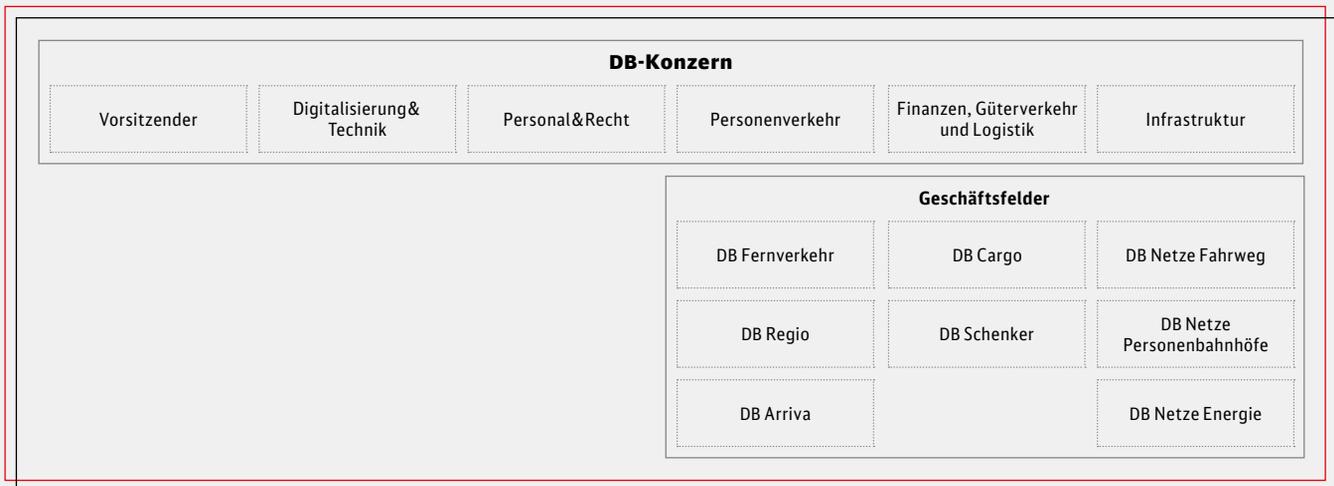




Deutsche Bahn AG
**Lagebericht und
Jahresabschluss 2018**

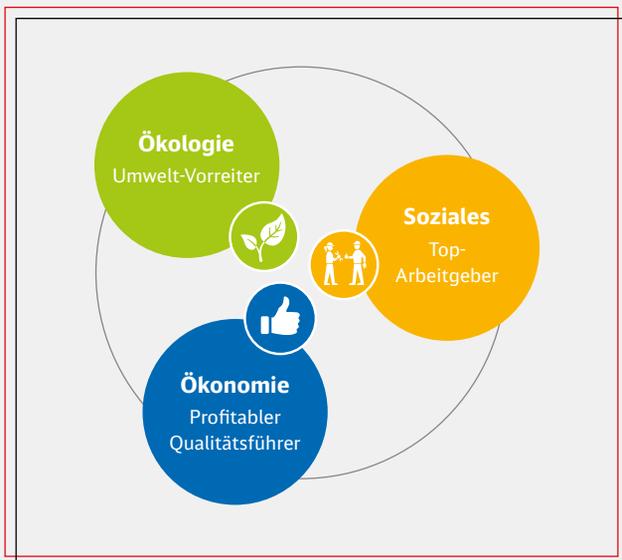
Organigramm DB-Konzern



Stand 1. Januar 2019

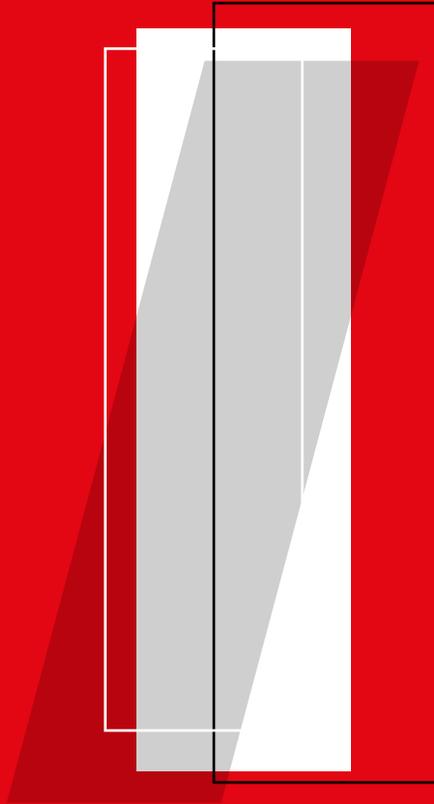
Strategie DB2020+

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



Wir gestalten Fortschritt und Zukunft

- Qualitätskultur**
 Operative Exzellenz und Kundenorientierung
- Digitale Kompetenz**
 Innovative Lösungen im Kern- und Neugeschäft
- Leistungsfähigkeit**
 Gemeinsame Verantwortung und Leistungsstärke



Inhalt

2	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
7	Lagebericht
57	Jahresabschluss
85	Weitere Informationen

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



DR. RICHARD LUTZ
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

2018 war ein bewegtes Jahr für die Deutsche Bahn. Insbesondere im Bahnbetrieb – bei Pünktlichkeit und Komfort – hatten wir zu kämpfen. Klar ist daher: 2019 müssen wir besser werden. Und wir sind bereits auf dem Weg zu einer besseren Bahn.

Viele unserer Herausforderungen haben eine gemeinsame Ursache: knappe Kapazitäten. Das anhaltende Wachstum auf der Schiene wird zunehmend spürbar – leider zu oft auch für unsere Kunden. Die Lösung: zusätzliche Investitionen. Wenn wir die Bahn zuverlässiger und attraktiver machen wollen, müssen wir mehr Kapazitäten schaffen, ob bei der Infrastruktur, in der Fahrzeugflotte oder beim Personal.

Mehr Kapazität ist der Schlüssel sowohl für weiteres Wachstum als auch für gute Betriebsqualität und hohe Pünktlichkeit. Die erforderlichen Investitionen sind sicher nicht gering. Aber sie sind entscheidend, wenn wir das Eisenbahnsystem in Deutschland fit für Zukunft, Wachstum und Beschäftigung machen wollen.

Wir als Deutsche Bahn haben daher gemeinsam mit Aufsichtsrat und Eigentümer die notwendigen Entscheidungen getroffen: für mehr Kapazität und Verfügbarkeit, zusätzliche Ausgaben für Kunde und Qualität und nicht zuletzt weitere Investitionen in Digitalisierung und Innovation. All dies haben wir Ende 2018 in der Agenda für eine bessere Bahn zusammengefasst, einem umfangreichen Maßnahmenpaket für konkrete Verbesserungen, auf dem 2019 auch eine neu formulierte Strategie für den DB-Konzern aufsetzen wird.

Das Wachstum auf der Schiene gibt uns dabei Rückenwind: Noch nie sprachen uns so viele Menschen ihr Vertrauen aus. Knapp 148 Millionen Kunden haben vergangenes Jahr unsere Fernverkehrszüge genutzt. Das sind rund sechs Millionen mehr als im Vorjahr – eine Steigerung um vier Prozent. Damit haben wir im Fernverkehr erneut einen Reisendenrekord erzielt.

Hierzu hat auch die Schnellfahrstrecke Berlin–München beigetragen. Ein Jahr nach dem Startschuss der neuen Verbindung ist die Bahn das Verkehrsmittel Nummer eins zwischen beiden Metropolen – vor Flugzeug und Auto! Rund 4,9 Millionen Reisende waren auf der Strecke unterwegs – doppelt so viele wie im Vorjahr.

Auch in wirtschaftlicher Hinsicht war 2018 ein anspruchsvolles Jahr für die Deutsche Bahn. Beim Konzernumsatz liegen wir mit rund 44 Milliarden Euro deutlich über dem Vorjahreswert, und zwar mit einem Plus von 1,3 Milliarden Euro. Das bereinigte EBIT des Deutsche Bahn Konzerns lag bei 2,1 Milliarden Euro und entspricht damit unserer Prognose aus dem Juli. Positiv entwickelt haben sich insbesondere DB Netze Fahrweg, DB Fernverkehr und DB Schenker.

Dass die Pünktlichkeit 2018 nicht unseren Erwartungen entsprochen hat, habe ich eingangs bereits erwähnt. Durchschnittlich erreichten wir mit 93,5 Prozent nicht ganz den Vorjahreswert von 94,1 Prozent. Im Fernverkehr lag die durchschnittliche Jahrespünktlichkeit bei 74,9 Prozent und im Nahverkehr bei 94,0 Prozent.

Bei allen Herausforderungen steht fest: Die Menschen sind unverändert mobil. Das ist nicht nur gut für uns, sondern auch gut für das Klima. Als grüner Verkehrsträger leisten wir einen substanziellen Beitrag zur Klimawende und kommen unserer besonderen Verantwortung als Mobilitäts- und Logistikanbieter nach. Unser neues, ehrgeiziges Ziel: bis zum Jahr 2030 ganze 80 Prozent unseres Bahnstromverbrauchs über erneuerbare Energien abzudecken. In 2018 waren es immerhin schon 57 Prozent. Hierzu leisten alle Bereiche des DB-Konzerns in Deutschland einen Beitrag: Nehmen Sie etwa die S-Bahn Hamburg, die seit 2018 komplett mit erneuerbarer Energie unterwegs ist.

Zugleich bringen wir die Digitalisierung auf unserem Schienennetz voran – zum Beispiel durch das gemeinsam mit der Branche initiierte Programm Digitale Schiene Deutschland. 2018 ging in Annaberg-Buchholz das erste digitale Stellwerk in Europa in Betrieb. Das Projekt hat eine technologische Revolution für die Leit- und Sicherungstechnik eingeläutet. Es markiert den Startpunkt für die Weiterentwicklung und bundesweite Umsetzung einer innovativen Stellwerksgeneration. Dadurch wird die Eisenbahn zuverlässiger und leistungsfähiger.

Ein weiterer großer Schritt für mehr Attraktivität auf der Schiene: Wir werden eine Milliarde Euro zusätzlich in neue und modernisierte Züge im Fernverkehr investieren. Das heißt: Wir bestellen weitere ICE-4-Züge und verlängern bereits bestellte. Zudem investieren wir in die Modernisierung des ICE1. Für unsere Kunden bedeuten mehr und längere Züge: mehr Sitzplätze und mehr Komfort durch mehr Kapazität. Darüber hinaus haben wir einen Rahmenvertrag über bis zu 100 Fernverkehrszüge abgeschlossen. In einem ersten Abruf haben wir 23 neue Züge mit einer Investitionssumme von rund 550 Millionen Euro bestellt. Die ersten Züge sollen ab 2023 in Betrieb genommen werden. Damit stocken wir die bisherigen Investitionen im Mittelfristzeitraum auf über sieben Milliarden Euro auf.

Neue Wege gehen wir auch an der Schnittstelle zum Kunden. Der Weg zum oder vom Bahnhof mit U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn und Bus ist inzwischen in über 120 deutschen Städten im Zugticket enthalten. Und durch die Integration von immer mehr Verkehrsverbänden entwickeln wir unsere DB-Navigator-App zu einem Generalschlüssel für den gesamten Nah- und Fernverkehr. Seit diesem Jahr bieten wir unseren Kunden in der App zudem den Komfort Check-in: Einmal eingecheckt, entfallen die Ticketkontrollen an Bord, das Reisen wird noch entspannter.

Smarte Mobilitätsangebote kommen auch von ioki, unserem Geschäftszweig für intelligente On-Demand-Mobilität. Erstmals wurde von ioki mit dem digitalen Rufbus in Wittlich ein On-Demand-Angebot in den bestehenden öffentlichen Personennahverkehr integriert.

Angebote wie dieses bringen wir im ländlichen Raum, aber auch in Metropolen an den Start. So haben wir in Hamburg gemeinsam mit Partnern einen individuellen Shuttle-service gestartet, der per App bestellt wird und Fahrgäste auf flexiblen Routen ans Ziel bringt, voll integriert in das regionale Verkehrsangebot.

Im Regionalverkehr hat DB Regio 2018 den Großteil der vergebenen Leistungen gewonnen. Das Ziel bleibt, bestehende Verkehrsverträge zu verteidigen und neue zu gewinnen. Dafür braucht es auch Innovationen, die Kunden begeistern. So erproben wir derzeit bei der S-Bahn München kostenloses WLAN. Zudem arbeitet DB Regio weiter am Ideenzug, den wir 2018 der Öffentlichkeit präsentiert haben.

Auch in der internationalen Logistikwelt haben wir Innovationen etabliert, die wir systematisch weiterentwickeln. So eröffneten DB Schenker und Cisco in Houston ein gemeinsames Innovations-Lab, in dem neue Technologien für die Logistik erprobt und vermarktet werden. Über das Portal eSchenker können Kunden zudem 3-D-Drucke konfigurieren und bestellen.

Bei DB Cargo soll die Güterwagenflotte in Deutschland bis 2020 mit modernster Telematik und Sensorik ausgerüstet werden. Rund 10.000 umgerüstete Güterwagen sind bereits unterwegs. Die gewonnenen Erkenntnisse sollen den Einsatz von Güterwagen beschleunigen, die leiser, energieeffizienter und wirtschaftlicher sind als die bisher eingesetzten Wagen.

Klar ist: Wir sind bereits auf dem Weg in die Zukunft. 2019 gilt unser Fokus konkreten Verbesserungen für unsere Kundinnen und Kunden sowie der disziplinierten Umsetzung der Agenda für eine bessere Bahn. Dafür werden wir uns mit unseren knapp 198.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Deutschland voll reinhängen. Und bei allen Anstrengungen werden wir auch das Thema Nachhaltigkeit nicht aus dem Auge verlieren. Denn die Deutsche Bahn bekennt sich ausdrücklich zu den Prinzipien des UN Global Compact.

Alle Informationen zum Geschäftsjahr 2018 haben wir im vorliegenden Integrierten Bericht für Sie zusammengestellt. Zugleich richtet er den Blick auch nach vorn: auf das, was uns bewegt und was wir in Angriff nehmen wollen. Denn es ist unser Anspruch, die Zukunft von Mobilität und Logistik maßgeblich mitzugestalten. Wir freuen uns auf das, was kommt!

Herzlichst



Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Der Vorstand der DB AG

Der Vorstand der Deutschen Bahn AG
(von links nach rechts):
Martin Seiler, Berthold Huber,
Prof. Dr. Sabina Jeschke,
Dr. Richard Lutz (Vorsitzender),
Alexander Doll, Ronald Pofalla





Lagebericht

8 Überblick

- ▶ DB AG ist Muttergesellschaft des DB-Konzerns
- ▶ Umsetzung der Konzernstrategie DB2020+: Entwicklung der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie differenziert
- ▶ Jahresergebnis deutlich verbessert

9 Grundlagen

- ▶ DB-Konzern internationaler Anbieter von Mobilitäts- und Logistiklösungen
- ▶ Geschäftsmodell mit klarem Kundenfokus

19 Ziele und Strategie

- ▶ Neue Agenda für eine bessere Bahn
- ▶ Einführung eines neuen Ökosystems zur Innovationsförderung
- ▶ Fortführung der Konzernprogramme

25 Kunde und Qualität

- ▶ Kundenzufriedenheit insgesamt rückläufig
- ▶ Schwache Pünktlichkeitsentwicklung
- ▶ Innovative Lösungen zur Qualitätsverbesserung vorangetrieben

32 Soziales

- ▶ Neueinstellungen auf Rekordniveau
- ▶ Vierte konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt
- ▶ Tarifverhandlungen erfolgreich abgeschlossen

36 Ökologie

- ▶ Fortschritte im Klimaschutz
- ▶ Anzahl der Güterwagen mit Flüsterbremsen weiter gestiegen
- ▶ Recyclingquote erneut auf hohem Niveau

39 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- ▶ Abgeschwächte Umfeldbedingungen
- ▶ Ertragslage deutlich besser
- ▶ Finanz- und Vermögenslage stabil

45 Chancen- und Risikobericht

- ▶ DB-Konzern gut für die Nutzung von Chancen aufgestellt
- ▶ Wesentliche Risiken im Bereich Personal sowie Produktion und Technik
- ▶ Risikoportfolio weiterhin ohne bestandsgefährdende Risiken

52 Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

53 Nachtragsbericht

- ▶ Drei Anleihen emittiert
- ▶ Tarifverhandlung erfolgreich abgeschlossen
- ▶ Bestellungen von Fernverkehrszügen

54 Prognosebericht

- ▶ Differenzierte Umfeldentwicklung erwartet
- ▶ Entwicklung der Ertragslage für 2019 auf Vorjahresniveau
- ▶ Ausblick mit Unsicherheiten behaftet

Überblick

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

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

Im Berichtsjahr wurde die auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Strategie DB2020+ des DB-Konzerns mit dem Ziel weiter umgesetzt, einen Einklang der Dimensionen **Ökonomie** , **Soziales**  und **Ökologie**  zu erreichen, um so den nachhaltigen Unternehmenserfolg und die gesellschaftliche Akzeptanz des DB-Konzerns sicherzustellen.

In der Dimension **Ökologie**  hat der DB-Konzern im Berichtsjahr erneut gute Erfolge erzielt. Im Berichtsjahr wurden die spezifischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 weiter reduziert und der DB-Konzern ist auf einem guten Weg, die gesetzten Ziele zu erreichen. Darüber hinaus wurde der Anteil an erneuerbaren Energien am DB-Bahnstrommix weiter deutlich erhöht. Für den Klimaschutz hat sich der DB-Konzern herausfordernde Ziele gesetzt: Bis 2030 sollen die spezifischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 mehr als halbiert werden. Bei der Reduzierung des Schienenlärms wirkte die kontinuierliche Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen weiter positiv.

In der Dimension **Soziales**  hat der DB-Konzern das Ziel, bis zum Jahr 2020 einer der zehn Top-Arbeitgeber in Deutschland zu werden. Der Indikator für die Arbeitgeberattraktivität blieb stabil auf dem sehr guten Vorjahresniveau. Die Verhandlungen mit den Tarifpartnern des DB-Konzerns in Deutschland konnten abgeschlossen werden. Im Herbst 2018 fand die nächste konzernweite Mitarbeiterbefragung statt. Insgesamt haben sich rund 60% der mehr als 330.000 DB-Mitarbeiter beteiligt. Das Ergebnis blieb stabil mit einem Zufriedenheitsindex von 3,7.

Die Entwicklung in der Dimension **Ökonomie**  war insgesamt nicht zufriedenstellend. Die Qualität der angebotenen Leistung und hier insbesondere der Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland war im Berichtsjahr schwach. Die Entwicklung wurde unter anderem durch eine höher ausgelastete Infrastruktur sowie die Ausweitung des Bauprogramms und die damit verbundene Reduktion der Netzkapazität belastet.

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns war ebenfalls verhalten. Steigerungen beim Konzernumsatz wurden durch Belastungen auf der Aufwandsseite mehr als kompensiert, sodass sich das bereinigte operative Ergebnis (EBIT) des DB-Konzerns etwas schwächer als im Vorjahr entwickelte.

Die Leistungsentwicklung verlief über die Aktivitäten des DB-Konzerns hinweg differenziert. Die Entwicklung der Aktivitäten im Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland wurde unter anderem durch ein positives Markt- und Wettbewerbsumfeld sowie Angebotsmaßnahmen beeinflusst. Auch die Betriebsleistung auf dem Netz und die Stationshalte verzeichneten einen Anstieg. Die internationalen Transport- und Logistikaktivitäten des DB-Konzerns konnten ebenfalls zulegen. Eine schwache Entwicklung zeigten die Aktivitäten des DB-Konzerns im Personennahverkehr in Deutschland, im internationalen Personenverkehr sowie im Schienengüterverkehr.

Die wirtschaftliche Entwicklung der DBAG wird über das Beteiligungsergebnis maßgeblich durch die Entwicklung des DB-Konzerns geprägt. Im Berichtsjahr verzeichnete das Beteiligungsergebnis einen deutlichen Anstieg. Hier wirkten vor allem die Entwicklung von Schenker AG, DB Netz AG, DB JobService GmbH und DB Fernverkehr AG ergebniserhöhend. Gegenläufig wurde das Jahresergebnis durch unter anderem tarifbedingt höhere Personalkosten belastet. Insgesamt konnte das Jahresergebnis allerdings deutlich verbessert werden.

Grundlagen

9 Der DB-Konzern

10 Geschäftsmodell mit klarem Fokus auf den Kunden

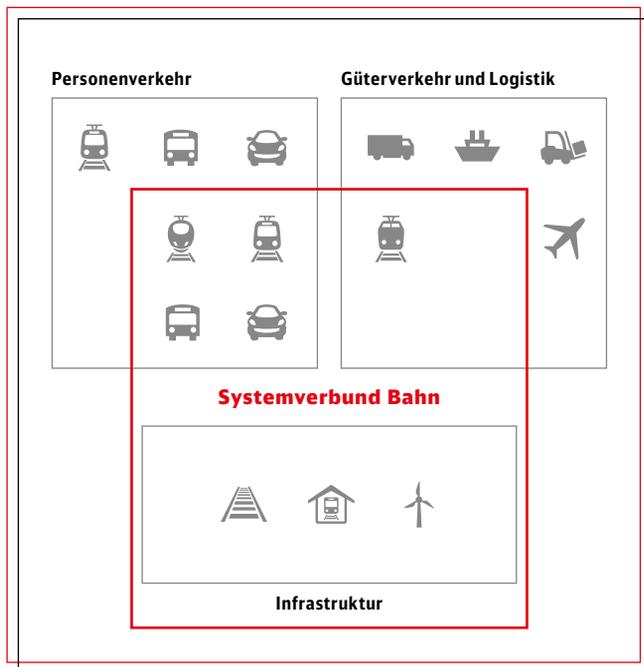
13 Entwicklung auf den relevanten Märkten

15 Rechtliche und politische Themen

Der DB-Konzern

Der Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) ist ein internationaler Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen und agiert weltweit in über 130 Ländern. Die Konzernleitung befindet sich in Berlin. Über 318.000 Mitarbeiter sind im DB-Konzern beschäftigt, knapp 40% davon außerhalb Deutschlands. Wir gestalten und betreiben die Verkehrsnetzwerke der Zukunft. Durch den integrierten Betrieb von Verkehr und Eisenbahninfrastruktur sowie die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger bewegen wir Menschen und Güter.

GRUNDVERSTÄNDNIS DB-KONZERN



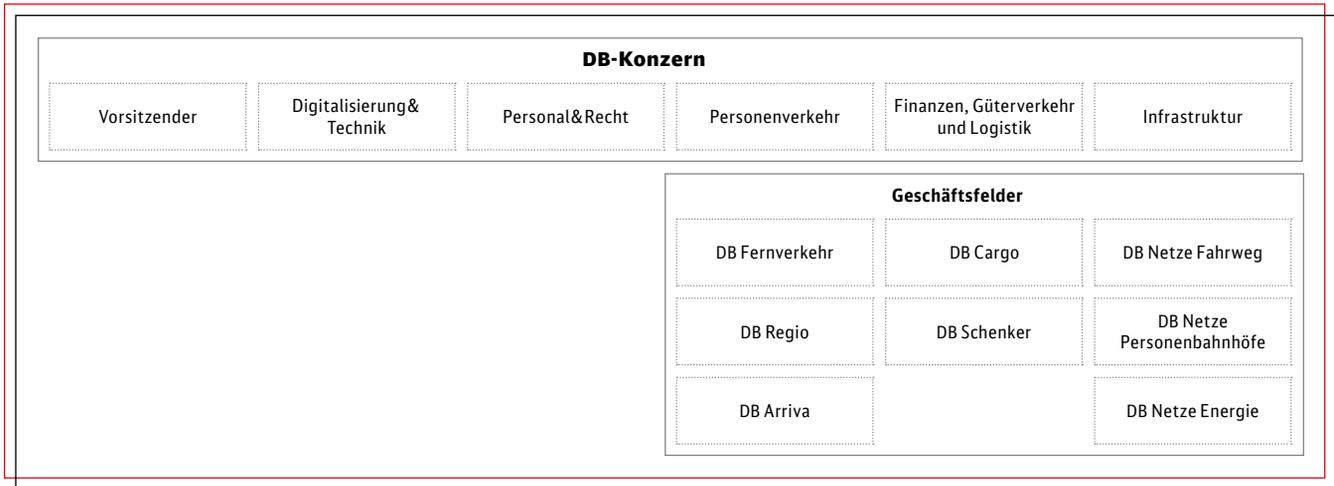
Im Personenverkehr befördert der DB-Konzern europaweit rund 12,8 Millionen Personen pro Tag in seinen Zügen und Bussen. Im Bereich Güterverkehr und Logistik werden in den Netzwerken des DB-Konzerns pro Jahr über 255 Mio. t Güter auf der Schiene und über 106 Millionen Sendungen auf der Straße transportiert. In den weltweiten Netzwerken des DB-Konzerns werden über 1,3 Mio. t Luftfracht und über 2,2 Mio. TEU Seefracht abgewickelt. In Deutschland

betreiben wir das mit rund 33.000 km längste Schienennetz Europas. Darüber hinaus sind wir einer der größten Energieversorger Deutschlands.

Der Systemverbund Bahn umfasst im Wesentlichen die Personenverkehrsaktivitäten in Deutschland, die Schienengüterverkehrsaktivitäten, die operativen Serviceeinheiten sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns.

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

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

ORGANIGRAMM DB-KONZERN

Stand 1. Januar 2019

Corporate Governance Bericht

Der Corporate Governance Bericht ist Bestandteil dieses Konzern-Lageberichts der DB AG.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Die Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand sind im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

Geschäftsmodell mit klarem Fokus auf den Kunden

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

Der Systemverbund Bahn stellt einen wesentlichen Kern unserer Geschäftsaktivitäten dar. Zudem erweitert der DB-Konzern sukzessive unser Geschäftsportfolio, um Kundenbedürfnisse besser befriedigen zu können und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden.

- ▶ Die Geschäftsaktivitäten des DB-Konzerns im Personenverkehr sind breit aufgestellt. Sie umfassen neben Bus- und Schienenverkehren auch intelligente Vernetzungen mit anderen Verkehrsmitteln wie dem Auto und dem Fahrrad. Schienenpersonenfernverkehr bieten wir innerhalb Deutschlands und in die Nachbarländer an. Darüber

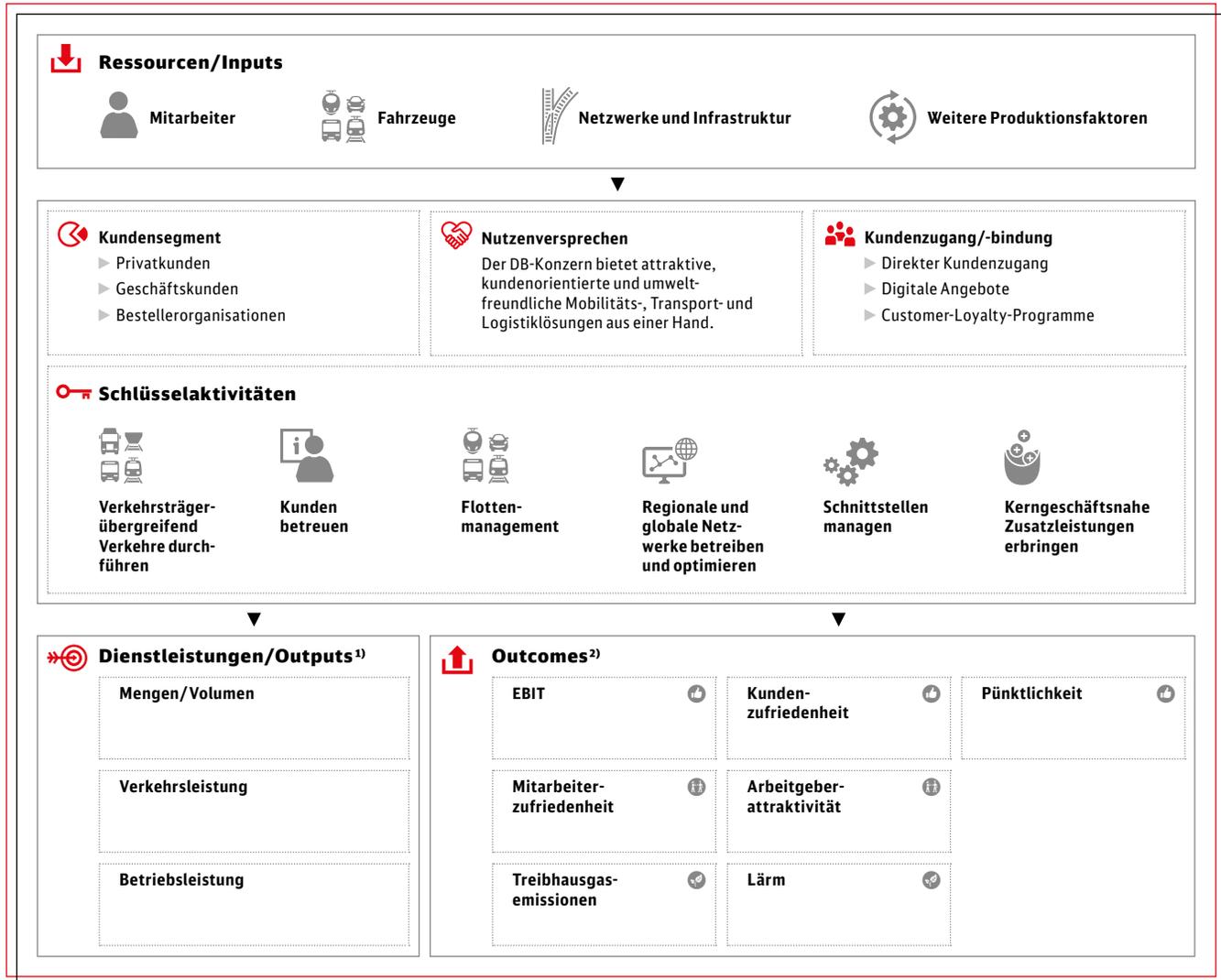
hinaus hat der DB-Konzern im Regional- und Nahverkehr einen europaweiten Auftritt, um an den sich bietenden Marktchancen in den Bus- und Schienenverkehrsmärkten partizipieren zu können.

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

Als Betreiber von Netzwerken und Anbieter von Leistungen im Personenverkehr, im Bereich Güterverkehr und Logistik sowie in der Schieneninfrastruktur wird der wirtschaftliche Erfolg des DB-Konzerns von dem allgemeinen konjunkturellen Umfeld und den Entwicklungen auf den relevanten Märkten beeinflusst:

- ▶ Die Nachfrage im Personenverkehr wird wesentlich vom Wachstum der Metropolen, von der Bevölkerungszahl, der Zahl der Erwerbstätigen sowie dem real verfügbaren Einkommen bestimmt. Die relative Wettbewerbssituation mit dem Pkw wird durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise maßgeblich beeinflusst.

GESCHÄFTSMODELL DB-KONZERN



¹⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

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

▶ Im Bereich Güterverkehr und Logistik hängt der DB-Konzern in besonderem Maße von der konjunkturellen Entwicklung ab. Aufgrund des weltweiten DB-Netzwerks beobachtet der DB-Konzern neben der Entwicklung des Welt-Bruttoinlandsprodukts (BIP) und des Welthandels vor allem das Wirtschaftswachstum in jenen Regionen, Ländern und Handelsrelationen, in denen er über hohe Marktanteile verfügt beziehungsweise in denen mit hohen Wachstumsraten im Warenaustausch zu rechnen ist. Marktübliche Frühwarnindikatoren zum Geschäftsklima und Erwartungen von Einkaufsmanagern sind fester Bestandteil unseres Monitoringsystems.

Das Marktumfeld von DB Cargo wird in besonderem Maße durch die industrielle Produktion und dabei von der Entwicklung der Montan- und Chemieindustrie beeinflusst. Darüber hinaus steigt die Bedeutung grenzüberschreitender Verkehre innerhalb Europas weiter.

▶ Die Geschäftsfelder in der Infrastruktur decken mit ihren Leistungen wichtige Bestandteile der Wertschöpfungskette ihrer Kunden ab. Insoweit ist die Nachfragentwicklung eine weitgehend aus den vorgelagerten Verkehrsmärkten im Personen- und Güterverkehr abgeleitete Größe. Bedeutung hat zudem der Vermarktungsbereich von DB Netze Personenbahnhöfe. Hier ist – vergleichbar mit dem deutschen Einzelhandel – die Konsumneigung der Bevölkerung eine wichtige Einflussgröße.

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

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

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

In den meisten Geschäftsfeldern ist der Auftragseingang keine relevante Steuerungsgröße und der Großteil des Konzernumsatzes unabhängig von langfristigen Verträgen.

Anders verhält es sich bei DB Regio und DB Arriva, die zusammen knapp ein Drittel des Konzernumsatzes erzielen. Hier hat der Auftragsbestand in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung. Auch in der Sparte Kontraktlogistik von DB Schenker, die rund 6% des Konzernumsatzes erzielt, bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden.

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

- ▶ **Unternehmerische Ausrichtung:** Im Zuge der Bahnreform richtete sich der DB-Konzern als Wirtschaftsunternehmen aus. Hier sind insbesondere der Aufbau einer modernen und effizienten Organisation sowie die Verankerung einer wertorientierten Unternehmensführung zu nennen.
- ▶ **Integrierter Konzern:** Als Systemintegrator in Deutschland optimiert der DB-Konzern das Rad-Schiene-System. Dabei erfüllt er eine wichtige technologische Treiberfunktion. Der Konzernverbund erlaubt es, positive Synergien zu realisieren, und ermöglicht die Ausrichtung der Infrastruktur auf Effizienz, Marktorientierung und Wirtschaftlichkeit.
- ▶ **Verkehrsträgerübergreifende Lösungen:** Unseren Kunden bieten wir Tür-zu-Tür-Mobilitäts- und -Logistiklösungen aus einer Hand an. Unterschiedliche Verkehrsträger verknüpft der DB-Konzern ökonomisch und ökologisch intelligent mithilfe digitaler Technologien. Im Güterverkehrs- und Logistikmarkt bietet der DB-Konzern zudem ergänzende Mehrwertdienste an.
- ▶ **Internationale Aufstellung:** Der DB-Konzern positioniert sich mit der Fokussierung auf Deutschland und Europa im Personenverkehr sowie mit der europa- und weltweiten Ausrichtung der Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten erfolgreich auf den relevanten Märkten. Er trägt damit dem Kundenbedürfnis nach grenzüberschreitenden Lösungen Rechnung. Zugleich besitzt der DB-Konzern eine exzellente Ausgangsbasis für die Wahrnehmung von Wachstumschancen.
- ▶ **Digitalisierung:** Digitalisierung und neue Technologien verändern unser Kerngeschäft. Die Technologien und Methoden der Digitalisierung nutzt der DB-Konzern, um für den Kunden attraktive Produkte anzubieten. Das bedeutet, dass er auf der einen Seite neue Verkehrsangebote, wie On-Demand-Mobilität, in sein Produktportfolio integriert und auch Plattformen an seinen Kundenschnittstellen etabliert. Auf der anderen Seite unterstützt der DB-Konzern seine internen Prozesse mit Technologien wie künstlicher Intelligenz. Durch den Aufbau von Innovations-Ökosystemen, bestehend aus Eigenentwicklungen, Beteiligungen und Partnerschaften, will der DB-Konzern Wachstumspotenziale erschließen und seinen Kunden ein modernes Angebot bieten.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

Der DB-Konzern erbringt nationale und internationale Dienstleistungen. Er agiert weltweit und nimmt dabei führende Marktpositionen ein:

Marktpositionen Personenverkehr (2017)

Nr. 2 im Schienenpersonenfernverkehr in Europa auf Umsatzbasis

1. Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)
- 2. DB-Konzern**
3. Ferrovie dello Stato (FS)
4. Schweizerische Bundesbahnen (SBB)
5. Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE)

Nr. 1 im Schienenpersonennahverkehr in Europa auf Umsatzbasis

- 1. DB-Konzern**
2. SNCF
3. Nederlandse Spoorwegen (NS)
4. FS
5. Go Ahead

Nr. 4 im öffentlichen Straßenpersonenverkehr in Europa auf Umsatzbasis

1. Régie autonome des transports Parisiens (RATP)
2. Transdev
3. SNCF
- 4. DB-Konzern**
5. Transport for London

Angaben für Wettbewerber basieren auf Geschäfts-/Research-Berichten und eigenen Berechnungen.

Marktpositionen Güterverkehr und Logistik (2017)

Nr. 1 im Schienengüterverkehr in Europa auf Basis tkm

- 1. DB Cargo**
2. Fret SNCF
3. Rail Cargo Group
4. PKP Cargo
5. Mercitalia Rail

Nr. 1 im europäischen Landverkehr auf Umsatzbasis

- 1. DB Schenker**
2. Dachser
3. DHL
4. DSV
5. Kuehne + Nagel

Nr. 3 in der weltweiten Luftfracht auf Basis t

1. DHL
2. Kuehne + Nagel
- 3. DB Schenker**
4. Panalpina
5. Expeditors

Nr. 4 in der weltweiten Seefracht auf Basis TEU

1. Kuehne + Nagel
2. DHL
3. Sinotrans
- 4. DB Schenker**
5. Panalpina

Nr. 5 in der weltweiten Kontraktlogistik auf Umsatzbasis

1. DHL
2. XPO Logistics
3. Kuehne + Nagel
4. CEVA Logistics
- 5. DB Schenker**

Angaben für Wettbewerber basieren auf Geschäfts-/Research-Berichten und eigenen Berechnungen.

Personenverkehr

Im Personenverkehr ist es das Ziel des DB-Konzerns, seine starke Marktstellung in Deutschland im Schienen- und im Busverkehrsmarkt langfristig aufrechtzuerhalten und in Europa Marktchancen zu nutzen.

Europaweit werden im Regional- und Nahverkehr fortwährend Verkehre ausgeschrieben. Mit DB Arriva ist der DB-Konzern in 14 europäischen Ländern mit Bus- und/oder Schienenverkehren vertreten. Dies stellt eine gute Ausgangsposition für weiteres Wachstum dar. Die Liberalisierung der europäischen Personenverkehrsmärkte ist allerdings europaweit noch unterschiedlich weit fortgeschritten.

Außerhalb Europas entwickelt sich ein neuer Markt für Bahnbetriebs- und Instandhaltungsprojekte, für die zunehmend internationale Betreiber gesucht werden. Das ist der Bereich der DB International Operations

Deutscher Personenverkehrsmarkt mit stabiler Entwicklung

Personenverkehrsmarkt in Deutschland in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2018	2017	2018	2017
Motorisierter Individualverkehr	+0,0	-1,5 ¹⁾	84,0	84,3
Schielenpersonenverkehr	+3,0	+1,4	8,9	8,5
DB-Konzern	+3,5	+2,6	7,7	7,3
Konzernexterne Bahnen	+0,5	+5,4	1,2	1,2
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	+0,0	+2,0	6,3	6,3
DB-Konzern	-3,4	-7,7	0,6	0,6
Luftverkehr (innerdeutsch)	-1,0	+0,9	0,9	0,9
Gesamtmarkt	+0,2	+1,3	-	-

Die Daten für die Jahre 2017 und 2018 entsprechen den per Februar 2019 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet.

¹⁾ Absenkung aufgrund einer methodischen Anpassung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt entwickelte sich in 2018 stabil:

- ▶ Motorisierter Individualverkehr blieb leicht unter dem Vorjahresniveau.
- ▶ Schienenpersonenverkehr wuchs spürbar.
- ▶ Öffentlicher Straßenpersonenverkehr stagnierte.
- ▶ Luftverkehr schrumpfte leicht.

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

- ▶ Erwerbstätigenzahlen und verfügbare Einkommen wuchsen solide, gleichzeitig aber stiegen Kraftstoffpreise kräftig und Inflation leicht.
- ▶ Preisniveau bei Flugreisen sank leicht, Bahn- und Fernbuspreise stiegen moderat, Autofahren wurde spürbar teurer.
- ▶ Witterungsbedingt kam es zu starken Infrastrukturschäden und Verkehrseinschränkungen.

