion auf die Zunahme der Betriebserschwernisse wurden im Berichtsjahr Verbesserungspotenziale in Bezug auf das Störfallmanagement identifiziert. Sie liegen unter anderem in der Kundeninformation und dem Management von Kundenströmen.

Aktionsplan Vegetation beschlossen

Der Aktionsplan Vegetation des DB-Konzerns trägt den geänderten Rahmenbedingungen und Auswirkungen von Extremwetterereignissen auf den Schienenverkehr in Deutschland Rechnung. Ziel ist es, den Schienenverkehr sturmsicherer zu machen. Zusätzlich zu den rund 100 Mio. €, die der DB-Konzern für Vegetationspflege und -kontrolle seit 2007 pro Jahr investiert, werden für das Präventionsprogramm »Grün an der Bahn« in den nächsten fünf Jahren 125 Mio. € eingesetzt. Die bewährte Schwerpunktbearbeitung an störanfälligen Bereichen (Hotspots), die im Rahmen des Programms Zukunft Bahn seit 2016 läuft, wird 2018 mit weiteren 1,8 Mio. € fortgesetzt. Bis zu 150 neue Mitarbeiter sollen zudem für verstärkte Inspektionen eingestellt werden. Der Aktionsplan Vegetation ist auf einen stabileren Waldbestand entlang der Gleise ausgerichtet. Sturmanfällige Baumarten und -formen werden entfernt – stabile, standortgerechte Bäume und Sträucher unterstützt.

Kundenzufriedenheit leicht zurückgegangen

Im Berichtsjahr hat sich die Kundenzufriedenheit von 69 Zufriedenheitsindex-(ZI-)Punkten auf 67 ZI-Punkte leicht rückläufig entwickelt. Die Kunden bewerten vor allem die Bereiche Infrastrukturverfügbarkeit und Baumaßnahmen kritisch. Die Streckensperrung bei Rastatt hat die Kundenzufriedenheit zusätzlich negativ beeinflusst. Die DB Netz AG arbeitet intensiv an der Optimierung der Infrastrukturverfügbarkeit und des Managements von Baumaßnahmen. Die betriebliche Durchführung, der Netzfahrplan und die Servicekompetenz der DB Netz AG werden von unseren Kunden positiv bewertet.

Mitarbeiter

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

Die Zahl der Mitarbeiter der DB Netz AG hat sich von 39.999 Mitarbeitern auf 41.362 Mitarbeiter per 31. Dezember 2017 erhöht (+1.363 Mitarbeiter). Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 40% der Mitarbeiter tätig sind. Weitere rund 33% unserer Mitarbeiter sind im Bereich der Instandhaltung aktiv.

Nach jahrelangen Sanierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen ist die DB Netz AG jetzt eine Rekrutierungsorganisation. Die Personalstruktur ist immer noch von einem hohen Durchschnittsalter von rund 46 Lebensjahren geprägt, durch die Vielzahl an neuen Mitarbeitern ist jedoch eine Trendumkehr erkennbar. Unabhängig davon wird es in den nächsten Jahren signifikante altersbedingte Austritte geben. Dementsprechend kommt einer erfolgreichen Rekrutierung sowie der Qualifizierung von Mitarbeitern eine entscheidende Bedeutung zu. Durch die Professionalisierung des Rekrutierungs- und Bewerbermanagements im DB-Konzern stellen sich der DB-Konzern und die DB Netz AG diesen Herausforderungen. So konnten im Berichtsjahr einschließlich der Übernahme von 767 Auszubildenden und dual Studierenden insgesamt 3.850 Einstellungen vorgenommen werden, denen 2.487 alters- und fluktuationsbedingte Abgänge gegenüberstehen.

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

Im Rahmen der Nachwuchskräftegewinnung und -förderung kooperiert die DB Netz AG bundesweit mit Schulen und Hochschulen. Im Berichtsjahr wurden zahlreiche Veranstaltungen an den (Hoch-)Schulen, aber auch im Unternehmen – beispielsweise Tage der offenen Tür – durchgeführt. Großen Anklang fanden bei der Zielgruppe Schüler insbesondere die Azubi-Camps für die Ausbildungsberufe Gleisbauer, Fahrdienstleiter oder Elektroniker für Betriebs-

technik. Zusätzlich wurden auch neue Rekrutierungsformate, wie zum Beispiel Azubi-Castings und Fahrdienstleitererleben-Abende, ins Leben gerufen. Diese ermöglichen einen unkomplizierten Erstkontakt mit der DB Netz AG und dem möglichen Ausbildungsberuf. Begleitet werden sie von Fachbereichsvertretern, die den Schülern die dort vorgestellten Berufsbilder mithilfe von Anschauungsmaterialien und digitalen Techniken, wie beispielsweise Virtual-Reality-Brillen, erlebbar machen. Ergänzend wurde das netzspezifische Personalmarketing intensiviert, zum Beispiel durch einen neuen Imagefilm zur Erhöhung der Arbeitgeberattraktivität sowie eine Internetpräsenz zur erhöhten Transparenz von Berufsbildern und Einstiegsmöglichkeiten.

Start für rund 1.050 neue Nachwuchskräfte bei der DB Netz AG

Im September 2017 starteten 956 neue Auszubildende und 87 dual Studierende bei der DB Netz AG in ihre Ausbildung beziehungsweise ihr Studium. Allein rund 440 Ausbildungsplätze davon werden für angehende Fahrdienstleiter angeboten. Insgesamt bewegen sich die Ausbildungszahlen im Berichtsjahr weiter auf hohem Niveau, insbesondere um den Herausforderungen des demografischen Wandels Rechnung zu tragen. Die DB Netz AG bietet allen Auszubildenden nach erfolgreichem Abschluss ein unbefristetes Übernahmeangebot an.

Überblick über die Tarifentwicklung

Die mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) 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- und Studienvergütung, die Einführung eines Mietkostenzuschusses oder eine 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 30. Juni 2017 zwischen drei Modellen wählen: einer Entgelterhöhung um 2,6%, einer Arbeitszeitabsenkung um eine Wochenstunde oder sechs Tagen zu-

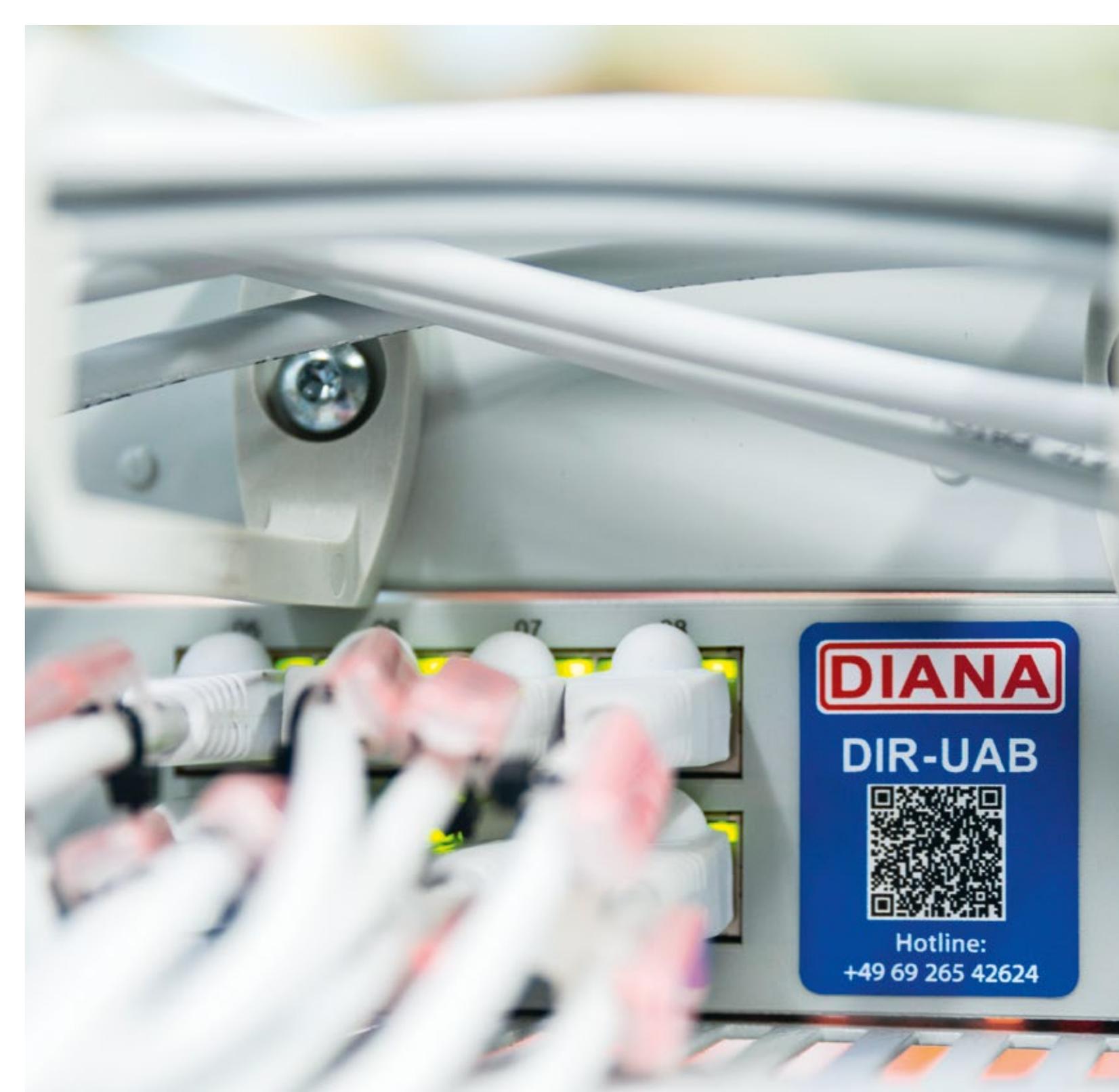
sätzlichem Urlaub. Das gewählte Modell gilt ab Januar 2018. Bei der DB Netz AG haben sich 58% der wahlberechtigten Arbeitnehmer für den Zusatzurlaub entschieden, 41% wählten die Entgelterhöhung und 1% die Arbeitszeitreduzierung (per 31. Dezember 2017).

