

A woman with blonde hair and glasses, wearing a maroon Deutsche Bahn uniform with a blue and maroon scarf, is smiling and holding a tablet. She has a name tag that reads 'A. Seibert' and a DB logo on her chest. The background is blurred, showing a train and other people.

Deutsche Bahn **Integrierter Bericht 2018**

Auf dem Weg zu einer besseren Bahn

Auf einen Blick

		Veränderung		
			absolut	%
Ausgewählte Kennzahlen	2018	2017		
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz bereinigt	44.024	42.704	+1.320	+3,1
Umsatz vergleichbar	44.486	42.703	+1.783	+4,2
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.172	968	+204	+21,1
Jahresergebnis	542	765	-223	-29,2
EBITDA bereinigt	4.739	4.930	-191	-3,9
EBIT bereinigt	2.111	2.152	-41	-1,9
Eigenkapital per 31.12.	13.592	14.238	-646	-4,5
Netto-Finanzschulden per 31.12.	19.549	18.623	+926	+5,0
Bilanzsumme per 31.12.	58.527	56.436	+2.091	+3,7
Capital Employed per 31.12.	36.657	35.093	+1.564	+4,5
Return on Capital Employed (ROCE) in %	5,8	6,1	-	-
Tilgungsdeckung in %	17,6	18,7	-	-
Brutto-Investitionen	11.205	10.464	+741	+7,1
Netto-Investitionen	3.996	3.740	+256	+6,8
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.371	2.329	+1.042	+44,7
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende ¹⁾ in Mio.	4.669	4.685	-16	-0,3
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Pünktlichkeit DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland in %	93,5	94,1	-	-
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	74,9	78,5	-	-
Reisende in Mio.	2.581	2.564	+17	+0,7
davon in Deutschland	2.087	2.075	+12	+0,6
davon DB Fernverkehr	147,9	142,2	+5,7	+4,0
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	97.707	95.854	+1.853	+3,9
Betriebsleistung in Mio. Trkm	781,3	779,0	+2,3	+0,3
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	255,5	271,0	-15,5	-5,7
Verkehrsleistung in Mio. tkm	88.237	92.651	-4.414	-4,8
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ²⁾ in %	92,9	93,6	-	-
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	93,4	93,9	-	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.086	1.073	+13	+1,2
davon konzernexterne Bahnen	349,3	331,4	+17,9	+5,4
Anteil konzernexterner Bahnen in %	32,2	30,9	-	-
Stationshalte in Mio.	154,1	153,2	+0,9	+0,6
davon konzernexterne Bahnen	37,0	36,1	+0,9	+2,5
BUSVERKEHR				
Reisende ¹⁾ in Mio.	2.087	2.121	-34	-1,6
Verkehrsleistung ³⁾ in Mio. Pkm	6.942	7.220	-278	-3,9
Betriebsleistung in Mio. Buskm	1.602	1.616	-14	-0,9
SPEDITION UND LOGISTIK				
Sendungen im Landverkehr in Tausend	106.468	100.452	+6.016	+6,0
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.304	1.300	+4	+0,3
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	2.203	2.169	+34	+1,6
Lagerhausfläche Kontraktlogistik in Mio. m ²	8,3	8,0	+0,3	+3,8
WEITERE KENNZAHLEN				
Auftragsbestand im Personenverkehr ¹⁾ per 31.12. in Mrd. €	91,0	94,9	-3,9	-4,1
Betriebslänge Schienennetz per 31.12. in km	33.440	33.488	-48	-0,1
Personenbahnhöfe per 31.12.	5.663	5.660	+3	+0,1
Rating Moody's/S&P Global Ratings	Aa1/AA-	Aa1/AA-	-	-
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	318.528	310.935	+7.593	+2,4
Mitarbeiterzufriedenheit in Zi	3,7	-	-	-
Arbeitgeberattraktivität - Rang in Deutschland	13	13	-	-
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	23,2	23,0	-	-
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 in %	-33,2	-29,5	-	-
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in %	57,2	44,0	-	-
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	1.758	1.701	+57	+3,4
Leise Güterwagen in Deutschland per 31.12.	50.409	39.604	+10.805	+27,3

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.
²⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.
³⁾ Ohne DB Arriva.