Busse und Bahnen in Europa legen deutlich zu

Europäischer Personenverkehrsmarkt in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate	
	2018	2017
Schienepersonenverkehr	+2,0	+4,0
DB-Konzern	+1,9	+4,6

Die Daten für die Jahre 2017 und 2018 entsprechen den per Februar 2019 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Wachstumsraten je Verkehrsträger sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Das Umfeld für den europäischen Personenverkehr entwickelte sich 2018 positiv:

- ▶ Der europäische Schienenpersonenverkehr (SPV) wuchs deutlich um rund +2,0%.
- ▶ Der europäische Buslinienfernverkehr wuchs moderat, getrieben vor allem durch den Angebotsausbau von FlixBus.

Beschäftigung und verfügbare Realeinkommen stiegen in vielen europäischen Staaten moderat an, zugleich zogen die Kraftstoffpreise im Jahresmittel deutlich an.

Oftmals resultierten Impulse für den europäischen Bus- und Bahnverkehr aus Schritten zur Marktliberalisierung:

- ▶ Französischer Senat beschloss Bahnreform inklusive schrittweiser Öffnung des nationalen Personenverkehrsmarktes für den Wettbewerb. DB Arriva unterzeichnete strategische Partnerschaft über Entwicklung des SPV mit den französischen Regionen.
- ▶ Finnisches Verkehrsministerium und die Staatsbahn VR Group unterzeichneten eine Vereinbarung über Öffnung des nationalen Bahnmarktes. Im ersten Schritt wurden Fahrzeug- und Immobiliengesellschaften ausgegründet und direkt dem Verkehrsministerium unterstellt.

- ▶ Norwegen vergab ersten ausgeschriebenen Verkehrsvertrag im Oktober 2018 an britische Go Ahead und öffnete somit den Bahnmarkt für den Wettbewerb.

Güterverkehr und Logistik

Im Güterverkehrs- und Logistikmarkt hat der DB-Konzern sich mit DB Cargo und DB Schenker als einer der weltweit führenden Logistikdienstleister positioniert. Die Nachfrage nach internationalen Güterverkehrsleistungen infolge der sich fortsetzenden grenzüberschreitenden Ausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen sowie des weiter bestehenden Outsourcing-Trends bei Logistikleistungen steigt weiter an. Diese Chance möchte der DB-Konzern nutzen, um seine sehr guten Marktpositionen zu erhalten beziehungsweise auszubauen. DB Cargo ist die größte Güterbahn Europas und in allen wichtigen Märkten präsent. Dafür nutzt der DB-Konzern ein eigenes europäisches Produktionsnetzwerk. Nationale wie grenzüberschreitende Transporte werden darin kundenorientiert und umweltfreundlich durchgeführt. DB Cargo ist auf die Branchen Automotive, Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter, Chemie, Montan und den Kombinierten Verkehr ausgerichtet.

DB Schenker unterstützt Industrie und Handel durch eine globale und integrierte Logistik – durch Landverkehr, weltweite Luft- und Seefracht, Kontraktlogistik und Supply-Chain-Management. DB Schenker verfügt über sehr gute Positionen in den Bereichen Automotive, Technologie, Konsumgüter, Messespedition, Spezialverkehre und Dienstleistungen für große Sportveranstaltungen.

Deutscher Straßengüterverkehr weiterhin mit überdurchschnittlichem Wachstum

Güterverkehrsmarkt in Deutschland in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2018	2017	2018	2017
Schiengüterverkehr	~ +1,7	+ 0,8	18,7	18,6
DB-Konzern	~ -5,0	-1,6	9,1	9,7
Konzernexterne Bahnen	~ +9,0	+3,6	9,6	8,9
Straßengüterverkehr	~ +3,2	~ +2,4	72,0	70,7
Binnenschiff	~ -12,0	+2,2	6,9	8,0
Rohrfernleitungen	~ -5,5	-2,8	2,4	2,6
Gesamtmarkt	~ +1,5	~ +2,0	-	-

Die Daten für die Jahre 2017 und 2018 entsprechen den per Februar 2019 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet.

Auf Basis erster, noch vorläufiger Einschätzungen hat sich die positive Nachfrageentwicklung des deutschen Güterverkehrsmarktes mit einem weiteren Leistungsanstieg im sechsten Jahr fortgesetzt. Zu berücksichtigen sind hierbei auch die für den Straßen- und den Schienengüterverkehr im genannten Zeitraum vorgenommenen statistischen

Korrekturen infolge der bisher unterschätzten Verkehrsleistung der im Ausland zugelassenen Lkw in Deutschland sowie der Erweiterung des Berichtskreises beim Statistischen Bundesamt für die in Deutschland aktiven Güterbahnen. Diese Anpassungen führen zu einer Abweichung gegenüber den bisherigen Darstellungen.

Vor allem die anhaltend positiven Konjunktoreffekte aus der robusten Binnennachfrage und dem weiter gestiegenen Außenhandel erhöhten den Transportbedarf, was sich zunehmend belastend auf die verfügbaren Ressourcen und somit auf die Kostenentwicklung auswirkte. Hierzu trugen auch die zuletzt wieder deutlich gestiegenen Kraftstoffkosten bei.

- ▶ Der Lkw-Verkehr entwickelte sich dennoch erneut überdurchschnittlich, mit unter anderem kräftigen Impulsen aus der expandierenden Bauproduktion.
- ▶ Im Schienengüterverkehr hat sich unter Berücksichtigung des erweiterten Berichtskreises das Wachstum fortgesetzt. Neben Impulsen aus der kräftigen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung profitierten die Bahnen auch von einem positiven Basiseffekt nach der mehrwöchigen Sperrung der Rheintalstrecke bei Rastatt im Vorjahr. Dämpfende Effekte resultieren unter anderem aus dem anhaltenden Rückgang der Kohleverkehre infolge der Energiewende sowie Portfolioanpassungen der Energieerzeuger, Problemen in der Autoindustrie, der schwachen Stahlproduktion, dem Streik in Frankreich und witterungsbedingten Einschränkungen.
- ▶ Maßgeblich für die Entwicklung auf den deutschen Wasserstraßen war das extreme Niedrigwasser. In den Spätsommermonaten brach die Leistung um teilweise über 40% ein, was im Gesamtjahr zu einer zweistelligen Unterschreitung des Vorjahresniveaus führte.

Internationale Märkte mit Nachfragezuwachs

Internationale Güterverkehrs- und Logistikmärkte in %	Wachstumsrate	
	2018	2017
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	~ +2,0	+2,7
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+3,9	+4,8
Luftfracht (Basis t)	+3,5	+10,0
Seefracht (Basis TEU)	+4,6	+4,7
Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+4,4	+4,2

Die Daten für die Jahre 2017 und 2018 entsprechen den per Februar 2019 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Die internationalen Transport- und Logistikmärkte entwickelten sich weiter positiv, wenn auch auf etwas schwächerem Niveau.

Infrastruktur

In Deutschland übernimmt der DB-Konzern mit seiner integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Er ist zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zugute. Eine im internationalen Maßstab strenge Regulierung stellt neben den konzerninternen Verhaltensregeln die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher.

Schieneninfrastruktur mit Nachfragezuwachs

Ausgewählte Kennzahlen DB-Schieneninfrastruktur in Deutschland	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Infrastrukturkunden	440	431	+9	+2,1
Konzernintern	18	17	+1	+5,9
Konzernextern	422	414	+8	+1,9
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.085	1.073	+12	+1,1
DB-Konzern	736,2	741,7	-5,5	-0,7
Konzernexterne Bahnen	349,2	331,3	+17,9	+5,4
Anteil konzernexterner Bahnen in %	32,2	30,9	-	-
Stationshalte in Mio. Stopps	154,1	153,2	+0,9	+0,6
DB-Konzern	117,1	117,1	-	-
Konzernexterne Bahnen	37,0	36,1	+0,9	+2,5

Die Trassennachfrage entwickelte sich 2018 insgesamt weiter positiv. Entsprechend dem langjährigen Trend gewannen konzernexterne Bahnen weiter Marktanteile, während die Nachfrage konzerninterner Bahnen zurückging.

Rechtliche und politische Themen

Rechtliche Themen

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

Ende 2016 hat der DB-Konzern zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeiträge auf Grundlage der sogenannten Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Die Projektpartner haben im Frühjahr 2018 umfangreich auf die Klage erwidert. Das Gericht hat dem DB-Konzern Gelegenheit gegeben, bis Ende Februar 2019 zu den Klageerwidern Stellung zu nehmen. Mit einer mündlichen Verhandlung über die Klage ist frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2019 zu rechnen. Grund hierfür ist auch, dass die Projektpartner die Möglichkeit erhalten werden, vor der mündlichen Verhandlung schriftsätzlich zu der Replik Stellung zu nehmen.

Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten

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

Auf Basis der alten Rechtslage sind allerdings noch eine Reihe von Rechtsstreitigkeiten zwischen der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und EVU beziehungsweise Aufgabenträgern oder Bundesländern anhängig. Weitere Informationen im Integrierten Bericht 2017 und im Nachtragsbericht.

Klage des Landes Sachsen-Anhalt

Das Land Sachsen-Anhalt hat gegen die DB Netz AG, die DB Regio AG und die DB AG Klage auf Kartellschadenersatz wegen einer vermeintlich rechtswidrigen Trassenpreisgestaltung der DB Netz AG durch die Erhebung von Regionalfaktoren in den Jahren 2005 bis 2011 erhoben. Für die Jahre 2003 und 2004 wurde die Klage um Feststellung von entsprechenden Ansprüchen gegen die DB Regio AG erweitert. Der DB-Konzern ist der Klage in allen Punkten entgegengetreten. Die DB Regio AG hat ihrerseits das Land Sachsen-Anhalt auf Erstattung noch offener verkehrsvertraglicher Forderungen wegen gestiegener Infrastrukturnutzungskosten für die Jahre 2008 bis 2014 verklagt. Das Land hat die Forderungen der DB Regio AG mit ihren angeblichen kartellrechtlichen Schadenersatzansprüchen für die Jahre 2003 und 2004 gegengerechnet. In beiden Verfahren haben sich die Erfolgsaussichten durch das Urteil des EuGH zur Nichtanwendbarkeit des §315 BGB erhöht. Mit dem Urteil vom 8. November 2018 hat das LG Frankfurt am Main die Klage des Landes Sachsen-Anhalt vollständig abgewiesen. Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig. Wann eine Entscheidung in dem von DB Regio angestrebten Verfahren getroffen wird, bleibt noch offen.

Politisches Umfeld

Über die Entwicklung des Wettbewerbs auf der Schiene berichtet der DB-Konzern regelmäßig in seiner Broschüre Wettbewerbskennzahlen.

Bundesregierung setzt starke Impulse für den Schienenverkehr

Im Koalitionsvertrag vom 7. Februar 2018 bekennen sich die Unionsparteien und die Sozialdemokratische Partei Deutschlands zur Stärkung der Eisenbahn in Deutschland und zum integrierten DB-Konzern. Der Koalitionsvertrag greift zahlreiche gemeinsame Anliegen der Branche auf. Politisches Ziel ist, eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 zu erreichen und mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Schwerpunktthemen für den Sektor aus Sicht des DB-Konzerns sind:

- ▶ die Fortsetzung des Investitionshochlaufs mit bedarfsgerechten Mitteln, insbesondere für den Bestandserhalt (LuFV III) sowie den Aus- und Neubau, der Implementierung eines Planungsbeschleunigungsgesetzes und der Anwendung von Building Information Modeling (BIM);
- ▶ die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr, insbesondere mit der Trassenpreisförderung, Realisierung des 740-m-Netzes und der Einrichtung eines Bundesprogramms Zukunft Schienengüterverkehr für Innovationen;
- ▶ der Einstieg in die Digitale Schiene Deutschland, inklusive des beschleunigten Ausbaus der europäischen Leit- und Sicherheitstechnik ETCS sowie digitaler Stellwerke;
- ▶ die weitere Vorbereitung des Deutschlandtakts mit Ziel-fahrplan und passenden Infrastrukturmaßnahmen;
- ▶ die Stärkung der Schiene im Kontext von Klima- und Umweltschutz, inklusive passender Maßnahmen im geplanten Klimaschutzgesetz, eines Programms für Elektrifizierung und alternative Antriebe sowie der Fortsetzung des Engagements für die Lärminderung.

Regulatorische und verkehrspolitische Themen

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität gestartet

Die vom Bund eingerichtete Nationale Plattform Zukunft der Mobilität hat mit der konstituierenden Sitzung des Lenkungskreises am 26. September 2018 ihre Arbeit aufgenommen. Ziel der verkehrsträgerübergreifend ausgerichteten Plattform ist die Entwicklung von Handlungsempfehlungen. Die Arbeit der Plattform ist in sechs Arbeitsgruppen untergliedert: Klimaschutz im Verkehr; Nachhaltige Mobilität: alternative Antriebe und Kraftstoffe; Digitalisierung, automatisiertes Fahren und neue Mobilitätskonzepte; Sicherung des Mobilitäts- und Produktionsstandortes, Batteriezellproduktion, Rohstoffe und Recycling, Bildung und Qualifizierung; Sektorkopplung (insbesondere Verknüpfung der

Verkehrs- und Energienetze); Standardisierung, Normierung, Zertifizierung und Zulassung. Der DB-Konzern ist im Lenkungskreis und in den Arbeitsgruppen Klimaschutz im Verkehr und Digitalisierung vertreten.

Zukunftsbündnis Schiene nimmt Arbeit auf

Am 5. Juni 2018 hat Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer die Einrichtung des Zukunftsbündnisses Schiene (SchienePakt) bekannt gegeben, um die Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung im Bereich der Bahnpolitik zügig anzugehen. Das Zukunftsbündnis unter Leitung des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann nahm am 9. Oktober 2018 seine Arbeiten auf. Die Inhalte des Zukunftsbündnisses werden in fünf thematischen Arbeitsgruppen entwickelt und diskutiert: Deutschlandtakt einführen, Kapazitäten ausbauen, Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken, Lärmemissionen senken, Digitalisierung, Automatisierung und Innovationen. Der DB-Konzern ist in allen Arbeitsgruppen und im Lenkungskreis beteiligt.

Masterplan Schienengüterverkehr wird weiter umgesetzt

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Der Runde Tisch Schienengüterverkehr hat am 25. September 2018 erneut mit Spitzenvertretern aus BMVI und Branche getagt. Die Umsetzung und das zugehörige Monitoring für alle zehn Handlungsfelder mit den 66 Maßnahmen sollen mit hoher Priorität kontinuierlich fortgesetzt werden. Die Sofortmaßnahme Trassenpreisförderung konnte 2018 gestartet werden. Die zugehörige Förderrichtlinie wurde nach Freigabe der EU im Dezember 2018 veröffentlicht und gilt rückwirkend ab Juli 2018 für den Zeitraum von fünf Jahren. Für die Förderung standen 2018 Mittel in Höhe von 175 Mio. € zur Verfügung, im Jahr 2019 sind im Bundeshaushalt 350 Mio. € verankert. Zu den Sofortmaßnahmen zählt auch das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr, mit dem die Innovationskraft des Sektors gestärkt werden soll. Die konkrete finanzielle Hinterlegung und Entwicklung einer Förderrichtlinie ist geplant.

Richtlinie über die Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs

Mit der Förderrichtlinie, die am 9. August 2018 in Kraft getreten ist, unterstützt das BMVI EVU, wenn sie die Effizienz ihrer elektrisch erbrachten Verkehrsleistung verbessern. Die Förderung ist gekoppelt an eine jährlich zu erreichende prozentuale Verbesserung der Energieeffizienz

beim Traktionsstromverbrauch. Die Eingangsgrenze zur Inanspruchnahme der Förderung beträgt für die Jahre 2018 und 2019 das Erreichen einer jährlich 1,75-prozentigen spezifischen Energieeffizienzverbesserung, für die Jahre 2020, 2021 und 2022 beträgt die Vorgabe eine jährlich 2-prozentige Effizienzverbesserung. Ein Sonderbonus wird bei Erreichen einer Schwelle von 3% gewährt. Ergänzend muss ein Nachweis über entsprechende Ausgaben für ergriffene Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz erfolgen. Die Zuwendungshöhe beträgt höchstens 50% der Ausgaben für die im jeweiligen Abrechnungsjahr ergriffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz. Pro Jahr steht ein Fördervolumen von 100 Mio. € zur Verfügung. Das Programm läuft bis Ende 2023.

Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren

Nach Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt trat das Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich am 7. Dezember 2018 in Kraft. Mit dem Gesetz werden die Planungs- und Genehmigungsverfahren beim Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur gestrafft. Ab dem 6. Dezember 2020 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) neben dem Planfeststellungsverfahren auch für das vorgelagerte Anhörungsverfahren zuständig. Verkehrsentwicklungsprognosen werden bei Schienenprojekten im Laufe des Genehmigungsverfahrens nur aktualisiert, wenn eine signifikante Zunahme des Verkehrs und der Lärmbelastung anzunehmen ist oder die Immissionsgrenzwerte erstmalig überschritten werden. Weiter kann in bestimmten Fällen bereits vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses mit vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen begonnen werden. Diese Maßnahmen müssen dabei reversibel und im öffentlichen Interesse sein. Ferner ist unter anderem im Gesetz geregelt worden, dass alle Planfeststellungsunterlagen im Internet veröffentlicht werden müssen.

BNetzA legt Vergabebedingungen für 5G-Frequenzen fest

Die Präsidentenkammer der BNetzA hat Ende November 2018 die Vergabe- und Auktionsregeln für die Anfang 2019 geplante 5G-Frequenzvergabe beschlossen. Über die dort enthaltenen Versorgungsaufgaben werden den Mobilfunknetzbetreibern Mindestanforderungen unter anderem an die Ausleuchtung von Verkehrswegen vorgegeben. Für die Schiene sieht die Entscheidung vor, dass »fahrgaststarke Strecken« mit mehr als 2.000 Fahrgästen pro Tag mit 100 Mbit/s je Lizenznehmer bis 2022 sowie alle übrigen Schienenwege mit 50 Mbit/s je Lizenznehmer bis 2024 auszuleuchten sind. Das macht rund zwei Drittel des gesamten Netzes aus. Die neu beschlossenen Auflagen lassen eine

Verbesserung der Versorgungssituation der Bahnreisenden mit Mobilfunk erwarten. Die Mobilfunknetzbetreiber kritisieren die Vergabebedingungen und haben Klage gegen die Entscheidung eingereicht. Einer Durchführung der Auktion stehen dennoch keine rechtlichen Hemmnisse entgegen, da den Klagen keine aufschiebende Wirkung zukommt. Einen konkreten Auktionstermin hat die BNetzA noch nicht bekannt gegeben.

Mobilitätspaket I wird in wesentlichen Teilen neu verhandelt

Wesentliche Inhalte des sogenannten Mobilitätspakets I müssen neu verhandelt werden, nachdem das Europäische Parlament im Juli 2018 die Empfehlungen des zuständigen Verkehrsausschusses zu Arbeits- und Sozialbedingungen sowie zum Marktzugang im europäischen Straßentransportgewerbe abgelehnt hat. Primär strittig ist weiterhin, unter welchen Bedingungen einzelstaatliche Regelungen zu Beschäftigungsbedingungen im internationalen Straßengüterverkehr Anwendung finden (Entsendung), welche Anzahl von Be- und Entladungen außerhalb des Heimatstaates innerhalb welchen Zeitraums zulässig ist (Kabotage) und wie Lenk- und Ruhezeiten zukünftig ausgestaltet werden. Eine Mehrheit der Parlamentarier hat sich für eine Angleichung der Beschäftigungsbedingungen in Europa ausgesprochen, wobei die Position der zentral- und osteuropäischen Staaten im Gegensatz zu der Position der westlichen EU-Länder steht. Diese Haltung spiegelt sich auch im Rat der Europäischen Union wider. Gleichwohl verständigten sich die Vertreter der Mitgliedstaaten im Dezember 2018 auf eine gemeinsame Position. Im Europäischen Parlament steht eine gemeinsame Position noch aus. Damit ist offen, ob eine Einigung zwischen Rat und Parlament bis zu den Neuwahlen des Europäischen Parlaments Ende Mai 2019 möglich ist.

Langfristige Strategie zur Senkung der Treibhausgasemissionen

Im November 2018 hat die Europäische Kommission ihre neue Strategie zur Senkung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2030 bis 2050 vorgestellt. Sie präsentiert damit eine strategische Vision für eine moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft Europas und gibt eine Orientierung, wie Europa auf dem Weg zur Klimaneutralität bis 2050 vorgehen soll. Demnach sind gemeinsame Maßnahmen in sieben strategischen Bereichen zu entwickeln, darunter Mobilität, Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien. Für den Transportsektor soll mittels eines verkehrsträgerübergreifenden, integrierten Ansatzes der Aus-

stieg aus fossilen Brennstoffen bis 2050 gelingen. Die Kommission fordert die anderen EU-Institutionen auf, die Vision zu prüfen und mit den entsprechenden Maßnahmen zu untersetzen.

Vorschlag zum mehrjährigen EU-Finanzrahmen

Die Kommission hat am 2. Mai 2018 ein Budget in Höhe von 1.279 Mrd. € für den neuen EU-Haushalt (MFF) für die Jahre 2021 bis 2027 vorgeschlagen. Für Investitionen in die trans-europäischen Verkehrs-, Digital- und Energienetze sollen die Mittel der Fazilität Connecting Europe (CEF) auf 42,3 Mrd.€ aufgestockt werden, davon rund 31 Mrd. € für Investitionen in die Verkehrsnetze. Im aktuellen Finanzrahmen beläuft sich das Budget für Verkehrsnetze auf rund 24 Mrd. €. Die Aufstockung geht auf ein gesondertes Budget von 6,5 Mrd. € für Verkehrsnetze mit ziviler und militärischer Doppelnutzung zurück. Das Europäische Parlament hat sich im November 2018 für zusätzliche Mittel für die Verkehrsnetze von 7 Mrd. € ausgesprochen. Der Rat der Europäischen Union hat hierzu bisher keine Stellung bezogen. Da die Diskussionen zum CEF-Budget in die Verhandlungen zum Finanzrahmen der EU insgesamt eingebettet sind, ist vor dem zweiten Halbjahr 2019 mit keinem Ergebnis zu rechnen.

Französische Bahnreform beschlossen

Wesentliche Inhalte der im Juni 2018 verabschiedeten Bahnreform in Frankreich sind die zeitlich gestaffelte Öffnung des nationalen Schienenpersonenverkehrsmarktes für Wettbewerb (Marktöffnung im SPNV zwischen Dezember 2019 und Dezember 2023 mit längeren Fristen für den Großraum Paris, im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr ab 2020), die Umwandlung der SNCF in eine Aktiengesellschaft im dauerhaften Eigentum des Staates, die Beendigung der Einstellung mit Beamtenstatut bei der SNCF ab Anfang 2020, die Zuordnung der Personenbahnhofssparte zum Schienenwegebetreiber SNCF Réseau sowie die Anordnung eines Beschäftigtenübergangs im Falle eines Betreiberwechsels im SPNV. Daneben plant die Regierung eine Entschuldung der SNCF-Gruppe in Höhe von 35 Mrd. €. Im Zusammenhang mit der Bahnreform kam es in Frankreich von April bis Juli 2018 zu umfangreichen Streiks.

Ziele und Strategie

- 19** Trendarbeit nimmt Wandel im Umfeld auf
- 20** DB-Konzern zukunftsfähig gestalten
- 25** Know-how international nutzen

Trendarbeit nimmt Wandel im Umfeld auf

Der DB-Konzern beobachtet den Wandel in seinem Umfeld, um daraus Strategien, neue Geschäftsmodelle und innovative Produkt- und Servicedienstleistungen abzuleiten. Die Identifikation zukünftiger Anforderungen erfolgt dabei auf der Grundlage von konkreten Zukunftsbildern, die Annahmen über zukünftige Entwicklungen mit unmittelbarer Relevanz für den DB-Konzern verdichten.

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern sein Zukunftsnetzwerk, bestehend aus Markt-, Strategie-, Personal-, Vertriebs- und Technologieexperten, erweitert und seine Zusammenarbeit verstetigt. Der DB-Konzern hat eine systematische Trendanalyse und -bewertung in den Bereichen Markt, Gesellschaft, Technologie und Politik durchgeführt und zu einer einheitlichen und umfassenden Zukunftssicht konsolidiert. Im Fokus der Analyse steht dabei die Fragestellung, wie und mit welcher Dringlichkeit sich zukünftige Entwicklungen auf die Geschäftstätigkeit des DB-Konzerns auswirken beziehungsweise auf unsere Märkte durchschlagen. Die einzelnen Themen sind stark miteinander vernetzt und stetig im Wandel.

Im Berichtsjahr standen vier Themenbereiche im Mittelpunkt unserer Trendbeobachtung. In all diesen Bereichen ist es wichtig, mit den richtigen Ansätzen die Weichen zu stellen, um unser Geschäft zukunftsfähig aufzustellen.

Digitalisierung und Automatisierung

Neue digitale Technologien und intelligente, lernende IT-Systeme ermöglichen eine vollständige Digitalisierung vieler Sektoren. Insbesondere die Automatisierung zahlreicher Arbeitsschritte trägt aktuell dazu bei. Nicht automatisieren lassen sich Arbeiten, die Intelligenz und Kreativität erfordern. Hier werden Menschen mittlerweile vermehrt durch neue Systeme mit künstlicher Intelligenz unterstützt, die selbstständig lernen und auf unvorhergesehene Situationen reagieren können, wie selbstfahrende Autos oder digitale Assistenten.

Auch für den Bahnbetrieb bringen Digitalisierung und Automatisierung zukunftssträchtige Entwicklungsmöglichkeiten mit sich. Mit digitalen Stellwerken und dem Europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS sowie darauf basierenden digitalen Anwendungen im Bahnbetrieb können wir Qualitätsproblemen überalterter Anlagen und drohendem Personalmangel begegnen, Betriebskosten senken und die Netzkapazität langfristig erweitern.

On-Demand-Angebote

Durch die Digitalisierung ändern sich die Anforderungen der Menschen an ihren Konsum. Produkte und Dienstleistungen sollen sofort und jederzeit – also on demand – verfügbar sein. Damit einher gehen vermehrt tag- beziehungsweise sogar stundengleiche Lieferungen, die als tendenziell kleinere Sendungen in höheren Frequenzen zugestellt werden. Diese Entwicklung erfordert neue Logistikkonzepte und Zustellarten wie Drohnen, Lieferroboter oder Lastenräder.

Auch im Bereich der individuellen Mobilität gibt es einen klaren Trend zu in Echtzeit verfügbaren Angeboten. Anstelle von Bussen mit festen Routen und fixen Fahrplänen werden wir in absehbarer Zukunft autonome Fahrzeuge sehen, die sich dynamisch und effizient der Nachfrage von Fahrgästen anpassen. Der öffentliche Personenverkehr (ÖV) wird auf diese Weise um den individuellen öffentlichen Verkehr (IÖV) erweitert.

Der DB-Konzern positioniert sich in diesem Umfeld sowohl als Plattformanbieter als auch als Betreiber: Zum einen versetzen wir Dritte – das heißt Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen – in die Lage, unter eigenem Namen On-Demand-Verkehre anzubieten, und integrieren autonomes Fahren auf der Straße schrittweise in den öffentlichen Verkehr. Zum anderen betreibt der DB-Konzern eigene On-Demand-Mobilitätsangebote mit Zubringereffekten für den SPV.

Smarte und nachhaltige Städte

Durch die hohe Wertschätzung urbanen Lebens, berufliche Chancen in Städten sowie eine bessere Versorgungslage als auf dem Land wird prognostiziert, dass der Anteil von Personen in Städten bis 2050 auf fast 85% ansteigt. Gleichzeitig wachsen die Mobilitätsanforderungen von Menschen und Gütern und stellen Städte und Ballungsräume vor Herausforderungen.

Zunehmend reagieren Städte auf diese Veränderungen: zum einen mit Regulierungen wie Diesel-Fahrverboten, zum anderen treiben sie innovative Lösungen voran, die zu Effizienz, technologischem Fortschritt und sozialen sowie ökologischen Verbesserungen im Stadtleben beitragen sollen. Sie arbeiten dabei oft mit Partnern aus der Industrie zusammen. Der DB-Konzern unterstützt Städte insbesondere mit seiner Produktentwicklungsorganisation Smart Cities. Dabei arbeitet der DB-Konzern an Themen wie Co-working-Spaces in Bahnhöfen oder einer übergreifenden Datenanalyseplattform, um urbane Produkte und Dienstleistungen zu optimieren und neue Geschäftspotenziale zu identifizieren.

Digitale Plattformen

Die Nutzung digitaler Plattformen nimmt rasant zu und revolutioniert Lebens- und Geschäftsbereiche wie Logistik, Einkauf und Kommunikation. Sie bieten ihren Teilnehmern eine digitale Netzwerkstruktur zum einfachen Austausch von Informationen und Leistungen. Hierbei steigen der Nutzen und die Attraktivität der Plattform mit der Anzahl der Nutzer.

Konventionelle Geschäftsmodelle werden zunehmend von Plattformen wie Amazon, Zalando oder Booking verdrängt, und durch soziale Netzwerke wie zum Beispiel Facebook und Instagram wurden komplett neue Bedürfnisse und Märkte geschaffen. Solche Plattformunternehmen erfassen und verwerten systematisch die Daten ihrer Nutzer, um Dienstleistungen oder Produkte schneller, günstiger und mit mehr Flexibilität und Auswahl anzubieten. Besonders im Logistikbereich finden Kunden und Anbieter durch die Vernetzung über digitale Plattformen schneller zusammen und optimieren so die Abwicklung der Transporte.

Auch der DB-Konzern ist im Plattformgeschäft aktiv und entwickelt digitale Plattformen wie Box2Rail (einfache und transparente Schienentransportbuchung), um seinen Kunden und Geschäftspartnern neue Möglichkeiten rund um sein Produktportfolio zu eröffnen.

DB-Konzern zukunftsfähig gestalten

Die Strategie DB2020+ setzt den strategischen Rahmen des DB-Konzerns.

Im Jahr 2019 wird der DB-Konzern die Entwicklung der künftigen strategischen Ausrichtung bis zum Jahr 2030 abschließen. Basis hierfür sind die im Berichtsjahr aufgesetzte Agenda für eine bessere Bahn zur Verbesserung der Leistungsqualität und das neue Ökosystem-Management für die Verbesserung der Innovationskraft und der Digitalisierung des DB-Konzerns.

Agenda für eine bessere Bahn

Im Systemverbund Bahn hatte sich der DB-Konzern mit dem Programm Zukunft Bahn vorgenommen, zentrale Ärgernisse für seine Kunden zu beseitigen und die Qualität seiner Leistungen deutlich zu verbessern. Das betrifft die Pünktlichkeit, die Reisendeninformation, aber auch die Sauberkeit an Bahnhöfen. Die Bestandsaufnahme im Berichtsjahr hat gezeigt, dass der DB-Konzern dabei in wesentlichen Bereichen nicht die angestrebten Fortschritte erzielen konnten. Er hat zwar seit 2015 Verbesserungen in kundenrelevanten Dimensionen – wie zum Beispiel Störungen, Gleiswechselinformationen und Beginnplanmäßigkeit – erzielt, blieb aber hinter den Zielen zurück. Das gilt insbesondere für die Qualitäts- und Pünktlichkeitsziele des DB-Konzerns. Die Erfolge des DB-Konzerns werden dabei auch durch Kapazitätsprobleme bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal überlagert. Daher hat der DB-Konzern im Berichtsjahr die Agenda für eine bessere Bahn entwickelt, um die Themen aus Zukunft Bahn fortzuführen und an wesentlichen Stellen zu ergänzen. Der Systemverbund Bahn steht dabei weiter im Mittelpunkt. Der DB-Konzern fokussiert seine Aktivitäten auf die erfolgskritischen Themen und stellt die Umsetzung der Maßnahmen sicher. Er stärkt dazu die Linienorganisationen und die übergreifende Prozessverantwortung.

Die Agenda für eine bessere Bahn gliedert sich in drei Themenbereiche:

- ▶ In der Infrastruktur gilt es, den stetig zunehmenden Verkehr auf einem in vielen Teilen stark ausgelasteten Netz mit stabiler Betriebsqualität zu fahren. Dafür muss zum einen die Investitionsoffensive in Erhalt sowie Neu- und Ausbau des Schienennetzes fortgesetzt und verstärkt werden. Zum anderen werden ein intelligenteres Baustellenmanagement und die organisatorische Neuaufstellung von DB Netze Fahrweg einen positiven Beitrag zu mehr Pünktlichkeit und Qualität leisten. Wesentlicher Faktor für den künftigen Erfolg des gesamten Systems wird zudem die Digitale Schiene Deutschland sein. Mit umfangreichen Investitionen in neue Züge

schaft der DB-Konzern weitere Voraussetzungen für Wachstum und mehr Service. Er erhöht die Verfügbarkeit seiner Flotte durch eine Verbesserung der Instandhaltung. Hierfür baut der DB-Konzern auch seine Werkstattkapazitäten weiter aus, indem er die Chancen der Digitalisierung nutzt, um beispielsweise Fahrzeugschäden frühzeitig erkennen zu können. Zudem deckt der DB-Konzern den sich ergebenden Personalbedarf.

- ▶ Zum Erreichen der Wachstumsziele erhöht der DB-Konzern die Attraktivität seines Produktportfolios. Im Vordergrund steht dabei die Steigerung der Basisqualität. Der DB-Konzern stellt die Verbesserung des Kundenerlebnisses in den Mittelpunkt. Im Personenverkehr hat er es sich zum Ziel gesetzt, das Mobilitätsportfolio auszuweiten und ein nahtloses, digitales Kundenerlebnis von Tür zu Tür zu schaffen. Die Anstrengungen des DB-Konzerns sind vor allem darauf gerichtet, das Reiseerlebnis für seine Kunden zu steigern, die Reisendenpünktlichkeit Schritt für Schritt weiter zu erhöhen, den Kunden entlang der Reisekette zuverlässiger zu informieren und reisebegleitende Services zur Verfügung zu stellen. Im Güterverkehr stehen die kontinuierliche Verbesserung der Transportqualität und die Stärkung der Vorteile des Systems Schiene im Vordergrund. Wandelnden Kundenanforderungen begegnet der DB-Konzern mit Produkten eines umfassenden logistischen Lösungsanbieters.
- ▶ Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit werden Prozessdesign, Steuerungslogik und Führungsmodell an der Verbundproduktion im integrierten Eisenbahnsystem ausgerichtet. Im Vordergrund steht dabei eine stärkere Kundenorientierung in der Leistungserstellung. Weil seine Leistung von einer Vielzahl von Geschäftsfeldern abhängt, schafft der DB-Konzern durchgängige Prozesse mit klarer Ergebnisverantwortung, steuert mittels kundenrelevanter Kennzahlen und befähigt seine Führungsmannschaft für diese Transformation.

Zur Umsetzung der Agenda für eine bessere Bahn verfolgt der DB-Konzern 2019 einen Fünf-Punkte-Plan:

- ▶ Pünktlicher werden: Der DB-Konzern will Verspätungen reduzieren, die durch Engpässe bei der Fahrzeugverfügbarkeit verursacht werden. Dazu baut der DB-Konzern die Fernverkehrsflotte konsequent weiter aus und ertüchtigt zusätzlich die vorhandenen Fahrzeuge. Durch eine verbesserte Instandhaltung will der DB-Konzern ebenfalls vorankommen. Ein besseres Management seiner Baustellen ist auch entscheidend für mehr Pünktlichkeit. Darüber hinaus hilft dem DB-Konzern das Lagezentrum Bau.

- ▶ Investieren: Der DB-Konzern will 2019 zusammen mit dem Bund so viel wie noch nie in das Schienennetz investieren und die Kapazitäten der Infrastruktur und der Fahrzeuge erhöhen. Darüber hinaus investiert der DB-Konzern zusätzlich in die Digitalisierung. Rund 22.000 Mitarbeiter sollen eingestellt werden. Die bereits bestehenden PlanStart-Teams werden verdoppelt. In den sogenannten Plankorridoren will der DB-Konzern Stau-effekte neuralgischer Abschnitte auf das gesamte System möglichst gering halten.
- ▶ Information: Mit mehr digitalen Services bietet der DB-Konzern verlässlichere Informationen und einen besseren Komfort. Er will Komfortstörungen deutlich abbauen. Zudem baut der DB-Konzern das WLAN im IC, im öffentlichen Nahverkehr und auf seinen Bahnhöfen aus.
- ▶ Angebotserweiterung: Seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2018 hat der DB-Konzern im Fernverkehr sein Angebot um 4% ausgeweitet. Die S-Bahnen in München und Hamburg modernisieren weiter ihre Flotten, um der wachsenden Zahl von Fahrgästen gerecht zu werden. Auch im Regionalverkehr wird der DB-Konzern neue Fahrzeuge beschaffen.
- ▶ Klimaschutz: Der DB-Konzern wird in diesem Jahr seinen Vorsprung als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel weiter ausbauen. 2019 wird der Anteil der erneuerbaren Energien am DB-Bahnstrommix erneut steigen. Um einen Beitrag zur Klimawende in Deutschland zu leisten, wird der DB-Konzern seine Volumina im Schienengüterverkehr ausbauen.

Neues Ökosystem-Management für mehr Innovationskraft

Digitalisierung und neue Technologien verändern das Kerngeschäft des DB-Konzerns. Durch stark verkürzte Innovationszyklen entwickeln sich neue Märkte schneller und der Innovationsdruck steigt. Um Wachstumspotenziale zu erschließen und die langfristige Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit des DB-Konzerns sicherzustellen, ist ein Ökosystem-Ansatz erforderlich.

Um ein effektives Ökosystem-Management (OKM) im DB-Konzern zu ermöglichen, erfolgt die Gründung einer zentralen, geschäftsleitenden und steuernden Ökosystem-Holding. Oberstes Ziel des OKM ist es, das Kerngeschäft des DB-Konzerns langfristig weiterzuentwickeln, neue Geschäftsmodelle zu entwickeln und durch Innovationen das klassische Kerngeschäft anzureichern. Innerhalb dieser

Holding werden Ökosysteme zu spezifischen Themenfeldern, jedoch organisatorisch unabhängig vom Kerngeschäft, aufgebaut. Ein Ökosystem besteht aus einem Portfolio an:

- ▶ Eigen- und Gemeinschaftsentwicklungen,
- ▶ Beteiligungen durch Anteilsübernahmen an externen Unternehmen (Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen inklusive Wagniskapitalfinanzierungen) und
- ▶ strategischen Partnerschaften mit und ohne Eigenkapitalbeteiligung.

Jedes Ökosystem steht im Austausch mit dem Kerngeschäft, so profitieren Portfoliounternehmen von Kundenzugang, Netzwerk und sonstigen DB-Ressourcen. Dies führt zu Wissenstransfer, einer schnellen Skalierung sowie Zugang zu neuen Technologien und Märkten. Opportunitäten werden geschaffen und die Innovationskraft wird erhöht. Der Wert der jeweiligen Beteiligungen wird durch ein aktives Management gesteigert. Vor dem Hintergrund aktueller Dynamiken in unserem Marktumfeld sowie der strategischen Ausrichtung werden relevante Ökosysteme definiert. 2019 starten die Ökosysteme New Mobility und Smart Production.