Neuer Tarifvertrag Arbeit 4.0 abgeschlossen

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 durch Digitalisierung. Die Umsetzung der gemeinsamen Modellprojekte wurde 2017 begonnen.

Weitere Tarifentwicklungen

- Im Rahmen der Weiterentwicklung des Demografie-tarifvertrags wurden für 2017 insbesondere eine Förderung der Einbringung von Entgelt oder Überzeit in das Langzeitkonto und die Förderung der Nutzung von Gesundheitswochen vereinbart.
- Für leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmer wurde die variable Vergütung ab dem 1. Januar 2017 umgestellt. Für die Erfolgsbeteiligung zählt seither ausschließlich der gemeinsame Erfolg im DB-Konzern und im Systemverbund Bahn. Die konkreten Zielwerte befinden sich im Einklang mit der DB-Konzernstrategie DB2020+ und wurden im Rahmen der Mittelfristplanung durch den Vorstand der DB AG definiert. Auf die Komponente »Persönliche Ziele« wird im Rahmen der Erfolgsbeteiligung verzichtet.
- Zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und individuellen Bedürfnissen wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2018 auch für außertariflichen Arbeitnehmer die Wahlmöglichkeit geschaffen, sechs zusätzliche Tage Erholungsurlaub im Jahr zu erhalten oder ihre Wochenarbeitszeit um eine Stunde zu senken. Die Inanspruchnahme der Wahlmöglichkeit erfolgt jeweils unter Reduzierung des individuellen Jahresgrundgehalts um 2,5%. Für leitende Angestellte besteht die Möglichkeit, sechs Tage zusätzlichen Urlaub bei entsprechender Anpassung des Jahresgrundgehalts zu erhalten.



DIANA

DIR-UAB



Hotline:

+49 69 265 42624

DIANA

Die rasante Entwicklung digitaler Technologien eröffnet grundlegend neue Möglichkeiten, die Eisenbahn fit für die Zukunft zu machen. Um die Verfügbarkeit von Weichen zu optimieren, wird ein digitales Ferndiagnosesystem eingesetzt, mit dem potenzielle Störungen vor Eintritt erkannt werden können. Über die Diagnoseplattform DIANA erhält die Instandhaltung ein Indiz für eine mögliche Störung

und kann diese präventiv beheben. Antriebsbedingte Störungen an Weichen sollen damit perspektivisch um bis zu 50% reduziert werden. Bis Dezember 2017 wurden rund 15.700 Weichen mit den Stellkraftdiagnosesystemen ausgerüstet. Die vorausschauende Instandhaltung über die Diagnoseplattform DIANA wird sukzessive auf weitere Bauteile ausgeweitet.

Nachhaltigkeit

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

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

keitsansatz als strategischer Rahmen, mit der Zielsetzung, den Einklang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie zu erreichen.

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

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

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

Strategie

Ökonomie: profitabler Qualitätsführer — 19

Soziales: Top-Arbeitgeber — 20

Ökologie: Umweltvorreiter — 20

Strategische Schwerpunkte 2017 — 20

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

Die DB Netz-Vision stellt die Kunden in den Mittelpunkt. »Gemeinsam mit unseren Kunden machen wir die Schiene zur ersten Wahl« – mit mehr Qualität, mehr Kapazität, mehr Einfachheit und dem Fokus stets auf den Kunden möchte die DB Netz bis 2020 eines der besten Infrastrukturunternehmen Europas werden. Aus der Vision wurde das Unterneh-

mensprogramm »Zukunft Netz« abgeleitet. »Zukunft Netz« bündelt strategische Top-Maßnahmen, die einen Einfluss auf die Unternehmensziele haben.

Ökonomie: profitabler Qualitätsführer

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

Qualität

- Sicherstellung einer auskömmlichen Finanzierung: Zum einen erfolgt die Finanzierung aus Mitteln der DB Netz AG. Diese allein reichen allerdings nicht aus, um die Modernisierung des Bestandsnetzes sowie Neu- und Ausbau zu finanzieren. Hierfür erfolgt die Finanzierung

durch den Bund, mit dem in regelmäßigen Abständen Finanzierungsvereinbarungen ausgehandelt und abgeschlossen werden.

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

Kapazität

- Kundenorientierte Planung von Neu- und Ausbauprojekten: Die DB Netz AG richtet den Neu- und Ausbau der Infrastruktur konsequent an kritischen Netzpunkten aus, insbesondere an Engpässen und hochbelasteten Knoten und Korridoren.
- Optimale Realisierung von Neu- und Ausbauprojekten: Die DB Netz AG arbeitet daran, Neu- und Ausbauprojekte kosten- und zeitgerechter in hoher Qualität zu verwirklichen. Dies wird erzielt durch Sicherstellung der notwendigen Finanzierung und gesellschaftlicher Akzeptanz durch Aufzeigen der Vorteile für die Bürger sowie moderne Bauplanungsinstrumente.

Einfachheit

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

Soziales: Top-Arbeitgeber

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

Ökologie: Umweltvorreiter

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

Strategische Schwerpunkte 2017

Das Berichtsjahr hat gezeigt, dass die DB Netz AG bei der Verankerung der kundenorientierten Vision einen entscheidenden Schritt nach vorne gemacht hat, wenn man die Son-

dereffekte aus den Betriebseinschränkungen außer Betracht lässt; insbesondere bei Pünktlichkeit, Planmäßigkeit und Qualität. Mit dem Unternehmensprogramm Zukunft Netz wurde ein umfassendes Programm etabliert. Das Programmportfolio beinhaltet rund 30 Projekte, von denen etwa 20 auch Teil des DB-Konzernprogramms Zukunft Bahn sind.

Um ihre Vision weiterhin zu realisieren, muss die DB Netz AG das Unternehmen grundlegend von den Kunden her denken. Dazu wurden Anfang 2017 die beiden Programme OPEX (operative Exzellenz) für die Produktionsprozesse und GPEX (Geschäftsprozess-Exzellenz) für die Steuerungs- und Unterstützungsprozesse mit explizitem Fokus auf Kunde und Leistungsfähigkeit gestartet. Beide basieren auf der Lean-Philosophie, die sich in verschiedenen Branchen und Bereichen bereits lange bewährt. Ziel ist es, bisherige Anstrengungen systematisch zu verstetigen – durch intelligente

Vereinfachung, Standardisierung und Automatisierung mit klarer Kundenausrichtung. OPEX und GPEX sind mithin mehr als reine Optimierungsprogramme und erfordern ein Umdenken auf allen Ebenen. Hier wird vor allem neuen Methoden und Standards eine große Bedeutung zukommen. Das Ziel ist es, alle Prozesse in enger Zusammenarbeit mit den Kunden end to end zu optimieren.

Im Jahr 2018 wird die DB Netz AG das Programm Zukunft Netz fortführen und damit konsequent die Bedürfnisse ihrer Kunden in den Mittelpunkt stellen, um die Erfolge der Vorjahre zu verstetigen und somit »Qualität, die überzeugt« und langfristig »Leistung, die begeistert« zu liefern. Die Leistungsziele werden entlang der Kundenwünsche definiert: Pünktlichkeit, Planmäßigkeit, Verfügbarkeit und die Erhöhung der Einfachheit innerhalb und außerhalb der DB Netz AG.

Weitere Informationen

Qualitätsziele der LuFV überwiegend erfüllt — 21
 Investitions- und Modernisierungsprogramm fortgeführt — 22
 Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung unterzeichnet — 22
 Lärmabhängiges Trassenpreissystem unterstützt die Umrüstung von Güterwagen — 22
 Zukunftsinvestitionsprogramm im zweiten Jahr — 22
 Brückensanierungsprogramm: 875 Brücken bis 2019 — 23
 Digitales Planen und Bauen wird Realität — 23
 Fortschritte bei Standardisierung der Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur — 23
 Digitale Leit- und Sicherungstechnik vorangetrieben — 23
 Netzleitzentrale seit 20 Jahren in Betrieb — 23
 Wayside-Monitoring-Systeme in Betrieb — 24
 Rollout Weichenantriebsdiagnose — 24
 Inbetriebnahme Schnellfahrstrecke Berlin – München VDE 8 — 24

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21 — 24
 Fortschritte bei Schienenanbindung der festen Fehmarnbeltquerung — 24
 Baubeginn 2. S-Bahn-Stammstrecke München — 24
 Beginn Arbeiten an ABS Emmerich-Oberhausen — 25
 Offizieller Baubeginn Rhein-Ruhr-Express — 25
 Inbetriebnahme der ABS Hanau-Nantenbach — 25
 Fortschritte bei ABS Knappenrode-Horka-Grenze Deutschland/Polen — 25
 Verlegung Fernbahnhof Hamburg-Altona — 25
 Neubau S-Bahn-Linie S4 von Hamburg nach Bad Oldesloe — 25
 Wiederinbetriebnahme ABS Berlin-Dresden — 26
 Knoten Frankfurt — 26

Qualitätsziele der LuFV überwiegend erfüllt

Für den jährlich zu erbringenden Nachweis der Infrastrukturqualität im Rahmen der LuFV II wurden insgesamt acht sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen (Qkz) sowie weitere Beurteilungsparameter etabliert, mit denen der Zustand und die Entwicklung der bestehenden Schieneninfrastruktur umfassend beschrieben und bewertet werden. Im Berichtsjahr wurden die vereinbarten Vertragsziele überwiegend erfüllt. Lediglich bei der Qkz Theoretischer Fahrzeitverlust Gesamtnetz konnte das vereinbarte Vertragsziel nicht voll-

ständig erfüllt werden. Die Verfehlung des Theoretischen Fahrzeitverlusts (ThFzv) resultiert aus Altlasten der Vergangenheit, die zurzeit zwischen DB Netz AG und Bund bezüglich ihrer Rechtskonformität und Anrechenbarkeit auf die Qualität final besprochen werden. Daraus ergibt sich ein Rückforderungsanspruch des Bundes in Höhe von 15 Mio. €. Dies wird vertragsgemäß mit dem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2017 dokumentiert, der bis zum 30. April 2018 an den Bund übergeben wird. Gegenstand dieser Berichterstattung werden auch die im Berichtsjahr

vereinbarungsgemäß getätigten Investitionen und Instandhaltungsaufwendungen sein. Die Zielerreichung der Qualitätskennzahlen gemäß LuFV II für das Jahr 2017 ist bis zum Abschluss der Prüfung durch das EBA vorläufig und stellt somit zunächst lediglich die Sichtweise der DB AG dar.