10-Jahres-Übersicht

Zum interaktiven
Kennzahlenvergleich



in Mio. €	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG										
Umsatz	44.065	42.693	40.557	40.403	39.728	39.107	39.296	37.979	34.410	29.335
Gesamtleistung	47.156	45.593	43.298	43.102	42.422	41.756	41.910	40.436	36.617	31.271
Sonstige betriebliche Erträge	2.998	2.954	2.834	2.772	2.824	2.853	3.443	3.062	3.120	3.864
Materialaufwand	- 22.258	- 21.457	- 20.101	- 20.208	- 20.250	- 20.414	- 20.960	- 20.906	- 19.314	- 15.627
Personalaufwand	- 17.301	- 16.665	- 15.876	- 15.599	- 14.919	- 14.383	- 13.817	- 13.076	- 11.602	- 11.115
Abschreibungen	- 2.688	- 2.847	- 3.017	- 4.471	- 3.190	- 3.228	- 3.328	- 2.964	- 2.912	- 2.825
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 6.088	- 5.890	- 5.677	- 5.750	- 5.057	- 4.817	- 4.719	- 4.375	- 4.092	- 3.360
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.819	1.688	1.461	- 154	1.830	1.767	2.529	2.177	1.817	2.208
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	12	14	33	22	8	3	14	19	17	9
Übriges Finanzergebnis	- 14	- 30	- 16	0	- 3	- 15	- 13	3	- 23	- 4
Zinsergebnis	- 645	- 704	- 772	- 800	- 898	- 879	- 1.005	- 840	- 911	- 826
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.172	968	706	- 932	937	876	1.525	1.359	900	1.387
Jahresergebnis	542	765	716	- 1.311	988	649	1.459	1.332	1.058	830
Dividendenausschüttung (für Vorjahr)	450	600	850	700	200	525	525	500	-	-
WERTMANAGEMENT										
EBITDA bereinigt	4.739	4.930	4.797	4.778	5.110	5.139	5.601	5.141	4.651	4.402
EBIT bereinigt	2.111	2.152	1.946	1.759	2.109	2.236	2.708	2.309	1.866	1.685
Capital Employed per 31.12.	36.657	35.093	33.066	33.459	33.683	33.086	32.642	31.732	31.312	28.596
Return on Capital Employed (ROCE) in %	5,8	6,1	5,9	5,3	6,3	6,8	8,3	7,3	6,0	5,9
Tilgungsdeckung in %	17,6	18,7	18,1	19,0	20,3	20,8	22,2	22,0	18,8	20,4
Netto-Schulden/EBITDA (Multiplikator)	4,8	4,5	4,6	4,3	4,0	3,9	3,7	3,8	4,3	4,0
CASHFLOW/INVESTITIONEN										
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.371	2.329	3.648	3.489	3.896	3.730	4.094	3.390	3.409	3.133
Brutto-Investitionen	11.205	10.464	9.510	9.344	9.129	8.224	8.053	7.501	6.891	6.462
Netto-Investitionen	3.996	3.740	3.320	3.866	4.442	3.412	3.487	2.569	2.072	1.813
BILANZ PER 31.12.										
Langfristige Vermögenswerte	46.646	45.625	45.290	45.199	45.530	43.949	44.241	44.059	44.530	41.308
davon Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	44.487	43.207	42.575	42.821	43.217	41.811	41.816	41.541	42.027	39.509
Kurzfristige Vermögenswerte	11.881	10.811	11.034	10.860	10.353	8.945	8.284	7.732	7.473	5.995
davon flüssige Mittel	3.544	3.397	4.450	4.549	4.031	2.861	2.175	1.703	1.475	1.470
Eigenkapital	13.592	14.238	12.657	13.445	14.525	14.912	14.978	15.126	14.316	13.066
Eigenkapitalquote in %	23,2	25,2	22,5	24,0	26,0	28,2	28,5	29,2	27,5	27,6
Langfristiges Fremdkapital	29.104	27.510	28.525	28.091	28.527	26.284	25.599	24.238	24.762	23.359
davon Finanzschulden	20.626	19.716	20.042	19.753	19.173	18.066	17.110	16.367	16.394	14.730
davon Pensionsverpflichtungen	4.823	3.940	4.522	3.688	4.357	3.164	3.074	1.981	1.938	1.736