- ▶ **New Mobility:** Um auch in Zukunft der größte Mobilitätsdienstleister Deutschlands und einer der führenden Europas zu sein, gründet der DB-Konzern für das Ökosystem die DB New Mobility Partner GmbH, die organisatorisch dem Ressort Personenverkehr zugeordnet ist. Zentrale Aufgabe der Gesellschaft sind die kontinuierliche Formulierung des strategischen Ansatzes des DB-Konzerns im Marktsegment New Mobility sowie die Umsetzung dieser Strategie durch den Aufbau eines Portfolios an neuen Mobilitätsgeschäften. Dies bietet die Chance, Bestandgeschäft mit neuen Mobilitäts-

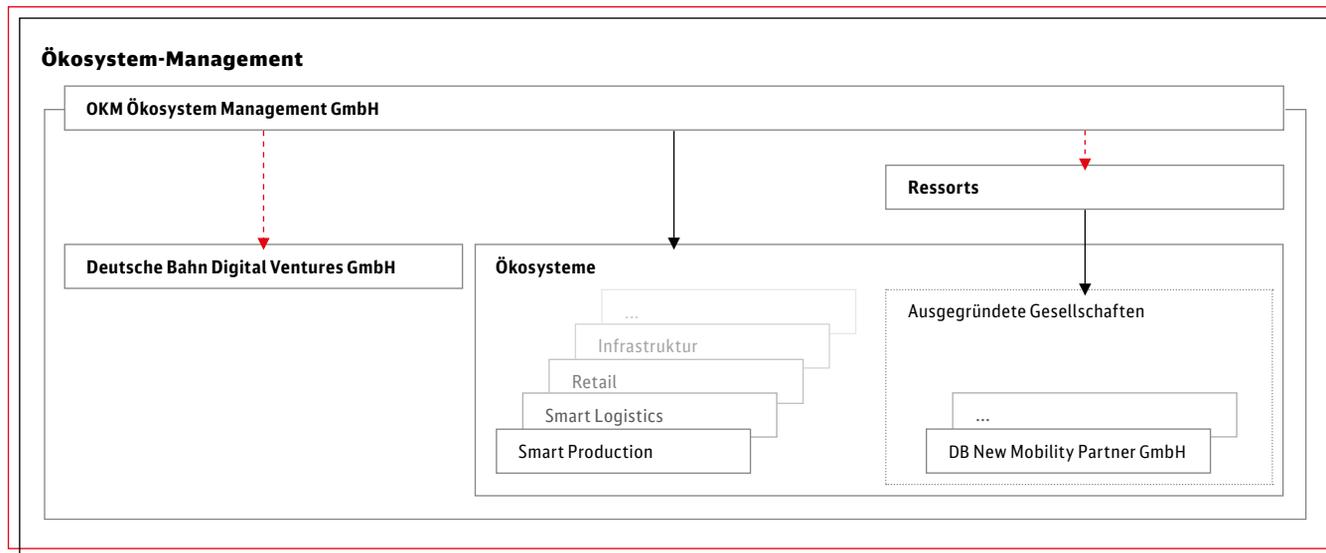
formen zu verknüpfen, um für die Endkunden und Partner des DB-Konzerns, wie Verkehrsverbünde und Städte, zum Anbieter eines integrierten Angebots zu werden. Das Portfolio umfasst Eigengründungen wie ioki und Mobimeo sowie unsere Beteiligungen an GoKid, Ridecell und verimi.

- ▶ **Smart Production:** Mit diesem Ökosystem will der DB-Konzern die konzernübergreifende Digitalisierung fokussieren und Betriebsabläufe in seinen Kernmärkten Mobilität, Infrastruktur und Logistik flexibilisieren. Die Digitalisierung von Produktionsprozessen und Verknüpfung von Fahrzeugen oder der Schieneninfrastruktur ermöglicht eine Steigerung der Wertschöpfungseffizienz von Betriebsabläufen durch Kosteneinsparungen, Kapazitätssteigerungen und Qualitätsverbesserungen. Ein Ökosystem kann als eigenständige Führungsgesellschaft ausgegründet werden, in ein bestehendes Geschäftsfeld übertragen werden oder langfristig in der Ökosystem-Holding verbleiben. Bei einer Ausgründung zu einer eigenständigen Führungsgesellschaft bleibt die Ökosystem-Holding für die Exekution sämtlicher Beteiligungsformen verantwortlich und es erfolgt weiterhin eine enge Abstimmung.

DB Digital Ventures mit fünf neuen Beteiligungen

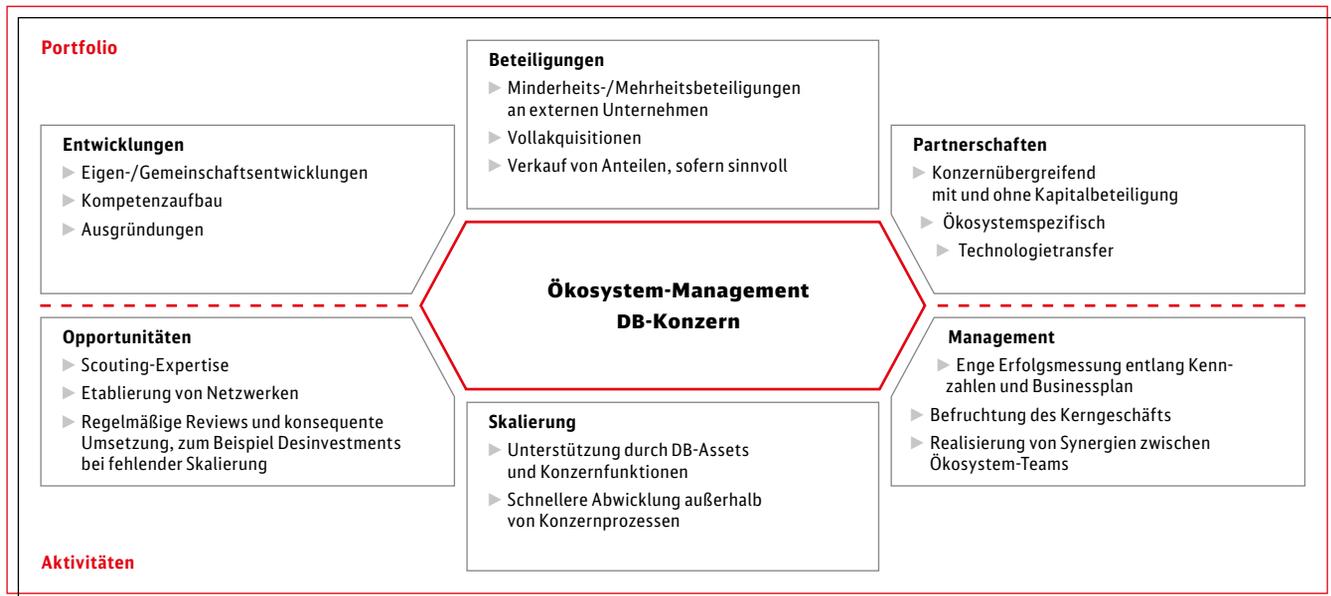
Die Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH (DB Digital Ventures) ist Teil des OKM des DB-Konzerns und investiert in datengetriebene Geschäftsmodelle, um die Chancen der Digitalisierung zu nutzen. Mit ihr sollen Start-up-Kooperationen intensiviert und Unternehmensbeteiligungen vereinfacht werden. Außerdem erhalten DB-Mitarbeiter die

ORGANIGRAMM ÖKOSYSTEM-HOLDING



--- Steuerung/Koordination/Abstimmung
 — Führung

ÜBERSICHT DES ÖKOSSYSTEM-MANAGEMENTS DURCH DIE ÖKOSSYSTEM-HOLDING



Möglichkeit, ihre eigenen Geschäftsideen unter idealen Rahmenbedingungen als eigene Start-up-Gründer zu verwirklichen. Im Berichtsjahr ist das Portfolio um weitere fünf auf zehn Investments gewachsen:

- ▶ GoKid ist eine Plattform für (Mit-)Fahrgemeinschaften für Kinder zur Schule oder zu Freizeitaktivitäten.
- ▶ Ridecell bietet eine intelligente Softwareplattform für den Betrieb von Carsharing, Fahrgemeinschaften sowie autonomes Flottenmanagement.
- ▶ Trillium entwickelt Cybersecurity-Software, die vernetzte Fahrzeuge vor Hackerangriffen schützen soll.
- ▶ Coord schafft eine cloudbasierte Plattform für unterschiedlichste Mobilitätsdaten und bietet Entwicklern von Mobilitätsunternehmen Zugriff auf diese Daten.
- ▶ Kepler ist ein Satellitenkommunikationsunternehmen, das ein Satellitennetz aufbaut, um standardisierte Echtzeitkonnektivität für jedes Internet-of-Things-(IoT-)Gerät zu ermöglichen.

Konzernprogramme fortgeführt

Die Konzernprogramme des DB-Konzerns widmen sich Themen, die relevante Trends aufgreifen und die Entwicklung des DB-Konzerns vorantreiben. Im Rahmen der Weiterentwicklung der Strategie wird der DB-Konzern das Programmportfolio 2019 weiter fokussieren und die Top-Themen des Systemverbunds Bahn adressieren. Der DB-Konzern verschlankt die Gremienlandschaft und schafft mehr Aufmerksamkeit für die Agenda für eine bessere Bahn. Ziel bleibt, die Funktionalität des Systemverbunds Bahn zu erhöhen, um das bestmögliche Kundenerlebnis zu garantieren.

Digitale Schiene Deutschland

Mit dem Programm Digitale Schiene Deutschland will der DB-Konzern die Zuverlässigkeit – insbesondere die Pünktlichkeit – sowie die Transportkapazität und Kosteneffizienz der Schiene deutlich steigern. Das Zielbild ist ein digitalisierter Schienenverkehr mit integriertem System aus Kapazitätsmanagement und Betriebsdurchführung. Eine wichtige Grundlage dafür bilden unter anderem eine Verkehrssteuerung auf Basis von Techniken der künstlichen Intelligenz für die Koordination des Zugbetriebs, eine Echtzeitermittlung von Zugpositionen, ein hochperformanter Datenaustausch zwischen Zug und Infrastruktur sowie eine sensorikbasierte Hinderniserkennung. Die für die Umsetzung des Zielbildes notwendigen Technologien wurden im Berichtsjahr identifiziert und ihr Reifegrad bewertet. Mit der Erarbeitung der funktionalen und technischen Spezifikation wurde begonnen. Um sicherzustellen, dass dabei europaweite Standards entstehen, arbeitet der DB-Konzern eng mit anderen Bahnen zusammen. Die Machbarkeitsstudien für Piloten (insbesondere S-Bahn Hamburg) unterstreichen die Vorteile des technologischen Wandels auf der Schiene. Für das Pilotprojekt Digitale S-Bahn Hamburg wurde eine F & E-Kooperation zwischen der Stadt Hamburg, Siemens und dem DB-Konzern gezeichnet. Gemeinsam mit dem Industriepartner Siemens wurde bereits eine Systemarchitektur erarbeitet und die Lastenheftphase begonnen. Der Einstieg in den beschleunigten Rollout des ETCS in Verknüpfung mit DSTW wurde im Berichtsjahr auf der InnoTrans vorgestellt.

Investitionsobjekte dieser Dimension können nur gemeinsam mit Partnern aus Industrie und Wirtschaft, Kunden und Eigentümer umgesetzt werden. 2019 steht daher neben dem weiteren Aufbau der Organisation die inhaltliche Erarbeitung und Umsetzung eines geeigneten Partnering-Konzepts im Fokus.

ioki

Mit ioki widmet sich der DB-Konzern der Entwicklung von modernen, flexiblen und digitalen Mobilitätslösungen. ioki ist Komplettanbieter für digitale Mobilitätsformen auf der Straße, die den Verkehr nachhaltiger und effizienter gestalten. Dabei geht es um zukunftsfähige Lösungen, die unsere Mobilität langfristig sichern, wirtschaftlich tragfähig und sozial ausgewogen sind und gleichzeitig die Umwelt schonen und letztlich die Lebensqualität erhöhen. ioki entwickelt ein offenes Umfeld für On-Demand-Mobilität, das eng in den öffentlichen Personennahverkehr integriert ist und nahtlose Mobilität ermöglicht. Alle Systembausteine, wie Plattform und App, fahrerbasierte und autonome Fahrzeugkonzepte oder Mobility Analytics, bietet ioki aus einer Hand, um Dritte, etwa Städte oder kommunale Aufgabenträger, in die Lage zu versetzen, unter eigenem Namen On-Demand-Mobilitätsangebote im öffentlichen Verkehr zu betreiben. Das Unternehmen pilotiert On-Demand-Mobilität, autonomes Fahren und Mobility Analytics, um diese für Kunden und Partner marktfähig zu machen.

Mobimeo

Mobilitätsplattformen setzen sich zunehmend mit kundenzentrierten, digitalen Angeboten gegenüber bestehenden Anbietern durch. Die bisher relevanten analogen Kundenschnittstellen werden perspektivisch gegenüber digitalen an Bedeutung verlieren. Als Reaktion auf diese Veränderungen verfolgen wir weiterhin das Ziel, die Digitalisierungsaktivitäten an der Kundenschnittstelle im Personenverkehr zukunftsweisend auszurichten und weiterzuentwickeln. Im Rahmen von Mobimeo hat der DB-Konzern den Aufbau eines Teams von Branchen- und Digitalexperten vorangetrieben. Im Berichtsjahr standen die Erarbeitung der Produkte, der Aufbau der Plattform sowie erste sogenannte Minimum-Viable-Product-(MVP-)Launches im Mittelpunkt. Die Verprobung erster Produkte zu Multimodalität und Live-Navigation (Companion) wurde begonnen. Das betrifft unter anderem einen Test mit den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) im September 2018. Dabei haben freiwillige App-Nutzer zwei Wochen lang eine initiale Angebotspalette des

Companion mit dem Ziel, den Kundennutzen, die User Experience und die technische Funktionalität der Produktfeatures zu validieren, getestet. Die Implementierung der Live-Navigation in die BVG-Fahrinfo-App ist für das zweite Quartal 2019 geplant. Der Launch einer öffentlichen Beta-version in Stuttgart ist im November 2018 erfolgt und die Markteinführung neuer Apps für die S-Bahn Berlin und Stuttgart für das zweite Quartal 2019 geplant.

Smart Cities

Anknüpfend an bestehende Infrastrukturen will der DB-Konzern Lösungen zur intelligenten und umweltfreundlichen Vernetzung von Mobilität und Logistik bieten. Der Bahnhof bildet die Basis des Produktportfolios des DB-Konzerns. Im Rahmen eines Memorandum of Understanding mit der Hansestadt Hamburg stehen die Bahnhöfe Harburg und Dammtor im Fokus. Mit Coworking-Spaces reagiert der DB-Konzern auf die wachsenden Herausforderungen in der Arbeitswelt und integriert sie auf Flächen in Bahnhöfen. Als stationärer Anknüpfungspunkt zu neuen Mobilitätslösungen bieten Bahnhöfe eine ideale Plattform. In Zusammenarbeit mit ioki werden Zubringerbahnhöfe im Bediengebiet zu Haltestellen des On-Demand-Service, wie beispielsweise am Bahnhof Hamburg Elbgaustraße. Im Berichtsjahr wurde ein E-Scooter-Pilot unter DB-Mitarbeitern in Frankfurt am Main erfolgreich durchgeführt, um den Service als ergänzenden Mobilitätsbaustein zu testen. Parallel arbeiten wir am Aufbau einer Datenplattform, um Standorte für die Angebote zu identifizieren und perspektivisch den Betrieb zu optimieren.

TecEX

Mit dem Konzernprogramm TecEX (Technical Excellence) wollen wir eine schnellere Umsetzung von Technikprojekten ermöglichen. TecEX funktioniert als Kompetenzplattform für geschäftsfeldübergreifende Entwicklungen, über die Skalierung gemeinsamer Lösungen durch Geschäftsfelder bis hin zur Überbrückung von Ressourcengpässen durch Bündelung. Dabei verfolgt TecEX drei Stoßrichtungen mit 13 Projekten zur Weiterentwicklung der Bahnproduktion und Umsetzung der Technikstrategie:

- ▶ Entwicklung und Umsetzung von Themen zur kurz- und mittelfristigen Ergebnisverbesserung und Qualität,
- ▶ strategische Projekte und Rolloutvorbereitung zur mittel- bis langfristigen Verbesserung der Qualität und Produktivität und
- ▶ Projekte zur Abwendung von Risiken für den operativen Bahnbetrieb durch Konzeption und Entwicklung von Piloten. Im Berichtsjahr wurde beispielsweise im Projekt

Vernetztes Fahrassistenzsystem bei DB Regio die Einbindung des Bestandssystems FASSI in dynamische »grüne Funktionen« der Zuglaufregelung umgesetzt, indem unter Berücksichtigung der aktuellen Betriebs-situation Fahrempfehlungen für das energiesparende Fahren generiert werden. Im Projekt CBM Infrastruktur (Condition-based Maintenance) wurden 3.400 Weichenheizungen an die zentrale Diagnoseplattform DIANA angebunden.

Know-how international nutzen

DB International Operations

Die Deutsche Bahn International Operations GmbH (DB International Operations) akquiriert, initiiert und verantwortet Bahnbetriebs- und Instandhaltungsprojekte außer-

halb Europas. Im Berichtsjahr standen die Kernmärkte Nordamerika, Asien sowie Naher und Mittlerer Osten im Fokus der Marktbearbeitung.

- ▶ Das Beratungsprojekt California High-Speed, in dem die DB International Operations auch den Betrieb als Early Train Operator für den ersten Abschnitt aufbauen wird, ist erfolgreich angelaufen.
- ▶ In der Joint Operation Etihad Rail DB Operations hat die DB International Operations am 1. Januar 2018 konzernintern den 49%-Anteil von DB Cargo UK übernommen. Etihad Rail DB Operations verantwortet Betrieb und Instandhaltung des nationalen Schienennetzes in den Vereinigten Arabischen Emiraten. Im Berichtsjahr konnten die Verträge verlängert und somit die Zusammenarbeit für weitere acht Jahre gesichert werden.

Kunde und Qualität

25 Programm OPEX wird Exzellenzsystem

26 Kundenzufriedenheit entwickelt sich schwächer

27 Pünktlichkeit im Fokus

29 Innovative Lösungen vorantreiben

Programm OPEX wird Exzellenzsystem

Das Programm OPEX wurde Anfang 2017 mit den identifizierten Verbundthemen Instandhaltung, Bauen im Verbund sowie Fähigkeitenaufbau gestartet. OPEX stützt das Ziel, die Leistungskultur des DB-Konzerns nachhaltig zu verändern. Mit OPEX treibt der DB-Konzern den bereits begonnenen Wandel voran – für Qualität, die überzeugt, und Leistung, die unsere Kunden begeistert.

Im Teilprogramm OPEX Instandhaltung wurde die Transformation an 72 Standorten in vier Wellen begonnen. Hier geht es darum, anhand eines standardisierten Ablaufs nachhaltige Prozessverbesserungen einzuleiten und umzusetzen. Dabei werden Mitarbeiter hinsichtlich ihrer OPEX-/Lean-Fähigkeiten geschult und für die Anwendung und Weiterentwicklung der neuen Arbeitsweise ausgebildet. Weitere Schwerpunkte sind die Durchführung durchgängiger Performance-Dialoge und eine kontinuierliche Verbesserung mit dem Ziel, Verschwendung zu vermeiden. Im Rahmen von OPEX wurde ein geschäftsfeldübergreifendes Kennzahlenportfolio entwickelt, das tagesaktuell im sogenannten Digital Situation Room kommuniziert wird.

Im Zuge der Ausrichtung des DB-Konzerns auf operative Exzellenz wurde im Teilprogramm Fähigkeitenaufbau das OPEX-Portfolio erarbeitet. Das OPEX-Portfolio bietet den Rahmen zum geschäftsfeldübergreifenden Aufbau relevanter OPEX-Fähigkeiten und -Kompetenzen. Die hier angebotenen Qualifizierungen befähigen Mitarbeiter und Führungskräfte, die Transformation erfolgreich durchführen zu können, notwendige Kompetenzen zu erwerben beziehungsweise ihre vorhandenen Kenntnisse zu erweitern. Damit schafft das Portfolio die Grundlage dafür, anders zu arbeiten. Das OPEX-Portfolio 2.0 ist seit April 2018 allen Führungskräften und Mitarbeitern in der DB Lernwelt zugänglich. Dies ermöglicht, jederzeit und überall passende Lernangebote zu nutzen. Darüber hinaus wurde im Teilprogramm Fähigkeitenaufbau der OPEX Fitness Check entwickelt, der Teil der DB Lernwelt ist und Nutzer anhand eines anonymisierten Fragebogens bei der Auswahl der passenden Inhalte aus dem Qualifizierungsangebot unterstützt.

2019 werden weitere rund 25 Instandhaltungsstandorte in Welle fünf und sechs mit der OPEX-Transformation beginnen. Die Standorte der ersten bis vierten Welle werden hinsichtlich ihres Programmfortschritts weiterhin in regelmäßigen Reifegrad-Assessments überprüft und bei der weiteren Umsetzung unterstützt.

Um die Erfahrungen und Erfolge von OPEX auch für weitere Themen zu nutzen, wurde der OPEX-Ansatz weiterentwickelt: Von Anfang Mai bis Dezember 2018 wurde dafür in einem konzernübergreifenden Team aus OPEX das DB-Exzellenzsystem, ein Produktionssystem für den DB-Konzern, erarbeitet. Das DB-Exzellenzsystem stützt sich dabei auf die Erfahrungen und Best Practices aller Geschäftsfelder, des Marktes und der bisherigen OPEX-Wellen. Die bewährten Ansätze wurden erhalten und um weitere, einheitlich geltende Prinzipien ergänzt. Unter anderem wurde der Baustein Digitalisierung hinzugefügt. Anspruch ist es, durch exzellente Abläufe Fahrzeuge, Infrastruktur und Services fehlerfrei und wirtschaftlich zur Verfügung zu stellen.

Das DB-Exzellenzsystem besteht aus einem ganzheitlichen Standardvorgehen zur Optimierung und Transformation von Prozessen und/oder Organisationen. Zudem beinhaltet es Prinzipien und Standards hinsichtlich der Ausrichtung auf Exzellenz als Zieldimension, der Referenz für Exzellenz als Bemessungsgrundlage und der Methoden für Exzellenz als Hilfsmittel auf dem zu beschreitenden Weg.

Kundenzufriedenheit entwickelt sich schwächer

Kundenzufriedenheit in ZI	2018	2017	2016
Reisende	75,1	75,8	76,0
Güterverkehr und Logistik ¹⁾	65,5	70,5	-

¹⁾ Erhebung seit 2017 jährlich.

Die regelmäßige Messung der Kundenzufriedenheit hat für den DB-Konzern eine große Bedeutung. Die Erhebung erfolgt jeweils durch unabhängige Marktforschungsinstitute. Grundlage sind knapp 160.000 Interviews mit Endkunden und Geschäftskunden.

Im Berichtsjahr ist die Kundenzufriedenheit insgesamt rückläufig. Während die Entwicklung bei den Reisenden noch relativ stabil geblieben ist, war die Entwicklung bei DB Cargo und DB Schenker spürbar rückläufig. DB Fernverkehr, DB Regio Bus und DB Vertrieb hielten ihr Niveau, DB Regio Schiene, hier insbesondere die S-Bahnen, und DB Netze Personenbahnhöfe verschlechterten sich.

Entwicklung in den Geschäftsfeldern

Kundenzufriedenheit in ZI	2018	2017	2016
DB Fernverkehr	77	77	77
DB Regio (Schiene)	66	68	69
DB Regio (Bus)	74	74	75
DB Arriva (Bus und Schiene in Großbritannien)	79	80	81
DB Cargo ¹⁾	60	67	-
DB Schenker ¹⁾	71	74	-
DB Netze Fahrweg	64	67	69
DB Netze Personenbahnhöfe (Reisende/Besucher)	68	69	69
DB Netze Energie ²⁾	78	-	80

¹⁾ Erhebung seit 2017 jährlich.

²⁾ Keine Erhebung in 2017.

- ▶ Die Kundenzufriedenheit lag bei DB Fernverkehr auf dem Niveau des Vorjahres. Die positiven Entwicklungen aus der Umsetzung von Maßnahmen in sechs Maßnahmenbündeln (WLAN und Handyempfang, Sauberkeit Platz und WC, Temperatur, Zugbegleitpersonal, Preiswahrnehmung sowie IC-1-Modernisierung) wurde weitgehend durch die Entwicklung der Pünktlichkeit kompensiert. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich rund 15.000 Kunden in sechs Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt befragt.
- ▶ Auch die Kundenzufriedenheit bei DB Regio Schiene entwickelte sich vor allem bei den S-Bahnen Hamburg und Rhein-Main rückläufig. Die Busse konnten ihre Bewertung stabil halten. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich rund 19.000 Kunden (Schiene) beziehungsweise rund 1.500 Kunden (Bus) in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit befragt.
- ▶ Die Kundenzufriedenheit bei DB Arriva war im Berichtsjahr vor allem aufgrund der anhaltenden Betriebsstörungen nach der Fahrplanänderungen im Mai und der Streiks bei UK Trains rückläufig.
- ▶ Die Kundenzufriedenheit bei DB Cargo verschlechterte sich erheblich, aufgrund von Problemen im Bereich der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden seit 2017 jährlich rund 1.000 Kunden befragt.
- ▶ Die Kundenzufriedenheit bei DB Schenker hat sich im Berichtsjahr verschlechtert. Die Ursachen dafür sind unterschiedlich. Teilweise sind es Kapazitätsprobleme, aber auch die Einführung einer neuen IT verlief nicht immer reibungslos. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden seit 2017 jährlich rund 15.000 Kunden in 28 Ländern befragt.

- ▶ Auch die Kundenzufriedenheit bei DB Netze Fahrweg hat sich verschlechtert. Für die Erfassung werden jährlich rund 240 Kunden zu ihrer Zufriedenheit mit allen angebotenen Leistungsbereichen befragt. Die Kunden bewerteten vor allem die Bereiche Infrastrukturverfügbarkeit und Baumaßnahmen kritisch.
- ▶ Die Kundenzufriedenheit bei DB Netze Personenbahnhöfe verschlechterte sich leicht. Geringe Werte waren insbesondere bei den Themen Baukommunikation, Ausstattung und Zustand der Verkehrsstation sowie optische und akustische Informationen zu verzeichnen. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich rund 27.000 Fahrgäste in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit den Bahnhöfen sowie jährlich rund 60 Mieter und rund 90 Aufgabenträger befragt.
- ▶ Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Netze Energie werden jährlich rund 250 Kunden befragt. Durch die Umstellung des Erhebungszyklus erfolgte im Vorjahr keine Messung der Kundenzufriedenheit. Im Berichtsjahr zeigt sich eine leicht verschlechterte Kundenzufriedenheit im Vergleich zu 2016, die insbesondere auf den Bereich Bahnstrom zurückzuführen ist.

Pünktlichkeit im Fokus

Überwiegend schwache Entwicklung

Pünktlichkeit in %	2018	2017	2016
Schiene DB-Konzern in Deutschland	93,4	93,9	94,3
DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland	93,5	94,1	94,4
DB Fernverkehr	74,9	78,5	78,9
DB Regio	94,0	94,4	94,8
DB Cargo (Deutschland)	72,9	73,4	76,2
DB Arriva (Schiene: Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen)	89,8	92,3	91,0
DB Regio (Bus)	91,0	90,5	90,6
DB Cargo (Europa)	72,8	72,7	75,6

Die Pünktlichkeit der Schienenprodukte des DB-Konzerns in Deutschland entwickelte sich im Berichtsjahr auf einem nicht zufriedenstellenden Niveau. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr lagen die Pünktlichkeiten deutlich unter den Vorjahreswerten.

Die Pünktlichkeit litt unter der höher ausgelasteten Infrastruktur. Das weitere Verkehrswachstum auf der Schiene, die Ausweitung des Bauprogramms und die damit verbundene Reduktion der Netzkapazität hatten negative Auswirkungen auf die Pünktlichkeitsentwicklung. Die baubedingten Verspätungsfälle (Verspätungen, die direkt einer Baustelle zugeordnet werden können) konnten dagegen

weiter reduziert werden. Die steigenden Verkehrsmengen führten neben Engpässen bei der Infrastruktur auch zu Engpässen beim Personal und in der Fahrzeugverfügbarkeit.

Auf der betrieblichen Seite haben eine hohe Anzahl an Störungen der Leit- und Sicherungstechnik, eine Zunahme der Fahrzeugstörungen und Störungen bei der Bereitstellung der Fahrzeuge die Pünktlichkeit negativ beeinflusst.

Zudem hat sich im Berichtsjahr das externe Störgeschehen gegenüber dem bereits sehr hohen Vorjahresniveau nochmals leicht erhöht. Eine Ursache dafür war die lang andauernde Hitzeperiode im Sommer. Die ausgeprägte Trockenheit in Kombination mit den hohen Temperaturen führte zu zwei Großböschungsränden bei Kassel im Juli 2018 und bei Siegburg im August 2018. Zusätzliche Belastungen resultierten aus witterungsbedingten Einschränkungen wie den harten Wintereinbrüchen im Februar und März 2018 sowie den Sturmtiefs Friederike, Burglind und Fabienne, die zu massiven Fahrbahnunterspülungen und umfangreichen Streckensperrungen wegen umgestürzter Bäume führten.

Weitere externe Einflüsse mit negativer Pünktlichkeitswirkung im Berichtsjahr waren der Brand eines ICE-Zuges auf der Schnellfahrstrecke Köln—Rhein-Main im Oktober 2018, der mehrwöchige Streckensperrungen und umfangreiche Umleitungsverkehre zur Folge hatte, und der Warnstreik der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) im Dezember 2018.

Umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung in Umsetzung

Um eine Trendumkehr bei der Pünktlichkeitsentwicklung zu erreichen, wurden im Berichtsjahr drei Handlungsstränge verfolgt:

- ▶ konsequente Fortführung der Maßnahmen aus Zukunft Bahn,
- ▶ Gründung Lagezentrum Pünktlichkeit für kurzfristige Stabilisierung und
- ▶ Durchführung Konzernprojekt Kapazitätsmanagement zur Entwicklung von Gegenmaßnahmen für die negativen Pünktlichkeitswirkungen der steigenden Verkehrsmengen und des erhöhten Bauvolumens.

Die Entwicklung im Berichtsjahr hat zu einem umfangreichen Review der Pünktlichkeitssituation und der Maßnahmen geführt. Dieser hat gezeigt, dass die geplanten Verbesserungen insbesondere infolge eines notwendigen zusätzlichen Kapazitätsaufbaus sich langsamer realisieren werden als bislang angenommen. Daher wurden zum einen die Planwerte für 2019 und die folgenden Jahre zurückgenommen und zum anderen wurde eine Intensivierung der Maßnahmen im Rahmen der Agenda für eine bessere Bahn beschlossen.

Ausweitung und Weiterentwicklung PlanStart

Die PlanStart-Teams bei DB Fernverkehr richteten im Berichtsjahr ihren Fokus darauf, die verbesserte Beginnplanmäßigkeit in den Knotenbahnhöfen auf die Strecke zu übertragen sowie die Haltezeiteinhaltung bei den Unterwegshalten zu erhöhen.

Bei DB Cargo wurden im Berichtsjahr an sieben weiteren Zugbildungsanlagen PlanStart-Teams installiert, die für die Steigerung der Abfahrtspünktlichkeit sorgen.

Zusätzlich wurde im Berichtsjahr auf der Strecke Köln–Dortmund ein PlanKorridor als Pilotprojekt eingerichtet, in dem in interdisziplinären Teams die Pünktlichkeit noch intensiver gesteuert wird. Das Modell folgt dem erfolgreichen Ansatz von PlanStart. Durch die Intensivierung der Zugsteuerung im Verbund (DB Netze Fahrweg und EVU) sowie Maßnahmen zur Unterstützung des Null-Fehler-Anspruchs im Korridor (zum Beispiel präventiver Weichengrößtausch und mobile Instandhaltung in den Wenden) soll die Pünktlichkeit im Korridor signifikant gesteigert werden. Der Pilotkorridor verlief im Berichtsjahr sehr positiv, sodass 2019 weitere Korridore in Betrieb gehen werden.

Lagezentrum Pünktlichkeit

Als Reaktion auf die gesunkene Pünktlichkeit hat der DB-Konzern im März 2018 das Lagezentrum Pünktlichkeit eingerichtet, das im Vorstandsressort Infrastruktur angesiedelt ist und auf operativer Ebene geschäftsfeldübergreifend Maßnahmen zur kurz- und langfristigen Verbesserung der Pünktlichkeit entwickelt und umsetzt. Die Maßnahmen des Lagezentrums Pünktlichkeit, in das auch konzernexterne EVU eingebunden sind, umfassen unter anderem Aktivitäten zur pünktlichkeitsstabilisierenden Fahrplanoptimierung, zur Verbesserung der Haltezeiteinhaltung, zur Erhöhung der Verfügbarkeit der Leit- und Sicherungstechnik sowie zur Stabilisierung der S-Bahn-Verkehre.

Kompetenz Center Pünktlichkeit bei DB Regio

Bei DB Regio hat das Kompetenz Center Pünktlichkeit mit regionalen Pünktlichkeitsmanagern und dem geschäftsfeldübergreifenden Lagezentrum Pünktlichkeit seine Arbeit intensiviert. DB Regio setzt zum Beispiel am Hauptbahnhof in München und Frankfurt am Main Einstiegslotsen ein. Nach dem positiven Einsatz im S-Bahn-Verkehr werden die Einstiegslotsen in Frankfurt am Main nun auch im Regionalverkehr eingesetzt.

Qualitätsprogramme S-Bahn-Verkehr

Um Pünktlichkeit und Verfügbarkeit zu steigern, wurden bei allen S-Bahnen umfangreiche Maßnahmen aufgesetzt. Hierzu gehören Ausbau und Erneuerung der Infrastruktur, aber auch verbesserte Information durch Reisendenlenker oder durch neue technische Anzeigen sowie die Erneuerung des Erscheinungsbildes der Stationen.

Im Ergebnis haben sich durch die Programme die S-Bahn Berlin und die S-Bahn Rhein-Main gegenüber dem Vorjahr in der Pünktlichkeit verbessern können.

Umsetzung Aktionsplan Vegetation

Im Berichtsjahr wurde mit der Umsetzung des Aktionsplans Vegetation begonnen, um die negativen Auswirkungen der zunehmenden Extremwetterlagen auf den Bahnbetrieb zu reduzieren.

Der Plan umfasst neben der Fortführung bewährter Maßnahmen wie des präventiven Vegetationsrückschnitts entlang der Gleise auch Durchforstungsmaßnahmen. Damit kann der Baumbestand entlang der Schiene auch über die 6-m-Rückschnittszone hinaus stabilisiert werden. Im Rahmen der Aufforstung werden Bäume mit stabiler Höhe und mit geeigneten Wuchsformen sowie Sträucher und Feldgehölze gepflanzt.

Bis zu 150 Inspektoren verstärken die bereits mehr als 1.000 im Einsatz befindlichen Forstarbeiter bei der Inspektion der Vegetation. Im Berichtsjahr wurden rund 125 Mio. € für das Vegetationsmanagement bereitgestellt. Die Erfahrungen im Berichtsjahr führten zu einer Weiterentwicklung des Konzepts. Im Vegetationsmanagement sollen in den kommenden fünf Jahren rund 660 Mio. € für die Pflege und Kontrolle des Pflanzenbestands eingesetzt werden.

Projekt Kapazitätsmanagement

Um die mittelfristigen Auswirkungen der steigenden Verkehrsmengen und des hohen Bauvolumens auf die Pünktlichkeit realistischer zu bewerten und Gegensteuerungsmaßnahmen zu entwickeln, wurde das Konzernprojekt Kapazitätsmanagement gestartet. Erstes Ergebnis im Berichtsjahr ist eine neu entwickelte Methode zur Ableitung von Pünktlichkeitszielen unter Berücksichtigung aller Kapazitätseffekte. Diese Methode wurde bereits bei der Zielwertbestimmung für 2019 eingesetzt. Auf Basis der dadurch gewonnenen Erkenntnisse wurden geschäftsfeldübergreifend Kapazitätsmaßnahmen abgeleitet. Zahlreiche dieser Maßnahmen wirken jedoch erst ab 2020, da beispielsweise bauliche Infrastrukturmaßnahmen einen zeitlichen Vorlauf benötigen.

Im Jahr 2019 werden die im Berichtsjahr gewonnenen Ergebnisse in Form einer verbesserten Pünktlichkeitssimulation auf alle EVU erweitert.

Innovative Lösungen vorantreiben

Neue Produkt- und Servicekonzepte

Neue Partnerschaft für einheitliche Log-in-Lösung

Der DB-Konzern ist neuer Gesellschafter bei verimi. Die branchenübergreifende Identitäts- und Datenplattform vereint einen bequemen und zentralen Log-in (Single Sign-on), höchste Sicherheits- und Datenschutzstandards nach europäischem Recht und die Selbstbestimmung der Nutzer über die Verwendung der persönlichen Daten. Der DB-Konzern schafft zurzeit die IT-seitigen Voraussetzungen für einen einheitlichen Log-in zu DB-Angeboten. Eine Integration ist für 2019 vorgesehen.

Neue digitale Services im Nahverkehr

DB Regio installiert in Absprache mit zahlreichen Bestellern schrittweise WLAN-Technik im Zug. Außerdem wurde ein Informationsportal entwickelt, das Nachrichten, Unterhaltungsangebote, Informationen zur Reise und touristische Auskünfte bietet. Neben zahlreichen Pilotprojekten, wie bei der S-Bahn München, wurden nun bereits einige Nahverkehrsnetze mit WLAN ausgestattet: Unter anderem die Elbe-Saale-Bahn, das Expresskreuz Bremen, der Main-Neckar-Ried-Express, das RE-Netz Südwest (SÜWEX), die S-Bahnen Rhein-Main, Stuttgart und Mitteldeutschland sowie diverse Netze in Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg. Mit weiteren Aufgabenträgern werden Gespräche geführt. Aktuell werden bei der S-Bahn Hamburg die Bahnhöfe mit WLAN ausgerüstet.

Weiterentwicklung des Ideenzuges

DB Regio entwickelte mit dem Ideenzug ein neues und einzigartiges Reiseerlebnis im Regionalverkehr und verknüpft neue Produkt- und Servicekonzepte für den Regionalverkehr mit visionären technologischen Anwendungen. Um zum Innovationsführer der Branche zu werden, will DB Regio selbst die Entwicklung von Fahrzeuginnenräumen mitgestalten.

Im Berichtsjahr wurden neue Komponenten eingebaut oder umgestaltet. Einzelne Themenwelten sollen in die Realität umgesetzt werden. Eine entsprechende Erklärung haben der Freistaat Bayern und der DB-Konzern auf der Innotrans 2018 in Berlin unterschrieben. Neun Themenwelten sollen beim Redesign eines Doppelstockwagens der Südostbayernbahn bis 2020 realisiert werden.

Mit Siemens Mobility hat der DB-Konzern eine Zusammenarbeit beim Ideenzug beschlossen. Der Zug wird als Entwicklungsträger für die Erprobung von Komponenten und Prototypen für Partner aus der Fahrzeugindustrie geöffnet. Siemens Mobility ist der erste Systemhersteller, der sich an der Kooperation beteiligt. Ziel ist es, weitere Besteller und Aufgabenträger im Regionalverkehr zu überzeugen, innovative und kundenorientierte Ideen in zukünftigen Ausschreibungen mitzudenken.

ioki baut Angebote aus

Mit ioki bringt der DB-Konzern On-Demand-Mobilität und autonomes Fahren in den öffentlichen Verkehr. Sein Angebot hat der DB-Konzern weiter ausgebaut:

- ▶ ioki kooperiert beim autonomen Fahren mit der BVG. Im Rahmen eines Pilotprojekts war zwischen April und Dezember 2018 ein selbstfahrender Kleinbus auf dem EUREF-Campus in Berlin unterwegs. Innerhalb des Testbetriebs wurde erstmals die Verknüpfung von autonomem Fahren mit einem On-Demand-Angebot durch eine eigens entwickelte App getestet. Für 2019 ist geplant, den Testbetrieb auf öffentliche Straßen auszuweiten.
- ▶ Im Mai 2018 folgte das erste fahrerbasierte On-Demand-Angebot als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs mit Integration in den bestehenden Tarif im rheinland-pfälzischen Wittlich. Das Wittlich Shuttle ergänzt vorhandene Verkehrsinfrastrukturen und befördert die Kunden auf flexiblen und je nach Fahrtziel unterschiedlichen Routen. Der Service ist bequem per App buchbar. Inhaber von Zeitkarten oder Einzelfahrscheinen zahlen für das neue Angebot 1,90 € Komfortzuschlag.