Investitions- und Modernisierungsprogramm fortgeführt

Im Berichtsjahr wurden rund 7,5 Mrd. € in das deutsche Schienennetz investiert. Davon flossen 5,2 Mrd. € in die Erneuerung und Instandhaltung von zum Beispiel rund 1.650 km Gleisen, knapp 1.800 Weichen sowie rund 4.600 Anlagen der Leit- und Sicherheitstechnik. Hinzu kommen 2,3 Mrd. € für zahlreiche Neu- und Ausbaumaßnahmen. Dies führte zu einer Vielzahl von Bautätigkeiten. Durch die Bündelung von Baustellen in Korridoren konnten die Auswirkungen auf den laufenden Betrieb begrenzt werden.

Um im Spannungsfeld zwischen Fahren und Bauen für alle Beteiligten optimale Lösungen zu finden, wurde ein Runder Tisch Baustellenmanagement gegründet, an dem sich Vertreter der Branchenverbände, des BMVI, der BNetzA, der EVU, der Aufgabenträger und der DB Netz AG beteiligen. Die Bauprozesse und Baukommunikation, die Anreizsysteme sowie die wirtschaftlichen Regelungen zwischen den Beteiligten sollen schrittweise stärker auf ein fahrgastschonenderes Bauen ausgerichtet und die unvermeidlichen Folgen von Einschränkungen aufgrund von Bauarbeiten zwischen den Beteiligten neu geregelt werden. Konkrete Ergebnisse und Umsetzungsmeilensteine sollen im zweiten Quartal 2018 vorgestellt werden.

Mit dem Ziel, baustellenbedingte Verspätungen weiter zu reduzieren und die Stabilität im Schienennetz zu erhöhen, wurden zusätzliche Maßnahmen angestoßen. Unter anderem arbeitet das Lagezentrum Bau gemeinsam mit den Regionalbereichen an einer Optimierung und besseren Steuerung von Baumaßnahmen.

Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung unterzeichnet

Zur Beschleunigung der Realisierung von Großprojekten wurde am 25. Juli 2017 mit dem BMVI die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung unterzeichnet, die zum 1. Januar 2018 in Kraft tritt. Im vereinbarten Modell zur Umsetzung von Neu- und Ausbauprojekten für Schieneninfrastruktur durch den Bund werden künftig neue Vorhaben und Ergebnisse aus

der frühen Bürgerbeteiligung jährlich dem Bundestag vorgelegt. Statt der bisherigen Planungskostenpauschale fördert der Bund künftig die Projektgesamtkosten, an denen sich der DB-Konzern in Höhe der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Projektportfolios beteiligt. Die Planungsbegleitung durch das EBA wird intensiviert und die Nichteinhaltung von Inbetriebnahmeterminen pönalisiert.

Lärmabhängiges Trassenpreissystem unterstützt die Umrüstung von Güterwagen

Das Lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) sieht einen Zuschlag für laute Güterzüge von derzeit 4% auf den regulären Trassenpreis vor. Güterzüge, die zu 90% aus Wagen mit leisen Bremssohlen bestehen, sind von der Zahlung ausgenommen. In der Netzfahrplanperiode 2016/2017 wurden rund 17 Mio. € generiert, die vollständig der Finanzierung von Bonuszahlungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zugutekommt, die ihre Güterwagen auf leise Verbundstoffbremssohlen umgerüstet haben. 2017 haben wir für 2016 im LaTPS insgesamt 25.643 Anträge (2015: 11.025) zur Förderung lärmgeminderter Bestandsgüterwagen erhalten und positiv beschieden. Insgesamt wurden für die gestellten Anträge 4,4 Mio. € (2015: 2,3 Mio. €) als Bonus an die EVU ausgezahlt. Das LaTPS wird bis Ende 2020 bestehen.

Zukunftsinvestitionsprogramm im zweiten Jahr

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms des Bundes zusätzliche Mittel in Höhe von bis zu 995 Mio. € für die Jahre 2016 bis 2018 zugesagt. Schwerpunkte sind die Schaffung von Planungsvorrat, Lärmschutz Schiene, digitale Kapazitätssteigerung, Building Information Modeling, Digitalisierung und Ausbau neuer Steuerungssysteme sowie Barrierefreiheit an Stationen.

Es sind über Finanzierungsvereinbarungen mit dem BMVI Bundeshaushaltsmittel in Höhe von 745 Mio. € (davon DB Netz AG: 645 Mio. €) vertraglich gebunden. In den ersten beiden Jahren wurden insgesamt rund 295 Mio. € verausgabt.

Brückensanierungsprogramm: 875 Brücken bis 2019

Die Eisenbahnbrücken gehören zu den langlebigsten Bauwerken der Bahn. Um sie in gutem Zustand zu halten, wird in ihren Erhalt und die Sanierung investiert. Derzeit setzt der DB-Konzern das größte Modernisierungsprogramm seiner Geschichte um. Gemäß der LuFV II zwischen Bahn und Bund fließen zwischen 2015 und 2019 rund 4 Mrd. € in die Modernisierung von Eisenbahnbrücken. Bis Ende 2019 sollen damit 875 mit dem Bund definierte Brücken erneuert oder neu gebaut werden. Das Modernisierungsprogramm ist gut unterwegs, Ende 2017 waren bereits rund 360 dieser Brücken modernisiert. Hinzu kommen der Bau und die Erneuerung von Straßen- oder Fußgängerüberführungen, Durchlässen oder übrigen Eisenbahnüberführungen beziehungsweise der Ersatz von Bahnübergängen durch neue Brücken. Die Substanz der Anlagen wird durch die hohen Investitionen deutlich verbessert.

Digitales Planen und Bauen wird Realität

Das BIM ist eine kooperative Arbeitsmethode, bei der alle Daten von Eisenbahninfrastrukturanlagen in eine optimierte Planung, Bauausführung und Bewirtschaftung über den gesamten Lebenszyklus einfließen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des DB-Konzerns wollen ab Ende 2020 alle neuen Projekte, die standardisierbar oder komplex sind, mit der BIM-Methode realisieren. Die im Berichtsjahr begonnene Erarbeitung von Grundlagen für effiziente, digitale Prozesse und Technologien bei der Planung, dem Bau und dem Betrieb von Eisenbahninfrastrukturanlagen wollen wir bis zum Jahresende 2018 in der ersten Stufe abschließen und 2019 in die Professionalisierung überführen. Für 13 Infrastruktur-Großprojekte erfolgt eine Förderung durch das BMVI.

Fortschritte bei Standardisierung der Instandhaltung der Eisenbahn- infrastruktur

Um die Qualität der Eisenbahninfrastruktur zu verbessern, nutzen wir bei der Instandhaltung des Schienennetzes die Möglichkeiten der Digitalisierung. Im Rahmen der Standardisierung Produktionssystem Instandhaltung (SPI) wurden der Dispositions- und Rückmeldeprozess der operativen Instandhaltung flächendeckend standardisiert und digitali-

siert. Der Rollout von Stufe 1 ist planmäßig abgeschlossen; damit arbeitet bundesweit die Instandhaltungsorganisation im Fern- und Ballungsnetz mit digitaler Beauftragung und Rückmeldung. Als Teil des DB-Konzernprogramms OPEX startete im Berichtsjahr die zweite Stufe des SPI. Im Fokus steht hierbei, Arbeitsabläufe und Prozesse insbesondere in der Arbeitsvorbereitung und -durchführung zu vereinheitlichen, die Produktivität zu steigern sowie die Qualität der Anlagen zu verbessern. Pilotstandorte sind die Produktionsdurchführungen Frankfurt am Main und Würzburg. Der flächendeckende Rollout begann Ende 2017 und wird bis Ende 2019 bundesweit abgeschlossen.

Digitale Leit- und Sicherungs- technik vorangetrieben

Im Rahmen von insgesamt vier Vorserienprojekten treiben wir die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik (LTS) weiter voran und schaffen damit die technischen Voraussetzungen zur flächendeckenden Ausrüstung mit 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.

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

Netzleitzentrale seit 20 Jahren in Betrieb

20 Jahre im Dienste der Qualität: Seit 1997 koordiniert die Netzleitzentrale den überregionalen Bahnverkehr auf Europas größtem Schienennetz. In Frankfurt am Main wird rund um die Uhr über bundesweite Anschlussverbindungen und Umleitungen entschieden. 40 Mitarbeiter disponieren und überwachen mit Fingerspitzengefühl und Know-how täglich bis zu 1.500 Fernreise- sowie 1.000 überregionale und internationale Güterzüge. Mussten die für die Betriebsführung

relevanten Daten früher über komplizierte, zeitaufwendige Meldewege mit Bleistift und Lineal auf meterlange Papierpläne gezeichnet werden, lässt sich der gesamte Zugverkehr in der Netzleitzentrale quasi live am Bildschirm verfolgen. Bei Störungen können die Disponenten mit Rechnerunterstützung netzweite Auswirkungen abschätzen – eine wichtige Hilfe für die Entscheidung, ob beispielsweise Anschlüsse noch gewährleistet werden können.

Wayside-Monitoring-Systeme in Betrieb

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, quasi im Vorbeifahren, überprüft. Bei der akustischen Diagnose nehmen Mikrofone an den Gleisen Zugeräusche auf. Weicht das Ergebnis vom Normalwert ab, wird die Fahrzeugwartung aktiv, und das, bevor am Zug überhaupt ein Defekt entsteht.

Rollout Weichenantriebsdiagnose

Um die Verfügbarkeit von Weichen zu optimieren, wird ein digitales Ferndiagnosesystem eingesetzt, mit dem potenzielle Störungen vor Eintritt erkannt werden können. Über die Diagnoseplattform DIANA erhält die Instandhaltung ein Indiz für eine mögliche Störung und kann diese präventiv beheben. Antriebsbedingte Störungen an Weichen sollen damit perspektivisch um bis zu 50% reduziert werden. Bis Dezember 2017 wurden rund 15.700 Weichen mit den Stellkraftdiagnosesystemen ausgerüstet. Die prädiktive Instandhaltung über die Diagnoseplattform DIANA wird sukzessive auf weitere Bauteile ausgeweitet.