- ▶ Im Rahmen der Smart-City-Partnerschaft des DB-Konzerns mit der Hansestadt Hamburg setzt ioki seit Juli 2018 den fahrerbasierten On-Demand-Shuttleservice ioki Hamburg mit Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr in Hamburg um.
- ▶ Bereits 20.000 Fahrgäste nutzten im ersten Jahr des Betriebs den autonomen Kleinbus in Bad Birnbach.

Kooperationen zur Entwicklung selbstfahrender Lkw

DB Schenker führt in Kooperation mit MAN und der Hochschule Fresenius ein vom BMVI gefördertes Platooning-Projekt durch. Darüber hinaus erfolgten im Berichtsjahr unter anderem vorbereitende Aktivitäten für die Pilotierung autonomer Lkw-Fahrten auf Terminalgelände. Die Testfahrzeuge für das Lkw-Platooning-Projekt wurden im Februar 2018 von MAN an DB Schenker übergeben. Im Juni 2018 begannen die regelmäßigen Testfahrten der vernetzten Lkw auf der 145 km langen Strecke zwischen München und Nürnberg. Bis Anfang August 2018 wurde noch ohne Ladung geprobt. Seit September 2018 sind die Platoons täglich mit bis zu drei Fahrten im Logistikalltag unterwegs, beladen mit Stückgut wie Maschinenteilen, Getränken oder Papier.

Erster autonomer Elektro-Lkw T-Pod

DB Schenker und Einride haben im November 2018 auf einem Gelände von DB Schenker im schwedischen Jönköping den ersten kommerziellen Einsatz eines vollelektrischen autonomen Lkw – des sogenannten T-Pod – gestartet. Der T-Pod von Einride hat kein Fahrerhaus mehr, sondern wird fernüberwacht und kann auch aus Entfernungen von mehreren Hundert Kilometern ferngesteuert werden. Durch den Wegfall des Fahrerhauses kann das Fahrzeug dabei deutlich effizienter gestaltet werden. Gleichzeitig sind höhere Ladekapazitäten, mehr Flexibilität, niedrigere Fertigungs- und Betriebskosten sowie ein optimierter Energieverbrauch möglich. Der T-Pod wird ausschließlich mit Batterien betrieben.

Automatisiertes Fahrzeug zum Umsetzen von Wechselbrücken im Test

Als erster Logistikdienstleister weltweit testet DB Schenker an seiner Nürnberger Geschäftsstelle den Einsatz eines automatisierten »Wiesels«. Dieses von KAMAG hergestellte Fahrzeug ist für den Transport von Wechselbrücken auf Logistikhöfen bestimmt und kann diese autonom bewegen. Wechselbrücken sind Lkw-Aufbauten, die zum Be- und Entladen auf ausklappbaren Füßen abgestellt werden können.

Blockchain nutzbar machen

Blockchain gilt als eine der disruptivsten Technologien überhaupt. Der DB-Konzern erprobt verschiedene Anwendungsfälle – von Logistikkieferketten über die Verrechnung interner Dienstleistungen mittels Smart Contracts und die Erlösaufteilung im Regionalverkehr bis hin zur digitalen Identität, etwa von Zügen, aber auch von Reisenden. Das Blockchain-Team von DB Systel treibt die Umsetzung von Blockchain und Distributed Ledger Technology voran.

Digitalisierung im Bahnbetrieb

Bahnsystem soll digitalisiert werden

Das Schienennetz in Deutschland sollte nach dem Ergebnis einer vom BMVI in Auftrag gegebenen Studie digitalisiert werden. Dadurch könnte ein Kapazitätsgewinn von bis zu 20% im Personen- und Güterverkehr erreicht werden. Damit würden die Voraussetzungen geschaffen, um das wachsende Verkehrsaufkommen in Deutschland bewältigen zu können. Mit dem Programm Digitale Schiene Deutschland will der gesamte Bahnsektor die flächendeckende Einführung von neuer Leit- und Sicherungstechnik und digitalen Stellwerken im rund 33.000 km umfassenden Eisenbahnnetz vorantreiben.

Die im September 2018 vorgestellte Machbarkeitsstudie zur Digitalisierung der Eisenbahn kommt zu dem Ergebnis, dass die Ausrüstung des deutschen Schienennetzes mit der europäischen Leit- und Sicherungstechnik ETCS neuester Generation mit gleichzeitiger Einführung digitaler Stellwerkstechnologie sinnvoll ist und kurzfristig gestartet werden sollte.

Aus den Effekten ergibt sich ein positiver volkswirtschaftlicher Gesamtnutzen:

- ▶ Erhöhung der Zuverlässigkeit: neue Technik und Systeme für Qualität und Pünktlichkeit.
- ▶ Erhöhung der Kapazität auf der Schiene: Aufnahme des Verkehrswachstums und Möglichkeit zu Verlagerung von Verkehr von der Straße.
- ▶ Erhöhung der Energieeffizienz und verringerte Treibhausgasemissionen: energiesparende Steuerung und Verlagerung auf die Schiene.
- ▶ Senkung der Betriebskosten in Instandhaltung und Betrieb.
- ▶ Gewährleistung der Demografiefestigkeit: Bewältigung der alters- und fluktuationsbedingten Verringerung der Anzahl des Betriebspersonals.
- ▶ Grenzenloser Bahnverkehr: europäische Interoperabilität der Systeme.

Der Bund wird jetzt die Vorschläge prüfen und bewerten. Die Digitalisierung wird für die Zukunftsfähigkeit der Eisenbahn eine entscheidende Rolle spielen.

Digitalisierter Betrieb bei der S-Bahn Hamburg

In Hamburg wird 2021 erstmals in Deutschland ein hoch automatisierter S-Bahn-Betrieb aufgenommen. Eine entsprechende Kooperationsvereinbarung zur »Digitalen S-Bahn Hamburg« haben der Erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, Dr. Peter Tschentscher, Siemens-Vorstand Dr. Roland Busch und DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla unterzeichnet. Hamburg ist damit Vorreiter für den digitalisierten Betrieb in einem deutschen Bahnnetz. Die Vereinbarung sieht vor, den 23 km langen Streckenabschnitt auf der S-Bahn-Linie 21 zwischen den Stationen Berliner Tor und Bergedorf/Aumühle für das hoch automatisierte Fahren einzurichten und parallel dazu vier Fahrzeuge mit der erforderlichen Technik auszurüsten. Die drei Partner haben vereinbart, sich die Kosten von rund 60 Mio. € zu teilen. Im Oktober 2021, wenn Hamburg den Weltkongress für Intelligente Transportsysteme (ITS) ausrichtet, werden dann digital gesteuerte Fahrzeuge verkehren.

Erstes digitales Stellwerk in Betrieb

Im Januar ging auf der Erzgebirgsbahn in Annaberg-Buchholz das erste digitale Stellwerk (DSTW) in Europa in Betrieb. Das Vorserienprojekt hat eine Revolution für die Leit- und Sicherungstechnik eingeläutet, die Bestandteil des Programms Digitale Schiene Deutschland ist. Das DSTW markiert den Startpunkt für die Weiterentwicklung und die bundesweite Umsetzung einer neuen, innovativen Stellwerksgeneration. Die Technik ist sowohl für den Betrieb von Hauptstrecken mit dichtem Betriebsprogramm und großen Knotenbahnhöfen als auch für einfachere Anwendungen im ländlichen Bereich einsetzbar. Im Berichtsjahr wurden die Planungen für weitere Referenzprojekte vorangetrieben. Es begannen zudem die Bauarbeiten für das zweite DSTW in Warnemünde, das im September 2019 in Betrieb gehen soll.

App-basiertes Trassenbuchungssystem in Entwicklung

Ab 2019 können EVU Trassen wie im Onlineshop per Mausklick buchen. Die App Click & Ride macht es möglich. Einfach Wünsche zu Zeit, Strecke und Zug eingeben, Angebote prüfen, auswählen und buchen. Dank automatischer Fahrplankonstruktion dauert es dann von der Anfrage bis zu einem Angebot noch maximal drei Minuten statt mehrere Stunden. Das bedeutet weniger Aufwand für alle Betei-

ligten und eine bessere Auslastung des Schienennetzes. 2019 soll Click & Ride in einem begrenzten Umfang im Schienengüterverkehr erstmalig eingesetzt werden.

Click & Ride wird somit das erste produktiv eingesetzte Element des Programms neXt Digitale Kapazitätssteigerung, das der Bund mit insgesamt 75 Mio. € Förderung unterstützt hat.

Zustandscheck im Vorbeifahren

Mit dem Wayside-Monitoring lassen sich Schienenfahrzeuge im laufenden Betrieb – also quasi im Vorbeifahren – auf Herz und Nieren überprüfen. Dafür werden zum Beispiel mit Mikrofonen am Gleis Geräusche vorbeifahrender Züge aufgenommen und mit einem vorher aufgezeichneten »akustischen Fingerabdruck« verglichen. Weicht das Ergebnis vom Normalwert ab, werden wir in der Wartung aktiv. Und das, lange bevor an Zug oder Schiene überhaupt ein Schaden entsteht. Der Vorteil: weniger Verspätungen für die Reisenden und eine optimierte, vorausschauende Instandhaltung.

Wayside-Monitoring ist bereits an mehreren Standorten im Einsatz, so etwa in Hessen und Nordrhein-Westfalen. Das System kann von jedem EVU genutzt werden. Im Berichtsjahr wurden weitere Pilotprojekte gestartet, wie ein Videogate bei Nürnberg sowie eine Überwachungsanlage für Stromabnehmer.

Digitalisierung im Bahnhofsmanagement

Leuchtfasern im Beton weisen den Weg

Besser am Bahnhof orientieren mithilfe von Lichtfasern im Bodenbelag – das testen wir zusammen mit dem Start-up SIUT seit Februar 2018 im Bahnhof Stuttgart-Bad Cannstatt. In einem Pilotbetrieb verproben wir bundesweit die erste dynamische Wegeleitung mit Leuchtstreifen. S-Bahn-Kunden können dort durch Leuchtsymbole im Bahnsteigbeton Zughaltespositionen und -längen sowie bei Pilotzügen auch die Zugauslastungen und Türpositionen bereits vor der Zugeinfahrt erkennen. Wir wollen mit dieser optimierten Zugabfertigung die Kundeninformation und die Pünktlichkeit verbessern.

Test von Reinigungsrobotern

Neuentwicklungen, etwa aus dem Bereich Robotik, ermöglichen, den Service weiter zu verbessern. Die DB mindbox rief Anbieter auf, konkrete Lösungen für die Bahnhofsreinigung bei einer Challenge im Berliner Hauptbahnhof zu präsentieren. Überzeugt hat der Reinigungsroboter CR700 des Herstellers Adlatus Robotics. Seit Mai 2018 unterstützt der CR700 für zunächst zwei Jahre die Reinigungsteams des DB-Konzerns an verschiedenen Bahnhöfen in Deutschland.

Soziales

- 32** Personalgewinnung, die wirkt
- 32** Personalentwicklung wandelt sich
- 33** Beschäftigungsbedingungen weiterentwickelt

- 33** DB-Konzern transformiert sich
- 35** Anstieg der Mitarbeiterzahl

Personalgewinnung, die wirkt

Arbeitgeberattraktivität stabil auf hohem Niveau

Arbeitgeberattraktivität Rang in Deutschland	2018	2017	Veränderung		2016
			absolut	%	
DB-Konzern	13	13	-	-	16
Schüler	15	15	-	-	26
Studenten/Absolventen	17	20	+3	-	24
Facharbeiter	12	13	+1	-	12
Akademische Berufserfahrene	16	10	-6	-	9

Im Berichtsjahr konnte der DB-Konzern die Arbeitgeberattraktivität auf einem hohen Niveau halten. Er ist weiterhin auf einem guten Weg zum Top-Arbeitgeber.

Seit April 2017 ist der DB-Konzern mit seiner neuen Arbeitgeberkampagne im Markt. Mit dem neuen Kampagnenmotto »Willkommen, Du passt zu uns.« spricht er eine Einladung an all jene potenziellen Bewerber aus, die wie der DB-Konzern an sich und ihren Zielen arbeiten und den DB-Konzern besser machen möchten.

Bei der Gewinnung neuer Mitarbeiter spricht der DB-Konzern verstärkt auch neue Zielgruppen an und setzt auf innovative Formate wie offene Bewerbercastings an Bahnhöfen.

Im Mai 2018 hat der DB-Konzern das Bewerbermanagement auf eine komplett neue Software umgestellt. Das Bewerben wird dadurch schneller, einfacher und transparenter. Auch die Bewerbung per Smartphone ist nun möglich. Außerdem können Bewerber jederzeit online nachvollziehen, wie weit der Prozess bereits vorangeschritten ist.

Zum Herbst 2018 hat der DB-Konzern das Anschreiben abgeschafft, zunächst für Auszubildende. Das Bewerbungsschreiben ist eine der größten Hürden für die Bewerber und gleichzeitig wenig aussagekräftig: Lebenslauf und persönliches Vorstellungsgespräch sind besser geeignet, Kompetenzen und Motivation der Bewerber festzustellen. Dieser Schritt basiert auch auf den Erkenntnissen des erfolgreichen DB-Bewerbungsmarathons im November 2017, dort kam gerade der formlose Anmeldeprozess sehr gut an.

Die Personalgewinnung des DB-Konzerns wurde auch im Berichtsjahr wieder mehrfach ausgezeichnet. Zum Beispiel wurde die neuartige Sourcing Automation beim HR Excellence Award und vom Bundesverband Employer Branding (QUEB) zur »Innovation des Jahres« gekürt. Sourcing Automation optimiert Marketingmaßnahmen durch Echtzeit-Datenanalyse aller Ausschreibungen. So kann das Budget effizienter und zielgesetzter eingesetzt werden.

Neueinstellungen auf Rekordniveau

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern in Deutschland so viele neue Mitarbeiter eingestellt wie noch nie (20.815 Mitarbeiter ohne Nachwuchskräfte). Die Joboffensive des DB-Konzerns hat mehrere Gründe: Zum einen wächst der DB-Konzern, indem vor allem Berufsbilder mit neuen IT-Kompetenzen ausgebaut werden, zum anderen geht allein rund die Hälfte der Belegschaft in Deutschland in den nächsten zehn Jahren in den Ruhestand, sodass Stellen nachbesetzt werden müssen.

Insgesamt hat der DB-Konzern im Berichtsjahr knapp 25.000 neue Mitarbeiter in Deutschland eingestellt, davon über 4.000 Nachwuchskräfte (Auszubildende und dual Studierende). Besonders gefragt sind Berufsgruppen wie Lokführer, Fahrdienstleiter, Elektroniker, Ingenieure, Leit- und Sicherungstechniker, Servicekräfte, Gleisbauer oder IT-Experten.

Personalentwicklung wandelt sich

Nachwuchssicherung

Der DB-Konzern ist einer der größten Ausbilder in Deutschland. Über 94% der Auszubildenden erhalten im Anschluss an ihre Ausbildung ein Übernahmeangebot. Auch im Berichtsjahr hat der DB-Konzern wieder den BDA Arbeitgeberpreis für Bildung unterstützt. Mit jährlich wechselnden Schwerpunktthemen werden Bildungsinstitutionen ausgezeichnet, die durch ihre erfolgreiche Bildungsarbeit zur Verbesserung des deutschen Bildungssystems beitragen und Vorbildfunktion für andere Institutionen haben können. Im Berichtsjahr wurden Projekte ausgezeichnet, die in der Zusammenarbeit von klassischen Bildungsinstitutionen mit

Partnern – von der Elterninitiative über weitere Bildungseinrichtungen und engagierte Privatpersonen bis hin zu Unternehmen – Innovationen und Bildungserfolge ermöglichen.

Rund 3.800 Auszubildende und 360 dual Studierende sind im Berichtsjahr im DB-Konzern gestartet. Die meisten jungen Leute wurden in den Berufen Fahrweg-/Schienenfahrzeuginstandhalter (rund 1.300), Fahrdienstleiter (rund 560), Lokführer (rund 490) und Elektroniker für Betriebstechnik (rund 480) eingestellt. Seit dem Berichtsjahr bildet der DB-Konzern auch Informatikkaufleute aus. Neben den Auszubildenden im ersten Lehrjahr aus klassischen Bahnberufen (wie Fahrdienstleiter, Lokführer) erhalten seit dem Berichtsjahr auch die gewerblich-technischen Berufe (wie Elektroniker, Mechatroniker) zum Start ein Tablet. Insgesamt wurden rund 2.500 Geräte ausgegeben.

Zudem bietet der DB-Konzern auch ein konzernweites Programm zur sozialpädagogischen Unterstützung in der Ausbildung an. Durch das Angebot sollen Motivation und Leistung gesteigert sowie leistungsschwache Azubis bei Bedarf individuell gefördert werden. Gleichzeitig sollen Ausbildungsabbrüche vermieden werden. Rund 700 Azubis können die Betreuung aktuell nutzen.

Mitarbeiterbindung und -entwicklung

Ein wesentlicher Baustein der Personalentwicklung ist eine strategische Nachfolgeplanung für zentrale Führungs- und Expertenfunktionen. Durch schnellere, im Vorfeld geplante (Nach-)Besetzungen wird die Leistungsfähigkeit gestärkt und gleichzeitig die Qualität und Diversität von Besetzungen erhöht. Außerdem bekommen die Mitarbeiter sowie Führungskräfte dadurch mehr Orientierung für ihre berufliche Entwicklung. Im August 2018 startete die Pilotierung der neuen Nachfolgeplanung. Diese bezog sich auf rund 100 Funktionen in zwei Geschäftsfeldern. Aufgrund der Erfahrung ist ein weiterer Rollout für 2019 geplant.

Die neue Karrieresystematik für Führungskräfte wurde im Berichtsjahr nach der Einführung für das Top-Management und das obere Management auch für das mittlere Management umgesetzt. Die Karrieresystematik bietet eine klare Orientierung zur Verbreiterung ihrer Erfahrungen und fördert regelmäßige Wechsel in Führungsfunktionen.

Beschäftigungsbedingungen weiterentwickelt

Zum 1. Januar 2018 wurde die zweite Stufe der Tarifierhöhung aus der Tarifrunde 2016/2017 wirksam. Mitarbeiter hatten im Rahmen eines neuartigen Wahlmodells zuvor individuell entscheiden können, in welcher Form sie diese zweite Stufe nutzen wollen: als Entgelterhöhung um 2,62%, als Arbeitszeitabsenkung um eine Wochenstunde oder sechs Tage zusätzlichen Urlaub. 58% der Arbeitnehmer entschieden sich für das Urlaubsmodell, 40% für die Entgelterhöhung und 2% für die Arbeitszeitreduzierung.

Zukunftsweisender Tarifabschluss

Die Tarifverträge aus der Tarifrunde 2016/2017 mit der EVG und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) sind zum 30. September 2018 ausgelaufen. Die Verhandlungen der Tarifrunde 2018 begannen im Oktober 2018. Verhandelt wurde für rund 160.000 DB-Mitarbeiter in Deutschland.

Am 14. Dezember 2018 einigte sich der DB-Konzern mit der EVG auf einen Tarifabschluss: Er umfasst Lohnsteigerungen in zwei Stufen um 3,5% zum 1. Juli 2019 und um 2,6% zum 1. Juli 2020. Außerdem wird von Oktober 2018 bis Juni 2019 eine Einmalzahlung von 1.000 € gezahlt. Zum 1. Januar 2021 erhalten die Beschäftigten erneut die Möglichkeit, anstelle der zweiten Stufe mehr Freizeit beziehungsweise Urlaub zu wählen. Das Gesamtpaket umfasst außerdem deutliche Verbesserungen für Nachwuchskräfte sowie neue innovative Wahlmöglichkeiten. So können DB-Mitarbeiter künftig wählen, Überstunden in betriebliche Altersvorsorge umzuwandeln.

Die Tarifverträge gelten rückwirkend vom 1. Oktober 2018 bis 28. Februar 2021 und haben damit eine Laufzeit von 29 Monaten.

Am 4. Januar 2019 wurde auch eine Tarifeinigung mit der GDL erzielt.

DB-Konzern transformiert sich

Als einer der ersten großen Konzerne in Deutschland hat der DB-Konzern zum 1. April 2018 direkt unter dem Personalvorstand einen neuen Bereich Veränderungsmanagement eingerichtet, um den Wandel des DB-Konzerns in der Organisation zu verankern. Er steht in einem tiefen Transformationsprozess: Der neue Bereich wird die grundlegende Veränderung der Geschäftsprozesse zur Steigerung der Leistungsfähigkeit (OPEX), die Digitalisierung des DB-Konzerns, aber auch den Wandel des DB-Konzerns im Innern durch die Einstellung von jährlich rund 20.000 neuen Mitarbeitern in den nächsten Jahren begleiten. Der Bereich

wird Anforderungen, wie an Personalplanung, Onboarding, Qualifizierung oder Arbeitsbedingungen, definieren und Leitplanken und Tools für ein professionelles Veränderungsmanagement vor Ort zur Verfügung stellen. Für die erfolgreiche Transformation braucht der DB-Konzern Führungskräfte und Mitarbeiter, die nach operativer Exzellenz streben und gleichzeitig die Digitalisierung des DB-Konzerns mit großer Motivation vorantreiben. Die Kompetenzentwicklung und Befähigung ist daher ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Wirksamkeit von Prozessexzellenz, Performance und Change-Management.

Ausbau des Performance-Managements

Der DB-Konzern arbeitet intensiv daran, das Performance-Management im DB-Konzern nachhaltig zu verbessern. Um die Wirksamkeit weiter zu erhöhen, wird Performance-Management enger und stringenter mit konkreter Verantwortung auf individueller Ebene verknüpft. Dazu hat das Projekt Mein Performance-Management eine Lösung entwickelt. Diese gestaltet Ziele stärker handlungsleitend, stellt Feedback in den Mittelpunkt und macht Leistung kontinuierlich zum Gesprächsthema. Damit entsteht eine Alternative zum heutigen Mitarbeiter- und Führungsdialog sowie zum Managementplanungsprozess. Dieser Ansatz wurde in fünf unterschiedlichen Geschäftseinheiten pilotiert und positiv evaluiert. Der Pilot des neuen Performance-Managements mit rund 2.500 Mitarbeitern verlief erfolgreich, sodass in den nächsten Jahren das System sukzessive im Systemverbund Bahn ausgerollt werden soll.

Digitalisierung gestalten

Im März 2018 hat der DB-Konzern mit dem Konzernbetriebsrat einen Digitalpakt geschlossen: Mit der neuen Rahmen-Konzernbetriebsvereinbarung (R-KBV) wurden Leitplanken für die rasante Veränderung der heutigen Arbeitswelt durch die Digitalisierung geschaffen. Die R-KBV »Gemeinsam Fortschritt und Zukunft gestalten« soll Mitarbeitern Orientierung und Sicherheit geben.

Digitale Endgeräte für alle DB-Mitarbeiter

Zur Stärkung der digitalen Kompetenzen werden alle DB-Mitarbeiter in Deutschland mit Smartphones oder Tablets ausgestattet. Das Programm wird bis Ende 2019 ausgerollt. So erhalten Mitarbeiter, die bisher im Dienst elektronisch nicht erreichbar waren, die Möglichkeit, im Betrieb elektronischen Zugriff auf Arbeitsaufträge zu bekommen oder elektronisch Prozesse zu dokumentieren.

ZuBa-Erlebnistour

Durch interaktive Stationen und Gespräche mit Experten zeigte die Zukunft-Bahn-(ZuBa-)Erlebnistour 2018, woran der DB-Konzern bei den Herausforderungen rund um Digitalisierung, Operative Excellence und Leistungsfähigkeit arbeitet. Vom 26. April bis 26. Juli 2018 besuchten rund 17.500 Mitarbeiter (und ihre Familien) die Ausstellung in insgesamt 16 Städten.

Neue Unternehmensbekleidung

Ende März 2018 hat der DB-Konzern die ersten Prototypen der neuen Unternehmensbekleidung für Mitarbeiter im direkten Kundenkontakt vorgestellt, die zusammen mit dem Designer Guido Maria Kretschmer entwickelt wurde. Rund 250 Mitarbeiter führten von August 2018 an einen Tragetest durch. Die neue Kollektion umfasst rund 80 Einzelteile. Bei der Farbwahl setzt der DB-Konzern auf einen neuen Rotton, »Burgundy«, während das DB-Logo und die Mütze im gewohnten Rot bleiben. Wesentliche Verbesserungen bei Funktionalität, Optik und Komfort wirken sich auf die Mitarbeiterzufriedenheit sowie die Identifikation mit dem DB-Konzern aus.

Agilität und Selbstorganisation

Seit Mitte des Jahrzehnts erlebt der DB-Konzern intern einen dynamischen und bottom-up getriebenen Prozess, dass sich Belegschaften agiler Methoden annehmen oder sich Mitarbeiter autonomer organisieren wollen. Ende 2020 werden voraussichtlich mehr als 5% der Beschäftigten in Deutschland in agilen Strukturen oder Teams arbeiten. Die eine Hälfte kommt aus großen Transformationsprojekten, die andere aus Teams mit bis zu 100 Mitarbeitern, die sich mit Agilität, Selbstorganisation und verteilter Führung ausprobieren. Die Transformation zu Agilität und Selbstorganisation folgt nicht einem generischen Modell. Am Anfang sollte immer eine strategische Herausforderung oder eine identifizierte Problemstellung stehen, für die passende Antworten aus dem agilen Methodenset gesucht werden. Im Berichtsjahr hat ein virtuelles und crossfunktionales Team seine Arbeit mit dem Ziel intensiviert, agile und selbst organisierte Strukturen zu fördern und Hindernisse für deren Etablierung zu beseitigen.

Diversity fördern

Für den DB-Konzern bedeutet Diversity mehr als Geschlecht, Generation, ethnische Herkunft, Religion, sexuelle Orientierung und physische oder auch psychische Fähigkeiten. Diversity bezieht sich ebenso auf unterschiedliche Persönlichkeiten, Lebensentwürfe, Kompetenzen und Berufserfahrungen. Der DB-Konzern engagiert sich besonders für die Steigerung des Frauenanteils und die Zusammenarbeit der Generationen.

Im April 2018 trafen sich rund 500 DB-Managerinnen zur zweiten DB-Managerinnen-Lounge »Mehr Frauen an die Spitze – was wir zum Wandel beitragen können«. Ziel ist, die Vernetzung untereinander sowie die Sichtbarkeit der weiblichen Führungskräfte zu fördern.

Das neue Projekt Generationenverträge trägt zum Transfer von Fachwissen und Berufskompetenzen zwischen DB-Mitarbeitern bei. Bis Ende 2018 wurden rund 500 Generationenverträge abgeschlossen.

Als Mitglied der Charta der Vielfalt nutzt der DB-Konzern den 6. Deutschen Diversity-Tag 2018, um DB-Mitarbeiter weiter für das Thema zu sensibilisieren.

Der Frauenanteil stieg leicht an.

Mitarbeiterzufriedenheit stabil

Mitarbeiterzufriedenheit	2018	2017	2016
Mitarbeiterzufriedenheit in Zi	3,7	-	3,7
Durchführungsquote Folgeworkshops in %	-	97,1	-

Die Mitarbeiterzufriedenheit wird alle zwei Jahre erhoben. Wenn keine Erhebung durchgeführt worden ist, wird die Kennzahl Durchführungsquote Folgeworkshops verwendet.

Vom 26. September bis zum 26. Oktober 2018 fand die vierte konzernweite Mitarbeiterbefragung statt. Die Befragung ist ein wichtiger Baustein der DB-Unternehmenskultur, die stark auf persönliche Partizipation, Befähigung und Verantwortung der Mitarbeiter setzt. Über 330.000 Beschäftigte in 76 Ländern waren aufgerufen, sich zu beteiligen. Mehr als 200.000 Mitarbeiter haben mitgemacht. Die Beteiligungsquote lag bei 60,0% (2016: 60,7%). Durchgeführt und ausgewertet wurde die Mitarbeiterbefragung erneut vom unabhängigen externen Dienstleister GfK. Die Auswertung zeigt, dass die Mitarbeiterzufriedenheit stabil geblieben ist. Positive Trends gibt es bei der emotionalen Bindung. 62% der Mitarbeiter (2016: 60%) fühlen sich dem Unternehmen und ihrer Tätigkeit stark verbunden. Themen wie Spaß bei der Arbeit mit 69% (2016: 68%), Einbindung mit 64% (2016: 50%) und Fehlerkultur mit 60% (2016: 50%) haben sich verbessert. Kritisches Feedback gab es zur konzernweiten Zusammenarbeit und zu strategischen Themen. Zudem bleibt die Wahrnehmung der eigenen Motivation unverändert bei 49%. Auf Basis der Ergebnisse ergeben sich vier Handlungsfelder:

- ▶ Strategie: Mitarbeiter und Führungskräfte blicken leicht optimistischer in die Zukunft, aber der Wert liegt deutlich unter der Zufriedenheit im Arbeitsumfeld. Der Wunsch nach einer klareren strategischen Fokussierung wird deutlich.
- ▶ Zukunft Bahn: Zwar kennt die Hälfte der Mitarbeiter die Inhalte und Ziele von Zukunft Bahn, allerdings lässt die Überzeugung nach, dass das Programm erfolgreich umgesetzt wird. Hier bedarf es sichtbarer übergreifender Verbesserungen.
- ▶ Unternehmensweiter Dialog: Viele Mitarbeiter erwarten von ihrer Leitung mehr Orientierung. Die Befragung zeigt: Die Zufriedenheit steigt, wenn Dialog und Kommunikation untereinander als offen und ehrlich empfunden werden.
- ▶ Konzernweite Zusammenarbeit: Eine zentrale Aufgabe ist, die konzernübergreifende Zusammenarbeit zu verbessern. 40% finden, dass diese mit anderen Bereichen gut funktioniert. Zentrales Thema: Struktur der Arbeitsabläufe und zu viele Schnittstellen im Konzern.

Ende Januar 2019 erhielten alle Führungskräfte ihren individuellen Ergebnisbericht. Ab März 2019 starteten die Teamworkshops und Folgeaktivitäten.

Anstieg der Mitarbeiterzahl

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

Mitarbeiter per 31.12. in VZP	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Mitarbeiter	7.905	7.396	+509	+6,9
Auszubildende	130	115	+15	+13,0
DB AG	8.035	7.511	+524	+7,0

Zum Ende des Berichtsjahres ist die Zahl der Mitarbeiter leicht gestiegen. Auch im Jahresdurchschnitt lag sie mit 7.723 Mitarbeitern über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 7.237 Mitarbeiter).

Ökologie

- 36** Fortschritte im Klimaschutz
- 37** Maßnahmen zur Lärmreduktion

- 38** Recyclingquote auf hohem Niveau

Fortschritte im Klimaschutz

Klimaziel: Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030

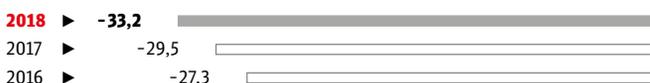
Seit dem Berichtsjahr bezieht sich der DB-Konzern auf sein neues Klimaziel. Bis zum Jahr 2030 wird er den spezifischen – also auf die Verkehrsleistung bezogenen – Ausstoß der Treibhausgase gegenüber 2006 weltweit mehr als halbieren. Im gesamten Verkehrssektor in Deutschland können, bei entsprechenden politischen Weichenstellungen, vor allem durch eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene bis zum Jahr 2030 bis zu 11 Mio. t CO_{2e} eingespart werden. Gleichzeitig hat sich DB Schenker als internationaler Logistiker vorgenommen, klimaneutral zu wachsen: Gegenüber dem Jahr 2006 will DB Schenker den spezifischen Ausstoß der Treibhausgase um mindestens 40% senken.

Um bis zum Jahr 2050 insgesamt klimaneutral zu sein, hebt der DB-Konzern den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix bis 2030 schrittweise auf 80% an.

Die Treibhausgasemissionen seiner weltweiten Logistiktransporte außerhalb Deutschlands wird der DB-Konzern trotz des weiter ansteigenden Transportvolumens in der nächsten Dekade konstant halten. Dafür steigern die Transporteure des DB-Konzerns die Effizienz von Transporten und arbeiten an nachhaltigeren Transportlösungen.

Spezifische Treibhausgasemissionen weiter reduziert

Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 in %



Gemäß dem neuen Klimaziel des DB-Konzerns wurden seit dem Berichtsjahr neben der Reduktion der spezifischen Treibhausgasemissionen der Transporteure auch die der stationären Anlagen dargestellt. Die spezifischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 wurden weiter entsprechend den Zielen reduziert. Mit Bezug auf das Jahr 1990, die Basis des ersten Klimaschutzprogramms des DB-Konzerns, hat der DB-Konzern im Schienenverkehr in Deutschland eine Minderung um 69% erreicht.

Besonders stark waren die Rückgänge im Schienenpersonenah- und -fernverkehr. Gründe hierfür sind vor allem der Einsatz von 100% Ökostrom im Fernverkehr und der Einsatz moderner Fahrzeuge.

Anteil erneuerbarer Energien auf hohem Niveau

Seit dem 1. Januar 2018 fahren bundesweit nahezu alle Reisenden in den Fernverkehrszügen des DB-Konzerns mit 100% Ökostrom. Auch die S-Bahn Berlin ist seit Anfang des Berichtsjahres CO₂-frei unterwegs und trägt zum hohen Anteil des Ökostroms am DB-Bahnstrommix bei. Bereits seit dem Jahr 2010 fährt die S-Bahn Hamburg komplett CO₂-frei.

Im Schienengüterverkehr haben die Kunden des DB-Konzerns mit DBeco plus die Möglichkeit, Transporte CO₂-frei mit 100% Ökostrom durchführen zu lassen.

Energieeffizienz erhöht

Der DB-Konzern hat die Energieeffizienz übergreifend erhöht: Die spezifischen Primärenergieverbräuche sind bei allen Transporten des DB-Konzerns weiter gesunken. Indem der DB-Konzern Primärenergie als Bezugsgröße ausweist, berücksichtigt er in der ökologischen Bewertung auch die notwendigen Prozesse zur Bereitstellung der Energie, wie zum Beispiel die Förderung, die Aufbereitung und die Transporte von Kraftstoffen oder bei der Stromerzeugung.

Bremsenergieerückspeisung erhöht Energieeffizienz

Moderne Schienenfahrzeuge können beim Bremsen einen Teil ihrer Bewegungsenergie in elektrische Energie umwandeln und so wieder in das Bahnstromnetz rückspeisen. Im Berichtsjahr hat sich die Rückspeisequote auf 15% erhöht (im Vorjahr: 14%). Aktuell wächst die Flotte der rückspeisefähigen Fahrzeuge beispielsweise durch den ICE4, von dem im Berichtsjahr weitere Fahrzeuge ausgeliefert wurden.

Stationären Energiebedarf in Bahnhöfen, Werken und Gebäuden senken

Die rund 5.400 Bahnhöfe und die Werke und Gebäude des DB-Konzerns in Deutschland sowie weltweit mehr als 2.000 Standorte von DB Schenker machen rund 7% des Gesamtenergiebedarfs des DB-Konzerns aus. Um Einsparpotenziale zu identifizieren und den Energieverbrauch langfristig zu messen, wurden in den Vorjahren für die Umsetzung der EU-Energieeffizienzrichtlinie in rund 700 Tochtergesellschaften Energieaudits durchgeführt. Die DB Regio AG, die S-Bahn Berlin GmbH, die S-Bahn Hamburg GmbH, die DB Fernverkehr AG, die DB Station & Service AG und die DB Energie GmbH betreiben seit dem Jahr 2016 ein Energiemanagementsystem nach ISO 50001. Dies hat dazu beigetragen, dass der stationäre Energieverbrauch im Vergleich zum Vorjahr weiter gesunken ist.

DB Netze Personenbahnhöfe konnte bis Ende 2018 den absoluten Primärenergieverbrauch um 20,5% im Vergleich zu 2010 senken. Das Ziel, den absoluten Primärenergieverbrauch bis 2020 um 20% zu senken, konnte somit bereits zwei Jahre früher als geplant umgesetzt werden. Das wurde durch Maßnahmen erreicht wie beispielsweise die Umrüstung von Schaukästen, Wegeleitsystemen und Bahnsteigbeleuchtungsanlagen auf LED-Technologie, die energetische Sanierung von Bahnhofsgebäuden mittels Fassaden-/Dachgeschossdämmungen oder modernen Fenstern oder auch die Verbesserung alter Heizungsanlagen durch den Austausch von Brennern, Kesseln und Umwälzpumpen. Auch der Einsatz von Photovoltaikanlagen, Solaranlagen oder Geothermie wird bei Neu- und Umbauten bevorzugt umgesetzt. Beispiele dafür sind die Grünen Bahnhöfe in Horrem und der Lutherstadt Wittenberg. Für die 15 größten Bahnhöfe wird darüber hinaus der Strombedarf ab 2019 auf erneuerbare Energien umgestellt.

Ausbau von Solaranlagen auf DB-Gebäuden

Seit 1997 stellt der DB-Konzern DB-Flächen für Photovoltaikanlagen zur Verfügung. Auf Dächern von Werkstätten, Lagerhallen weltweit und an Bahnhöfen sind Solaranlagen des DB-Konzerns oder externer Investoren installiert – insgesamt rund 290.000 m². Sie speisen jährlich rund 20 Megawattstunden in die Stromnetze ein.

Maßnahmen zur Lärmreduktion

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

Lärmsanierung und -vorsorge fortgeführt

Seit 1999 reduziert der DB-Konzern die Lärmbelastung für Anwohner von Bahnstrecken sowohl mit dem »freiwilligen Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Schienenwegen des Bundes« als auch durch Maßnahmen der gesetzlichen Lärmvorsorge. Bis Ende 2020 wollen wir durch ortsfeste Lärmschutzmaßnahmen insgesamt 2.000 Streckenkilometer lärmsanieren. Im Berichtsjahr wurden rund 98 Mio. € aus Haushaltsmitteln des Bundes für aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen des Lärmsanierungsprogramms verwendet. Darüber hinaus werden mit den Mitteln des Förderprogramms weitere Projekte im Lärmschutz finanziert.

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern die Definition der Kennzahl Lärmsanierte Strecke gesamt geschärft und Anteile der Lärmvorsorge herausgerechnet sowie anteilige Streckenabschnitte ergänzt, für die im Zuge der Umsetzung zusätzlicher Lärmsanierungsbedarf auf Basis von Schallgutachten festgestellt wurde. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Die Erhebung der Kennzahl zum Fortschritt des Baus von Schallschutzwänden hat der DB-Konzern überarbeitet. Zur Abgrenzung gegenüber der bisherigen Kennzahl hat er die Bezeichnung von »Errichtete Schallschutzwände« auf »Fertiggestellte Schallschutzwände« angepasst.

Mit der Abschaffung des sogenannten Schienenbonus und einer weiteren Absenkung der Grenzwerte des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes auf 57 dB in der Nacht in Wohngebieten ist die Voraussetzung geschaffen worden, Anwohner noch besser vor Schienenlärm zu schützen. In der Folge wurde das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes grundlegend überarbeitet. Der Umfang der Strecken, die in das überarbeitete Lärmsanierungsprogramm fallen, hat sich durch die Grenzwertabsenkung deutlich erhöht. Dabei werden auch die bereits sanierten Streckenabschnitte aufgrund des geänderten Grenzwerts in die Betrachtung einbezogen. Die Veröffentlichung der neuen Gesamtkonzeption durch das BMVI erfolgte am 31. Januar 2019.

Mehr leise Güterwagen auf der Schiene

Die Anzahl der Neu- sowie Bestands Güterwagen mit der lärmindernden Verbundstofftechnologie hat sich weiter erhöht. Im Berichtsjahr wurden im Bestand aktiver Güterwagen rund 11.000 Wagen mit Flüsterbremsen ausgerüstet. Damit sind rund 80% der aktiv genutzten Wagenflotte von DB Cargo Deutschland auf leisen Sohlen unterwegs.