Inbetriebnahme Schnellfahrstrecke Berlin–München VDE 8

Am 10. Dezember 2017 erfolgte mit der Betriebsaufnahme der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt die Komplettierung des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nummer 8 (VDE 8). Unter anderem verkürzt sich dadurch die Fahrzeit zwischen München und Berlin im ICE auf unter vier Stunden. Im Rahmen des Projekts wurden zudem Teile der Ausbaustrecke Ebensfeld–Nürnberg viergleisig ausgebaut. Auf der Neu-

baustrecke Ebensfeld–Erfurt sowie auf der 2015 in Betrieb gegangenen Neubaustrecke Erfurt–Halle/Leipzig wird die neueste Version des europäischen Zugsicherungssystems ETCS genutzt. In den Bahnknoten Halle und Leipzig sowie auf Zulaufstrecken finden noch umfangreiche Bauarbeiten statt.

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

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

Fortschritte bei Schienenanbindung der festen Fehmarnbeltquerung

Das Projekt befindet sich in der Phase der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Ab Herbst 2017 ist die abschnittsweise Einreichung der Genehmigungsunterlagen beim EBA vorgesehen. Parallel zum Genehmigungsverfahren wird eine Befassung des Deutschen Bundestages mit Forderungen der Region angestrebt. Im Zusammenhang mit der Schienenanbindung der festen Fehmarnbeltquerung steht auch die Erneuerung der Fehmarnsundquerung. Derzeit wird die Vorplanung für vier Querungsvarianten (Tunnel und Brücken) erarbeitet.

Baubeginn 2. S-Bahn-Stammstrecke München

Am 5. April 2017 erfolgte der Baubeginn für das Projekt und die Eröffnung des Infozentrums 2. Stammstrecke mit einer multimedialen Ausstellung. Bauvorbereitende Maßnahmen laufen im Bereich oberirdisch West, am Hauptbahnhof und am Marienhof. Am Marienhof werden diese im Frühjahr planmäßig abgeschlossen. Die Hauptbaumaßnahmen starten dort im Sommer 2018. Im Frühjahr beginnen am Hauptbahnhof im Bereich des Empfangsgebäudes die Arbeiten zur

Baufeldfreimachung. Die Hauptbaumaßnahmen beginnen dort ab Ende des Jahres 2018. Rechtsgültiges Baurecht für den westlichen und mittleren Abschnitt liegt vor, für den östlichen Abschnitt sind noch zwei Klagen anhängig.

Beginn Arbeiten an ABS Emmerich–Oberhausen

Am 20. Januar 2017 begannen die Arbeiten an der Ausbaustrecke (ABS) Emmerich–Oberhausen. Der erste Planfeststellungsbeschluss liegt seit 2015 vor. Alle zwölf Planfeststellungsverfahren (PFV) sind offengelegt, mehrere Erörterungstermine haben bislang stattgefunden. Die Planfeststellungsbeschlüsse werden nun sukzessive für die einzelnen Abschnitte erwartet. Im März 2017 konnte eine gemeinsame Lösung zum ganzheitlichen Rettungskonzept zwischen den sieben Anrainerkommunen, Land NRW, Bund und DB-Konzern erreicht werden. Im nächsten Schritt wird das Rettungskonzept in die laufenden Planfeststellungsverfahren eingebracht.

Offizieller Baubeginn Rhein-Ruhr-Express

Der offizielle Baubeginn im Projekt Rhein-Ruhr-Express (RRX) erfolgte im März 2017 in Köln. Durch Ertüchtigungsmaßnahmen im Bestandsnetz konnte im Mai 2017 der erste Abschnitt in Betrieb genommen werden. Zur Aufnahme erster Mehrverkehre ist der Ausbau weiterer Abschnitte erforderlich, für die noch kein Baurecht vorliegt. Der Ausbau im hochausgelasteten Rhein-Ruhr-Raum kann aus Gründen der Kundenverträglichkeit nur sukzessive jeweils mit Erlangung von Baurecht unter dem rollenden Rad erfolgen. Der RRX ist eines der Pilotprojekte im Rahmen des Building Information Modeling.

Inbetriebnahme der ABS Hanau–Nantenbach

Mit der Inbetriebnahme des zweiten Gleises im Bereich Laufach, auf der Umfahrung des alten Schwarzkopftunnels, am 6. November 2017 wurde der durchgängige zweigleisige Betrieb zwischen Laufach und Heigenbrücken eingerichtet und der Regelbetrieb gemäß Fahrplan aufgenommen. Somit sind alle Arbeiten im Bereich der neuen Betriebsgleise abgeschlossen. Zurzeit laufen die Verfüllungsarbeiten im alten Schwarzkopftunnel und die erforderlichen Landschaftspflegemaßnahmen inklusive der Rückbauleistungen im Bereich der Baustraßen/Baustelleneinrichtungsflächen.

Fortschritte bei ABS Knappenrode– Horka–Grenze Deutschland/Polen

Die Wiederinbetriebnahme der Strecke zweigleisig und elektrifiziert zwischen Knappenrode und der Grenze Deutschland/Polen ist für Dezember 2018 geplant. Dazu finden seit 2012 umfangreiche Baumaßnahmen statt. Bereits seit 2014 ist der Bahnhof Knappenrode fertiggestellt, im Dezember 2016 wurden die neue Neißerbrücke (ein Projekt der polnischen Netzgesellschaft PKP PLK) und der anschließende Streckenabschnitt mit dem Güterbahnhof Horka in Betrieb genommen. Im Januar 2017 wurde der letzte Planfeststellungsbeschluss (Niesky–Horka) erlassen. Damit besteht für die gesamte Strecke Baurecht. Der Baubeginn im letzten Bauabschnitt erfolgte im August 2017.

Verlegung Fernbahnhof Hamburg-Altona

In Altona wird der bestehende Kopfbahnhof durch einen Neubau am Standort Diebsteich für den Fern- und Regionalverkehr ersetzt. Der bisherige S-Bahnhof in Altona bleibt bestehen. Die Finanzierung der Verlagerung des Bahnhofs Hamburg-Altona erfolgt überwiegend aus der LuFV, aus Eigenmitteln der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie aus dem Erlös des Flächenverkaufs an die Freie und Hansestadt Hamburg. Mit einem Start der Bauarbeiten ist ab Mitte 2018 zu rechnen. Die Gesamtinbetriebnahme ist für Ende 2023 vorgesehen. Im September 2017 wurde bekannt gegeben, dass ein privater Investor für das repräsentative Empfangsgebäude am neuen Fernbahnhof Hamburg-Altona am Diebsteich feststeht.

Neubau S-Bahn-Linie S4 von Hamburg nach Bad Oldesloe

Die Strecke zwischen Hamburg und Bad Oldesloe ist eine viel befahrene Pendlerstrecke rund um die Hansestadt Hamburg. Ein leistungsstarker Nahverkehr zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein ist für viele Menschen in der Region von zentraler Bedeutung. Deshalb wird die S4 geplant. Das Berichtsjahr stand ganz im Zeichen der Planfeststellungsverfahren. Bis Ende September 2017 wurden für alle drei Planfeststellungsabschnitte des Großprojekts die Anträge auf Planfeststellung gestellt. Im PFA 1 (Hasselbrook–Luetkensallee) befindet sich das Projekt bereits im Einwendungsmanagement. Erste Baumaßnahmen sind für

das Jahr 2020 avisiert, eine komplette Inbetriebnahme für das Jahr 2027. Aktuell gibt es intensive Gespräche zwischen dem BMVI, den Ländern und der DB, um die Gesamtprojektfinanzierung zu sichern.

Wiederinbetriebnahme ABS Berlin–Dresden

Im Rahmen des Projekts Wiederinbetriebnahme der Ausbaustrecke Berlin–Dresden erfolgten am 10. Dezember 2017 Betriebsaufnahmen der Streckenabschnitte Wünsdorf–Waldstadt–Hohenleipisch und Großenhain Berliner Bf–Abzweig Kottewitz. Die Höchstgeschwindigkeit in diesen Abschnitten wurde auf 160 km/h angehoben. Damit wird eine neunminütige Fahrzeitreduzierung als weitere Stufe zur Reduzierung der Gesamtfahrzeit auf 80 Minuten erreicht.

Knoten Frankfurt

Der Eisenbahnknoten Frankfurt am Main ist einer der am stärksten frequentierten Verkehrsknoten im Netz der DB AG. Mit dem Umbau des Knotens Stadion, der Zweigleisigkeit des Homburger Dammes, der S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens, dem Ausbau der S6 sowie dem Bau der Nordmainischen S-Bahn wird die Zukunftsfähigkeit des Schienenverkehrs gewährleistet.

Zum Start der Hauptbaumaßnahmen beim Homburger Damm fand im Juni 2017 der offizielle Spatenstich statt. Derzeit laufen entlang der S-Bahn-Linie S6 die vorbereitenden Maßnahmen für den Beginn der ersten Baustufe zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel; der offizielle Spatenstich erfolgte im Dezember 2017. Die Arbeiten des neuen S-Bahn-Anschlusses Gateway Gardens sind bereits weit fortgeschritten und werden Ende 2019 abgeschlossen sein.

Nachtragsbericht

Orkantief Friederike sorgt für erhebliche Einschränkungen im Schienenverkehr —  26

Termin- und Kostenentwicklung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm —  26

Neuer Koalitionsvertrag bietet Chancen für den Schienenverkehr —  27

Orkantief Friederike 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.

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. 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 auf deutlich aufwendigeren Verfahren beim Tunnelbau im Anhydrit-Gestein, auf 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. 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.

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 Maß-

nahmen sind unter anderem ein Investitionshochlauf und die auskömmliche Finanzierung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030, die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr inklusive der Schaffung eines deutschlandweiten Netzes für 740 m lange Güterzüge, ein Planungsbeschleunigungsgesetz, 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.