Fortschritte beim Projekt Innovativer Güterwagen

Das BMVI hat 2016 im Rahmen einer Ausschreibung eine Auftragsforschung mit dem Titel Aufbau und Erprobung von Innovativen Güterwagen zur Untersuchung der Migration lärmindernder und energieeffizienzsteigernder Technologien in Güterwagen an die Arbeitsgemeinschaft DB Cargo AG und VTG AG vergeben. Diese konzipierte im Rahmen des Projekts einen Demonstratorzug mit insgesamt zwölf innovativen Güterwagen sowie acht Referenzfahrzeuge. Zusätzlich wurden drei weitere Bestandsgüterwagen mit automatischen Kupplungen ausgerüstet. Die Innovativen Güterwagen werden auf Basis bestehender Wagengattungen in Bezug auf Lärm- und Gewichtsreduzierung optimiert und weiterentwickelt. Zusätzlich werden innovative Komponenten wie gummi-federte Drehgestelle, lärmarme Radsätze, Radschallabsorber, Lärmschürzen, elektropneumatische Bremsen sowie weitere Innovationen erprobt und nach Kriterien wie Lärminderung, Energieeffizienz und Wirtschaftlichkeit bewertet. Während der Betriebserprobung werden regelmäßig Messungen durchgeführt. Das Projektende ist auf den 30. April 2019 terminiert.

Innovativer Lärmschutz

Zur Erweiterung des Portfolios lärmindernder Maßnahmen hat der DB-Konzern im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) gemeinsam mit dem BMVI die »Initiative Lärmschutzerprobung neu und anwendungsorientiert (I-LENA)« gestartet. Hier werden in den nächsten zwei Jahren rund 30 innovative Produkte zum Lärmschutz unter Praxisbedingungen an der Infrastruktur erprobt. Dazu zählen neuartige Schallschutzwände und innovative Technologien zur Minderung des Rollgeräuschs an der Quelle durch verbessertes Schienenschleifen und Dämpfung der Schiene. Ebenfalls im Fokus von I-LENA sind Schallschutztechnologien für spezielle »Hotspots«, an denen intensives Kurvenquietschen, Baulärm oder belästigendes Dröhnen beim Überfahren von Eisenbahnbrücken auftritt. Den Anfang machten im Berichtsjahr sechs Maßnahmen auf zwei Teststrecken. Technologien gegen Kurvenquietschen, Schienenstegdämpfer und -abschirmungen sowie eine Mini-Schallschutzwand befinden sich derzeit in der Erprobung.

Lärmschutz für besonders belastetes Gebiet Mittelrheintal

Im Berichtsjahr erfolgte in zwei Sitzungen des Beirats für ein leiseres Mittelrheintal ein enger Austausch zwischen DB-Konzern und Betroffenen einschließlich einer Vor-Ort Besichtigung für die weitere Verbesserung des Lärmschutzes der Anwohner im Mittelrheintal. Rund 70 Lärmschutzmaßnahmen, wie spezielle Dämpfer- beziehungsweise Ab-

schirmungssysteme an den Schienen, Lärmschutzwände und Geländerausfachungen, werden den Schienenverkehrslärm im Bereich des Weltkulturerbes Oberes Mittelrheintal zwischen Koblenz/Lahnstein und Bingen/Rüdesheim weiter reduzieren. Insgesamt werden in den kommenden Jahren auf beiden Seiten des Rheins rund 139 Mio. € für zusätzliche lärmindernde Projekte investiert.

Recyclingquote auf hohem Niveau

Beim Bau und in der Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur kommen vielfältige Ressourcen zum Einsatz. Das sind zum einen Baustoffe, wie Beton, Stahl, Kiese und Sande. Des Weiteren fallen Abfälle an, die einer Entsorgung zugeführt werden müssen. Der DB-Konzern wird sich im Hinblick auf die Abfallwirtschaft von einem optimierten Entsorgungshin zu einem modernen Rohstoffmanagement entwickeln. Das Ziel des DB-Konzerns ist, trotz einer Zunahme der Intensität des Baugeschehens die Recyclingquote auf einem hohen Niveau von mindestens 95% zu halten. Während der DB-Konzern bei Bauabfällen bereits eine hohe Quote erreicht, wird er diese insbesondere bei Siedlungsabfällen weiter steigern. Darüber hinaus wird der DB-Konzern zunehmend Recyclingmaterialien verwenden und die Lebensdauer seiner Produktionsmittel, wie Fahrzeuge, verlängern. Damit trägt der DB-Konzern zur verstärkten Nutzung von Sekundärrohstoffen bei. Gleichzeitig schonert der DB-Konzern natürliche Ressourcen, da die Herstellung von Recyclingmaterialien ökologisch vorteilhafter als der Abbau von primären Rohstoffen ist.

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

Mit der Einführung eines einheitlichen Abfallerfassungssystems wurde die Datenerfassung und Berichterstattung zu Abfalldaten weiter standardisiert. Im Berichtsjahr sind rund 165.000 t mehr Abfälle angefallen. Auf die Mengenentwicklung der wesentlichsten Abfallart Bauabfälle des DB-Konzerns haben zwei Geschäftsbereiche wesentlichen Einfluss. Sowohl im Projekt Stuttgart–Ulm (+0,7 Mio. t) als auch bei der DB Netz AG (-0,4 Mio. t) ist das Bauabfallaufkommen gegenüber dem Vorjahr leicht verändert.

Die Recyclingquote für Bauabfälle ist zwar leicht um 0,2 Prozentpunkte gesunken, aber dennoch mit 98,4% auf hohem Niveau. Sämtliche weiteren Abfallmengen sind im Berichtsjahr deutlich zurückgegangen.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

39 Differenziertes Umfeld für globale und europäische Verkehrsmärkte

40 Ertragslage deutlich besser

41 Finanzlage stabil

42 Kapitalflussrechnung

43 Vermögenslage stabil

Differenziertes Umfeld für globale und europäische Verkehrsmärkte

Konjunkturelles Umfeld abgeschwächt

Entwicklung wesentlicher makroökonomischer Größen im Vorjahresvergleich in %	2018	2017	2016
WELTHANDEL (REAL)			
Warenhandel	+4,3	+5,9	+2,2
BIP			
Welt	+3,0	+3,0	+2,4
USA	+2,9	+2,2	+1,6
China	+6,6	+6,8	+6,7
Japan	+0,8	+1,9	+0,6
Europa	+2,0	+2,8	+2,0
Euro-Raum	+1,8	+2,5	+1,9
Deutschland	+1,5	+2,5	+2,2

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für die Jahre 2016 bis 2018 entsprechen den per Februar 2019 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Oxford Economics

Divergierende Entwicklungen des Wirtschaftswachstums

Das Jahr 2018 war durch eine Entkoppelung der Entwicklungen in den wichtigsten globalen Wirtschaftsregionen gekennzeichnet. Bei teilweise großen Unterschieden zwischen einzelnen Ländern schwächte sich in Europa insgesamt gesehen das Wirtschaftswachstum leicht ab. Auch in Asien neigt sich der Konjunkturzyklus mit sinkenden, wenn auch meist im Vergleich noch relativ hohen Wachstumsraten dem Ende zu. Dagegen stieg das Wirtschaftswachstum in Nordamerika – insbesondere in den USA – weiter an. Der Aufschwung ist hier bei nahezu Vollbeschäftigung und steigenden Löhnen vor allem durch den privaten Konsum getrieben, auch die Unternehmensinvestitionen legten kräftig zu. Letztere wurden zudem durch die umgesetzten Steuer-senkungen angekurbelt.

Es ist das erklärte Ziel der amerikanischen Regierung, das hohe Güterhandelsdefizit der USA zu reduzieren. Hierzu dienen Änderungen von Zoll- und anderen Bestimmungen sowie Druck auf Unternehmen, einen größeren Anteil der Wertschöpfung innerhalb der USA zu erbringen. Durch diese Politik werden Übertragungseffekte der positiven wirtschaftlichen Entwicklung in den USA auf andere Länder und den Welthandel reduziert. Gleichzeitig hat die ameri-

kanische Notenbank die Zinsen weiter angehoben, um die Inflation zu begrenzen und eine Übernachfrage zu vermeiden. Hierdurch entstand ein Aufwertungsdruck auf den Dollar, der insbesondere für viele Entwicklungs- und Schwellenländer problematisch ist, weil sie hohe Schulden in Dollar haben. Zusätzlich verteuerten sich notwendige Importgüter, die wie Erdöl in Dollar gehandelt werden. Auf Europa sind die Effekte eines stärkeren Dollars hingegen vergleichsweise geringer. Zwar stiegen auch hier die Preise insbesondere von Erdöl und damit zum Beispiel Kraftstoffen, was zu einem Anziehen der Inflation führt. Die Verteuerung amerikanischer Produkte auf den Weltmärkten und damit eine geringere relative Wettbewerbsfähigkeit führt aber auch zu Wachstumsimpulsen in Form einer steigenden Exportnachfrage für europäische Produkte.

Politische Unsicherheiten sorgen für Nervosität am Energiemarkt

Die zentrale Sicherungspolitik des DB-Konzerns zielt darauf, Folgen von Energiepreisschwankungen zu minimieren. Die Entwicklung der Marktpreise schlägt daher zumindest kurzfristig nicht vollumfänglich auf die Aktivitäten des DB-Konzerns durch.

Wechselnde Tendenzen am Ölmarkt

Brent in USD/bbl	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Durchschnittspreis	71,7	54,7	+17,0	+31,1
Höchstpreis	86,7	67,1	+19,6	+29,2
Tiefstpreis	49,9	44,4	+5,5	+12,4
Jahresendpreis	53,8	66,9	-13,1	-19,6

Quelle: Thomson Reuters

► In der ersten Jahreshälfte führte die im Wesentlichen durch die ungeplanten Ausfälle in Venezuela verursachte Übererfüllung der Förderkürzungen der OPEC+-Gruppe (OPEC-Länder, Russland und andere) zu einer Unterversorgung am Ölmarkt. Angesichts des Preisauftriebs beschloss die OPEC+-Gruppe, die Fördermenge wieder hochzufahren.

- ▶ Im zweiten Halbjahr gerieten immer stärker die möglichen Auswirkungen der US-Sanktionen gegen den Iran in den Fokus. Zwar erreichte die Ölförderung in den USA neue Höchstwerte, jedoch verzögerten fehlende Transportkapazitäten zunächst weitere Steigerungen. Gleichzeitig führte die positive Wirtschaftsentwicklung zu robuster Nachfrage vor allem aus Asien. Die daraus resultierende Sorge um Angebotsengpässe ließ den Ölmarkt ab Mitte August deutlich ansteigen. Anfang Oktober erreichte der Preis für Brent seinen Jahreshöchststand.
- ▶ Im November übernahmen die USA die Rolle des größten Ölförderlandes. Das daraus resultierende Überangebot nach Aufweichen der Sanktionen und neue Sorgen um die globale Wirtschaftsentwicklung führten zu einem ausgeprägten Abwärtstrend am Ölmarkt, der den Preis für Brent am Jahresende abrutschen ließ. Auch der Beschluss der OPEC+-Gruppe, ab 2019 die Förderung zu kürzen, konnte den Markt nicht stabilisieren.
- ▶ Die spekulativen Anleger dürften die Preisentwicklung mit angetrieben haben. Wetten auf steigende Preise wurden abgebaut und verstärkten den Preisverfall.

Strompreise entwickeln sich parallel zum Kohle- und CO₂-Markt

Strommarkt	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	44,1	32,4	+11,7	+36,1
Höchstpreis	56,9	38,4	+18,5	+48,2
Tiefstpreis	32,6	28,0	+4,6	+16,4
Jahresendpreis	51,4	37,2	+14,2	+38,2
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO₂				
Durchschnittspreis	16,0	5,8	+10,2	-
Höchstpreis	25,8	8,3	+17,5	-
Tiefstpreis	7,6	4,3	+3,3	+76,7
Jahresendpreis	25,0	8,2	+16,8	-

Quelle: Thomson Reuters

- ▶ Der deutsche Stromspotmarkt zeigt sich immer stärker wetterabhängig. Die Fluktuation in der Erzeugung aus erneuerbaren Energien sorgte aufgrund der eingeschränkten Planbarkeit für deutliche Preisausschläge. Hitze und Wassermangel führten im Sommer zu einem weiteren Preisanstieg. Hohe Primärenergiepreise wirkten zudem als Preistreiber.
- ▶ Der Kohlemarkt verzeichnete infolge vorübergehender Importbeschränkungen in China bis zum Ende des ersten Quartals eine Preisdelle. Lieferschwierigkeiten sowie eine anhaltend hohe Nachfrage in Asien ließen die Preise schnell wieder ansteigen. Unter anderem führten hohe

Erdgaspreise ab September 2018 zu Preissteigerungen auf den nordwesteuropäischen Kohlemärkten auf über 100 USD/t.

- ▶ Das Inkrafttreten der Marktstabilitätsreserve ab 2019, die dem CO₂-Markt knapp ein Viertel der überschüssigen Zertifikate entzieht, sorgte für das Einpreisen einer Angebotsverknappung. Bereits im August 2018 wurden die Auktionsvolumina reduziert. Darüber hinaus waren infolge der Diskussionen um einen Mindestpreis Spekulationen im Markt. Insgesamt lag der Durchschnittspreis sehr deutlich über dem Vorjahresniveau.

Ertragslage deutlich besser

Änderungen im Vorjahresvergleich

Wesentliche rechnungslegungsbezogene Veränderungen mit einschränkenden Auswirkungen auf den Vorjahresvergleich ergaben sich im Berichtsjahr nicht.

Ergebnisentwicklung

Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Umsatzerlöse	1.101	1.042	+59	+5,7
Andere aktivierte Eigenleistungen	2	2	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	402	425	-23	-5,4
Materialaufwand	-382	-371	-11	+3,0
Personalaufwand	-710	-634	-76	+12,0
Abschreibungen	-21	-17	-4	+23,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-983	-1.018	+35	-3,4
Beteiligungsergebnis	1.361	1.091	+270	+24,7
Zinsergebnis	-443	-387	-56	+14,5
Ergebnis vor Steuern	327	133	+194	+146
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-11	-39	+28	-71,8
Jahresüberschuss	316	94	+222	-

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

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge resultierte im Wesentlichen aus niedrigeren Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen insbesondere im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen. Zudem wirkten auch geringere Kartellerträge. Positiv wirkten sich insbesondere höhere Erträge aus konzerninternen Verkäufen von Unternehmensanteilen an die Schenker AG und die DB Cargo AG aus. Die Effekte aus der Liquidation einer weiteren Gesellschaft unterstützten die Entwicklung.

Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Mehrbelastungen:

- ▶ Der Materialaufwand stieg unter anderem infolge höherer Aufwendungen für bezogene Dienstleistungen insbesondere im Zusammenhang mit erbrachten Vermietungsleistungen.
- ▶ Der Personalaufwand stieg vor allem tarifbedingt und infolge eines höheren Mitarbeiterbestands deutlich.
- ▶ Die Abschreibungen lagen unverändert auf niedrigem Niveau. Sie stiegen vor allem infolge höherer Abschreibungen auf aktivierte Software sowie geringwertige Wirtschaftsgüter.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen deutlich zurück. Dies resultierte maßgeblich aus dem Wegfall der im Vorjahr aufwandserhöhend wirkenden Zuführung zur Rückstellung für ökologische Altlasten. Gegenläufig wirkten unter anderem höhere Aufwendungen für IT, Beratungs- und Prüfungsleistungen sowie weitere Dienstleistungen. Außerdem belasteten höhere Aufwendungen aus der konzerninternen Übernahme von Pensionsverpflichtungen (Schuldbeitritt) die Entwicklung.

Deutlich positiv wirkte sich hingegen der Anstieg des Beteiligungsergebnisses aus. Dieser resultierte insbesondere aus einem Anstieg der Erträge aus Gewinnabführungsverträgen (+231 Mio. €). Hier wirkte vor allem die operative Entwicklung der Schenker AG, der DB Netz AG und der DB Fernverkehr AG. Gegenläufig wirkte insbesondere die Entwicklung der DB Energie GmbH. Die Aufwendungen aus Verlustübernahmen gingen gleichzeitig leicht zurück. Eine deutlich geringere Verlustübernahme von der DB JobService GmbH wurde dabei durch eine deutlich schwächere Entwicklung der DB Cargo AG nahezu vollständig kompensiert.

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

Die Entwicklung der Steuerposition wurde durch den Wegfall periodenfremder Aufwendungen im Vorjahr entlastet. Die Aufwendungen gingen deutlich zurück.

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

Geringe Abweichungen von der Prognose zur Ertragslage

Die Entwicklung der DB AG im Berichtsjahr deckt sich im Wesentlichen mit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2017 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2018.

Das Beteiligungsergebnis entwickelte sich vor allem getrieben durch die Entwicklung der Schenker AG und der DB Netz AG besser als erwartet.

Infolge höherer Aufwandsbelastungen insbesondere für Personal hat sich das Betriebsergebnis etwas schwächer als erwartet entwickelt.

Finanzlage stabil

Per 31.12. in Mrd. €	Volumen 2018	davon in Anspruch genommen	Volumen 2017	davon in Anspruch genommen
European-Debt-Issuance-Programm	25,0	20,1	25,0	19,3
Australian-Debt-Issuance-Programm (5 Mrd. AUD)	3,1	0,7	3,4	0,5
Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm	2,0	-	2,0	-
Garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten	2,0	-	2,0	-

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

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

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

- ▶ Für die langfristige Fremdfinanzierung steht dem DB-Konzern ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) zur Verfügung. Unter dem EDIP wurden im Berichtsjahr fünf Anleihen emittiert (Gesamtvolumen: rund 2,7 Mrd. €). Gegenläufig wurden Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 1,9 Mrd. € getilgt. Der Auslastungsgrad des EDIP hat sich in diesem Zusammenhang per 31. Dezember 2018 leicht auf 80% erhöht (per 31. Dezember 2017: 77%).
- ▶ Darüber hinaus steht dem DB-Konzern ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung. Unter diesem Programm wurde eine Anleihe begeben und eine Anleihe aus dem Vorjahr erhöht (Gesamtvolumen: 356 Mio. AUD). Der Auslastungsgrad des Kangaroo-Programms stieg in der Folge per 31. Dezember 2018 auf 22% (per 31. Dezember 2017: 15%).
- ▶ Im Bereich der kurzfristigen Fremdfinanzierung steht unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung.
- ▶ Zudem verfügte der DB-Konzern per 31. Dezember 2018 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten mit einer Restlaufzeit von 1,0 bis 2,0 Jahren sowie über eine weitere garantierte ungenutzte Kreditfazilität über 0,1 Mrd. € (per 31. Dezember 2017: 0,1 Mrd. €).

Darüber hinaus konnte der DB-Konzern auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 2,5 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2017: 2,2 Mrd. €). Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Rating-Einstufungen stabil

Rating-Einstufungen DB AG	Erst- ertei- lung	Letzte Ver- öffent- lichung	Aktuelle Einstufungen		
			kurz- fristig	lang- fristig	Ausblick
S&P Global Ratings	16.05. 2000	21.08. 2018	A-1+	AA-	stabil
Moody's	16.05. 2000	02.10. 2018	P-1	Aa1	stabil

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

Eigentümer, dem Bund, und der potenziellen Unterstützungsmöglichkeiten des Bundes für die DB AG. Damit sind die Rating-Einstufungen des Bundes auch für die Rating-Einstufungen der DB AG von Bedeutung.

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

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

Kapitalflussrechnung

Kurzfassung Kapitalflussrechnung in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	-667	-1.330	+663	-49,8
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	663	1.075	-412	-38,3
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	-243	-491	+248	-50,5
Veränderung des Finanzmittelbestands	-247	-746	+499	-66,9
Flüssige Mittel per 31.12.	2.074	2.321	-247	-10,6

Der Mittelabfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit ging im Berichtsjahr deutlich zurück. Hier wirkten sich im Wesentlichen der Wegfall einer konzerninternen Übertragung von Rückstellungen für Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen und der Wegfall der Mittelabflüsse an den Kernenergiefonds im Zusammenhang mit dem Entsorgungsfondsgesetz aus.

Der spürbare Rückgang des Mittelzuflusses aus Investitionstätigkeit wurde vor allem durch einen deutlichen Anstieg der Inanspruchnahme der kurzfristigen Konzernfinanzierung durch Tochtergesellschaften im Rahmen des Cashpoolings (-1.004 Mio. €) verursacht. Gegenläufig wirkten unter anderem geringere Nettoauszahlungen im Zusammenhang mit Finanzanlagen (+613 Mio. €), die sich insbesondere aus dem Wegfall der Einzahlung in die Kapitalrücklage bei der DB Netz AG (-1.000 Mio. €) im Vorjahr ergaben.

Auch der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit ging zurück. Hier wirkten vor allem die Änderung im Mittelfluss aus der Konzernfinanzierung (Cashpooling) (+694 Mio. €), ein höherer Nettomittelzufluss aus der Aufnahme und

Tilgung von Finanzkrediten (+405 Mio. €) sowie eine im Vergleich zum Vorjahr geringere Dividendenzahlung (+150 Mio. €). Gegenläufig wirkte ein geringerer Mittelzufluss infolge des Wegfalls des Einmaleffekts aus der Kapitalerhöhung des Bundes (+1.000 Mio. €) im Vorjahr.

Insgesamt verfügte die DB AG per 31. Dezember 2018 über einen im Vergleich zum Vorjahresende niedrigeren Bestand an flüssigen Mitteln.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten per 31.12. in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	200	52	+148	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	25.347	24.521	+826	+3,4
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	213	210	+3	+1,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	45	44	+1	+2,3
Sonstige	185	138	+47	+34,1
Insgesamt	25.990	24.965	+1.025	+4,1

Die Verbindlichkeiten stiegen per 31. Dezember 2018 deutlich an:

- ▶ Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten stiegen im Wesentlichen infolge einer höheren Inanspruchnahme von Kontokorrentkrediten deutlich.
- ▶ Wesentlicher Treiber waren die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen. Diese erhöhten sich maßgeblich infolge der gestiegenen Emissionstätigkeit der DB Finance. Positiv wirkte eine niedrigere Inanspruchnahme der kurzfristigen Konzernfinanzierung (Cashpooling) sowie geringere Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführungsverträgen.
- ▶ Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sowie die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind annähernd unverändert geblieben.
- ▶ Die sonstigen Verbindlichkeiten sind im Wesentlichen infolge von als Finanzierungsleasing bewerteten Verlängerungen von Mietverträgen angestiegen.

Investitionen deutlich gestiegen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen mit 93 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 33 Mio. €). Hier wirkten vor allem als Finanzierungsleasing bewertete Verlängerungen von Mietverträgen, die als Investitionen ausgewiesen werden, sowie höhere Investitionen in Softwareprojekte.

Abweichungen von der Prognose zur Finanzlage

Die Entwicklung des DB-Konzerns im Berichtsjahr deckt sich mit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2017 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2018.

Vermögenslage stabil

Bilanz

Bilanzstruktur per 31.12. in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Bilanzsumme	43.944	42.772	+1.172	+2,7
AKTIVSEITE				
Anlagevermögen	35.021	34.730	+291	+0,8
Umlaufvermögen	8.920	8.040	+880	+10,9
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	3	2	+1	+50,0
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	13.215	13.349	-134	-1,0
Sonderposten mit Rücklageanteil	1	1	-	-
Rückstellungen	4.708	4.416	+292	+6,6
Verbindlichkeiten	25.990	24.965	+1.025	+4,1
davon zinspflichtig	24.863	23.800	+1.063	+4,5
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	30	41	-11	-26,8

Bilanzstruktur per 31.12. in %	2018	2017
AKTIVSEITE		
Anlagevermögen	79,7	81,2
Umlaufvermögen	20,3	18,8
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
PASSIVSEITE		
Eigenkapital	30,1	31,2
Sonderposten mit Rücklageanteil	0,0	0,0
Rückstellungen	10,7	10,3
Verbindlichkeiten	59,1	58,4
davon zinspflichtig	56,6	55,6
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2018 leicht gestiegen.

- ▶ Das Anlagevermögen lag leicht über dem Niveau des Vorjahresendes. Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen (+368 Mio. €) erhöhten sich aufgrund eines insgesamt gestiegenen Mittelbedarfs von Tochtergesellschaften insbesondere bei der DB Cargo AG. Gegenläufig wirkten rückläufige Anteile an verbundenen Unternehmen (-136 Mio. €), im Wesentlichen infolge der konzerninternen Veräußerung von Beteiligungen.

- ▶ Das Umlaufvermögen lag deutlich oberhalb des Vorjahresendwerts. Ursächlich hierfür war insbesondere der Anstieg der Forderungen gegen verbundene Unternehmen (+1.008 Mio. €). Hier wirkten vor allem höhere Forderungen aus dem konzerninternen Cashpooling (+582 Mio. €) sowie gestiegene Forderungen aus Ergebnisabführungsverträgen (+231 Mio. €). Dämpfend wirkte im Wesentlichen der Rückgang der liquiden Mittel (–99 Mio. €).
- ▶ Bau- und Ingenieurleistungen stiegen ebenfalls deutlich auf 6,4 Mrd. € (im Vorjahr: 5,6 Mrd. €). Neben Preiseffekten wurde die Entwicklung vor allem durch erste Leistungsvergaben für das Großprojekt 2. Stammstrecke München sowie den Abschluss von VDE 8 getrieben.
- ▶ Dienstleistungen Dritter wuchsen auf 5,4 Mrd. € (im Vorjahr: 4,8 Mrd. €). Infolge der Digitalisierung unserer Prozesse erhöhte sich unter anderem der Bedarf an IT-Dienstleistungen.
- ▶ Die leistungsgebundenen Energien und Kraftstoffe stiegen leicht auf 3,1 Mrd. € (im Vorjahr: 2,8 Mrd. €).

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

Auf der Passivseite betrafen die maßgeblichen Veränderungen die Verbindlichkeiten.

- ▶ Das Eigenkapital ging leicht zurück. Dies resultierte aus der Dividendenausschüttung (–450 Mio. €). Gegenläufig wirkte der Jahresüberschuss (+316 Mio. €).
- ▶ Die Rückstellungen stiegen gegenläufig. Dies resultierte aus deutlich höheren Pensionsrückstellungen (+363 Mio. €) unter anderem infolge zinsbedingter Bewertungsanpassungen. Gegenläufig wirkten unter anderem rückläufige Rückstellungen für ökologische Altlasten.
- ▶ Die Verbindlichkeiten stiegen deutlich an. Ursächlich hierfür waren insbesondere die höheren Verbindlichkeiten infolge der gestiegenen Emissionstätigkeit der DB Finance (+1.048 Mio. €).

Strukturell ergab sich dadurch eine leichte Verschiebung in Richtung der Verbindlichkeiten. Die Eigenkapitalquote entwickelte sich schwächer.

Einkaufsvolumen gestiegen

Das Einkaufsvolumen entspricht den vertraglichen Verpflichtungen, die der DB-Konzern mit Lieferanten eingegangen ist. Bei späterer Realisierung werden diese zu Investitionen oder Aufwand (im Wesentlichen Materialaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das Gesamteinkaufsvolumen betrug 34,7 Mrd. € (im Vorjahr: 30,3 Mrd. €).

- ▶ Fracht- und Speditionsleistungen lagen mit 10,8 Mrd. € nahezu auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 10,4 Mrd. €).
- ▶ Industrielle Produkte stiegen deutlich auf 9,2 Mrd. € (im Vorjahr: 6,7 Mrd. €). Hier wirkten vor allem die weitere Beschaffung von ICE-4-Zügen, Lokomotiven und Güterwagen sowie ein erhöhter Ersatzteilbedarf.

Chancen- und Risikobericht

45 Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern

Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern

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

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

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

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

Das Geschäftsumfeld des DB-Konzerns verändert sich stetig. Nur wenn wir den Wandel verstehen, können wir ihn aktiv mitgestalten. Um Chancen zu nutzen und Risiken

46 Wesentliche Chancen und Risiken

frühzeitig zu begegnen, beobachtet der DB-Konzern im DB.Trend.Radar die für ihn wichtigsten externen Entwicklungen. Im Fokus steht dabei die Fragestellung, wie sich Veränderungen aus den Bereichen Gesellschaft, Politik, Technologie und Weltwirtschaft auf unsere Märkte auswirken. Die einzelnen Themen sind stark miteinander vernetzt und von hoher Bedeutung für die Zukunft des DB-Konzerns. Das DB.Trend.Radar unterstützt den DB-Konzern, seine Geschäfte zukunftsfähig auszurichten und Chancen aktiv zu nutzen.

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

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

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

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

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

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

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

Beurteilung der Risikosituation durch die Unternehmensleitung

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

Per 31. Dezember 2018 lagen die Risikoschwerpunkte des DB-Konzerns im Bereich Produktion und Technik. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition bezogen auf die EBIT-Prognose für das Folgejahr im Berichtsjahr leicht reduziert (–0,2 Mrd. €), unter anderem, da Risiken mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit bereits nahezu vollständig in der Prognose berücksichtigt wurden.

Für die Prognose der EBIT-Entwicklung des DB-Konzerns im Geschäftsjahr 2019 bestehen unter Berücksichtigung von Gegensteuerungsmaßnahmen Risiken in Höhe von 0,2 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich [sw]: 0,1 Mrd. €).

Diese Risiken ergeben sich aus den Bereichen Personal, Produktion und Technik sowie Konjunktur, Markt und Wettbewerb.

Chancen über die EBIT-Prognose hinaus bestehen in Höhe von 0,1 Mrd. € (davon sw: 0,0 Mrd. €). Diese Chancen bestehen im Bereich Produktion und Technik.

Weitere Qualitätsverbesserungen bezogen auf die Pünktlichkeit und den Reisekomfort im Schienenverkehr in Deutschland hat der DB-Konzern mit der Agenda für eine bessere Bahn und dem Fünf-Punkte-Plan für die Umsetzung in 2019 adressiert.

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

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

Wesentliche Chancen und Risiken

Konjunktur, Markt und Wettbewerb

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

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

- ▶ Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Trends in unseren Märkten.
- ▶ Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Schwankungen können sich negativ auf unser Geschäft auswirken.

- ▶ Risiken aus Mittelknappheit öffentlicher Haushalte in den einzelnen europäischen Ländern könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) vor allem auf die Aktivitäten von DB Arriva haben. Das Marktvolumen wird hier ganz wesentlich durch die finanziellen Möglichkeiten der Bestellerorganisationen bestimmt. Dadurch entstehen allerdings auch Chancen, dass neue Märkte oder Marktsegmente für den Wettbewerb geöffnet werden. Mit DB Arriva sind wir so aufgestellt, dass wir Chancen in bereits offenen beziehungsweise sich öffnenden Märkten gut nutzen können.
- ▶ Von besonderer Bedeutung ist für den DB-Konzern die Entwicklung seines Wettbewerbsumfelds:
 - ▶ Im Fernverkehr stehen wir in einem harten intermodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber, aber auch mit Fernbus und Flugzeug.
 - ▶ Im Regionalverkehr gibt es europaweit einen intensiven Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Es besteht das Risiko von Leistungsverlusten. Um uns im Wettbewerb behaupten zu können, optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen. Zudem bestehen Risiken aus der Umsetzung von Verkehrsverträgen, wenn Parameter der zugrunde liegenden Kalkulation nicht wie geplant eintreten. Um kontinuierlich Qualität und Kundenzufriedenheit zu steigern und unsere Effizienz zu verbessern, haben wir bei DB Regio und DB Arriva entsprechende Programme aufgesetzt.
 - ▶ Im Schienengüterverkehr herrscht ein hoher Wettbewerbsdruck. Risiken resultieren daraus, dass Wettbewerber zum Teil mit günstigeren Kostenstrukturen bei gleichzeitig höherer Flexibilität agieren können. Weitere Risiken resultieren aus möglichen zukünftigen Effizienzgewinnen des Lkw, beispielsweise durch die Digitalisierung. Um den Herausforderungen zu begegnen, werden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt.
 - ▶ Im Speditionsgeschäft besteht zum einen ein intensiver Wettbewerb mit anderen Anbietern und zum anderen verändert sich durch eine Marktkonzentration im Carrier-Bereich das Frachtraumangebot mit entsprechenden Auswirkungen auf die Ein- und Verkaufspreise. Hierauf reagieren wir mit dem weiteren Ausbau unserer Netzwerke sowie der Verbesserung von Kostenstrukturen, Angeboten und der IT-Infrastruktur.

Risiken bestehen übergreifend in einem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit. Ein wesentlicher Hebel, um uns im Wettbewerb behaupten zu können, sind Verbesserungen der Leistungsqualität. Für den Systemverbund Bahn haben wir die Agenda für eine bessere Bahn aufgesetzt, um insbesondere die Produktqualität signifikant zu verbessern.

Wesentliche Chancen zur Leistungsverbesserung resultieren aus dem Trend zur Digitalisierung:

- ▶ Prozesse können dadurch effizienter und kundenorientierter gestaltet werden.
- ▶ Den Kunden können verbesserte und neue digitale Dienstleistungen angeboten werden.
- ▶ Online-Portale und Apps erleichtern den Zugang für Kunden.
- ▶ Mittelfristig können sich Veränderungen im Wettbewerbsumfeld unter anderem aus folgenden Entwicklungen ergeben:
 - ▶ Neue Wettbewerber: Neben etablierten Wettbewerbern werden zunehmend auch bisher branchenfremde Anbieter wie zum Beispiel Automobilhersteller, IT-Konzerne und Start-ups auf unseren Märkten aktiv.
 - ▶ Neue Plattformen/datengetriebene Geschäftsmodelle: Digitale Plattformanbieter erhöhen die Wettbewerbsintensität und Transparenz im Personenverkehr und in der Logistik und verändern auch die Preiswahrnehmung. Vor allem Start-ups treiben das Plattformgeschäft mit dem Ziel voran, die digitale Kundenschnittstelle zu besetzen.
 - ▶ Verschiebung der Wertschöpfung: Die Wertschöpfung im Mobilitäts- und Logistiksektor könnte sich in Richtung Zusatzleistungen verschieben.
 - ▶ Integrierte On-Demand-Mobilität: Mobility-as-a-Service-(MaaS-)Konzepte werden langfristig zum Standardangebot. Der Kunde kann Verkehrsmittel einfach und in Echtzeit bestellen, buchen und bezahlen.
 - ▶ Durch die demografische Entwicklung steigt der Druck auf die öffentliche Hand, auf günstige Angebote zurückzugreifen. Zudem könnten Aufgabenträger das Bestellverhalten verändern und Ausschreibungen um Bedarfs-, Kleinbus- und Shuttleverkehre ergänzen. Dadurch erhöht sich der Kostendruck auf etablierte Anbieter.
 - ▶ Supply-Chain-Visibility: Transparenz in der Wertschöpfungskette gehört zu den Top-Trends in der Logistik. Daten- und Analyselösungen werden von Start-ups und etablierten Playern als bedeutende Geschäftschance gesehen.
 - ▶ Güterstruktureffekt: Der Produktionsanteil hoch spezialisierter Güter wie Pharma und Hightech wächst stark. Gleichzeitig wachsen Gütergruppen mit ten-

denziell geringerem Gewicht und höherer Wertdichte wie elektronische Bauelemente überdurchschnittlich. Schwere Massenwaren wie Stahl, Papier und Chemikalien verlieren.

Um den daraus resultierenden Chancen und Risiken angemessen zu begegnen, hat der DB-Konzern unter anderem eine umfassende Digitalisierungsstrategie mit einem eigenen digitalen Ökomanagement-System entwickelt.

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

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

- ▶ Im Bereich Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung unserer Kunden den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen. Zudem kann es zu strukturellen Veränderungen der Produktionsstrukturen unserer Kunden kommen. Steigende Kosten global verteilter Produktion machen eine regionalere Produktion wirtschaftlicher. Ein weiterer Grund für Regionalisierung ist der Einsatz von Produktionsinnovationen wie Automatisierung, Modularisierung und 3-D-Druck mit Potenzial zur Relativierung von Lohnkostenunterschieden und Skaleneffekten.
- ▶ Im Schienengüterverkehr besteht zum Teil eine Abhängigkeit von stagnierenden Branchen. Hier wirkt sich zum Beispiel auch der Rückgang der Kohle als Energieträger aus.
- ▶ Die Nachfrageentwicklung in der Schieneninfrastruktur ist abhängig von der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene auf den vorgelagerten Verkehrsmärkten.

Produktion und Technik

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

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

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

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

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

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

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

Infolge von technischen Defekten oder Auflagen kann es zu Umrüstungserfordernissen an Fahrzeugen kommen, die zu erheblichen Einschränkungen der Verfügbarkeit oder sogar zu temporären Einsatzverboten führen können.

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

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

Dem begegnet der DB-Konzern durch ein vorausblickendes Informationssicherheitsmanagement, das für die notwendige Absicherung der informationsgestützten Geschäftsprozesse sorgt. Ein hierfür wesentliches Instrument ist das Risikomanagement für Informationen, IT-Anwendungen und IT-Infrastrukturen/-Services. Die relevanten Risiken werden identifiziert, analysiert, bewertet und reduziert.

Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie gegebenenfalls an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Das Informationssicherheitsmanagement des DB-Konzerns folgt internationalen Standards gemäß ISO 27001/27002:2013 sowie dem NIST Cybersecurity Framework.

Entscheidend für einen angemessenen Umgang mit Sicherheitsrisiken ist ein ganzheitliches Verständnis von Bedrohungen auf technischer und persönlicher Ebene. Schwächen in Abläufen und bei der Einhaltung von Sicherheitsregeln sind häufige Einfallstore von Angreifern. Eine nachhaltige Sicherheitssensibilisierung verschiedenster Mitarbeitergruppen trägt deshalb dazu bei, ungewöhnliche Vorgänge (beispielsweise Phishing-Mails) frühzeitig zu erkennen und damit weniger Angriffsfläche zu bieten.

Um kritische technische Sicherheitslücken zu minimieren, wurde eine Bandbreite von Gegenmaßnahmen (wie Firewalls, Verschlüsselung und abgeschottete Serverbereiche, zeitnahe Einspielen von Software-Aktualisierungen) umgesetzt. Angemessene Redundanz der IT-Systeme (auch über mehrere Standorte hinweg) erhöht die allgemeine Ausfallsicherheit kritischer Geschäftsprozesse, Applikationen und Infrastrukturen. Auch die Netzwerkinfrastruktur ist überall dort redundant ausgelegt, wo Informationssicherheit und Geschäftskontinuität dies erfordern.

Für die wichtigsten Prozesse und IT-Anwendungen werden systematisch und regelmäßig Penetrationstests und Red-Team-Stresstests durchgeführt, um Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen.

Insgesamt reduzieren diese Maßnahmen das Risiko von Angriffen, den daraus resultierenden Ausfällen von IT-Systemen, der Störung von Kommunikation oder des Diebstahls vertraulicher Informationen und vermeiden damit Schäden für den DB-Konzern und seine Kunden.

Im Schienengüterverkehr ist die Pünktlichkeit der Transporte für die Kunden des DB-Konzern ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl. Zusätzlich können sich

in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten beim Transport ergeben, wie zum Beispiel Zollverstöße und Diebstähle. Dem begegnet der DB-Konzern unter anderem durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinatoren sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.

Personal

- Scope: Tarifabschlüsse, konzernweiter Arbeitsmarkt, Verpflichtungen aus Pensionszusagen

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

Durch den demografischen Wandel und den damit einhergehenden Fachkräftemangel wird es immer schwieriger, offene Stellen mit qualifiziertem Personal nachzubestimmen. Daraus wiederum resultieren Risiken wie fehlender Know-how-Transfer. Gleichzeitig hat der DB-Konzern einen relativ hohen jährlichen Neueinstellungsbedarf. Dieser wird verstärkt durch das im Rahmen der Tarifverhandlungen vereinbarte Wahlmodell. Den daraus resultierenden Risiken treten wir insbesondere mit der Verbesserung unserer Arbeitgeberattraktivität und umfangreichen Recruitingmaßnahmen entgegen.

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

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

Regulierung

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

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

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

Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens (zum Beispiel der Fahrgastrechte). Auch die Struktur des DB-Konzerns ist potenziell regulatorischen Risiken ausgesetzt.

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

Beschaffungs- und Energiemarkt

- Scope: Preisentwicklung auf Beschaffungsmärkten, Vollauktionierung CO₂-Zertifikate

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

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

In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen.

Aus der Bündelung von Bedarfen und der Optimierung der Beschaffungsprozesse resultieren Chancen, weitere Potenziale bei den Beschaffungspreisen zu heben.