Chancen- und Risikobericht

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen — 27
Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung — 27

Umfassendes Risikomanagementsystem — 28
Bewertung der derzeitigen Risikoposition — 29

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

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

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

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

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

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

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

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

- Absatzmarktrisiken: Diese ergeben sich im Wesentlichen indirekt, das heißt über unsere Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung.
 - Gesamtwirtschaftliche Entwicklung: Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Netz AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren von Bedeutung.
 - Projektrisiken: Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.
 - Infrastrukturfinanzierung: Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch eine verlässliche Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund am 12. Januar 2015 eine neue LuFV abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2019 festschreibt. Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, Ausbau und die Beseitigung von Engpässen (Bedarfsplaninvestitionen) erforderlich. Zur Durchführung dieser Investitionen sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es für sämtliche Projekte bereits abschließende Vereinbarungen gibt. Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.
 - Regulierungsrisiken: Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von den EIU verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.
- Zusätzlich existieren für die DB Netz AG die folgenden Risiken:
- Personalaufwandsrisiken, unter anderem durch hohe Tarifabschlüsse
 - Beschaffungs-/Energiemarktrisiken aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen
 - IT-/Telekommunikationsrisiken
 - Finanzwirtschaftliche Risiken aus Zins-, Währungs- und Preisänderungen sowie aus sich ungünstig entwickelnden Faktorkosten
 - Rechtliche und vertragliche Risiken
 - Compliance-Risiken
- Das Risikomanagement ist umfassend in unseren betrieblichen Prozessen implementiert. Es wird regelmäßig überprüft und, soweit erforderlich, zielführend weiterentwickelt.

Umfassendes Risikomanagementsystem

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

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

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte der DB Netz AG in Bezug auf die betragsmäßige Höhe im Bereich Regulierung sowie Produktion und Technik. Im Vergleich zum

Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition nicht umfassend verändert. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

Prognosebericht

Konjunkturelle Aussichten — 29

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte — 29

Voraussichtliche Entwicklung

wesentlicher Rahmenbedingungen — 30

Voraussichtliche Entwicklung der DB Netz AG im Geschäftsjahr 2018 — 30

Konjunkturelle Aussichten

In Deutschland schwächt sich das zu einem großen Anteil konsumgetriebene Wirtschaftswachstum 2018 voraussichtlich leicht ab, bleibt jedoch auf einem relativ hohen Niveau. Die anziehende Inflation wird belastend auf Realeinkommen und Nachfrage wirken. Gegenläufig wird die Beschäftigung auf hohem Niveau weiter steigen, wovon der Konsum profitiert. Wesentliche Treiber des gesamtwirtschaftlichen Wachstums sind voraussichtlich Exporte und Investitionen in Anlagen infolge einer gestiegenen globalen Nachfrage.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Wir erwarten, dass der deutsche Personenverkehrsmarkt 2018 weiter wachsen wird, wobei der Anstieg der Verkehrsleistung etwa auf dem Niveau des Berichtsjahres liegen dürfte. Wesentliche Faktoren sollten eine positive Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen und verfügbaren Einkommen sein. Gleichzeitig wird ein weiterer Anstieg der Kraftstoffpreise erwartet.

Für den Schienenpersonenverkehr rechnen wir mit robusten Zuwächsen. Die Entwicklung der DB-konzerninternen Transporteure wird durch Maßnahmen zur Angebots-

und Qualitätsverbesserung unterstützt. Insbesondere der Schienenpersonenfernverkehr dürfte sich infolge der vollständigen Inbetriebnahme der Neu- und Ausbaustrecke Berlin–München im Dezember 2017 überdurchschnittlich stark entwickeln.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt ist 2018 von einer weiter steigenden Transportnachfrage bei sich abschwächenden Konjunkturimpulsen auszugehen. Der Schienengüterverkehr dürfte nach der negativen Entwicklung im Berichtsjahr wieder ein Wachstum verzeichnen. Weiterhin positive Konjunkturimpulse sowie der Wegfall von Einmaleffekten aus dem Berichtsjahr infolge von Betriebserschwernissen sollten insgesamt zu einem moderaten Leistungsanstieg führen. Unterstützend sollten zudem positive Effekte aus der vorgesehenen Absenkung der Trassenpreise wirken.

Insgesamt gehen wir für 2018 von einer leicht positiven Entwicklung der Trassennachfrage aus. Unter anderem durch die vorgesehene Absenkung der Trassenpreise erwarten wir im Schienengüterverkehr ein signifikantes Mengenwachstum. Zudem wird auch der Schienenpersonenfernverkehr, getrieben durch die vollständige Inbetriebnahme der Neu- und Ausbaustrecke Berlin–München im Dezember 2017, einen Nachfrageanstieg realisieren können. Im Schienenpersonennahverkehr werden weiterhin positive Absatzentwicklungen durch die erhöhten Regionalisierungsmittel erwartet.

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Wir erwarten im Geschäftsjahr 2018 keine wesentlichen Auswirkungen geänderter Rahmenbedingungen auf unsere Aktivitäten.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Netz AG im Geschäftsjahr 2018

Die Pünktlichkeitsziele des Systems Eisenbahn in Deutschland wurden 2017 gesamthaft nicht erreicht. Die DB Netz AG wird daher 2018 ihre Aktivitäten zur Erfüllung des Kundenversprechens, insbesondere hinsichtlich der Pünktlichkeit, weiter vorantreiben.

An der Anfang 2016 kommunizierten Strategie, die sich als robust erweist, hält die DB Netz AG fest und arbeitet konsequent daran, die Unternehmensvision entlang der strategischen Anker »Qualität«, »Kapazität« und »Einfachheit« umzusetzen: »Gemeinsam mit unseren Kunden machen wir die Schiene zur ersten Wahl.« Dazu wird das 2017 initiierte Lean-Programm weiter umgesetzt. Im Fokus stehen dabei die Projekte OPEX für die Kernprozesse in Fahrplan und Produktion sowie GPEX für die Steuerungs- und Unterstützungsprozesse. Wesentlicher Aspekt wird es sein, die Prozesse vom Kunden her end to end zu denken und übergreifend zu verbessern.

Ein wichtiges Ziel bleibt es, die Kapazität im Schienennetz zu erhöhen. Hierfür werden wir einerseits die vorhandene Schienenkapazität durch den Einsatz neuer Technologien noch besser nutzen. Das Projekt Kapazitätsmanagement wird 2018 weiter Fahrt aufnehmen. Andererseits wird die Kapazität durch die Realisierung von Neu- und Ausbauprojekten erweitert.

Bei den Neu- und Ausbauprojekten liegt der Fokus auf der zeitlich richtigen Priorisierung der notwendigen Maßnahmen und darin, die Vorhaben schneller und kostenstabil umzusetzen. Im Jahr 2018 müssen wir Grundlagen für die Zukunft legen: 42 Großprojekte werden sich im Bau befinden und es stehen 19 Inbetriebnahmen an. Hierfür setzen wir auf wichtige methodische Weiterentwicklungen wie Digitalisierung des Bauens sowie neue Finanzierungsinstrumente.

Auch die Digitalisierung wird 2018 in allen Ressorts weiter vorangetrieben und in einem gesamthaften Konzept gebündelt und koordiniert.

All diese Maßnahmen lassen sich nicht ohne engagierte und qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter umsetzen. Altersbedingte Fluktuation und Fachkräftemangel in Deutschland machen die Einstellung, Qualifizierung und Bindung hervorragender Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu einem weiteren Schwerpunkt 2018.

Die Pünktlichkeit sollte sich im Geschäftsjahr 2018 infolge der eingeleiteten Maßnahmen positiv entwickeln.

Im Geschäftsjahr 2018 gehen wir von einer leicht steigenden Leistungsnachfrage und einer leichten Umsatz- und Ergebnisverbesserung aus.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

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



Jahresabschluss

Gewinn- und Verlustrechnung — 32

Bilanz — 32

Kapitalflussrechnung — 33

Entwicklung des Anlagevermögens — 34

Anhang — 35

Anteilsbesitzliste — 45

**Bestätigungsvermerk des unabhängigen
Abschlussprüfers** — 46

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12., in Mio. €	Anhang	2017	2016
Umsatzerlöse	(15)	5.642	5.509
Bestandsveränderungen		-1	-3
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	843	798
Gesamtleistung		6.484	6.304
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	666	502
Materialaufwand	(18)	-1.914	-1.874
Personalaufwand	(19)	-2.569	-2.417
Abschreibungen		-959	-929
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	-1.091	-1.097
		617	489
Beteiligungsergebnis	(21)	15	15
Zinsergebnis	(22)	-242	-232
Ergebnis nach Steuern		390	272
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(31)	-390	-272
Jahresergebnis		0	0
Entnahmen aus der Kapitalrücklage	(7)	-	14
Vermögensminderung durch Abspaltung		-	-14
Bilanzgewinn/-verlust		0	0

Bilanz

Aktiva

Per 31.12., in Mio. €	Anhang	2017	2016
A. ANLAGEVERMÖGEN	(2)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		136	137
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		12.016	11.883
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		301	294
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		9.073	9.058
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		4.341	4.702
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		88	83
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		500	427
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		2.424	2.470
		19.369	19.565
III. Finanzanlagen		1	1
		19.506	19.703
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	156	140
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	430	455
Guthaben bei Kreditinstituten		6	8
		592	603
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	6	7
		20.104	20.313

Passiva

Per 31.12., in Mio. €	Anhang	2017	2016
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklagen	(7)	7.479	6.478
Andere Gewinnrücklagen	(8)	18	18
		8.264	7.263
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	824	843
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	10.560	11.666
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	456	541
		20.104	20.313

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12., in Mio. €	Anhang	2017	2016
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung)		390	272
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		791	912
Zunahme der Pensionsrückstellungen (ohne konzerninterne Wechsler)		2	4
Cashflow vor Steuern		1.183	1.188
Abnahme der übrigen Rückstellungen		-5	-40
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge		-6	-3
Zahlungsunwirksame Erträge im Beteiligungsergebnis		-15	-15
Ab-/Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		10	-27
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-311	-112
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		-42	38
Zinsaufwendungen/Zinserträge		242	232
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		1.056	1.261
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		114	82
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-47	-26
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-6.540	-6.191
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-4	-3
Erhaltene Zinsen		1	1
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		15	27
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-6.461	-6.110
Einzahlung der Gesellschafterin in die Kapitalrücklage		1.000	0
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		-201	-215
Auszahlungen von Anleihen und (Finanz-)Krediten		0	-400
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		205	-931
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen		6.139	5.756
Rückzahlungen von Zuschüssen		-26	-39
Gezahlte Zinsen		-236	-231
Auszahlungen für die Gewinnabführung an die Gesellschafterin		-272	-81
Aus-/Einzahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-1.207	983
Einzahlungen für von Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler)		1	2
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		5.403	4.844
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		-2	-5
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		8	13
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(20)	6	8

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände.