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

Kapitalmarkt und Steuern

- Scope: Zins- und Währungsentwicklung, Steuern

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

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

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

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

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

Recht und Verträge

- Scope: Schadenersatzansprüche, Rechtsstreitigkeiten, aktive und passive Claims

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

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

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

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

Chancen resultieren aus der Aufdeckung von Kartellen aus der Vergangenheit und der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen die Kartellanten. Der DB-Konzern verfolgt in über zehn Fällen Schadenersatzansprüche. Dabei geht es unter anderem um Kartelle bei Lkw, Schienen, Luftfracht, Aufzügen und Fahrtreppen, Spannstahl, Girocard und Containertransporten. In über zehn weiteren Fällen ermittelt der DB-Konzern noch, ob ein Schaden entstanden ist.

Besondere Ereignisse

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

Die Aktivitäten des DB-Konzerns basieren auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnet der DB-Konzern generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung seiner Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenem System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf

den Betriebsablauf auswirken, vom DB-Konzern nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen. Allerdings können hieraus auch Kostenrisiken aus Gegenmaßnahmen resultieren.

Witterungsbedingte Schäden an unserer Infrastruktur führen unter anderem zu Erlöseinbußen, Pönalezahlungen und zu einem erhöhten Mittelbedarf für Schadensbeseitigung und präventive Maßnahmen. Zur Auslegung der Produktionsmittel auf Extremwetterereignisse (Ausbau Vegetationsmanagement) und zur Vermeidung einer eingeschränkten Betriebsqualität infolge von witterungsbedingten Einschränkungen arbeitet der DB-Konzern gemeinsam mit nationalen und internationalen Experten an der Anpassung externer technischer Regelwerke an veränderte klimatische Bedingungen.

Zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit unter anderem in den Personenbahnhöfen, zum Beispiel durch Ausbau der Videoüberwachung, können zu zusätzlichen Aufwandsbelastungen führen.

Sonstige Themen

Projektrisiken

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

Bei der Realisierung von geplanten Maßnahmen aus verschiedenen Programmen, wie zum Beispiel der Agenda für eine bessere Bahn für den Systemverbund Bahn oder Primus bei DB Schenker, besteht das Risiko, dass die geplanten Effekte entweder gar nicht oder nur in geringerem Umfang realisiert werden können und/oder verzögert eintreten. Gleichzeitig besteht allerdings auch die Chance, die geplanten Effekte zu übertreffen.

Infrastrukturfinanzierung

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

Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2019 festschreibt. Die LuFV II und die damit verbundene langfristige Sicherung von Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit verbessern die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene, die auch zu höheren Erlösen bei den Infrastrukturgesellschaften führt. Die Verhandlungen über eine Folgevereinbarung (LuFV III) laufen noch.

Die Gewinne der Infrastrukturgesellschaften kommen über den Finanzierungskreislauf wiederum der Infrastruktur zugute. Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV II festgelegten Vertragsziele und aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Mittelverwendung.

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

Politische Risiken

Der DB-Konzern ist mit DB Arriva, DB Schenker und DB Cargo in Großbritannien aktiv. Aus der anhaltenden Unsicherheit über die Modalitäten des Ausscheidens Groß-

britanniens aus der Europäischen Union (Brexit) resultieren Risiken für unsere Aktivitäten. Hier können sich im Wesentlichen eine Abschwächung der britischen Wirtschaft und neue Handelsbarrieren, die den Güterverkehr behindern, negativ auswirken. Der DB-Konzern begegnet diesem Risiko durch eine bestmögliche Vorbereitung auch auf einen sogenannten ungeordneten Brexit (Brexit ohne eine vertragliche Vereinbarung).

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

Umweltrisiken

Ökologische Alleinstellungsmerkmale wie klimaneutrale Verkehre im Personen- und Güterverkehr auf Basis erneuerbarer Energien führen zu einer Steigerung der positiven Wahrnehmung durch die Kunden und verbessern die externe Wahrnehmung. Daraus resultieren erhebliche Chancen. Die Aktivitäten des DB-Konzerns wirken sich nicht nur positiv auf die Reduktion von Treibhausgasen aus, sondern können auch einen positiven Einfluss auf Kundenzufriedenheit und Marktposition haben. Die Mobilitätsangebote müssen durchgehend CO₂-frei werden, um den Klimavorteil zu sichern.

Aus Verschärfungen der Umweltschutzgesetze resultieren für den DB-Konzern Chancen und Risiken. Chancen ergeben sich vor allem für den ÖPNV und dabei insbesondere den Schienenverkehr. Allerdings können Maßnahmen wie Dieselfahrverbote auch negative Auswirkungen auf die Aktivitäten im Busverkehr haben.

Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

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

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

Nachtragsbericht

- 53** Drei Anleihen emittiert
- 53** Tarifverhandlungen abgeschlossen
- 53** Vergabeerfolge im Regionalverkehr

- 53** Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten
- 53** Zugunglück in Dänemark
- 53** Bestellung von Fernverkehrszügen

Drei Anleihen emittiert

Über die DB Finance hat der DB-Konzern zu Beginn des Jahres 2019 drei neue Anleihen emittiert:

ISIN	Emit- tent	Wäh- rung	Volu- men in Mio.	Volu- men in Mio. €	Kupon in %	Fällig- keit	Lauf- zeit in Jahren
XS1936139770	DB Finance	EUR	1.000	1.000	1,125	18.12.	10
XS1950499712	DB Finance	GBP	300	340	1,875	13.02.	7
XS1951373585	DB Finance	NOK	1.000	103	2,705	21.02.	15

Tarifverhandlungen abgeschlossen

Die Tarifverhandlungen mit der EVG konnten am 14. Dezember 2018 und mit der GDL am 4. Januar 2019 abgeschlossen werden. Mit den Abschlüssen ist es dem DB-Konzern gelungen, widerspruchsfreie Regelungen zu vereinbaren. Die Tarifverträge laufen 29 Monate – rückwirkend ab dem 1. Oktober 2018 – bis zum 28. Februar 2021. Neben einer Entgelterhöhung um insgesamt 6,1% in zwei Stufen wurden unter anderem eine Fortführung und Ausweitung der Wahloption zwischen Entgelterhöhung, Arbeitszeitverkürzung oder zusätzlichem Erholungsurlaub sowie Verbesserungen in der betrieblichen Altersvorsorge vereinbart.

Vergabeerfolge im Regionalverkehr

- ▶ DB Regio bekam den Zuschlag für die Lose 2 und 3 bei der Vergabe umfangreicher Regionalverkehrsleistungen insbesondere in den Ländern Berlin und Brandenburg (Netz Elbe-Spree). Die Ausschreibung sah unter anderem vor, dass nicht mehr als zwei Lose von einem Anbieter gewonnen werden konnten. Langfristig werden wir unser Leistungsvolumen leicht ausbauen können.
- ▶ DB Arriva hat ihren bisher größten Schienenverkehrsvertrag in der Tschechischen Republik gewonnen und betreibt ab Dezember 2019 vier Regionallinien. Der Dreijahresvertrag im Wert von 45 Mio. € hat eine Option auf

Verlängerung um bis zu zwei Jahre. Eingesetzt werden 27 Dieseltriebwagen, die von DB Regio übernommen und modernisiert worden sind.

Zivilverfahren zu Infrastruktur- nutzungsentgelten

Der EuGH hat mit dem Urteil vom 9. November 2017 entschieden, dass eine Billigkeitskontrolle von Wegeentgelten durch Zivilgerichte gemäß §315 BGB unvereinbar mit dem europäischen Eisenbahnrecht ist. Mehrere Instanzgerichte haben auf Grundlage des EuGH-Urteils bereits mit mehreren Urteilen zugunsten der DB Netz AG sowie der DB Station & Service AG entschieden. Die Urteile sind noch nicht rechtskräftig. Eine Entscheidung des BGH steht noch aus. Ein dort anhängiges Verfahren hat der BGH mit Beschluss vom 29. Januar 2019 bis zu einer Entscheidung der BNetzA über einen Antrag eines klagenden EVU auf eine rückwirkende Überprüfung der Entgelte ausgesetzt. Das Verfahren wird voraussichtlich wieder aufgenommen, sobald eine bestandskräftige Entscheidung der BNetzA in dieser Sache vorliegt.

Zugunglück in Dänemark

Am 2. Januar 2019 ist es auf der Storbæltbrücke in Dänemark zu einem Zugunglück gekommen, an dem auch ein Zug von DB Cargo beteiligt war. Über Ursachen und Auslöser des Unfalls liegen noch keine endgültigen Erkenntnisse vor. DB Cargo unterstützt die ermittelnden Behörden bei der Untersuchung des Unfalls.

Bestellung von Fernverkehrszügen

Im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung hat der spanische Hersteller Talgo den Zuschlag für neue Fernverkehrszüge erhalten. Der Rahmenvertrag umfasst bis zu 100 Züge, bestehend aus Elektrolokomotiven und Reisezugwagen. In einem ersten Abruf bestellen wir 23 neue Fahrzeuge (Investitionsvolumen: rund 550 Mio. €), von denen die ersten 2023 in Betrieb genommen werden sollen.

Prognosebericht

- 54** Konjunkturelle Aussichten leicht schwächer
- 54** Wachstum der Verkehrsmärkte setzt sich voraussichtlich fort

- 55** Beschaffungsmärkte
- 56** Finanzmärkte
- 56** Voraussichtliche Entwicklung der DBAG

Konjunkturelle Aussichten leicht schwächer

- Prognosen für Entwicklung im Jahr 2019 basieren auf Annahme keiner wesentlichen Veränderung der geopolitischen Lage.

Voraussichtliche Entwicklung in %	2018	2019
Welthandel	+4,3	~+3,0
BIP Welt	+3,0	~+2,5
BIP Euro-Raum	+1,8	~+1,5
BIP Deutschland	+1,5	~+1,5

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für 2018 entsprechen den per Februar 2019 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2019 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet. Quelle: Oxford Economics

Im Wesentlichen wird erwartet, dass sich die aktuellen Entwicklungen der Weltwirtschaft 2019 fortsetzen. Das Wachstum in Europa und in der Euro-Zone schwächt sich weiter ab, bleibt aber positiv. Auch in Asien reduziert sich das Wirtschaftswachstum, wenn auch auf einem weitaus höheren Niveau. In den USA dürfte der Höhepunkt des Konjunkturzyklus in 2019 überschritten werden, das Wachstum bleibt aber vergleichsweise stabil. Nach zwei relativ starken Jahren wird auch der globale Handel merklich schwächer wachsen. Hauptursache hierfür sind neben der weniger dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung vor allem auch die abgeschwächten Erwartungen und die erhöhte Unsicherheit der Unternehmen. Diese reduzieren das Wachstum der Investitionen, was sich überproportional auf den weltweiten Handel niederschlägt.

Zu den wichtigsten Risiken für die globale Wirtschaftsentwicklung gehört weiterhin die als wenig berechenbar eingeschätzte US-Wirtschafts- und -Handelspolitik. Der starke US-Dollar wird sich voraussichtlich negativ auf das Wirtschaftswachstum vor allem in vielen Entwicklungs- und Schwellenländern auswirken.

Wachstum der Verkehrsmärkte setzt sich voraussichtlich fort

Personenverkehr

Voraussichtliche Marktentwicklung in %	2018	2019
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+1,0	~+1,0

Die Erwartungen für 2019 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt dürfte 2019 nach unserer Prognose weiter wachsen, wobei der Verkehrsleistungsanstieg leicht über dem Niveau des Berichtsjahres liegen dürfte. Wesentlicher Faktor hierfür sollte eine absehbar positive Entwicklung von Erwerbstätigenzahlen und verfügbaren Einkommen sein. Gleichzeitig wird ein deutlicher Rückgang der Kraftstoffpreise erwartet.

- Für den SPV rechnen wir mit robusten Zuwächsen, unterstützt durch eigene Maßnahmen zur Angebots- und Qualitätsverbesserung. Der Fernverkehr dürfte kräftiger als der Nahverkehr wachsen.
- Im ÖSPV ist eine Stagnation zu erwarten. Zwar wird der Buslinienfernverkehr wieder leicht zulegen, der Busliniennahverkehr dürfte jedoch aufgrund der demografischen Entwicklung abnehmen.
- Der motorisierter Individualverkehr kann voraussichtlich von der fortgesetzt positiven Arbeitsmarktlage und Einkommensentwicklung sowie von zurückgehenden Kraftstoffpreisen profitieren.
- Die Verkehrsleistung im innerdeutschen Luftverkehr dürfte nach Einbruch im Berichtsjahr voraussichtlich wieder moderat wachsen.

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

Güterverkehr und Logistik

Voraussichtliche Marktentwicklung in %	2018	2019
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	~ +1,5	+3,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	~ +2,0	+2,5
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+3,9	+3,0
Globale Luftfracht (Basis t)	+3,5	+2,5
Globale Seefracht (Basis TEU)	+4,6	+3,5
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+4,4	+4,5

Die Daten für 2018 und 2019 entsprechen den per Februar 2019 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Die Erwartungen für 2019 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für 2019 ist von einem sich fortsetzenden, kräftigen Anstieg der Transportnachfrage für den deutschen Güterverkehrsmarkt auszugehen. Bei einer anhaltend positiven Entwicklung der Binnennachfrage und des Außenhandels dürften sich unter der Annahme des Ausbleibens krisenhafter Ereignisse zum Beispiel aus dem Brexit oder den Zollkonflikten die Konjunkturimpulse leicht abgeschwächt fortsetzen. Der Gesamtmarkt wird auch weiterhin von einem inter- und intramodalen Wettbewerbsdruck und anhaltenden Ressourcenengpässen gekennzeichnet sein.

Zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Deutschland werden neben den insgesamt positiven Konjunkturimpulsen auch Mengensteigerungen durch Verkehrsverlagerungen von der Straße infolge der Trassenpreissenkung als Teil des Masterplans Schienengüterverkehr und der deutlichen Mautkostensteigerung erwartet. Die Binnenschifffahrt wird nach den extremen Belastungen durch Niedrigwasser im Berichtsjahr von einem starken positiven Basiseffekt sowie nach dem Ende des deutschen Steinkohlenbergbaus von zu erwartenden Steigerungen der Kohleimporte über die ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen) profitieren.

- ▶ Das Wachstum des europäischen Schienengüterverkehrsmarktes dürfte vor allem durch den intraeuropäischen Handel mit entsprechenden Impulsen für die Intermodalverkehre gestützt werden.
- ▶ Für den europäischen Landverkehrsmarkt wird in 2019 ein moderates Wachstum erwartet. Einfluss hierauf hat vor allem die aktuelle politische Situation in Westeuropa, während für Osteuropa weiterhin ein stärkeres Wachstum erwartet wird.
- ▶ Die Erwartungen für den globalen Luftfrachtmarkt in 2019 bleiben aufgrund der abgeflachten allgemeinen Marktentwicklung im vierten Quartal 2018 verhalten. In Bezug auf die Kapazität im Luftfrachtmarkt ist nicht von einer Verknappung auszugehen, da auch weiterhin neue Flugzeuge ausgeliefert und neue Routen erschlossen werden. Es ist zu erwarten, dass die Raten weiterhin auf einem starken Niveau bleiben.

- ▶ Für die globale Seefracht wird 2019 ein Volumenwachstum leicht unter Vorjahresniveau erwartet. Es wird erwartet, dass die Frachtraten weiter steigen werden, da die Versandkosten aufgrund neuer Regularien zur schwefelarmen Seefracht (IMO2020) steigen werden.
- ▶ Für die Kontraktlogistik wird ein kontinuierlich hohes Wachstum vor allem in den Regionen Asien-Pazifik, Americas und Europa erwartet.

Infrastruktur

Insgesamt gehen wir für 2019 von einer übergreifend positiven Entwicklung der Trassennachfrage aus:

- ▶ Im SPNV wird eine positive Absatzentwicklung durch die erhöhten Regionalisierungsmittel erwartet.
- ▶ Der SPFV dürfte durch Angebotserweiterungen Mehreinnahmen realisieren.
- ▶ Im Schienengüterverkehr sollte ein signifikantes Mengenwachstum aufgrund der Einführung der Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr zu sehen sein.

Auch unter Berücksichtigung der weiterhin anhaltenden Bautätigkeit wird mit einer leicht steigenden Entwicklung der Stationshalte gerechnet. Dabei sollte auch weiterhin der Anteil der konzernexternen Bahnen an den Stationshalten steigen.

Die Einzelhandelsumsätze (ohne Kfz und Tankstellen) folgen in 2019 voraussichtlich ungebrochen dem positiven Trend. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen sollten leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Beschaffungsmärkte

Als Basisszenario erwarten wir auf dem Öl- und Strommarkt keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Auch wenn die OPEC+-Gruppe ihre Kürzungsbeschlüsse komplett umsetzen sollte, dürfte die US-Produktion weiter anziehen. Die Internationale Energieagentur rechnet mit einem ausgeglichenen Markt. Risiken für steigende Preise resultieren aus möglichen ungeplanten Produktionsausfällen.

In Deutschland wird weiter um die Ausgestaltung des neuen Strommarktdesigns (Strommarkt 2.0) gerungen. Kurzfristige Preisausschläge dürften sich durch den weiteren Ausbau der erneuerbaren Energien infolge ihrer eingeschränkten Prognostizierbarkeit weiter verstärken. Die Großhandelspreise erhalten durch den Rückbau konventioneller Kapazitäten Auftrieb. Hierzu tragen klimapolitische Überlegungen in Richtung eines beschleunigten Kohleausstiegs und einer weiteren Verteuerung des CO₂-Ausstoßes bei.

Finanzmärkte

Durch die bestehenden geopolitischen Risiken und die zunehmende konjunkturelle Abkühlung der Weltwirtschaft wird für 2019 ein herausforderndes Umfeld an den weltweiten Aktien- und Rentenmärkten erwartet. Inwieweit diese Risiken bereits in der schwachen Marktentwicklung 2018 eingepreist sind, bleibt insgesamt abzuwarten. Ein Auslaufen der Stimulationseffekte, wie der US-Steuerreform, und eine restriktivere Geldpolitik in den USA wirken zusätzlich belastend auf die Märkte. Die EZB dürfte an ihrem vorgegebenen Kurs einer graduellen Normalisierung der derzeit noch expansiven Geldpolitik festhalten. Die Beendigung der Nettoanleihekäufe im Rahmen des Asset-Purchase-Programms (APP) ist hierfür ein erstes Signal.

Voraussichtliche Entwicklung der DBAG

Ertragslage

Unsere Prognosen für die Entwicklung des DB-Konzerns und der Konzerngesellschaften im Geschäftsjahr 2019 basieren auf unseren Erwartungen zu Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen.

Die Geschäftsentwicklung der DBAG wird auch im Geschäftsjahr 2019 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt sein. Ein übergreifendes Ziel im DB-Konzern ist die nachhaltige weitere Verbesserung der Ertragskraft.

Im Geschäftsjahr 2019 wird insgesamt mit einer Entwicklung des Beteiligungsergebnisses auf Vorjahresniveau gerechnet. Zuwächse bei der DB Fernverkehr AG, der DB Cargo AG und der DB Schenker AG werden dabei durch Rückgänge bei der DB Regio AG und in der Infrastruktur insbesondere bei der DB Netz AG kompensiert. In der Folge erwarten wir auch ein Jahresergebnis auf dem Niveau des Berichtsjahres. Das Betriebsergebnis sollte sich ebenfalls auf dem Niveau des Berichtsjahres bewegen.

Finanzlage

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch im Geschäftsjahr 2019 eine hohe Priorität für den DB-Konzern. Der DB-Konzern konzentriert sich darauf, den Mittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit kontinuierlich zu prognostizieren, da dieser die Hauptquelle für liquide Mittel darstellt. Die Liquiditätsprognose erfolgt monatsweise rollie-

rend anhand eines Liquiditätsplans für zwölf Monate. Im Geschäftsjahr 2019 hat der DB-Konzern fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in vergleichbarer Höhe zum Berichtsjahr zu tilgen. Der Finanzmittelbedarf daraus wird durch die Emission von öffentlichen und nicht öffentlichen Anleihen gedeckt. Emissionsbegleitend sind Roadshows in Europa und Asien geplant.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts gab es noch keine finale Beschlussfassung zur vollständigen Finanzierung des Mittelbedarfs des DB-Konzerns in 2019.

Für seine Kapitalmarktaktivitäten verfügt der DB-Konzern unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus den Debt-Issuance-Programmen sowie dem Commercial-Paper-Programm. Die garantierten Kreditfazilitäten dienen als Rückfallebene im Fall der Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch im Geschäftsjahr 2019 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen des DB-Konzerns werden auch im Geschäftsjahr 2019 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse abgedeckt. Die vom DB-Konzern zu finanzierenden Netto-Investitionen werden voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2019 nicht vollständig aus der Innenfinanzierung abgedeckt werden können.

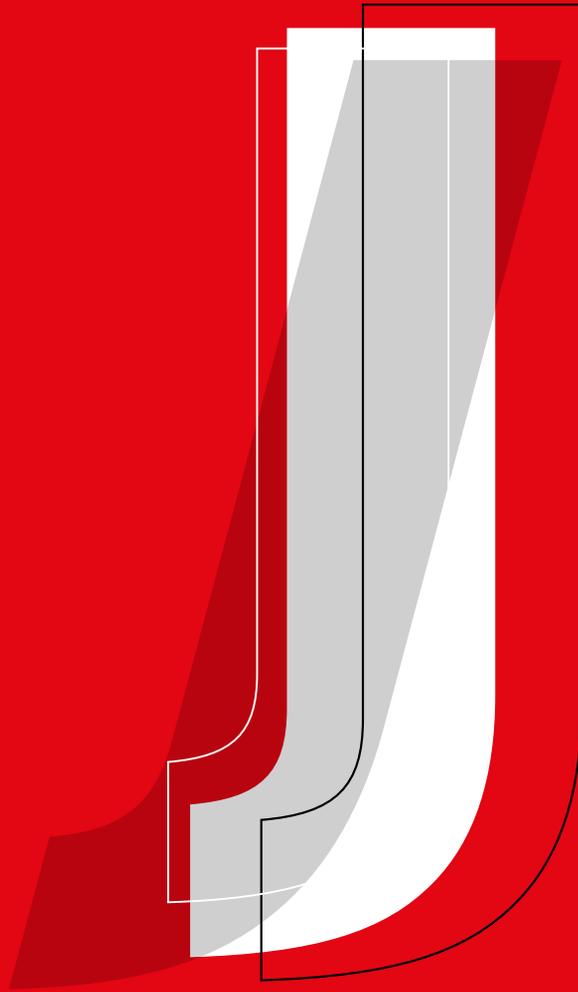
Die Netto-Finanzschulden des DB-Konzerns werden daher per 31. Dezember 2019 voraussichtlich leicht über dem Niveau des Berichtsjahresendes liegen. Die erstmalige Anwendung des IFRS 16 wird sich darüber hinaus spürbar verschuldungserhöhend auswirken.

Seine M&A-Aktivitäten wird der DB-Konzern im Geschäftsjahr 2019 selektiv und fokussiert fortführen.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

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



Jahresabschluss

- 58 Gewinn- und Verlustrechnung**
- 58 Bilanz**
- 59 Kapitalflussrechnung**
- 60 Entwicklung des Anlagevermögens**
- 60 Anhang**
- 83 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers**

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. in Mio. €	Anhang	2018	2017
Umsatzerlöse	(17)	1.101	1.042
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		2	2
Gesamtleistung		1.103	1.044
Sonstige betriebliche Erträge	(18)	402	425
Materialaufwand	(19)	-382	-371
Personalaufwand	(20)	-710	-634
Abschreibungen		-21	-17
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(21)	-983	-1.018
		-591	-571
Beteiligungsergebnis	(22)	1.361	1.091
Zinsergebnis	(23)	-443	-387
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(24)	-11	-39
Ergebnis nach Steuern		316	94
Jahresüberschuss/-fehlbetrag (-)		316	94
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		876	1.232
Bilanzgewinn		1.192	1.326

Bilanz

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2018	31.12.2017
ANLAGEVERMÖGEN			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	51	18
Sachanlagen	(2)		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		90	54
davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		88	52
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		0	0
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		0	0
Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		2	1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		27	28
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		1	1
		120	84
Finanzanlagen	(2)	34.850	34.628
		35.021	34.730
UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	1	1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	6.645	5.666
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		2.274	2.373
		8.920	8.040
RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	3	2
		43.944	42.772

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2018	31.12.2017
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150
Kapitalrücklage	(7)	6.310	6.310
Gewinnrücklagen	(8)	3.563	3.563
Bilanzgewinn	(9)	1.192	1.326
		13.215	13.349
SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGENANTEIL	(10)	1	1
RÜCKSTELLUNGEN	(11)	4.708	4.416
VERBINDLICHKEITEN	(12)	25.990	24.965
RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(13)	30	41
		43.944	42.772

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. in Mio. €	Anhang	2018	2017
Periodenergebnis (Jahresfehlbetrag)		316	94
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		25	20
Zunahme/Abnahme (-) der Pensionsrückstellungen		143	31
Cashflow		484	145
Zunahme/Abnahme (-) der übrigen Rückstellungen		-121	-720
Zunahme (-)/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-99	30
Zunahme/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		45	-62
Gewinn (-)/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		-54	-16
Verluste aus Verschmelzung DB ML AG und DB Dienstleistungen GmbH		0	0
Zinsergebnis		443	387
Beteiligungserträge (EAV, Dividenden)		-1.365	-1.094
Ertragsteuererträge (-)/-aufwendungen		11	39
Ertragsteuererstattungen/-zahlungen (-)		-11	-39
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		-667	-1.330
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		6	4
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände		-51	-33
Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen		1.377	2.458
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		-1.552	-3.246
Auszahlung für den Erwerb von Deckungsvermögen		-5	-5
Zunahme (-)/Abnahme der Forderungen aus Cashpooling		-582	422
Einzahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition		-75	187
Erhaltene Zinsen		429	454
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		1.604	1.274
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen (EAV)		-488	-440
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		663	1.075
Einzahlungen des Gesellschafters in die Kapitalrücklage		0	1.000
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		-3	-3
Einzahlung aus der Aufnahme von Finanzkrediten		2.951	2.041
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten		-1.962	-1.457
Zunahme/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		-136	-830
Gezahlte Zinsen		-572	-585
Gezahlte Dividenden an Gesellschafter		-450	-600
Auszahlungen für von/an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt) ²⁾		-71	-57
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-243	-491
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		-247	-746
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode ³⁾		2.321	3.067
Finanzmittelfonds am Ende der Periode⁴⁾	(25)	2.074	2.321

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.

²⁾ Davon -76 Mio. € (im Vorjahr: -62 Mio. €) aus Schuldbeitritt DB AG.

³⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 2.373 Mio. € abzüglich Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 52 Mio. €.

⁴⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 2.274 Mio. € abzüglich Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 200 Mio. €.

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert	
	Vortrag	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand	Vortrag	Abschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand	Stand	Stand
	per					per						
	01.01.2018				31.12.2018	01.01.2018				31.12.2018	31.12.2018	31.12.2017
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	18	38	0	-2	54	0	-3	0	0	-3	51	18
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	18	38	0	-2	54	0	-3	0	0	-3	51	18
SACHANLAGEN												
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	2
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	85	43	0	-6	122	-33	-6	0	5	-34	88	52
	87	43	0	-6	124	-33	-6	0	5	-34	90	54
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	3	1	0	0	4	-2	0	0	0	-2	2	1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	107	11	0	-8	110	-79	-12	0	8	-83	27	28
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1
	198	55	0	-14	239	-114	-18	0	13	-119	120	84
FINANZANLAGEN												
Anteile an verbundenen Unternehmen	19.069	45	0	-177	18.937	-562	-4	0	0	-566	18.371	18.507
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	16.067	1.502	2	-1.136	16.435	0	0	0	0	0	16.435	16.067
Beteiligungen	82	5	0	-12	75	-33	0	0	0	-33	42	49
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5	0	-2	-1	2	0	0	0	0	0	2	5
Sonstige Ausleihungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	35.223	1.552	0	-1.326	35.449	-595	-4	0	0	-599	34.850	34.628
Anlagevermögen insgesamt	35.439	1.645	0	-1.342	35.742	-709	-25	0	13	-721	35.021	34.730

Anhang

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

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

Der Jahresabschluss der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DBAG) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) für große Kapitalgesellschaften im Sinne des §267 Abs. 3 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 – soweit zulässig – gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst.

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

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert. Sich ergebende Änderungen werden gegebenenfalls an der betroffenen Stelle dieses Anhangs erläutert.

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

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

In Höhe des aktivierten Betrags (51 Mio. €; im Vorjahr: 18 Mio. €) ist gemäß § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine potenzielle Ausschüttungssperre entstanden, die durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen und Gewinnvorräte in ausreichender Höhe jedoch nicht zur Wirkung kommt.

Nach dem 31. Dezember 2015 selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens sowie entgeltlich erworbene Geschäfts- oder Firmenwerte, deren jeweilige Nutzungsdauer nicht verlässlich geschätzt werden kann, werden planmäßig über zehn Jahre abgeschrieben.

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen, soweit diese durch die Fertigung veranlasst sind. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt. Bei selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen werden die Kosten für die Entwicklungsphase aktiviert. Unter Entwicklung ist hierbei die Anwendung von Forschungsergebnissen oder von anderem Wissen für die Neuentwicklung von Gütern oder Verfahren oder deren Weiterentwicklung mittels wesentlicher Änderungen zu verstehen; im Fall selbst geschaffener Software werden die vor der Inbetriebnahme anfallenden Kosten für das Fachfeinkonzept, Customizing, Programmierung, Testen und Abnahme sowie Migration aktiviert. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

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

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

	Jahre
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3 - 10
Gebäude, Hallen und Überdachungen	10 - 75
Gleisanlagen	13 - 26
Übrige bauliche Anlagen	5 - 60
Signalanlagen	10 - 40
Fernmeldeanlagen	5 - 20
Schienenfahrzeuge	10 - 40
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 - 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 - 15

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

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

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

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Im DB-Konzern werden seit dem 1. Januar 2018 die bisherigen Verfahren zur Ermittlung der Pauschalwertberichtigung (1%-Regel) und der pauschalierten Einzelwertberichtigung, basierend auf in Abhängigkeit vom Alter der Forderungen differenzierten Prozentsätzen, nicht mehr angewendet. Sie wurden durch ein neues Verfahren ersetzt, demgemäß die Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt werden. Diese Prozentsätze beliefen sich zum 31. Dezember 2018 für die zum Geschäftsfeld Beteiligungen/Sonstige gehörende DB AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 5,62% für überfällige Forderungen und 0,6% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,1%. Wesentliche Auswirkungen haben sich aus der Änderung des Verfahrens nicht ergeben.

Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklambedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

Kassenbestände und Bankguthaben sowie Wertpapiere des Umlaufvermögens sind zu Anschaffungskosten bewertet, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

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

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

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

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

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

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

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

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2018 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in sogenannten CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Zinsergebnis erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden im Berichtsjahr erstmals die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung. Im Vorjahr wurden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Aus der Änderung der Richttafeln ergibt sich im Geschäftsjahr ein periodenfremder Aufwand in Höhe von 29,8 Mio. €, der im Wesentlichen im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen ist.

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 (2,32%) ergibt sich zum 31. Dezember 2018 ein Unterschiedsbetrag von 485 Mio. €, der gemäß § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB potenziell ausschüttungsgesperrt ist. Die entsprechenden Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2018 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2018
Rechnungszinsfuß	3,21
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenentwicklung	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,30

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungsleistungen an das Bundeseisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet (im Vorjahr: Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck). Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 0,89% (Altersteilzeit) und 1,61% (Jubiläum), 1,59% (Sterbegeld) sowie 1,67% (mittelbare Altersversorgung) angewendet.

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

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

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

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden grundsätzlich mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst. Bei den Rückstellungen für ökologische Altlasten kommt ein risikoadjustierter Zinssatz von -0,18% (im Vorjahr: -0,04%) zur Anwendung. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden grundsätzlich im Zinsergebnis ausgewiesen.

Die Bewertung der Steuerrückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Erläuterungen zur Bilanz

(2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagengitter auf Seite 60 dargestellt.

In den selbst geschaffenen gewerblichen Schutzrechten und ähnlichen Rechten und Werten sind 30 Mio. € in Erstellung befindliche immaterielle Vermögensgegenstände enthalten.

Der gemäß §285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 42 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €), von denen 36 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Geschäftsjahr wurden 4 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen vorgenommen.

(3) Vorräte

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	0
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	1
Insgesamt	1	1

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12. 2018	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12. 2017
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5	0	7
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	6.529	-	5.521
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	-	4
Sonstige Vermögensgegenstände	107	0	134
Insgesamt	6.645	0	5.666

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 0 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus dem Cashpooling (3.441 Mio. €; im Vorjahr: 2.859 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, kurzfristige Darlehen und Zinsen; insgesamt 2.668 Mio. €; im Vorjahr: 2.364 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (214 Mio. €; im Vorjahr: 174 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (206 Mio. €; im Vorjahr: 124 Mio. €).

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

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

(5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten enthalten im Wesentlichen die abgegrenzten Aufwendungen aus einer Versicherungsprämie für das Jahr 2019.

(6) Gezeichnetes Kapital

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

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beläuft sich zum 31. Dezember 2018 unverändert auf 6.310 Mio. €.

(8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen gemäß § 266 Abs. 3 HGB andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2018 einen Betrag in Höhe von unverändert 3.563 Mio. € aus.

(9) Bilanzgewinn

Aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 1.326 Mio. € wurde im Berichtsjahr eine Dividende von 450 Mio. € ausgeschüttet. Im Bilanzgewinn zum 31. Dezember 2018 in Höhe von 1.192 Mio. € ist ein Gewinnvortrag von 876 Mio. € enthalten.

(10) Sonderposten mit Rücklageanteil

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Sonderposten		
gemäß § 6b EStG	1	1
gemäß § 4 Fördergebietsgesetz	0	0
Insgesamt	1	1

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

(11) Rückstellungen

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2.652	2.289
Steuerrückstellungen	134	134
Sonstige Rückstellungen	1.922	1.993
Insgesamt	4.708	4.416

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 57 Mio. € (im Vorjahr: 55 Mio. €).

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und pensionsähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen (103 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Verpflichtungen (131 Mio. €) verrechnet. Dabei betragen der beizulegende Zeitwert des Deckungsvermögens 103 Mio. € und die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens 97 Mio. €.

Am 13. Dezember 2012 – mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 – hat die DBAG mit der DB Mobility Logistics AG sowie mit weiteren Tochtergesellschaften den schuldbeitragenden Schuldbeitritt der DBAG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter, an aktive und ehemalige Mitarbeiter der Tochtergesellschaften erteilter Pensionszusagen vereinbart. Im Gegenzug haben die Tochtergesellschaften eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen abzüglich der Aktivwerte übertragener Rückdeckungsversicherungen geleistet. Die Verein-

barung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfassen die Tochtergesellschaften den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (76 Mio. €; im Vorjahr: 62 Mio. €) und leisten für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DBAG. Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen beziehungsweise den aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DBAG weitergeleitet beziehungsweise durch die DBAG erstattet.

Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DBAG in Höhe von 2.054 Mio. € (im Vorjahr: 1.744 Mio. €) gemäß IDW RS HFA 30 als Pensionsrückstellungen bilanziert.

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Verpflichtungen im Personalbereich	139	132
Restrukturierungsmaßnahmen	4	7
Besondere Teilzeit im Alter	86	87
Ökologische Altlasten	1.088	1.125
Rückgabeverpflichtungen	17	17
Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag	16	26
Übrige Risiken	572	599
Insgesamt	1.922	1.993

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

Die Rückstellung für besondere Teilzeit im Alter wurde auf Grundlage des Demografie-Tarifvertrags für Mitarbeiter der DBAG und ihrer Tochterunternehmen gebildet.

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

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

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

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

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (16 Mio. € beizulegender Zeitwert; 15 Mio. € Anschaffungskosten) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (16 Mio. €) verrechnet.

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

(12) Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12. 2018	davon mit Restlaufzeit			31.12. 2017
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	200	200	-	-	52
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	45	45	0	-	44
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	25.347	6.429	18.918	11.526	24.521
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	213	13	200	-	210
Sonstige Verbindlichkeiten	185	86	99	61	138
davon aus Steuern	15	15	-	-	13
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	0
Insgesamt	25.990	6.773	19.217	11.587	24.965
davon zinspflichtig	24.863				23.800

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Darlehen gegenüber der Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) (20.758 Mio. €; im Vorjahr: 19.710 Mio. €), Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling (3.432 Mio. €; im Vorjahr: 3.568 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, weitere Darlehen und Zinsen; insgesamt 935 Mio. €; im Vorjahr: 1.070 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (146 Mio. €; im Vorjahr: 133 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (76 Mio. €; im Vorjahr: 40 Mio. €).

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

Weitere Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

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

(13) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

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

(14) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Bürgschafts- und Gewährleistungsverpflichtungen	3.987	4.146
davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen	3.981	4.140

Die DB AG hat zugunsten der DB Finance für ein mit dieser im Umfang von maximal 2 Mrd. € aufgelegtes Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm eine unbedingte und unwiderrufliche Garantie abgegeben, die zum 31. Dezember 2018 mit 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) valutierte. Darüber hinaus bürgt die DB AG für die Rückzahlung von durch die DB Finance emittierten Anleihen in Höhe von 119 Mio. € (im Vorjahr: 115 Mio. €).

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

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

(15) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Bestellobligo für Investitionen	6	11
Ausstehende Einlagen	417	402
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	2.877	2.632
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	478	392
Insgesamt	3.300	3.045

Die ausstehenden Einlagen betreffen die EUROFIMA.

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die nachfolgende Tabelle zeigt zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von Nominal- und Barwerten (Stand 31. Dezember 2018), untergliedert nach Fristigkeiten:

Per 31.12.2018 in Mio. €	Nominalwert	Barwert
MIET- UND ANDERE DRITTSCHULDVERHÄLTNISSE		
fällig bis 1 Jahr	277	273
fällig 1 bis 5 Jahre	920	852
fällig über 5 Jahre	1.230	924
Insgesamt	2.427	2.049

Unter andere Drittschuldverhältnisse fallen darüber hinaus Verpflichtungen aus der Übernahme von in 2019 erwarteten Verlusten im Rahmen von Ergebnisabführungsverträgen in Höhe von bis zu 450 Mio. € (im Vorjahr: 350 Mio. €).

(16) Finanzinstrumente

Die DB Finance hat per 31. Dezember 2018 Kredite über insgesamt 20.680 Mio. € an die DBAG ausgereicht. Die Refinanzierung der Kredite erfolgt über Anleiheemissionen unter der Garantie der DBAG.

Im Berichtsjahr wurden zwei börsennotierte Anleihen über 1.900 Mio. € der DB Finance und die dazugehörigen Darlehen der DBAG planmäßig getilgt.

Des Weiteren hat die DB Finance fünf börsennotierte Anleihen im Gesamtwert von 2.730 Mio. € und eine nicht börsennotierte Anleihe im Gegenwert von 127 Mio. € emittiert sowie eine bestehende nicht börsennotierte Anleihe im Gegenwert von 92 Mio. € aufgestockt. Die aufgenommenen Euro-Mittel sowie die in Euro getauschten Zahlungsströme der Fremdwährungsanleihen wurden als Darlehen an die DBAG weitergereicht.

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

Der DBAG standen per 31. Dezember 2018 garantierte Kreditfazilitäten als Back-up-Linien für das 2-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DBAG und der DB Finance in einem Gesamtvolumen von 2.080 Mio. € (im Vorjahr: 2.080 Mio. €) zur Verfügung. Keine der Back-up-Linien wurde per 31. Dezember 2018 in Anspruch genommen.

A. Derivative Finanzinstrumente

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

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

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

Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisenswaps/-forwards abgeschlossen. Der Bestand an Devisenswaps sank bedingt durch ein leicht verringertes Geldanlagevolumen der Tochtergesellschaften um 129 Mio. € auf 796 Mio. €. Das Volumen der Devisenforwards erhöhte sich aufgrund höherer Sicherungsaktivitäten der Tochtergesellschaften um 181 Mio. € auf 1.602 Mio. €. Da die Refinanzierung des DB-Konzerns auch in Währungen außerhalb des Euro-Raums erfolgte, wurden diese Positionen mithilfe von Zins-Währungs-Swaps unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu eliminieren. Weiterhin werden im Konzernverbund interne Fremdwährungs-

darlehen vergeben, die die DBAG extern absichert. In 2018 stieg das Volumen der Zins- und Währungsswaps auf 6.061 Mio. €, da in diesem Jahr mehrere Fremdwährungsanleihen emittiert wurden, deren Zahlungsströme in Euro getauscht wurden.

Energiepreissrisiken entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dieselmotorkraftstoff und aus Strombezugsverträgen mit Kohle- und Ölpreisbindung. Das Volumen der Dieselderivate sank um 0,2 Mio. t auf 0,9 Mio. t, da das Volumen der auslaufenden Geschäfte die Neuabschlüsse überkompensierte. Der Bestand der Kohlesicherungen stieg aufgrund neu abgeschlossener Sicherungsgeschäfte um 4,0 Mio. t auf 4,1 Mio. t.

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

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

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

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

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

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Nominalvolumen mit Externen	6.061	5.545
Marktwert der Derivate (Externe)	-124	-190

Am 31. Dezember 2018 bestand das Portfolio im Wesentlichen aus Zins-Währungs-Swaps, hauptsächlich mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Ausleihungen an verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit liegt unter 14 Jahren. Die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps basiert überwiegend auf der Abwertung des Euro gegenüber dem Schweizer Franken und dem japanischen Yen. Eine Drohverlustrückstellung war nicht zu bilden, da den unrealisierten Verlusten im Rahmen der gebildeten Bewertungseinheiten entsprechende unrealisierte Gewinne aus den Grund-

geschäften gegenüberstehen. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Mikro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

Nominal- und Marktwert der Devisenswaps/-forwards

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Nominalvolumen mit Externen	2.398	2.346
davon Devisenswaps	796	925
davon Devisenforwards	1.602	1.421
Marktwert der Derivate (Externe)	-5	-4
davon Devisenswaps	-4	-2
davon Devisenforwards	-1	-2
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	595	374
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	-1	1

Die per 31. Dezember 2018 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden größtenteils aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Forderungen gegen verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit beträgt fünf Jahre. Die Geschäfte mit externen Kontrahenten wurden teilweise an Tochtergesellschaften durchgeleitet. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Mikro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

Nominal- und Marktwert der Energiederivate

Dieselloststoff in t bzw. Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Nominalvolumen mit Externen	947.490	1.096.225
Marktwert der Derivate (Externe)	-5	-1
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	947.490	1.096.225
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	5	1

Kohle, BAFA in t SKE bzw. Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Nominalvolumen mit Externen	4.116.000	60.000
Marktwert der Derivate (Externe)	18	1
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	4.116.000	60.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	-18	-1

Das Portfolio der Energiepreissicherungen bestand am 31. Dezember 2018 sowohl aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr als auch aus Geschäften mit längeren Laufzeiten. Die maximale Laufzeit

beträgt sieben Jahre. Die Transaktionen wurden an die DB Energie GmbH durchgeleitet beziehungsweise direkt an Tochtergesellschaften im Segment DB Arriva weitergereicht. Die Wertentwicklung der externen Energiederivate spiegelt die Entwicklung an den zugrunde liegenden Rohstoffmärkten wider. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Mikro-Hedges gestaltet, Grund- und Sicherungsgeschäft stimmen jeweils überein. Die gesicherten Risiken werden vollständig kompensiert.

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

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

Kreditrisiko der Zins-, Währungs- und Energiederivate mit Externen

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Energiederivate	263	177

Die Kreditrisiken sind im Vergleich zum Vorjahr stark gestiegen und begründen sich im Wesentlichen durch die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps sowie Kohlesicherungen. Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 54 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von A1. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Baa2 auf.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(17) Umsatzerlöse

in Mio. €	2018	2017
Vermietung und Verpachtung	291	284
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	810	758
Insgesamt	1.101	1.042

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

(18) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2018	2017
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	51	79
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	4	6
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	5	3
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	59	14
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (einschließlich sonstiger Steuern)	78	125
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	0
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten	0	0
Währungskursgewinne	12	2
Übrige Erträge	192	196
davon Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	14	15
davon sonstige übrige Erträge	178	178
Insgesamt	402	425
davon periodenfremd	143	142

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

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

(19) Materialaufwand

in Mio. €	2018	2017
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	8	8
davon Aufwendungen für Energie	11	11
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	3	2
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-6	-5
Aufwendungen für bezogene Leistungen	335	324
davon Vermietung und Verpachtung	240	234
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	18	19
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	1	0
davon sonstige bezogene Leistungen	76	71
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	39	39
Insgesamt	382	371

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

(20) Personalaufwand

in Mio. €	2018	2017
Löhne und Gehälter	565	535
davon für Arbeitnehmer	537	506
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	27	28
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	1
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	145	99
davon für Arbeitnehmer	139	92
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	6	7
davon für Altersversorgung	64	26
Insgesamt	710	634

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

(21) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2018	2017
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	60	56
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	105	95
Gebühren und Beiträge	12	12
Aufwendungen für Versicherungen	43	44
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	38	46
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	10	11
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	28	26
Forschungs- und Entwicklungskosten	6	2
Sonstige bezogene Dienstleistungen	409	368
davon bezogene IT-Leistungen	192	166
davon sonstige Kommunikationsdienste	13	14
davon sonstige Serviceleistungen	204	188
Aufwendungen aus Schadenersatz	44	55
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1	1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	2	2
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzanlagen	8	0
Sonstige betriebliche Steuern	0	0
Übrige Aufwendungen	217	300
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	20	17
davon Währungskursverluste	12	10
davon sonstige übrige Aufwendungen	185	273
Insgesamt	983	1.018
davon periodenfremd	34	2

(22) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2018	2017
Erträge aus Beteiligungen	29	8
davon aus verbundenen Unternehmen	29	7
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.805	1.574
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-469	-488
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-4	-3
Insgesamt	1.361	1.091

(23) Zinsergebnis

in Mio. €	2018	2017
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	360	391
davon aus verbundenen Unternehmen	360	391
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	63	54
davon aus verbundenen Unternehmen	52	47
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 866	- 832
davon an verbundene Unternehmen	- 504	- 522
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	- 346	- 261
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	- 5	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	2	7
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	- 7	- 7
Insgesamt	- 443	- 387

(24) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag setzen sich aus Belastungen in Höhe von 9 Mio. € (im Vorjahr: 38 Mio. €) und Zahlungen ausländischer Quellensteuer auf Erträge aus Beteiligungen und Zinsen in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) zusammen.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der auf Seite 59 beigefügten Kapitalflussrechnung folgt den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e. V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 21 (DRS 21) Kapitalflussrechnung.

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

(25) Finanzmittelfonds

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

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

Sonstige Angaben

(26) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf den Seiten 74 – 82 dargestellt.

(27) Beschäftigte

	2018		2017	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmer	7.134	7.342	6.609	6.785
Zugewiesene Beamte	589	563	628	611
	7.723	7.905	7.237	7.396
Auszubildende	105	130	105	115
Insgesamt	7.828	8.035	7.342	7.511

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

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

(28) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

in T €	2018	2017
Gesamtbezüge des Vorstands	6.498	8.521
davon fixer Anteil	3.443	2.966
davon erfolgsabhängiger Anteil	3.055	3.304
davon aus Anlass der Beendigung der Tätigkeit	0	2.251
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	10.406	14.865
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	147.696	134.332
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	775	863

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung in Höhe von insgesamt 3.300 T€ und einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme in Höhe von 3.055 T€. Die Gesamtbezüge umfassen auch sonstige Nebenleistungen.

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

Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Als Aufsichtsratsmitglieder waren im Berichtsjahr bestellt:

Michael Odenwald

Staatssekretär a. D.
Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 17. April 2018),
Kleinmachnow
a) ▶ Fraport AG

Alexander Kirchner*

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

Uwe Beckmeyer (bis 30. April 2018)

Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft und Energie,
Bremerhaven

Guido Beermann (seit 11. April 2018)

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur,
Kleinmachnow
a) ▶ Flughafen München GmbH (seit 29. August 2018)

Jürgen Beuttler*

Leiter Einkauf, Immobilien, Compliance der DB Fernverkehr AG,
Wiesbaden

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (bis 31. März 2018)

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
München
a) ▶ KMW + NEXTER Defense Systems N.V.
(Independent non-executive Director)
b) ▶ DB Stiftung gGmbH (bis 5. März 2018; Beirat)

Dr. Michael Frenzel (bis 18. Juli 2018)

Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft e. V.,
Burgdorf
b) ▶ AMEX GBT III B.V. (Board of Directors)

Dr.-Ing. Jürgen Großmann (bis 18. Juli 2018)

Gesellschafter Georgsmarienhütte Holding GmbH,
Hamburg
a) ▶ SURTECO SE (Vorsitz)
b) ▶ Hanover Acceptances Limited, London/Großbritannien
RAG Stiftung (Kuratoriumsvorsitz)

Dr. Ingrid Hengster

Mitglied des Vorstands der KfW Bankengruppe,
Frankfurt am Main
a) ▶ Thyssen Krupp AG
▶ KfW Capital GmbH&Co. KG (seit 23. Oktober 2018; Vorsitz)
b) ▶ Europäische Investitionsbank (EIB), Luxemburg
(Sachverständige des Verwaltungsrats)

Jörg Hensel*

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

Dr. Levin Holle (seit 16. Januar 2018)

Leiter der Abteilung VII im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin
a) ▶ KfW Capital GmbH&Co. KG (seit 29. November 2018)
b) ▶ Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin)
(Verwaltungsrat; stellvertretender Vorsitz)
▶ BwConsulting GmbH (Beirat)

Klaus-Dieter Hommel*

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

Prof. Dr. Susanne Knorre

Unternehmensberatung,
Hannover

- a) ▶ Salzgitter AG (seit 24. Mai 2018)
 - ▶ RÜTGERS Germany GmbH
 - ▶ Norddeutsche Landesbank
 - ▶ STEAG GmbH

Jürgen Knörzer* (seit 11. September 2018)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG,
Schwarzach

- a) ▶ DB Regio AG
 - ▶ DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

Ludwig Koller* (bis 31. Juli 2018)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Karlsruhe

- a) ▶ DB Fernverkehr AG
 - ▶ Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
- b) ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Dr. Jürgen Krumnow

Selbstständiger Unternehmer,
Wiesbaden

- b) ▶ Peek&Cloppenburg KG (Beirat)

Kirsten Lühmann

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Hermannsburg

- a) ▶ Nürnberger Beamten-Lebensversicherung AG
 - ▶ BTA Betriebs- und Anlagengesellschaft mbH
(bis 31. Mai 2018)
 - ▶ Nürnberger Beamten Allgemeine Versicherung AG
(seit 1. Mai 2018)

Heike Moll*

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der DB Station&Service AG,
München

- a) ▶ DB Station&Service AG
- b) ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Stefan Müller (seit 20. November 2018)

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Großenseebach

Eckhardt Rehberg (seit 20. September 2018)

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Marlow

- a) ▶ DB Station&Service AG (bis 26. Oktober 2018)
- b) ▶ KfW Bankengruppe (Verwaltungsrat)

Mario Reiß*

Vorsitzender des Betriebsrats der DB Cargo AG, NL Süd-Ost,
Süptitz

- a) ▶ DB Cargo AG
- b) ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Regina Rusch-Ziemba*

Stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
(EVG), Hamburg

- a) ▶ DB Station&Service AG
 - ▶ DB Fahrwegdienste GmbH
 - ▶ DB Engineering&Consulting GmbH
 - ▶ DB JobService GmbH
 - ▶ DB Bahnbau Gruppe GmbH
 - ▶ DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Vorsitz)
 - ▶ DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
 - ▶ DEVK Pensionsfonds-AG

Jens Schwarz*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Deutschen Bahn AG,
Chemnitz

- a) ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats)
 - ▶ DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
- b) ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Veit Sobek*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Halberstadt

- a) ▶ Bundesbahn-Wohnungsbaugesellschaft Kassel GmbH
- b) ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Oliver Wittke (seit 31. Juli 2018)

Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft und Energie,
Gelsenkirchen

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

Aufsichtsratsausschüsse

Mitglieder des Präsidialausschusses

- ▶ Michael Odenwald (Vorsitz)
- ▶ Alexander Kirchner
- ▶ Sts Guido Beermann
- ▶ Jens Schwarz

Mitglieder des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses

- ▶ Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)
- ▶ Sts Guido Beermann
- ▶ Jörg Hensel
- ▶ Regina Rusch-Ziemba

Mitglieder des Personalausschusses

- ▶ Michael Odenwald (Vorsitz)
- ▶ Alexander Kirchner
- ▶ Sts Guido Beermann
- ▶ Jens Schwarz

Mitglieder des Vermittlungsausschusses

- ▶ Michael Odenwald (Vorsitz)
- ▶ Alexander Kirchner
- ▶ Sts Guido Beermann
- ▶ Jens Schwarz

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2018 an:

Dr. Richard Lutz

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

- a)** ▶ Schenker AG (bis 31. März 2018; Vorsitz)
 - ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - ▶ Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH (bis 12. April 2018; Vorsitz)
- b)** ▶ DB Stiftung gGmbH (Beirat, Vorsitz)

Alexander Doll (seit 1. April 2018)

Ressort Finanzen, Güterverkehr und Logistik,
Bad Homburg

- a)** ▶ Schenker AG (seit 1. April 2018; Vorsitz)
 - ▶ DB Cargo AG (seit 1. April 2018; Vorsitz seit 15. April 2018)
- b)** ▶ Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien (seit 1. April 2018, Non-executive Director)

Berthold Huber

Ressort Personenverkehr,
Weilheim

- a)** ▶ DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)
 - ▶ DB Fernverkehr AG (Vorsitz)
 - ▶ DB Regio AG (Vorsitz)
 - ▶ DB Cargo AG (Vorsitz bis 31. März 2018)
 - ▶ DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (Vorsitz)
 - ▶ Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien (Chairman of the Board of Directors)
 - ▶ DEVK Allgemeine Lebensversicherungs AG

Prof. Dr. Sabina Jeschke

Ressort Digitalisierung&Technik,
Berlin

- a)** ▶ Schenker AG (seit 1. Januar 2018)
 - ▶ DB Systemtechnik GmbH (seit 1. Mai 2018; Vorsitz seit 4. Mai 2018)
 - ▶ DB Systel GmbH (seit 5. Februar 2018; Vorsitz seit 4. Juli 2018)
 - ▶ Körber AG

Ronald Pofalla

Ressort Infrastruktur,
Mülheim an der Ruhr

- a)** ▶ DB Netz AG (seit 1. Januar 2018; Vorsitz)
 - ▶ Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH (bis 13. April 2018; stellvertretender Vorsitz)
 - ▶ DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG
- b)** ▶ Verband der Sparda-Banken e. V. (Beirat)
 - ▶ Initiativkreis Ruhr GmbH (seit 14. April 2018; Beirat)

Martin Seiler (seit 1. Januar 2018)

Ressort Personal&Recht,
Unkel

- a)** ▶ Schenker AG
 - ▶ DB Cargo AG (seit 8. Januar 2018)
 - ▶ DB Gastronomie GmbH (seit 9. Januar 2018; Vorsitz)
 - ▶ DB JobService GmbH (seit 9. Januar 2018; Vorsitz)
 - ▶ DB Zeitarbeit GmbH (seit 9. Januar 2018; Vorsitz)
 - ▶ DB Station&Service AG (seit 8. Januar 2018; Vorsitz)
 - ▶ DB Energie GmbH (seit 25. Januar 2018; Vorsitz)
 - ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (seit 30. Mai 2018)
 - ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (seit 30. Mai 2018)
- b)** ▶ DB Stiftung gGmbH (seit 16. Januar 2018; Beirat)
 - ▶ Enquete-Kommission Berufliche Bildung

- a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

(29) Honorare des Abschlussprüfers

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

(30) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag gemäß §285 Nr.33 HGB lagen nicht vor.

(31) Ergebnisverwendungsvorschlag

Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem zum 31. Dezember 2018 ausgewiesenen Bilanzgewinn (1.192.155.893,65 €) eine Dividende von 650.000.000,00 € auszuschütten und den Restbetrag in Höhe von 542.155.893,65 € auf neue Rechnung vorzutragen.

Berlin, den 26. Februar 2019

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

(32) Anteilsbesitzliste

Die Anteilsbesitzliste ist im Folgenden dargestellt.

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB FERNVERKEHR			
VOLLKONSOLIDIERT			
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	2.869	100,00
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	8.357	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.337.182	100,00
DB Reise&Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz	CHF	- 4.054	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH, Saarbrücken ^{2),3)}	EUR	380	50,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{2),4)}	EUR	116	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main ^{2),3)}	EUR	131	50,00
DB REGIO			
VOLLKONSOLIDIERT			
Autokraft GmbH, Kiel	EUR	17.250	100,00
Bayern Express&P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	EUR	7.217	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	8.431	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	5.017	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	8.265	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	13.127	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	7.918	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.185.464	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	7.242	100,00
DB Regio Bus Mitte GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	59.591	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	EUR	1.729	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	6.316	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	EUR	2.117	74,90
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	50	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	61.334	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	61.869	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	3.175	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	EUR	6.315	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg	EUR	3.345	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	2.055	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	EUR	873	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	22.601	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	13.718	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	15.853	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	26.862	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig	EUR	8.562	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	4.490	70,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	19.938	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	EUR	5.903	100,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	170	48,69

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	12.966	74,90
RVS Regionalverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	17.020	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	170.251	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	84.511	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	EUR	25	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	15.486	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU-, Aschaffenburg	EUR	3.228	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Augsburg mbH, Frankfurt am Main	EUR	48	100,00
Verkehrsgesellschaft Start EMScher- Münsterland mbH, Frankfurt am Main	EUR	17	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Niedersachsen mbH, Frankfurt am Main	EUR	49	100,00
Verkehrsgesellschaft Start NRW mbH, Frankfurt am Main	EUR	49	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Ostsachsen mbH, Berlin	EUR	49	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe mbH, Cuxhaven	EUR	1.550	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	9.872	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	EUR	13.711	100,00
AT EQUITY			
»Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH«, Ingelheim am Rhein ^{2),3)}	EUR	125	28,67
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen ^{2),4)}	EUR	29	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund- gesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg ^{2),3)}	EUR	205	25,32
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover ^{2),4)}	EUR	198	42,00
FahrBus Ostalb GmbH, Aalen ^{2),3)}	EUR	255	49,90
Filstand Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen ^{2),3)}	EUR	79	30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{2),4)}	EUR	172	47,50
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{2),3)}	EUR	8.960	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KING), Kitzingen ^{2),5)}	EUR	4	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{2),3)}	EUR	1.141	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH i. L., Gemünden (Main) ^{2),5)}	EUR	107	25,00
Niedersachsentarif GmbH, Hannover ^{2),3)}	EUR	54	12,50
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{2),3)}	EUR	46	46,90
OstalbMobil GmbH, Aalen ^{2),3)}	EUR	50	39,30
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{2),4)}	EUR	67	33,33
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau ^{2),3)}	EUR	343	42,50
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),4)}	EUR	60	31,67
stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{2),3)}	EUR	25	45,20
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{2),3)}	EUR	100	49,00
Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain - VAB GmbH, Aschaffenburg ^{2),4)}	EUR	25	60,00
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{2),3)}	EUR	123	11,11
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg/Weser ^{2),4)}	EUR	26	48,54
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{2),3)}	EUR	30	34,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH – VVM, Würzburg ^{2),3)}	EUR	30	18,64
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{2),3)}	EUR	54	25,93
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{2),3)}	EUR	440	18,12
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{2),3)}	EUR	115	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{2),3)}	EUR	98	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{2),3)}	EUR	780	32,50
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig ^{2),3)}	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig ^{2),3)}	EUR	1.131	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier ^{2),3)}	EUR	30	38,46
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{2),4)}	EUR	212	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{2),3)}	EUR	84	40,00
FAIR VALUE			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{2),3)}	EUR	116	54,00
Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE), Pforzheim ^{2),3)}	EUR	51	25,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Villingen-Schwenningen ^{2),5)}	EUR	72	70,20
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{2),3)}	EUR	199	51,42
VVW Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock ^{2),3)}	EUR	27	21,61
DB ARRIVA			
VOLLKONSOLIDIERT			
00741078 Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	569	100,00
ACTIJOVEN CONSULTING&TRAVELLING s.l., Madrid/Spanien	EUR	376	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Ambuline Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.551	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	676	100,00
Arriva Alpetour, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Kranj/Slowenien	EUR	35.158	100,00
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	28.275	100,00
Arriva Bus & Coach Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	15.164	100,00
Arriva Bus Abu Dhabi Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o., Toruń/Polen	PLN	10.433	99,80
Arriva City s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	719.536	100,00
Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	39.285	100,00
Arriva Danmark A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	1.629.101	100,00
Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Koper/Slowenien	EUR	35.214	100,00
Arriva Durham County Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	39.647	100,00
Arriva East Herts&Essex Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Finance Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	48	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.570	100,00
Arriva Galicia S.L., Ferrol/Spanien	EUR	23.278	100,00
Arriva Hongarije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	33.473	100,00
Arriva Hrvatska d.o.o., Osijek/Kroatien	HRK	273.514	100,00
Arriva Hungary Zrt., Budapest/Ungarn	HUF	24.937.360	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	87.623	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar	GBP	4.252	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	404	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	404	100,00
Arriva International Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	1.178.456	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	15.699	100,00
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS,SA, Almada/Portugal	EUR	222.599	100,00
Arriva Italia Rail S.R.L., Mailand/Italien	EUR	2.708	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien	EUR	334.860	100,00
Arriva Kam-Bus, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Kamnik/Slowenien	EUR	6.341	100,00
Arriva Kent & Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	75.576	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	76.156	100,00
Arriva Letbane ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	1.546	100,00
ARRIVA Liorbus, a.s., Ružomberok/Slowakei	EUR	15.343	60,42
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal	EUR	-1	100,00
Arriva LITAS d.o.o. Požarevac, Požarevac/Serbien	RSD	1.982.952	100,00
Arriva Liverpool Limited i.L., Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	66.206	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	72.314	100,00
ARRIVA MADRID MOVILIDAD S.L., Madrid/Spanien	EUR	39.509	100,00
Arriva Manchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	143.485	100,00
ARRIVA METROPOLITANA S.L., Paseo de la Estacion/Spanien	EUR	237	100,00
ARRIVA Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei	EUR	12.245	60,14
Arriva Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	-11	100,00
Arriva Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	47.454	100,00
Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	44.046	100,00
Arriva Mobility Solutions, s.r.o., Nitra/Slowakei	EUR	159	100,00
Arriva Morava a.s., Ostrava/Tschechien	CZK	1.713.093	100,00
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	97.345	100,00
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00
ARRIVA NITRA a.s., Nitra/Slowakei	EUR	17.244	60,48
Arriva North East Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.319	100,00
Arriva North West Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.395	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %	Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	26.653	100,00	Arriva UK Bus Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	447.479	100,00
ARRIVA Nove Zamky, a.s., Nove Zamky/Slowakei	EUR	15.714	60,36	Arriva UK Bus Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	393.251	100,00
Arriva Östgötapendeln AB, Stockholm/Schweden	SEK	17.291	100,00	Arriva UK Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.896	100,00
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	Arriva UK Bus Properties Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.681	100,00
Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	307.428	100,00	Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	352.879	100,00
Arriva plc, Sunderland/Großbritannien	GBP	706.611	100,00	Arriva Veneto S.r.l., Venedig/Italien	EUR	614	50,00
Arriva Polen Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	2.540	100,00	ARRIVA VIAJES AGENCIA OPERADORA S.L., Madrid/Spainien	EUR	350	100,00
Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	18.199	100,00	Arriva vlaky s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	51.577	100,00
ARRIVA PORTUGAL – TRANSPORTES LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	8.782	100,00	Arriva Východní Čechy a.s., Chrudim/Tschechien	CZK	680.212	100,00
Arriva Rail East Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	Arriva West Sussex Limited i.l., Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Rail London Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	28.958	100,00	Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	52.559	100,00
Arriva Rail North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-144.839	100,00	Arriva Zuid Europa Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	347	100,00
Arriva Rail XC Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	14	100,00
Arriva RP Sp. z o.o., Toruń/Polen	PLN	28.407	100,00	Autobusni kolodovr d.o.o. Karlovac, Karlovac/Kroatien	HRK	3.776	72,87
Arriva Scotland West Limited, Inchinnan/Großbritannien	GBP	2.669	100,00	Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spainien	EUR	4.629	100,00
Arriva Service A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	230	100,00	Autoprometno poduzeće d.d. Požega, Požega/Kroatien	HRK	90.650	77,98
Arriva Service s.r.o., Komárno/Slowakei	EUR	30.152	100,00	Autos Carballo, S.L., Paseo de la Estacion/Spainien	EUR	7.304	100,00
Arriva Services a.s., Králův Dvůr/Tschechien	CZK	92.285	100,00	Autoservizi F.V.G. S.P.A. – SAF, Udine/Italien	EUR	89.192	60,00
ARRIVA Slovakia a.s., Nitra/Slowakei	EUR	15.972	100,00	Autotrans d.o.o., Cres/Kroatien	HRK	166.276	78,35
Arriva South Eastern Rail Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	Autotrans Lika d.d., Otočac/Kroatien	HRK	5.219	62,24
ARRIVA SPAIN HOLDING, S.L., Madrid/Spainien	EUR	62.167	100,00	Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	93,67
Arriva Spain Rail S.A., Madrid/Spainien	EUR	260	100,00	Botniatag AB, Umeå/Schweden	SEK	43.038	60,00
Arriva Stajerska, družba za prevoz potnikov, d.d., Maribor/Slowenien	EUR	15.588	75,90	Bus Nort Balear s.l., Alcudia/Spainien	EUR	41	100,00
Arriva Střední Čechy s.r.o., Kosmonosy/Tschechien	CZK	794.307	100,00	BUS Service Jármiújavitó és Szolgáltató Kft., Budapest/Ungarn	HUF	485.953	100,00
Arriva Sverige AB, Stockholm/Schweden	SEK	626.743	100,00	Busdan 32.1 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	55.027	100,00
Arriva Sverige Buss Regional AB, Stockholm/Schweden	SEK	3.678	100,00	BUSDAN 34 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	53.083	100,00
Arriva Tag AB, Malmö/Schweden	SEK	45.431	100,00	BUSDAN 35 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	25.072	100,00
Arriva Techniek BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	1.030	100,00	BUSDAN 36 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	125.642	100,00
Arriva the Shires Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	67.192	100,00	BUSDAN 37 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	260.578	100,00
Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	112.858	100,00	BUSDAN 38 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	50.921	100,00
Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	1.593	100,00	BUSDAN 39 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	40.508	100,00
Arriva Trains Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	107.755	100,00	Centrebus Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.317	100,00
Arriva Trains Romania SRL, Bukarest/Rumänien	RON	7.463	100,00	Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains Wales/Trenau Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	31.566	100,00	CSAD MHD Kladlo a.s., Kladlo/Tschechien	CZK	263.025	100,00
Arriva Transport Ceska Republika a.s., Prag/Tschechien	CZK	3.402.970	100,00	DB Regio Tyne and Wear Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-1.094	100,00
Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-1.359	100,00	EMPRESA DE BLAS Y COMPANIA S.A., Madrid/Spainien	EUR	124.082	100,00
ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL, SA, Almada/Portugal	EUR	84.293	100,00	ESFERA BUS S.L., Madrid/Spainien	EUR	1.737	100,00
ARRIVA Trnava, a.s., Trnava/Slowakei	EUR	19.491	60,50	Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spainien	EUR	380	80,14
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	Grand Central Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	16.193	100,00
				Great North Eastern Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
				Great North Western Railway Company Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
				Greenline Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	8	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
INTEGRAL AVTO prodaja, servisi in tehnični pregledi vozil d.o.o., Jesenice/Slowenien	EUR	3.315	100,00
KD SERVIS a.s., Kladno/Tschechien	CZK	151.320	100,00
KM S.P.A., Cremona/Italien	EUR	7.798	100,00
London and North Western Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	15.562	100,00
M40 Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	77.324	100,00
MTL Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	115.999	100,00
NETOSEC S.L., Madrid/Spanien	EUR	278	100,00
Network Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/Niederlande	EUR	421	100,00
PAA Pan Alpen Adria Internationale Personenverkehrssysteme GmbH i.L., Ludwigshafen am Rhein	EUR	68	78,35
Panturist dioničko društvo za prijevoz putnika i turizam d.d., Osijek/Kroatien	HRK	38.510	99,88
Premier Buses Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.000	100,00
S.A.B. AUTOSERVIZI S.R.L., Bergamo/Italien	EUR	47.006	100,00
S.I.A. Società Italiana Autoservizi S.P.A., Brescia/Italien	EUR	56.892	100,00
SAB Piemonte S.r.l. a socio unico, Grugliasco (TO)/Italien	EUR	19.294	100,00
SAD INVEST, s.r.o., Trnava/Slowakei	EUR	1.026	60,50
SADEM - SOCIETÀ PER AZIONI, Turin/Italien	EUR	18.265	100,00
SAVDA Autoservizi Valle d'Aosta S.p.A., Aosta/Italien	EUR	18.542	100,00
Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1	100,00
Teamdeck Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
TGM (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
TGM Operations Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
TGM Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
TGMGroup Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	16.577	100,00
The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	51.888	100,00
Transcare Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	599	100,00
Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal	EUR	2.008	100,00
TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	-558	100,00
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	92,00
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	93,00
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMILICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal	EUR	-55	66,67
UCPLUS A/S, Kastrop/Dänemark	DKK	15.458	100,00
Velebit Turist d.o.o., Gospić/Kroatien	HRK	-518	78,35
VT-ARRIVA Személyszállító és Szolgáltató Kft., Székesfehérvár/Ungarn	HUF	39.154.598	100,00
White Rose Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
XC Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	29.470	100,00
Yorkshire Tiger Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.072	100,00
Zeta Automotive Limited, Bicester/Großbritannien	GBP	-1.042	51,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
AT EQUITY			
Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande ^{2),6)}	EUR	6.040	50,00
ATOC Limited, London/Großbritannien ²⁾	GBP	-13.646	23,81
Autopromet d.d. Slunj, Slunj/Kroatien ^{2),3)}	HRK	9.995	21,81
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal ⁶⁾	EUR	92.096	31,50
Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/Italien ³⁾	EUR	10	65,76
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien ³⁾	EUR	10	25,57
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien ^{2),3)}	EUR	3	33,33
Explotacion Gasoleos de la Coruña, s.l., Ferrol/Spanien ^{2),3)}	EUR	135	40,00
EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/Italien ^{2),3)}	EUR	114	30,01
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien ^{2),3)}	EUR	8.903	30,00
Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/Italien ³⁾	EUR	10	56,94
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien ^{2),6)}	GBP	736	50,00
NRES Limited, London/Großbritannien ²⁾	GBP	71	25,00
Omibus partecipazioni S.R.L., Mailand/Italien ^{2),3)}	EUR	8.567	50,00
Prometro S.A., Porto/Portugal ^{2),3)}	EUR	6.115	20,00
Rail Settlement Plan Limited, London/Großbritannien ²⁾	GBP	621	25,00
Rail Staff Travel Limited, London/Großbritannien ²⁾	GBP	-2.605	25,00
Rodinform - Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon/Portugal ^{2),4)}	EUR	-2	20,00
S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., CHARVENSOD (AO)/Italien ^{2),3)}	EUR	75	25,00
S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali SpA, Cordenons PN/Italien ^{2),3)}	EUR	1.248	9,81
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/Italien ^{2),3)}	EUR	111	15,00
Train Information Services Limited, London/Großbritannien ²⁾	GBP	-36	25,00
Trieste Trasporti S.P.A., Trieste/Italien ³⁾	EUR	55.447	39,94
Viajeros del Eo, Ferrol/Spanien ^{2),3)}	EUR	10	50,00
West Yorkshire Ticketing Company Limited, Altrincham/Großbritannien ²⁾	GBP	0	42,47
WSMR (Holdings) Limited, London/Großbritannien ^{2),4)}	GBP	0	50,00
DB CARGO			
VOLLKONSOLIDIERT			
ATG Autotransportlogistic Sp. z o.o., Malaszewicze/Polen	PLN	5.196	100,00
Compañía Aragonesa de Portacoche S.A., Saragossa/Spanien	EUR	7.394	65,28
Container-Terminal Púchov s. r. o., Púchov/Slowakei	EUR	131	100,00
Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i.L., Brüssel/Belgien	EUR	1.677	51,00
DB Cargo (UK) Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	178.146	100,00
DB Cargo (UK) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-41.264	100,00
DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	351.941	100,00
DB Cargo BTT GmbH, Mainz	EUR	2.130	100,00
DB Cargo Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	15.053	100,00
DB Cargo Components Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	8.880	100,00
DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava/Tschechien	CZK	22.186	100,00
DB Cargo Danmark Services A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	9.109	100,00
DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin	EUR	6.526	90,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %	Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB Cargo Hungaria Kft., Győr/Ungarn	HUF	2.156.097	100,00	Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/ Großbritannien	GBP	421	77,33
DB Cargo Information Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	2.052	100,00	Transportes Ferroviarios Especiales S.A., Madrid/Spanien	EUR	81.682	77,33
DB Cargo International Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	24.636	100,00	AT EQUITY			
DB Cargo Italia S.r.l., Mailand/Italien	EUR	16.510	60,00	ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss ^{2),3)}	EUR	6.823	50,00
DB Cargo Italia Services S.r.l., Mailand/Italien	EUR	1.564	100,00	Autotrax Limited, Fanham/Surrey/ Großbritannien ²⁾	GBP	506	24,00
DB Cargo Italy S.r.l., Novate Milanese/Italien	EUR	10.109	100,00	baymodal Bamberg GmbH, Bamberg ^{2),4)}	EUR	311	25,10
DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach	EUR	56.362	100,00	CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/ Tschechien ^{2),4)}	CZK	8.702	49,00
DB Cargo Maintenance Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.154	100,00	Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{2),3)}	EUR	4.861	30,88
DB Cargo Nederland N.V., Utrecht/Niederlande	EUR	2.644	100,00	Container Terminal Enns GmbH, Enns/Österreich ²⁾	EUR	10.322	49,00
DB Cargo Polska S.A., Zabrze/Polen	PLN	326.013	100,00	CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ^{2),3)}	EUR	1.150	22,50
DB Cargo Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	281.915	100,00	DCH Düsseldorf Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ^{2),3)}	EUR	1.178	51,00
DB Cargo Schweiz GmbH, Glattbrugg/Schweiz	CHF	- 4.992	100,00	Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen ^{2),3)}	EUR	5.410	35,00
DB Cargo Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	709	100,00	Hispanauto-Empresas Agrupadas A.E.I.E.®, Madrid/Spanien ³⁾	EUR	2.076	58,05
DB Cargo Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Koźle/Polen	PLN	17.944	100,00	INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i.L., Brüssel/Belgien ^{2),7)}	EUR	-21.433	36,77
DB Cargo Vermögensverwaltungs- Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	50	100,00	Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{2),3)}	EUR	18.525	50,00
DB Hungaria Holding Kft., Budapest/Ungarn	HUF	7.845.629	100,00	Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ^{2),3)}	EUR	12.081	30,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	EUR	10.016	100,00	Mediterranean Hub Monfalcone S.r.l., Monfalcone/Italien	EUR	-	49,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	32.673	96,82	OFP ATLANTIQUE SAS, La Rochelle/Frankreich ^{2),4)}	EUR	756	24,90
Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L., Timișoara/Rumänien	RON	-16.112	100,00	OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande ^{2),3)}	EUR	740	24,34
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien	EUR	95.620	100,00	PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{2),3)}	EUR	1.833	50,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl/Rhein	EUR	2.382	77,33	Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/Spanien ³⁾	EUR	- 852	9,02
Doker-Port Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	1.440	96,82	SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice/ Polen ^{2),3)}	PLN	51.023	20,55
DUSS Italia Terminal s.r.l., Verona/Italien	EUR	54	80,00	Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien ³⁾	EUR	7.321	48,56
Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	32.548	100,00	Stifa S.A. i.L., Malveira/Portugal ³⁾	EUR	- 85	38,67
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	PLN	4.752	100,00	Terminal Singen TSG GmbH, Singen ^{2),3)}	EUR	714	50,00
KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	EUR	1.375	67,62	Xrail AG, Basel-Stadt/Schweiz ^{2),3)}	CHF	420	36,80
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	140.751	100,00	DB SCHENKER			
Locomotive Operating Leasing Partnership, Doncaster/Großbritannien	GBP	156.272	100,00	VOLLKONSOLIDIERT			
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/Spanien	EUR	2.433	77,33	Air Terminal Handling S.A., Tremblay en France/Frankreich	EUR	2.618	100,00
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	EUR	1.068	80,00	Almoayed Schenker W.L.L., Manama/Bahrain	BHD	897	51,00
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00	Anterist + Schneider Zeebrugge B.V., Zeebrugge/Belgien	EUR	1.245	100,00
OOO DB Cargo Russija, Moskau/Russland	RUB	103.845	100,00	AO Schenker, Moskau/Russland	RUB	173.157	100,00
OOO Trans-Eurasia Logistics Vostok, Moskau/Russland	RUB	576	90,00	AS Schenker, Tallinn/Estland	EUR	8.233	100,00
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	33.440	100,00	ASIMEX Anterist + Schneider Import - Export SAS, Stiring-Wendel/Frankreich	EUR	1.641	100,00
Rail Service Center Rotterdam B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	3.734	51,00	ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	804	100,00
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	- 3.901	100,00	BAX Global (Malaysia) Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	231	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	EUR	3.954	100,00	BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/Südafrika	ZAR	968	86,75
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Mainz	EUR	7.195	100,00				
Transervi S.A., Madrid/Spanien	EUR	1.898	77,33				
Transfesa France SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	2.423	77,33				
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	EUR	346	77,33				