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert		
	Vortrag per 01.01. 2017	Zugänge	Umb- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2017	Vortrag per 01.01. 2017	Abschrei- bungen	Umb- chungen	Zuschrei- bungen	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	14	17	-	0	31	-	0	-	-	-	0	31	14
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	418	4	0	0	422	-295	-22	0	-	0	-317	105	123
	432	21	0	0	453	-295	-22	0	-	0	-317	136	137
SACHANLAGEN													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken													
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	3.237	18	3	-46	3.212	-706	0	-	120	16	-570	2.642	2.531
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	594	11	28	-15	618	-300	-23	0	-	6	-317	301	294
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	13.795	77	146	-10	14.008	-4.737	-206	0	0	8	-4.935	9.073	9.058
	17.626	106	177	-71	17.838	-5.743	-229	0	120	30	-5.822	12.016	11.883
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	16.378	128	121	-182	16.445	-11.676	-643	0	48	167	-12.104	4.341	4.702
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	2	0	-	0	2	-2	0	-	-	0	-2	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	267	7	10	-4	280	-184	-12	0	-	4	-192	88	83
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.204	72	54	-29	1.301	-777	-53	0	0	29	-801	500	427
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.470	316	-362	0	2.424	-	-	-	-	-	-	2.424	2.470
	37.947	629	0	-286	38.290	-18.382	-937	0	168	230	-18.921	19.369	19.565
FINANZANLAGEN													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1	-	-	-	1	0	-	-	-	-	0	1	1
2. Beteiligungen	0	-	-	-	0	0	-	-	-	-	0	0	0
	1	-	-	-	1	0	-	-	-	-	0	1	1
Anlagevermögen insgesamt	38.380	650	-	-286	38.744	-18.677	-959	0	168	230	-19.238	19.506	19.703

Anhang

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

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

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

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert.

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

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

In Höhe des aktivierten Betrags von 31 Mio. € (65 Mio. € abzüglich Zuschüssen von 34 Mio. €, im Vorjahr: 23 Mio. € abzüglich Zuschüssen von 9 Mio. €) ist gemäß § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB i. V. m. § 301 Satz 1 AktG eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Allerdings stehen den zur Abführung gesperrten Beträgen ausreichend freie Rücklagen gegenüber.

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen. Sofern der Grund für die außerplanmäßigen Abschreibungen entfallen ist, erfolgt gemäß § 253 Abs. 5 Satz 1 HGB eine Zuschreibung auf die fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

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
Bahnkörper, Tunnel, Brücken, Bahnübergänge	15 - 90
Gleisanlagen	13 - 26
Gebäude, Hallen und Überdachungen	10 - 75
Übrige bauliche Anlagen	5 - 60
Signalanlagen	10 - 40
Fernmeldeanlagen	5 - 20
Bahnstromanlagen	10 - 40
Schienenfahrzeuge	10 - 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 - 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 - 15
Konzessionen, Rechte oder Ähnliches	Vertragslaufzeit
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3 - 10

Im Anlagevermögen wird für bestimmte Anlageklassen der Komponentenansatz angewendet. Investitionen in die Anlageklassen Bahnübergangssicherungen, Eisenbahnbrücken, Gleise, elektrische und elektronische Signalanlagen werden in physisch separierbare Einheiten unterteilt. Diesen Einheiten wurden aufgrund ihrer unterschiedlichen Lebensdauern entsprechende Nutzungsdauern zugeteilt. Die einzelnen Komponenten werden entsprechend ihrer jeweiligen Nutzungsdauer linear abgeschrieben: Bahnübergangssicherungen (15–30 Jahre), Eisenbahnbrücken (60–90 Jahre), Gleise (13–26 Jahre) sowie elektrische und elektronische Signalanlagen (10–40 Jahre).

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

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

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

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

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

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

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

Bei der DB Netz AG wird das Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (Contractual-Trust-Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrech-

net. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Pensionsverpflichtungen (einschließlich der Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes) und aus der Bewertung sowie den laufenden Erträgen des Deckungsvermögens. Der sich ergebende Saldo wird im Zinsergebnis ausgewiesen.

Der beizulegende Zeitwert übersteigt per 31. Dezember 2017 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Die entsprechenden Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert. Der Unterschiedsbetrag ist gemäß § 268 Abs. 8 Satz 3 HGB potenziell abführungsgesperrt.

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

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 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. 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 per 31. Dezember 2017 ein Unterschiedsbetrag von 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €).

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

in %	31.12.2017
Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt)	3,68
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenenwicklung (je nach Personengruppe)	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,75

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundesbahnvermögen 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 1,32% (Vorruhestand) und 1,37% (Altersteilzeit), 2,13% (Jubiläum), 2,10% (Sterbegeld), 2,21% (mittelbare Altersversorgung) sowie 2,80% (Haftpflichtrenten) angewendet.

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

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Künftige Preis- und Kostensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Rückstellungen berücksichtigt. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50% erfasst.

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organisation werden keine latenten Steuern bilanziert.

Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus

dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Derivative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit 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.

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

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

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

Abweichend von der in § 275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung werden die sonstigen Steuern nicht unter dem hierfür vorgesehenen Posten Nr. 16 erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Erläuterungen zur Bilanz

(2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagegitter zu entnehmen.

Der gemäß § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 63 Mio. € (im Vorjahr: 40 Mio. €), von denen 43 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €) – abzüglich abgesetzter Zuschüsse von 26 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) – in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Erhaltene Zuschüsse in Höhe von 5.941 Mio. € (im Vorjahr: 5.538 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 131 Mio. € (im Vorjahr: 60 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen. Zudem wurden Zuschreibungen 168 Mio. € (im Vorjahr: 17 Mio. €) auf das Anlagevermögen vorgenommen, da der Grund der außerplanmäßigen Abschreibungen aus Vorjahren entfallen ist.

(3) Vorräte

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
Hilfs- und Betriebsstoffe	131	114
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	25	26
Insgesamt	156	140

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 125 Mio. € (im Vorjahr: 116 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 3 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) verschrottet.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12. 2017	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12. 2016
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	127	5	122
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	234	-	249
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	1
Sonstige Vermögensgegenstände	68	0	83
Insgesamt	430	5	455

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 111 Mio. € (im Vorjahr: 114 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 201 Mio. € (im Vorjahr: 207 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft in Höhe von 18 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €) und Forderungen aus der Ergebnisabführung von Tochtergesellschaften in Höhe von 15 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen gegen die DB AG in Höhe von 23 Mio. € (im Vorjahr: 33 Mio. €) enthalten.

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

(5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Gebäudemieten ausgewiesen (6 Mio. €, im Vorjahr: 7 Mio. €).

(6) Gezeichnetes Kapital

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

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2017 einen Betrag in Höhe von 7.479 Mio. € aus (im Vorjahr: 6.478 Mio. €).

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DBAG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat (3.656 Mio. €), sowie die in Vorjahren erfolgten Kapitalerhöhungen von insgesamt 2.889 Mio. €. Darüber hinaus wurde die Kapitalrücklage im Jahr 2013 um 53 Mio. € sowie im Jahr 2016 um 14 Mio. € vermindert.

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

Des Weiteren erfolgte zur Stärkung der Eigenkapitalbasis per 31. August 2017 eine Zuführung zur Kapitalrücklage durch die DB AG in Höhe von 1.000 Mio. €.

(8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2017 einen Betrag in Höhe von 18 Mio. € aus. Diese resultieren aus der Erstanwendung des BilMoG im Jahr 2010.

(9) Rückstellungen

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	25	23
Steuerrückstellungen	19	16
Sonstige Rückstellungen	780	804
Insgesamt	824	843

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuldbeitragenden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Netz AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeiter erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Netz AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Netz AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (15 Mio. €, im Vorjahr: 14 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in Höhe von 16 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €) an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet (4 Mio. €; im Vorjahr: 3 Mio. €).

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

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

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 25 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
Verpflichtungen im Personalbereich	236	237
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	64	54
Zinsen für Rückzahlungsverpflichtungen	17	24
Prozessrisiken	109	93
Rückzahlungsverpflichtungen	104	133
Unterlassene Instandhaltung	80	84
Rückbauverpflichtungen	81	85
Übrige Risiken	89	94
Insgesamt	780	804

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

Die Rückstellung für Rückbauverpflichtungen betrifft die Verpflichtung zum Rückbau der Oberleitung über außer Betrieb genommenen Gleisen und Weichen in Höhe von 81 Mio. €.

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

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 20 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 18 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (20 Mio. €) verrechnet.

Den gemäß § 268 Abs. 8 Satz 3 HGB ansonsten zur Abführung gesperrten Beträgen stehen ausreichend freie Rücklagen (7.497 Mio. €) gegenüber, sodass keine Abführungssperre entstanden ist.

	31.12. 2017
in Mio. €	
a) Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	31
b) Ertrag aus Bewertung Deckungsvermögen gemäß § 253 Abs. 1 S. 4 HGB	0
Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	20
abzüglich Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	-18
abzüglich Aufstockung Pensionsrückstellungen auf Zeitwert des Deckungsvermögens	-7
Potenziell abführungsgesperrter Betrag	31

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (61 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (61 Mio. €) verrechnet.

(10) Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12. 2017	davon mit Restlaufzeit			31.12. 2016
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	1.138	199	939	302	1.340
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	400	-	400	-	400
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	419	416	3	0	479
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.307	1.519	6.788	3.929	9.166
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	0	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	295	294	1	0	280
davon aus Steuern	23	23	-	-	21
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	10.560	2.429	8.131	4.231	11.666
davon zinspflichtig	8.022	834	7.188	3.929	9.018

Die Restlaufzeiten der Vorjahreswerte stellen sich wie folgt dar: Zinslose Darlehen in Höhe von 1.340 Mio. € (201 Mio. € bis ein Jahr, 1.139 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 455 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 400 Mio. € (400 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 400 Mio. €), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 479 Mio. € (477 Mio. € bis ein Jahr, 2 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 0 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 9.166 Mio. € (1.302 Mio. € bis ein Jahr, 7.864 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 4.372 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, in Höhe von 1 Mio. € (1 Mio. € bis ein Jahr) sowie sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 280 Mio. € (280 Mio. € bis ein Jahr, 0 Mio. € größer ein Jahr).

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG in Höhe von 8.142 Mio. € (im Vorjahr: 9.022 Mio. €). Die Ver-

bindlichkeiten gegenüber der DB AG beinhalten insbesondere Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 7.086 Mio. € (im Vorjahr: 8.286 Mio. €), von denen 6.788 Mio. € (im Vorjahr: 7.864 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben. Darüber hinaus sind in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen kurzfristige Verbindlichkeiten aus Cashpooling von 536 Mio. € (im Vorjahr: 331 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der DB AG von 390 Mio. € (im Vorjahr: 272 Mio. €), kurzfristige Zinsverbindlichkeiten von 94 Mio. € (im Vorjahr: 100 Mio. €) und kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 201 Mio. € (im Vorjahr: 177 Mio. €) enthalten.

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

(11) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 456 Mio. € (im Vorjahr: 541 Mio. €) bezieht sich im Wesentlichen (282 Mio. €; im Vorjahr 362 Mio. €) auf die in den Jahren 1999, 2004 und 2011 geleisteten vorzeitigen Rückzahlungen Zinsloser Darlehen an den Bund. Der Posten wird seit dem Geschäftsjahr 2011 pauschal über zehn Jahre aufgelöst.

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

(12) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	477	435
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-
Insgesamt	477	435

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 470 Mio. € (im Vorjahr: 428 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

(13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
Bestellobligo für Investitionen	6.688	6.898
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	533	336
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	503	316
Insgesamt	7.221	7.234

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

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

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	122	118
fällig 1 bis 5 Jahre	207	137
fällig über 5 Jahre	204	81
Insgesamt	533	336

(14) Finanzinstrumente

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

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

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenforwards	1	9

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

Devisentermingeschäfte bestehen größtenteils mit einer Restlaufzeit von unter zwei Jahren. Die Sicherungsgeschäfte wurden als Mikro-Hedges gestaltet. Die gesicherten Risiken werden voraussichtlich vollständig kompensiert.

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

in Mio. €	31.12. 2017	31.12. 2016
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenforwards	0	0

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(15) Umsatzerlöse

in Mio. €	2017	2016
Trassenentgelte	4.939	4.819
Örtliche Infrastruktur	246	245
Sonstige Umsatzerlöse	457	445
Insgesamt	5.642	5.509

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

(16) Andere aktivierte Eigenleistungen

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betragen im Berichtsjahr 843 Mio. € (im Vorjahr: 798 Mio. €). Die unter diesem Posten ausgewiesenen Leistungen betreffen in Höhe von 164 Mio. € (im Vorjahr: 163 Mio. €) aufgearbeitete Komponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist. Daneben beinhaltet dieser Posten Leistungen für das Anlagevermögen in Höhe von 679 Mio. € (im Vorjahr: 635 Mio. €).

(17) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2017	2016
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	55	58
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	304	308
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	87	87
davon übrige staatliche Zuschüsse - öffentliche Hand	217	221
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	92	62
Zuschreibungen auf Sachanlagen	168	17
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	26	44
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	9	3
Währungskursgewinne	1	2
Übrige Erträge	11	8
Insgesamt	666	502
davon periodenfremd	126	109

Auf das in Vorjahren auf Basis von Analysen des Immobilienportfolios und zur Risikovorsorge außerplanmäßig abgeschriebene Immobilienvermögen wurde eine Zuschreibung in Höhe von 120 Mio. € vorgenommen.

Die periodenfremden Erträge beinhalten vor allem mit 92 Mio. € (im Vorjahr: 62 Mio. €) Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen und mit 26 Mio. € (im Vorjahr: 44 Mio. €) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

(18) Materialaufwand

in Mio. €	2017	2016
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	121	110
davon Aufwendungen für Energie	140	149
davon Strom	109	117
davon Stromsteuer	6	6
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	7	8
davon sonstige Energien	18	18
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	23	22
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-42	-61
Aufwendungen für bezogene Leistungen	294	265
davon eingekaufte Leistungen Transport	115	115
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	93	78
davon sonstige bezogene Leistungen	86	72
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	1.499	1.499
Insgesamt	1.914	1.874

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

(19) Personalaufwand

in Mio. €	2017	2016
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	1.749	1.623
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	333	332
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	24	25
	2.106	1.980
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG¹⁾		
für Arbeitnehmer	384	357
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	79	80
	463	437
davon für Altersversorgung	62	61
Insgesamt	2.569	2.417

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

(20) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2017	2016
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	174	165
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	26	17
Gebühren und Beiträge	43	48
Aufwendungen für Versicherungen	7	6
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	0	0
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	16	14
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	55	52
Forschungs- und Entwicklungskosten	20	17
Sonstige bezogene Dienstleistungen	463	444
davon bezogene IT-Leistungen	152	140
davon sonstige Kommunikationsdienste	34	33
davon sonstige Serviceleistungen	277	271
Aufwendungen aus Schadenersatz	16	13
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	10	6
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	49	100
Sonstige betriebliche Steuern	8	10
Übrige Aufwendungen	204	205
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	72	65
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	102	102
davon Währungskursverluste	2	5
davon sonstige übrige Aufwendungen	28	33
Insgesamt	1.091	1.097
davon periodenfremd	64	108

Die periodenfremden Aufwendungen beinhalten vor allem mit 49 Mio. € (im Vorjahr: 100 Mio. €) Aufwendungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen und mit 10 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €) Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.

(21) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2017	2016
Erträge aus Beteiligungen	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	15	15
Insgesamt	15	15

(22) Zinsergebnis

in Mio. €	2017	2016
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	2
davon aus verbundenen Unternehmen	0	-
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	1	-
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	1
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	-	1
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-243	-234
davon an verbundene Unternehmen	-210	-215
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-6	-4
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-1	-
davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	-1	-
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	0	-
Insgesamt	-242	-232

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

(23) Finanzmittelfonds

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

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

Sonstige Angaben

(24) Mitteilung nach § 20 AktG

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

(25) Konzernzugehörigkeit

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

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

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

(26) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf Seite 45 beigefügt.

(27) Beschäftigte

	2017		2016	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmer	33.490	34.232	32.184	32.447
Zugewiesene Beamte	7.393	7.130	7.797	7.552
	40.883	41.362	39.981	39.999
Auszubildende	2.434	2.829	2.395	2.694
Insgesamt	43.317	44.191	42.376	42.693

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

(28) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2017 an:

Frank Sennhenn

Vorsitzender des Vorstands,
Darmstadt

Dr. Roland Bosch (bis 30. November 2017)

Ressort Produktion,
Königstein im Taunus

Dr. Volker Hentschel (ab 1. Dezember 2017)

Ressort Produktion,
München

Bernd Koch

Ressort Finanzen/Controlling,
Berlin

Ute Plambeck

Ressort Personal
Hamburg

Prof. Dr. Dirk Rompf

Ressort Netzplanung und Großprojekte,
Königstein im Taunus

Dr. Thomas Schaffer

Ressort Vertrieb und Fahrplan,
Frankfurt am Main

Als Aufsichtsrat waren bestellt:

Dr. Rüdiger Grube

Vorsitzender des Aufsichtsrats (bis 31. Januar 2017),
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG
(bis 30. Januar 2017),
Hamburg

Ronald Pofalla (ab 1. Januar 2018)

Vorsitzender des Aufsichtsrats (ab 17. Januar 2018),
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Mülheim an der Ruhr

André Wichmann* (bis 30. September 2017)

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

Torsten Westphal (ab 2. Oktober 2017)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
(ab 13. Oktober 2017),
Bundesgeschäftsführer Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Magdeburg

Claudia de Andrés-Gayón

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

Heinrich Biesel*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Hannover

Christian Bormann*

Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb Erfurt
der DB Netz AG,
Weimar

Harald Born*

Leiter Fahrplan im RB Südwest der DB Netz AG,
Landau in der Pfalz

Dirk Fischer

Rechtsanwalt,
Hamburg

Werner Gatzer (ab 1. Januar 2018)

Vorsitzender des Vorstands der DB Station&Service AG,
Teltow

Berthold Hillebrand*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Kassel

Claudia Horn

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

Cosima Ingenschay*

Geschäftsführerin EVA Bildung&Beratung GmbH
Europäische Akademie für umweltorientierten
Verkehr gGmbH,
Berlin

Christina Keindorf

Leiterin Konzerncontrolling, Gruppen-/Servicefunktionen
der Deutschen Bahn AG,
Kaufmännische Geschäftsführerin DB Competition
Claim GmbH,
Vorstand Finanzen DB Barnsdale AG,
Kaufmännische Geschäftsführerin der UBB Usedomer
Bäderbahn GmbH,
Schildow

Jürgen Konz

Konzernbevollmächtigter für die Länder
Rheinland-Pfalz und Saarland,
Saarbrücken

Dr. Raphael L'Hoest (ab 30. Januar 2017)

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

Peter Mießen

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

Fred Nowka (ab 3. Mai 2017)

Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG, Kolkwitz, Glinzig

Petra Orschekowsk*

Vorsitzende des Betriebsrats Zentrale der DB Netz AG, Mainz

Dr. Manuel Rehkopf

Konzernbeauftragter Strategie&Zukunft Bahn der Deutschen Bahn AG, Berlin

Veit Sobek* (bis 30. April 2017)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG, Halberstadt

Uta Trusch*

Geschäftsstellenleiterin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, Frankfurt/Oder

Dr. André Zeug (bis 31. Dezember 2017)

Vorsitzender des Vorstands der DB Station&Service AG, Berlin

Rainer Zimmermann*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG, Linz am Rhein

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

in T €	2017	2016
Gesamtbezüge des Vorstands	2.880	2.766
davon fixer Anteil	1.922	1.875
davon erfolgsabhängiger Anteil	958	891
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	84	80
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.898	1.838
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	60	60

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

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

Die DB Netz AG haftet im Rahmen der gesamtschuldnerischen Haftung mit der DB AG für Pensionszusagen aus dienstverträglichen Beziehungen mit vier (im Vorjahr: drei) Mitgliedern des Vorstands in Höhe von 4.243 T € (im Vorjahr: 3.152 T €).