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Bischof Gesellschaft mbH., Wien/Österreich	EUR	72	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/Luxemburg	SEK	39.860	100,00
Cartrend GmbH, Karlsruhe	EUR	21	69,00
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	253.855	100,00
DB Polska Holding Sp. z o.o., Zabrze/Polen	PLN	1.424.434	100,00
DB Schenker (Cambodia) Limited, Phnom Penh/Kambodscha	USD	3.186	100,00
DB Schenker FLLC, Minsk/Belarus (Weißrussland)	BYN	- 88	100,00
DB Schenker GBS Bucharest S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	9.970	100,00
DB Schenker Global Services Asia Pacific Inc., Taguig City/Philippinen	PHP	534.002	100,00
DB Schenker Logistics Campus NMEA (Pty) Ltd., Kempton Park/Südafrika	ZAR	12.130	47,00
DP Schenker, Kiew/Ukraine	UAH	1.275	100,00
DVA Marine Re S.A., Luxemburg/Luxemburg	EUR	19.576	65,00
ELAG Emden Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden	EUR	1.201	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela	VES	1.694.440	100,00
EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden	EUR	5.578	100,00
EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	25	69,00
Fastighets Aktiefbolaget Orbyn, Göteborg/Schweden	SEK	9.464	100,00
HANGARTNER Terminal AG i.L., Zürich/Schweiz	CHF	0	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien	EUR	1.750	100,00
Heck Slovensko s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	5	100,00
Intertec Asia Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	7.079	69,00
Intertec Beteiligungs-GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	30.387	69,00
Intertec GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
INTERTEC Polska Sp.z o.o., Nardarzyn/Polen	PLN	1.901	69,00
Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	17	69,00
Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
Intreprinderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	MDL	617	96,69
Karpeles Flight Services (H.K.) Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	13.686	100,00
Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.598	100,00
Karpeles Freight Services Inc., Delaware/USA	USD	-213	100,00
KB Ädelgasen 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	95.569	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	20.623	100,00
KB Älghunden 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	22.410	100,00
KB Anholt 3, Stockholm/Schweden	SEK	9.106	100,00
KB Arbeitsbasen 4-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	36.714	100,00
KB Ätthögen Östra 1-Helsingborg, Helsingborg/Schweden	SEK	66.605	100,00
KB Backa 107:3, Göteborg/Schweden	SEK	140.140	100,00
KB Baggböle 2:35-Umeå, Umeå/Schweden	SEK	25.220	100,00
KB Benkammen 12-Malmö, Malmö/Schweden	SEK	135.242	100,00
KB Bleket 1-Karlstad, Karlstad/Schweden	SEK	46.184	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
KB Distributören 3 och 4-Örebro, Örebro/Schweden	SEK	83.934	100,00
KB Forsmark 2-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	58.233	100,00
KB Forsmark 3-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	180.501	100,00
KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg/Schweden	SEK	449	100,00
KB Frysen 1 Visby, Visby/Schweden	SEK	13.272	100,00
KB Fryshuset 3-Visby, Visby/Schweden	SEK	1.029	100,00
KB Köpmannen 10-Västerås, Västerås/Schweden	SEK	35.201	100,00
KB Kungsängen 28:1-Uppsala, Uppsala/Schweden	SEK	11.356	100,00
KB Langtradaren 2 Borlänge, Borlänge/Schweden	SEK	34.505	100,00
KB Lertaget 1, Skara, Skara/Schweden	SEK	46.921	100,00
KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö/Schweden	SEK	62.240	100,00
KB Maskinen 3-Linköping, Linköping/Schweden	SEK	62.610	100,00
KB Önnestad 108:4-Kristianstad, Kristianstad/Schweden	SEK	42.520	100,00
KB Överön 1:66-Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/Schweden	SEK	10.341	100,00
KB Pantern 1-Växjö, Växjö/Schweden	SEK	37.139	100,00
KB Reläet 8-Norrköping, Norrköping/Schweden	SEK	25.471	100,00
KB Sörby 24:3-Gävle, Gävle/Schweden	SEK	39.319	100,00
KB Storheden 1:8-Luleå, Luleå/Schweden	SEK	30.736	100,00
KB Tingstadsvassen 31:3-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	20.344	100,00
KB Transporten 1-Hultsfred, Hultsfred/Schweden	SEK	19.048	100,00
KB Transportören 1-Värnamo, Värnamo/Schweden	SEK	87.453	100,00
KB Viken 3-Karlshamn, Karlshamn/Schweden	SEK	11.279	100,00
KB Vindtrycket 1-Borås, Borås/Schweden	SEK	67.554	100,00
KB Vivstamon 1:13-Timrå, Timrå/Schweden	SEK	49.550	100,00
Kiinteistö Oy Porin Kiitolinja, Pori/Finnland	EUR	113	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki/Finnland	EUR	467	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere/Finnland	EUR	1.164	100,00
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentautankatu/Finnland	EUR	898	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku/Finnland	EUR	1.051	100,00
Kiinteistömaaliikenne Oy, Helsinki/Finnland	EUR	2.529	54,70
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden	SEK	8.160	100,00
LogCap Immorent Uno s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	2.264	100,00
LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	5.845	100,00
Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/Luxemburg	EUR	1.522	100,00
MTS HandelService GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
MTS MarkenTechnikService GmbH & Co. KG, Karlsruhe	EUR	57.846	69,00
MTS MarkenTechnikService Verwaltungs-GmbH, Karlsruhe	EUR	127	69,00
PT. Schenker Petrolog Utama, Jakarta/Indonesien	USD	26.548	71,00
Redhead Freight Limited, Bradford/Großbritannien	GBP	11.158	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %	Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
Redhead Holdings Limited, Bradford/Großbritannien	GBP	-202	100,00	Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main	EUR	25	100,00
Rengaslinja Oy, Helsinki/Finnland	EUR	587	100,00	Schenker Filen 8 Aktiefolag, Göteborg/Schweden	SEK	17.541	100,00
S.B. International Freight Limited, Christchurch/Neuseeland	NZD	0	100,00	SCHENKER FRANCE SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	184.695	100,00
SCHENKER&CO AG, Wien/Österreich	EUR	123.397	100,00	Schenker Global Management & Services GmbH, Essen	EUR	-11.146	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	SGD	775.226	100,00	Schenker Global Management & Services PTE. LTD., Singapur/Singapur	SGD	-7	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	124.909	100,00	Schenker Global Management & Technology Center Americas Inc., Wilmington/USA	USD	173	100,00
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	EUR	18.186	100,00	Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen	EUR	65	100,00
Schenker (L.L.C.), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	192.222	100,00	SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu Delhi/Indien	INR	3.001.683	100,00
Schenker (Lao) Sole Co., Ltd., Vientiane/Laos	LAK	1.951.596	100,00	Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	1.654.839	100,00
Schenker (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	NZD	17.956	100,00	Schenker International (Macau) Ltd., Macau/Macau	HKD	32.171	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand	THB	448.385	100,00	Schenker International S.A. de C.V., Mexiko/Mexiko	MXN	708.298	100,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	1.797.799	100,00	Schenker Italiana S.p.A., Peschiera Borromeo (MI)/Italien	EUR	65.954	100,00
Schenker A.E., Athen/Griechenland	EUR	-245	100,00	Schenker Jinbei Logistics (Shenyang) Co. Ltd., Shenyang/China	CNY	170.253	50,00
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	DKK	105.379	100,00	Schenker Khimji's LLC, Maskat/Sultanat Oman	OMR	1.176	60,00
Schenker AB, Göteborg/Schweden	SEK	108.338	100,00	Schenker Korea Ltd., Seoul/Korea/Republik	KRW	38.740.725	100,00
Schenker AG & Co. Beteiligungsverwaltungs OHG, Essen	EUR	172	100,00	Schenker Limited, London/Großbritannien	GBP	27.941	100,00
Schenker Åkeri AB, Göteborg/Schweden	SEK	118.936	100,00	Schenker Limited, Nairobi/Kenia	KES	206.255	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	EUR	1.632.775	100,00	Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu/China	CNY	-1.988	100,00
Schenker Americas, Inc., Wilmington/USA	USD	175.124	100,00	Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing/China	CNY	25.435	100,00
Schenker Angola, Limitada, Luanda/Angola	AOA	196.871	99,90	Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China	CNY	88.228	100,00
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	ARS	41.405	100,00	Schenker Logistics (Kunshan) Co., Ltd., Kunshan/China	CNY	31.492	100,00
Schenker AS, Oslo/Norwegen	NOK	650.661	100,00	Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	273.247	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	AUD	146.800	100,00	Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China	CNY	113.868	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Peking/China	CNY	728	70,00	Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China	CNY	28.734	100,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Peking/China	CNY	88.174	70,00	Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China	CNY	101.882	100,00
Schenker Business Services LLC, Moskau/Russland	RUB	178.932	100,00	Schenker Logistics (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	6.982	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago/Chile	CLP	4.911.939	100,00	Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	CNY	65.082	100,00
Schenker China Ltd., Pudong/Shanghai/China	CNY	1.823.449	100,00	Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden	SEK	-15.967	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden	SEK	8.349	100,00	Schenker Logistics Inc., Calamba City/Philippinen	PHP	7.034	100,00
Schenker d.d., Ljubljana/Slowenien	EUR	20.857	100,00	Schenker Logistics L.L.C., Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate	AED	52.115	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien-Herzegowina	BAM	1.184	100,00	Schenker Logistics Nederland B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	62.277	100,00
Schenker d.o.o., Rugvica/Kroatien	HRK	13.435	100,00	Schenker Logistics Romania S.A., Bukarest/Rumänien	RON	334.202	99,47
Schenker d.o.o., Novi Banovci/Serbien	RSD	150.876	100,00	Schenker Logistics S.A., Barcelona/Spanien	EUR	125.166	100,00
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	SEK	18.746	100,00	Schenker Logistics Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	VND	62.203.839	100,00
Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen	EUR	1.345	100,00	Schenker Logistics W.L.L., Doha/Qatar	QAR	-1.696	60,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main	EUR	64	100,00	SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange/Luxemburg	EUR	2.392	100,00
Schenker Distribution Solutions, Inc., Paranaque-Stadt/Philippinen	PHP	108.729	98,51	Schenker Manila Administrative Competence Center Inc., Taguig City/Philippinen	PHP	34.723	100,00
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien	BRL	23.343	100,00				
SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien	MKD	74.709	100,00				
Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten	EGP	75.203	100,00				
SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	32.807	100,00				
Schenker Equipment AB, Göteborg/Schweden	EUR	8.462	100,00				

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker Maroc S.A.S., Casablanca/Marokko	MAD	21.247	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	363.056	100,00
Schenker Myanmar Co., Ltd., Yangon/Myanmar	MMK	1.809.390	100,00
Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek/Namibia	NAD	7.781	100,00
Schenker Nederland B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	15.483	100,00
Schenker Nemzetközi Szállítmányozási és Logisztikai Kft., Szigetszentmiklos/Ungarn	HUF	6.661.574	100,00
Schenker NV, Antwerpen/Belgien	EUR	25.099	100,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	CAD	65.781	100,00
Schenker OY, Helsinki/Finnland	EUR	86.058	100,00
Schenker Panama S.A., Panama-Stadt/Panama	USD	1.658	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima/Peru	PEN	1.729	100,00
Schenker Philippines, Inc., Makati City/Philippinen	PHP	758.170	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg/Schweden	SEK	107.913	100,00
SCHENKER RE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin/Irland	EUR	42.080	100,00
Schenker S.A., Guatemala-Stadt/Guatemala	GTQ	-20.499	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	4.641	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad/Saudi-Arabien	SAR	32.721	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	CHF	53.006	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing/China	CNY	29.516	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., Singapur/Singapur	SGD	275.097	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	ZAR	218.799	86,75
Schenker Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	283.741	99,67
SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechien	CZK	712.365	100,00
Schenker Technik GmbH, Essen	EUR	5.025	100,00
Schenker Technology Center (Warsaw) sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	4.182	100,00
Schenker Transitarios, S.A., Loures/Portugal	EUR	12.401	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	71.072	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	4.737	100,00
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	VND	549.174.310	100,00
Schenker, Inc., New York/USA	USD	116.246	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zircirlikuyu/Türkei	TRY	108.273	55,00
Schenker-BTL Ltd., London/Großbritannien	GBP	0	100,00
Schenker-ocean Ltd, Wanchai/Hongkong	HKD	5.998	100,00
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	JPY	5.989.010	80,00
SIA Schenker, Riga/Lettland	EUR	6.188	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland	EUR	133	100,00
SPA Systems s.r.o. i.L., Prag/Tschechien	CZK	2.022	69,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Furth im Wald	EUR	3.601	100,00
TEGRO AG, Schwerzenbach/Schweiz	CHF	9.220	62,10
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden	SEK	1.410	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
TRANS A Spedition GmbH, Offenbach am Main	EUR	13.763	100,00
Transport-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (vormals J. Hevecke TRG), Hamburg	EUR	496	96,70
Transworld Asig - Broker de Asigurare SRL, Bukarest/Rumänien	RON	639	99,47
UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen	EUR	699	100,00
Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	1.543	69,00
AT EQUITY			
ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana, Ljubljana/Slowenien ^{2),3)}	EUR	10.898	33,72
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz ^{2),3)}	CHF	2.685	26,00
Autoport Emden GmbH, Emden ^{2),3)}	EUR	188	33,30
Bäckeboles Åkeri AB, Göteborg/Schweden ^{2),3)}	SEK	49.597	35,00
BTU - Bilspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden ^{2),3)}	SEK	6.368	50,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover ²⁾	EUR	111	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel ^{2),3)}	EUR	4.415	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen ^{2),3)}	NOK	10.914	33,30
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien ^{2),3)}	EUR	954	20,00
I.M. »Moldromukrtrans« S.R.L., Chisinau/Moldawien ^{2),3)}	MDL	14.153	33,15
Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria/Spanien ³⁾	EUR	-307	24,75
Trans Jelabel S.L., Aldeamayorde S Martin/Spanien ^{2),3)}	EUR	830	20,00
Transatlantic Shipping and Trading SRL, Bukarest/Rumänien ^{2),3)}	RON	5.176	49,73
Värnamo Åkeri AB, Värnamo/Schweden ^{2),3)}	SEK	18.397	50,00
Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen ^{2),3)}	NOK	13.858	50,00
DB NETZE FAHRWEG			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.765	100,00
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	8.628.426	100,00
DB RegionNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	3.571	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein	EUR	1.653	87,50
MegaHub Lehrte Betreiber-Gesellschaft mbH, Hannover	EUR	262	65,62
AT EQUITY			
EIIG Corridor Rhine - Alpine EWIV, Frankfurt am Main ^{2),4)}	EUR	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Paris/Frankreich ^{2),3)}	EUR	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2),4)}	EUR	3.475	24,53
TIA GmbH, Augsburg ^{2),4)}	EUR	289	42,88
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{2),8)}	EUR	6	42,88
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2),3)}	EUR	2.196	21,88
DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB BahnPark GmbH, Berlin	EUR	6.473	51,00
DB Station&Service Aktiengesellschaft, Berlin	EUR	1.486.225	100,00
MEKB GmbH, Berlin	EUR	32	100,00
Station Food GmbH, Berlin	EUR	1.835	51,00
AT EQUITY			
Clever Order Services GmbH, Berlin ^{2),6)}	EUR	200	25,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %	Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
DB NETZE ENERGIE				Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main	EUR	8.032	100,00
VOLLKONSOLIDIERT				Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH, Berlin	EUR	25.933	100,00
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	423.215	100,00	Deutsche Bahn Finance GmbH, Berlin	EUR	67.789	100,00
AT EQUITY				Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin	EUR	2.705	100,00
inno2grid GmbH, Berlin ^{2),3)}	EUR	134	50,00	Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	EUR	3.784	100,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN				DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz- Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v.d.Höhe	EUR	2.001	65,00
VOLLKONSOLIDIERT				DVA REINSURANCE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin/Irland	EUR	4.862	65,00
BAX Global Inc., Norfolk/USA	USD	82.288	100,00	Engineering Support Group Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-965	100,00
DB (UK) Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	816.538	100,00	infraView GmbH, Mainz	EUR	4.601	100,00
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	28.654	100,00	Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin	EUR	-1.413	76,99
DB Barnsdale AG, Berlin	EUR	12.079	100,00	ioki GmbH, Frankfurt am Main	EUR	4.025	100,00
DB Cargo Belgium BVBA, Antwerpen/Belgien	EUR	5.743	100,00	Mobimeo GmbH, Berlin	EUR	10.025	100,00
DB Competition Claims GmbH, Berlin	EUR	18.125	100,00	Precision National Plating Services, Inc., Delaware/USA	USD	-26.459	100,00
DB Czech Holding s.r.o., Rudná/Tschechien	CZK	439.126	100,00	QT Mobilitätsservice GmbH, Berlin	EUR	2.744	85,00
DB Danmark Holding ApS, Hvidovre/Dänemark	DKK	380.198	100,00	Railway Approvals Germany GmbH, Minden	EUR	50	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin	EUR	1.125	100,00	Railway Approvals Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	288	100,00
DB Engineering & Consulting GmbH, Berlin	EUR	90.297	100,00	Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware/USA	USD	92.244	100,00
DB Engineering & Consulting USA Inc., Delaware/USA	USD	-406	100,00	UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde/Polen	PLN	1.065	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	EUR	244.439	100,00	UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	EUR	7.716	100,00
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main	EUR	78.456	100,00	Unterstützungskasse der Firma H.M. Gehrckens Gesellschaft mit beschränkter Haftung i.L., Berlin	EUR	6	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	17.139	100,00	ANTEILMÄSSIG			
DB International (Beijing) Co., Ltd., Peking/China	CNY	3.909	100,00	Etiihad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate	AED	147	49,00
DB International Brasil Servicos de Consultoria Ltda., Rio de Janeiro/Brasilien	BRL	234	100,00	AT EQUITY			
DB JobService GmbH, Berlin	EUR	-4.444	100,00	BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH, Essen ^{2),3)}	EUR	441	49,90
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin	EUR	3.935	100,00	Beijing Huajing DeBe International Engineering Consulting Co., Ltd, Peking/China ^{2),6)}	CNY	6.084	25,00
DB Media & Buch GmbH, Kassel	EUR	26	100,00	BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{2),3)}	EUR	433.071	24,90
DB Mobility Services Austria GmbH i.L., Wien/Österreich	EUR	560	100,00	EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, Basel/Schweiz ⁶⁾	CHF	1.646.490	22,60
DB Projekt Stuttgart – Ulm GmbH, Stuttgart	EUR	2.287	100,00	Rail Technology Company Limited, Jeddah/Saudi-Arabien ^{2),3)}	SAR	7.892	24,90
DB Schweiz Holding AG, Zug/Schweiz	CHF	126.516	100,00	SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),4)}	EUR	1.375	25,50
DB Services GmbH, Berlin	EUR	13.277	100,00	Stinnes Holz GmbH, Berlin ^{2),4)}	EUR	79	53,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin	EUR	2.162	100,00	FAIR VALUE			
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	EUR	79.015	100,00	GHT Mobility GmbH, Berlin ^{2),3)}	EUR	390	83,87
DB Systel UK Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.143	100,00	TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin ^{2),3)}	EUR	4.199	94,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	781	100,00	TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG i.L., Düsseldorf ^{2),3)}	EUR	-1	100,00
DB US Corporation, Tarrytown/USA	USD	463.383	100,00				
DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA	USD	470.344	100,00				
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	EUR	79.036	100,00				
DB Verwaltungsgesellschaft WBN mbH, Niesky	EUR	-26.239	100,00				
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	EUR	28	100,00				

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

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

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2017.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2016.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2015.

⁶⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

⁷⁾ Daten für Geschäftsjahr 2014.

⁸⁾ Daten aus Liquidationsbilanz zum 1. Juli 2018.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft. Den Corporate Governance-Bericht nach Ziffer 6.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- ▶ entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2018 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und
- ▶ vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt des oben genannten Corporate Governance-Berichts.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

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

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Finanzberichts »Lagebericht und Jahresabschluss 2018« – 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 unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- ▶ anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

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

- ▶ identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeits, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- ▶ gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- ▶ beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ▶ ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der

bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- ▶ beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- ▶ beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- ▶ führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Berlin, den 28. Februar 2019

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper
Wirtschaftsprüfer

Philipp Medrow
Wirtschaftsprüfer



Weitere Informationen

86 Bericht des Aufsichtsrats
90 Corporate Governance Bericht

Bericht des Aufsichtsrats

87 Sitzungen des Aufsichtsrats

87 Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats

88 Corporate Governance

88 Jahresabschluss

89 Veränderungen in der Besetzung
von Aufsichtsrat und Vorstand



MICHAEL ODENWALD
Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

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

Sitzungen des Aufsichtsrats

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

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen und zwei außerordentlichen Sitzungen sowie zu einer Strategietagung und einer weiteren, zweitägigen Strategieklausur zusammen. Dem Aufsichtsrat wurden zudem in zwei Informationsveranstaltungen Fragen zum Projekt Stuttgart 21/Wendlingen—Ulm beziehungsweise zum Jahresabschluss detailliert erläutert.

Alle Aufsichtsratsmitglieder haben im Berichtsjahr mindestens an der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. Im Berichtszeitraum wurde ein Beschluss in einem schriftlichen Verfahren gefasst. Die Sitzungen des Aufsichtsrats der DBAG wurden durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses beziehungsweise des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet.

Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Deutschen Bahn Konzerns (DB-Konzern) sowie die wesentlichen Investitions- und Beteiligungsprojekte.

Der Aufsichtsrat befasste sich in seinen turnusmäßigen Sitzungen sowie in einer Sondersitzung im Berichtszeitraum regelmäßig – jeweils unter Einbeziehung des Vorsitzenden des Beirats der DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH – mit dem Fortschritt und der Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21/Wendlingen—Ulm.

Ebenfalls in einer Sondersitzung des Gremiums erfolgte nach dem Ausscheiden des bisherigen Aufsichtsratsvorsitzenden, Herrn Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, die Wahl von Herrn Michael Odenwald zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats der DBAG.

In der jährlichen Strategiesitzung hat das Gremium die aus den verkehrspolitischen Festlegungen der Bundesregierung im Koalitionsvertrag der 19. Legislaturperiode abzuleitenden Maßnahmen für die Eisenbahn in Deutschland beraten. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat die betriebliche Lage, insbesondere die Pünktlichkeit und betriebliche Qualität, sowie die Kunden- und Digitalisierungsoffensiven des Fern- beziehungsweise des Personenverkehrs erörtert.

In einer weiteren, zweitägigen Strategieklausur hat der Aufsichtsrat sich mit den für eine Stabilisierung und Verbesserung der Betriebsqualität erforderlichen Maßnahmen ausführlich befasst. Erörtert wurden dabei die Steuerung und Verbesserung der Netzkapazität, die Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit, die wirtschaftliche und betriebliche Situation einzelner Geschäftsfelder und die übergreifenden Maßnahmen zur Stabilisierung und Optimierung von Prozessen.

Der Aufsichtsrat fasste ferner nach entsprechender Beratung zu wesentlichen Einzelsachverhalten, wie zum Beispiel der Beschaffung zusätzlicher ICE-4-Zuggarnituren, die erforderlichen Beschlüsse.

Weiterhin hat der Aufsichtsrat im Dezember 2018 die Mittelfristplanung 2019 bis 2023 für den DB-Konzern beraten sowie dem Budget des DB-Konzerns für das Geschäftsjahr 2019 und der Investitionsplanung 2019 bis 2023 zugestimmt.

Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

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

Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr sechs Sitzungen durchgeführt und sich insbesondere jeweils mit der aktuellen wirtschaftlichen Lage des DB-Konzerns und in einzelnen Geschäftsfeldern, mit der Risikoberichterstattung und mit den Quartalsabschlüssen beziehungsweise dem Halbjahresabschluss befasst. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat den Fortgang und die Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21

auf Grundlage der quartalsweisen Berichterstattung des Vorstands, die von den Wirtschaftsprüfern und einem Ingenieurbüro durch einen Review begleitet wurde, erörtert und in einer gesonderten Sitzung die Weiterentwicklung der Berichterstattung an Aufsichtsrat und Ausschuss ausführlich beraten. In seiner Dezembersitzung hat der Ausschuss auch die vorgelegte Budget- und Investitionsplanung sowie die Mittelfristplanung des DB-Konzerns ausführlich beraten. Ferner wurde die Situation eines weiteren großen Investitionsprojekts, des Abschnitts S21 der S-Bahn Berlin, einem gesonderten Review unterzogen und vom Ausschuss eingehend erörtert. Der Ausschuss befasste sich weiter mit der Fortschreibung der Corporate Governance und des internen Kontrollsystems durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über Untersuchungen im Bereich Compliance und die Ergebnisse der internen Revision informieren lassen. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung für den Berichtszeitraum diskutiert. Der Ausschuss hat sich außerdem über wirtschaftlich bedeutsame Einzelsachverhalte unterrichten lassen, wie – in einem Follow-up zu einem bereits 2018 behandelten Thema – erneut zur Fahrzeugsituation bei DB Regio, zur personellen Bedarfs- und Bestandsentwicklung und zu den Kennzahlen der Personalsteuerung sowie zu Fragen der IT-Governance, des IT-Projektportfolios und der Cybersecurity. Auch der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in vier turnusmäßigen sowie zwei außerordentlichen Sitzungen beziehungsweise Telefonkonferenzen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet und Vergütungsfragen für die Mitglieder des Vorstands diskutiert und die jeweiligen Beschlussfassungen des Aufsichtsrats hierzu vorbereitet.

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

Corporate Governance

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

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2018 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 22. März 2019 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 27. März 2019 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2018 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

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

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

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

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

Herr Martin Seiler hat sein Amt als Vorstand Personal & Recht zum 1. Januar 2018 übernommen. Herr Alexander Doll hat sein Amt als Vorstand für Güterverkehr & Logistik zum 1. April 2018 angetreten. Die Bestellungen beider Vorstandsmitglieder waren noch im Jahr 2017 erfolgt. Seit dem 1. Januar 2019 führt Herr Doll nach Zusammenführung der zuvor im Ressort des Vorsitzenden geführten Finanzfunktionen mit den Geschäftsfeldern des Ressorts Güterverkehr & Logistik das Ressort Finanzen, Güterverkehr und Logistik des DB-Konzerns.

Herr Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht hat sein Mandat im Aufsichtsrat der DBAG sowie seinen Aufsichtsratsvorsitz zum Ablauf des 31. März 2018 niedergelegt. Im Zusammenhang mit seinem Ausscheiden aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde die Entsendung von Herrn Staatssekretär a. D. Michael Odenwald in den Aufsichtsrat der DBAG mit Wirkung zum Ablauf des 10. April 2018 aufgehoben. Er wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung am 10. April 2018 mit Wirkung zum 11. April 2018 als Nachfolger für Herrn Prof. Felcht zum Mitglied des Aufsichtsrats der DBAG und in der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats der DBAG am 17. April 2018 für die Dauer seiner Amtsperiode zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats der DBAG gewählt.

Als Nachfolger für Herrn Staatssekretär a. D. Michael Odenwald wurde mit Wirkung zum 11. April 2018 Herr Staatssekretär Guido Beermann (BMVI) in den Aufsichtsrat der DBAG entsandt. Herr Parlamentarischer Staatssekretär Uwe Beckmeyer hat im Zusammenhang mit seinem Ausscheiden aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) sein Mandat im Aufsichtsrat der DBAG mit Wirkung zum 30. April 2018 niedergelegt. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung zum 31. Juli 2018 Herr Parlamentarischer Staatssekretär Oliver Wittke (BMWi) in den Aufsichtsrat der DBAG entsandt. Herr Dr. Michael Frenzel und Herr Dr. Jürgen Großmann haben jeweils ihr Mandat im Aufsichtsrat der DBAG mit Wirkung zum 18. Juli 2018 niedergelegt. Als Nachfolger wurden in der außerordentlichen Hauptversammlung am 20. September 2018 Herr Eckhardt Rehberg, MdB, sowie in der außerordentlichen Hauptversammlung am 20. November 2018 Herr Stefan Müller, MdB, zu Mitgliedern des Aufsichtsrats der DBAG gewählt. Herr Ludwig Koller hat mit Wirkung zum 31. Juli 2018 sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. Als sein Nachfolger wurde vom Amtsgericht Charlottenburg mit Wirkung vom 11. September 2018 Herr Jürgen Knörzer gerichtlich zum Aufsichtsratsmitglied bestellt.

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

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

Berlin, im März 2019

Für den Aufsichtsrat



Michael Odenwald
Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

Corporate Governance Bericht

- | | |
|--|--|
| 90 Entsprechenserklärung | 92 Compliance |
| 90 Zusammenwirken von Vorstand und Aufsichtsrat | 92 Rechnungslegung und Abschlussprüfung |
| 92 Transparenz | 92 Effizienzprüfung des Aufsichtsrats |
| 92 Risikomanagement | 93 Vergütungsbericht |

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

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

Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG erklären gemeinsam:

»Seit der letzten Entsprechenserklärung vom 21. März 2018 hat die DB AG den von der Bundesregierung am 1. Juli 2009 verabschiedeten Empfehlungen zum PCGK mit Ausnahme von Ziffer 3.3.2 (Selbstbehalt beim Abschluss der D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat) entsprochen. Die DB AG beabsichtigt, den Empfehlungen des PCGK auch künftig, bis zu einer Entscheidung über den Selbstbehalt für den Aufsichtsrat mit der vorgenannten Ausnahme, zu entsprechen.«

Zusammenwirken von Vorstand und Aufsichtsrat

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

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

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

Vorstand

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

Herr Martin Seiler hat sein Amt als Vorstand Personal & Recht zum 1. Januar 2018 übernommen. Herr Alexander Doll hat sein Amt als Vorstand für Güterverkehr & Logistik zum 1. April 2018 angetreten. Die Bestellungen beider Vorstandsmitglieder waren noch im Jahr 2017 erfolgt. Seit dem 1. Januar

2019 führt Herr Doll nach Zusammenführung der zuvor im Ressort des Vorsitzenden geführten Finanzfunktionen mit den Geschäftsfeldern des Ressorts Güterverkehr&Logistik das Ressort Finanzen, Güterverkehr und Logistik des DB-Konzerns.

Der Vorstand der DBAG besteht damit weiterhin aus sechs Ressorts. Neben dem Ressort des Vorsitzenden umfasst der Vorstand die Ressorts »Personal & Recht«; »Digitalisierung & Technik«; »Personenverkehr«; »Finanzen, Güterverkehr und Logistik« sowie »Infrastruktur«.

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

Aufsichtsrat

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

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

Vorsitzender des Aufsichtsrats der DBAG ist, nach dem Ausscheiden des vorherigen Vorsitzenden Herrn Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht zum Ablauf des 31. März 2018, seit dem 17. April 2018 Herr Michael Odenwald. Persönliche oder geschäftliche Beziehungen einzelner Aufsichtsratsmitglieder zur DBAG werden im Konzern-Anhang angegeben.

Die Aufsichtsratsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und den Aufsichtsrat darüber informieren. Im Berichtszeitraum ist kein derartiger Fall aufgetreten.

Geschäfte von grundlegender Bedeutung sowie andere Vorstandsentscheidungen mit wesentlichem Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage des DB-Konzerns bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat der DBAG wird vom Vorstand mindestens vierteljährlich über die Geschäftsentwicklung und über die Lage des DB-Konzerns informiert. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auch regelmäßig über die im DB-Konzern ergriffenen Maßnahmen zur Einhaltung von Gesetzen und den unternehmensinternen Regularien (Compliance). In den Aufgabenbereich des Aufsichtsrats

fallen außerdem die Prüfung und Billigung des Jahresabschlusses der DB AG und die Prüfung des Lageberichts der DB AG, des Konzern-Abschlusses sowie des Konzern-Lageberichts des DB-Konzerns. Der Aufsichtsrat befasst sich darüber hinaus mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie der Abschlussprüfung.

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

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

Aufsichtsratsausschüsse

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DBAG von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, neben dem nach dem Mitbestimmungsgesetz einzurichtenden Vermittlungsausschuss weitere Ausschüsse zu bilden, und einen Präsidialausschuss, einen Prüfungs- und Compliance-Ausschuss sowie einen Personalausschuss gebildet. Eine Übersicht über die Mitglieder der Ausschüsse finden Sie im Konzern-Anhang. Über die Arbeit der Ausschüsse im Berichtsjahr informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht. Eine Funktionsbeschreibung der einzelnen Ausschüsse finden Sie auf unserer Internetseite.

Frauenanteil in Vorstand und Aufsichtsrat

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

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

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

Transparenz

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

Risikomanagement

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

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

Compliance

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

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

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

Weitere Informationen zum Thema Compliance finden Sie auf unserer Internetseite.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die Hauptversammlung der DB AG hat am 21. März 2018 die PwC, Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2018 bestellt. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat die Vorschläge des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers vorbereitet und nach dessen Wahl durch die Hauptversammlung mit dem Abschlussprüfer die Prüfungsschwerpunkte festgelegt. Mit dem Abschlussprüfer wurde auch in diesem Geschäftsjahr vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird. Es wurde zudem vereinbart, dass der Ausschussvorsitzende vom Abschlussprüfer über gesonderte Feststellungen und etwaige Unrichtigkeiten der Entsprechenserklärung unverzüglich informiert wird.

Effizienzprüfung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Die Effizienzprüfung erfolgt im Zweijahresrhythmus. Die letzte Effizienzprüfung fand 2017 statt.

Vergütungsbericht

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

Das Vergütungssystem des Vorstands

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

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

Vergütungsbestandteile

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

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

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

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

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

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

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

Seit der Tranche 2017 gilt für den Long-term Incentive Plan des Vorstands eine veränderte Methodik. Bemessungsgrundlage für das langfristige Vergütungselement ist nun eine marktübliche Eigenkapitalverzinsung auf Basis des Equity Value. Die Ausrichtung des Long-term Incentives am Equity Value honoriert eine nachhaltige Wertentwicklung des Unternehmens. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit werden die im Vergleich zur Unternehmensplanung erzielte Wertsteigerung und der Auszahlungsgrad ermittelt. Die Planlaufzeit beträgt jeweils vier Jahre. Der Auszahlungsgrad des Long-term Incentive Plans ist nach oben begrenzt und kann zwischen 0 und 250 % liegen. Der Anspruch aus der Long-term-Incentive-Zusage ist vererblich.

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

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

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

Konzernweite Vergütungssystematik für Führungskräfte

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

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

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

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

Ruhegeldansprüche

Der Aufsichtsrat der DB AG hat für die Vorstandsmitglieder eine grundsätzliche Altersgrenze von 65 Jahren festgelegt. Die Mitglieder des Vorstands haben nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Anspruch auf Ruhegeldzahlungen. Ein Vorstandsmitglied hat spätestens mit Vollendung des 65. Lebensjahres Anspruch auf ein lebenslanges

Ruhegeld, wenn das Dienstverhältnis wegen dauernder Dienstunfähigkeit endet oder der Vertrag vor dem vereinbarten Beendigungstermin endet oder nicht verlängert wird, ohne dass ein wichtiger Grund vorliegt, oder das Vorstandsmitglied die Fortsetzung des Dienstvertrags zu gleichen oder für ihn günstigeren Bedingungen ablehnt.

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

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

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

Vertragliche Nebenleistungen

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

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

Gesamtbezüge des Vorstands in T €	Feste Vergütung	Bezüge im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit	Variable Vergütung				Insgesamt ⁴⁾
			kurzfristig ¹⁾	langfristig (Auszahlung LTI 2018)	langfristig ²⁾	Sonstiges ³⁾	
AM 31.12.2018 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG							
Dr. Richard Lutz	900	-	892	-	107	17	1.809
Ronald Pofalla	650	-	560	-	185	31	1.241
Berthold Huber	650	-	560	-	185	28	1.238
Martin Seiler	400	-	394	-	225	28	822
Alexander Doll	300	-	256	-	206	22	579
Prof. Dr. Sabina Jeschke	400	-	394	-	142	16	810
Insgesamt	3.300	-	3.055	-	1.049	143	6.498

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.

²⁾ Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung/-auflösung für Long-term Incentives (LTI).

³⁾ Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen und aus der Benutzung von Dienstwagen sowie Zuschüsse zu Versicherungen und Mieten.

⁴⁾ Summe ohne langfristige variable Vergütung.

Vergütung für das Geschäftsjahr 2018

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

Für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr erhalten die Mitglieder des Vorstands der DB AG folgende Vergütung:

Kein Mitglied des Vorstands der DB AG hat im Berichtsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten.

Versorgungsansprüche des Vorstands für das Geschäftsjahr 2018

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag in Höhe von 1.222 T € zugeführt.

Zuführung zu den Pensionsrückstellungen in T €	2018
AM 31.12.2018 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Dr. Richard Lutz	236
Ronald Pofalla	0
Berthold Huber	471
Martin Seiler	202
Alexander Doll	136
Prof. Dr. Sabina Jeschke	177
Insgesamt	1.222

Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder sind als Gesamtsumme im Konzern-Anhang ausgewiesen.

Vergütung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2018

Die Vergütung des Aufsichtsrats der DB AG wurde zuletzt durch Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung von 20.000 € sowie eine erfolgsorientierte jährliche Vergütung. Die erfolgsabhängige Vergütung bemisst sich nach dem Verhältnis des im Konzern-Abschluss ausgewiesenen operativen Ergebnisses (EBIT) des Geschäftsjahres im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr sowie dem Erreichen bestimmter operativer Leistungskennziffern. Die erfolgsabhängige Vergütung ist auf maximal 13.000 € begrenzt. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung. Diese Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel. Für den Vorsitz im Präsidialausschuss und im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss erhöht sich die Vergütung um das Einfache, für den Vorsitz im Personalausschuss um die Hälfte der Vergütung. Die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach §27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss bleiben unberücksichtigt.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld von 250 €. Die Aufsichtsratsmitglieder haben zudem die Wahl zwischen einer persönlichen BahnCard 100 First oder fünf Freifahrtscheinen.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung). Die Versicherung ist als Gruppenversicherung ohne Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Aufsichtsräte entstehen können. Ferner besteht für die Aufsichtsratsmitglieder eine Gruppenunfallversicherung. Die Prämie für die genannten Versicherungen entrichtet die jeweilige Gesellschaft.

Die Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat nur während eines Teils des jeweiligen Geschäftsjahres angehören, erhalten für jeden angefangenen Monat ihrer Mitgliedschaft ein Zwölftel der Vergütung. Entsprechendes gilt für die Erhöhung der Vergütung für den Aufsichtsratsvorsitzenden und seinen Stellvertreter sowie für die Erhöhung der Vergütung für Mitgliedschaft und Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss.

Die Zahlung der Vergütung erfolgt nach Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder für das vorangegangene Geschäftsjahr beschließt.

Die Vergütung einschließlich der persönlichen Bahn-Card 100 First und der fünf Freifahrtscheine ist von den Aufsichtsratsmitgliedern eigenständig zu versteuern.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats halten derzeit weder Aktien der Gesellschaft noch Optionsrechte, die zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft berechtigen.

Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 27. März 2019 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats in T€	Jahresvergütung 2018				
	feste Vergütung	variable Vergütung	Sitzungsgeld	Nebenleistungen	Insgesamt
AM 31.12.2018 AMTIERENDE AUF SICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG ¹⁾					
Michael Odenwald	61,7	18,5	3,8	0,9	84,8
Alexander Kirchner	40,0	12,0	3,5	7,2	62,7
Guido Beermann	26,3	7,9	2,8	-	36,9
Jürgen Beuttler	20,0	6,0	2,0	-	28,0
Dr. Ingrid Hengster	20,0	6,0	1,8	-	27,8
Jörg Hensel	25,0	7,5	3,0	0,9	36,4
Dr. Levin Holle	20,0	6,0	3,0	-	29,0
Klaus-Dieter Hommel	20,0	6,0	1,3	7,2	34,5
Prof. Dr. Susanne Knorre	20,0	6,0	2,0	7,2	35,2
Jürgen Knörzer	6,7	2,0	0,8	-	9,4
Dr. Jürgen Krumnow	40,0	12,0	3,0	0,9	55,9
Kirsten Lühmann	20,0	6,0	2,0	0,9	28,9
Heike Moll	20,0	6,0	1,8	7,2	35,0
Stefan Müller	3,3	1,0	0,5	-	4,8
Eckhardt Rehberg	6,7	2,0	0,8	-	9,4
Mario Reiß	20,0	6,0	1,8	7,2	35,0
Regina Rusch-Ziemba	25,0	7,5	2,5	7,2	42,2
Jens Schwarz	30,0	9,0	3,5	7,2	49,7
Veit Sobek	20,0	6,0	2,0	7,2	35,2
Oliver Wittke ²⁾	10,0	3,0	-	-	13,0
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE AUF SICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG ¹⁾					
Uwe Beckmeyer	6,7	2,0	0,8	-	9,4
Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht	17,5	5,3	1,0	-	23,8
Dr. Michael Frenzel	11,7	3,5	0,8	-	15,9
Dr. Jürgen Großmann	11,7	3,5	1,0	-	16,1
Ludwig Koller	11,7	3,5	0,5	-	15,7
Aufsichtsratsvergütung für weitere Mandate in DB-Tochtergesellschaften					90,3
Insgesamt					865,0

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Einige Aufsichtsratsmitglieder geben an, ihre Vergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

²⁾ Herr PSts Wittke hat die Vergütung für seine Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied nicht angenommen.

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats bestehen nicht.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben im Berichtsjahr keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen erhalten.

Kontaktinformationen

Investor Relations

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



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

Der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG erscheint auch in englischer Sprache.

Konzernkommunikation

Allgemeine Unternehmenspublikationen und die Broschüre Wettbewerbskennzahlen können Sie im Internet einsehen beziehungsweise bei der Konzernkommunikation bestellen:

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon – 030.297-61030
Telefax – 030.297-61919
E-Mail – presse@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/presse

DB-Servicenummer

Die Servicenummer der Deutschen Bahn AG 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 20 ct/Anruf, Tarif bei Mobilfunk maximal 60 ct/Anruf.

Online finden Sie als Privat- und Geschäftsreisender **Antworten auf häufige Fragen** sowie **weitere Kontaktmöglichkeiten**.



Unser Personenverkehr im Social Web

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



Impressum

Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations, Berlin
Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
Lithografie: Koch Prepress GmbH, Wiesbaden
Druck: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG, Stuttgart
Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin

Bildnachweis: **0 Titel Umschlag** Max Lautenschläger
02 Max Lautenschläger **086** Max Lautenschläger



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