(29) Honorare des Abschlussprüfers

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

(30) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

(31) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Frankfurt am Main, den 19. Februar 2018

DB Netz AG
Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.695	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),3)}	EUR	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Paris/Frankreich	EUR	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2),3)}	EUR	3.475	24,53
TIA GmbH, Augsburg ^{2),4)}	EUR	287	42,88
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{2),3)}	EUR	12	42,88
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2),3)}	EUR	1.754	21,88

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2016.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2015.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, – 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 DB Netz Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) 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 der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen 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 die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts – 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.

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 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 Unvollständigkeits, irreführende Darstellungen beziehungsweise 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.

Frankfurt am Main, den 19. Februar 2018

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

ppa. Roswitha Hees-Brückmann
Wirtschaftsprüferin



Weitere Informationen

Bericht des Aufsichtsrats — 50

**Anlage zum Lagebericht:
Entgeltbericht (ungeprüft)** — 52

Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungen des Aufsichtsrats — 50

Arbeitsschwerpunkte — 50

Jahresabschluss — 50

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat
und Vorstand — 51

Sitzungen des Aufsichtsrats

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

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

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

Arbeitsschwerpunkte

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 16. März 2017 insbesondere mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2016 befasst.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 15. Mai 2017 hat sich der Aufsichtsrat mit der Zielvereinbarung der Vorstandsmitglieder für das Jahr 2017 beschäftigt.

In seiner Sitzung am 22. Juni 2017 hat sich der Aufsichtsrat umfassend über den aktuellen Stand der Umsetzung der Strategie der DB Netz AG informieren lassen.

In seiner Sitzung am 30. November 2017 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2018 beschäftigt und die Budgetplanung 2018, die Mittelfristplanung 2018 bis 2022 sowie die langfristigen strategischen Ziele zur Kenntnis genommen. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über die Feststellungen zum internen Kontrollsystem (IKS) informieren lassen und sich intensiv mit der Angemessenheit der Vorstandsvergütung befasst. Ferner hat der Aufsichtsrat der Gewährung eines Long-term Incentive Netz 2017 sowie den Zielvereinbarungen für den Vorstand der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2018 zugestimmt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat die Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat sowie im Vorstand der DB Netz AG bis zum 31. Dezember 2020 festgelegt.

Der Aufsichtsrat hat sich fortlaufend über den aktuellen Stand auserwählter Großprojekte unterrichten lassen. Zudem hat der Aufsichtsrat sich regelmäßig mit der Entwicklung der Qualitätskennzahlen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II befasst. Weiterhin wurde der Aufsichtsrat unter anderem über die Auswirkungen der geplanten Trassenpreissenkung sowie über die Einführung der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung informiert. Ferner hat sich der Aufsichtsrat regelmäßig mit den personalwirtschaftlichen Kennzahlen sowie mit der strategischen Personalentwicklung beschäftigt. Zudem wurde dem Aufsichtsrat quartalsweise über den aktuellen Stand der Projekte Stuttgart 21 und NBS Ulm–Wendlingen schriftlich berichtet.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG zum 31. Dezember 2017 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.



Ronald Pofalla
Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB Netz AG

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 15. 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 sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2017 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wird aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2017 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

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

Herr Veit Sobek hat sein Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 30. April 2017 niedergelegt. Mit Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 3. Mai 2017 wurde Herr Fred Nowka als Nachfolger bestellt.

Herr André Wichmann hat sein Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 30. September 2017 niedergelegt. Mit Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 2. Oktober 2017 wurde Herr Torsten Westphal als Nachfolger bestellt und im schriftlichen Umlaufverfahren am 13. Oktober 2017 für die Dauer seiner Amtsperiode zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.

Herr Dr. André Zeug hat sein Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 31. Dezember 2017 niedergelegt. In der außerordentlichen Hauptversammlung am 28. Dezember 2017 wurde Herr Werner Gatzler mit Wirkung zum 1. Januar 2018 als Nachfolger gewählt.

Herr Ronald Pofalla wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung am 28. Dezember 2017 mit Wirkung zum 1. Januar 2018 als Nachfolger von Herrn Dr. Rüdiger Grube, der sein Mandat mit Ablauf des 31. Januar 2017 niedergelegt hat, gewählt und im schriftlichen Umlaufverfahren am 17. Januar 2018 für die Dauer seiner Amtsperiode zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie des Vermittlungsausschusses gewählt.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 30. November 2017 wurde Herr Dr. Volker Hentschel für den Zeitraum vom 1. Dezember 2017 bis zum 30. November 2020 zum Vorstandsmitglied für das Ressort Produktion der DB Netz AG bestellt. Herr Dr. Hentschel folgt Herrn Dr. Roland Bosch, der sein Vorstandsmandat mit Ablauf des 30. November 2017 niedergelegt hat.

Ferner wurde in der Sitzung des Aufsichtsrats am 30. November 2017 Herr Frank Sennhenn für den Zeitraum vom 1. Mai 2018 bis zum 30. April 2023 erneut zum Mitglied des Vorstands und Vorstandsvorsitzenden der DB Netz AG bestellt.

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

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren erfolgreichen Einsatz im Geschäftsjahr 2017.

Berlin, im März 2018
Für den Aufsichtsrat



Ronald Pofalla
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG

Anlage zum Lagebericht: Entgeltbericht (ungeprüft)

Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern und deren Wirkungen (§ 21 Abs. 1 Nr. 1 EntgTranspG) — 53

Die DB Netz 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 Netz 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 den DB-Konzern und seine Kunden arbeiten. Ein wesentlicher Hebel hierfür sind ein wertschätzender Umgang mit Vielfalt und die Nutzung dieses Potenzials. Kernthemen

Maßnahmen zur Herstellung von Entgeltgleichheit für Frauen und Männer (§ 21 Abs. 1 Nr. 2 EntgTranspG) — 54

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 Netz 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	2017	2016
in natürlichen Personen, im Jahresdurchschnitt		
Frauen (Vollzeit)	6.641	6.430
Männer (Vollzeit)	32.719	32.239
Vollzeitbeschäftigte	39.360	38.669
Frauen (Teilzeit)	1.413	1.323
Männer (Teilzeit)	1.105	869
Teilzeitbeschäftigte	2.518	2.192
Frauen (insgesamt)	8.054	7.753
Männer (insgesamt)	33.824	33.108
Mitarbeiter	41.878	40.861

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 Bewerberinnen 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 Netz 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 RasselBAHNde« 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.

Der DB Netz AG ist es in den vergangenen Jahren gelungen, den Frauenanteil an der Gesamtbelegschaft und in Führungspositionen deutlich zu steigern. Zur Förderung von Frauen in Führungsfunktionen werden diverse Maßnahmen forciert. So zum Beispiel ein Mentoringprogramm für Potenzialträgerinnen auf Tarifebene, ein Mentoringprogramm für Ingenieurinnen auf Ebene der leitenden Angestellten, die Pilotierung eines innovativen Job-Sharing-Modells, in dem sich zwei weibliche Führungskräfte eine Führungsfunktion

teilen, sowie die aktive Ansprache von Potenzialträgerinnen und weiblichen Talenten für zu besetzende Positionen. Ebenso soll durch verschiedene Maßnahmen der Frauenanteil an der Gesamtbelegschaft weiter erhöht werden. So werden Frauen in der netzspezifischen Personalgewinnung und -rekrutierung gezielt angesprochen (Fokus auf Mitarbeiterinnen), die Arbeit in Teilzeit erhöht, Arbeitszeitprojekte zur Erhöhung der Planungssicherheit initiiert, Kinderbetreuung angeboten, Kooperationen mit Kindertagesstätten geschlossen und sogenannte »Woman Experience Days« durchgeführt, die interessierten Frauen zum Beispiel Einblicke in die Arbeit als Bauingenieurinnen ermöglichen.

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 Netz 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

DB Netz AG

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

Investor Relations

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin

Telefon — 030.297-64031

Telefax — 069.265-20110

E-Mail — ir@deutschebahn.com

Internet — www.deutschebahn.com/ir



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



Konzernkommunikation

Allgemeine Unternehmenspublikationen und den Wettbewerbsbericht können Sie im Internet einsehen beziehungsweise bei der Konzernkommunikation bestellen:

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefon — 030.297-61030

Telefax — 030.297-61919

E-Mail — presse@deutschebahn.com

Internet — www.deutschebahn.com/presse

DB-Servicenummer

Unsere Servicenummer 0180.6996633 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 20ct/Anruf, Tarif bei Mobilfunk maximal 60ct/Anruf.

Auch online www.bahn.de finden Sie als Privat- und Geschäftsreisender Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.



DB-Personenverkehr im Social Web

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



Impressum

Redaktion — Deutsche Bahn AG,
Investor Relations, Berlin

Gestaltung und DTP — Studio Delhi, Mainz

Lektorat — AdverTEXT, Düsseldorf

Lithografie — Koch. Prepress Print Media GmbH, #
Wiesbaden

Druck — Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen

Fotografie und Beratung — Max Lautenschläger, Berlin

Bildnachweis — Titel Umschlag Max Lautenschläger U2
Max Lautenschläger Hintergrund Infokasten iStock.com/
nadla 1 Max Lautenschläger 3 Max Lautenschläger 7
DB AG/Stefan Deffner 12 Oliver Lang 18 DB AG/Stefan
Klink 31 DB AG 12 Max Lautenschläger 49 Sascha
Müller-Harmsen 51 Max Lautenschläger



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

www.dbnetze.com