Kurzfristiges Fremdkapital	15.831	14.688	15.142	14.523	12.831	11.698	11.948	12.427	12.925	10.878
davon Finanzschulden	2.618	2.360	2.439	2.675	1.161	1.247	1.503	1.984	2.159	1.780
Netto-Finanzschulden	19.549	18.623	17.624	17.491	16.212	16.362	16.366	16.592	16.939	15.011
Bilanzsumme	58.527	56.436	56.324	56.059	55.883	52.894	52.525	51.791	52.003	47.303
LEISTUNGSDATEN IM SCHIENENVERKEHR										
PERSONENVERKEHR										
Reisende in Mio.	2.581	2.564	2.365	2.251	2.254	2.235	2.152	1.981	1.950	1.908
Fernverkehr	148	142	139	132	129	131	131	125	126	123
Regionalverkehr	2.433	2.422	2.226	2.119	2.125	2.104	2.021	1.856	1.824	1.785
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	97.707	95.854	91.651	88.636	88.407	88.746	88.433	79.228	78.582	76.772
Fernverkehr	42.827	40.548	39.516	36.975	36.102	36.777	37.357	35.565	36.026	34.708
Regionalverkehr	54.880	55.306	52.135	51.661	52.305	51.969	51.076	43.663	42.556	42.064
GÜTERVERKEHR										
Beförderte Güter in Mio. t	255,5	271,0	277,4	300,2	329,1	390,1	398,7	411,6	415,4	341,0
Verkehrsleistung in Mio. tkm	88.237	92.651	94.698	98.445	102.871	104.259	105.894	111.980	105.794	93.948
INFRASTRUKTUR										
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.086	1.073	1.068	1.054	1.044	1.035	1.039	1.051	1.034	1.003
davon konzernexterne Bahnen	349	331	322	290	261	247	231	220	195	170
SOZIALES										
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt in VZP	316.901	308.671	302.204	297.170	296.094	293.765	286.237	282.260	251.810	239.888
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	318.528	310.935	306.368	297.202	295.763	295.653	287.508	284.319	276.310	239.382
Arbeitgeberattraktivität – Rang in Deutschland	13	13	16	20	11	21	26	-	-	-
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,7	-	3,7	-	3,7	-	3,6	-	-	-
ÖKOLOGIE										
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 in %	- 33,2	- 29,5	- 27,3	- 24,5	- 22,8	- 18,6	- 12,0	- 9,9	- 7,8	- 3,3
Leise Güterwagen in Deutschland per 31.12.	50.409	39.604	32.396	20.460	14.334	8.408	7.349	-	-	-

Kosmos Deutsche Bahn



Über diesen Bericht

Integrierte Berichterstattung:

Was bedeutet das?

Integrierte Berichterstattung ist mehr als die reine Zusammenführung von Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht. Unser Ziel: einen umfassenden und übergreifenden Überblick geben über den DB-Konzern und die Umsetzung der nachhaltigen Strategie DB2020+ mit ihren drei Dimensionen **Ökonomie** , **Soziales**  und **Ökologie** .

Wie nutzen Sie diesen Bericht?

Um die Benutzung dieses Berichts zu vereinfachen, haben wir einige unterstützende Hinweise hinzugefügt.



Weiterführende Informationen innerhalb des Berichts

Auf weiterführende Informationen zu einem bestimmten Abschnitt innerhalb des Integrierten Berichts weisen wir mit folgender Kennzeichnung hin: **D xxx**.



Thematische Vertiefungen

- Mit einem Ausrufezeichen gekennzeichnet heben wir einzelne Themen hervor, die für uns von besonderem Interesse sind.



Kritische Themen

Mit einem Blitz gekennzeichnet vertiefen wir Themen, die für uns erfolgskritisch sind, bei denen entweder wir oder Dritte jedoch noch nicht die Leistung erbringen, die erforderlich ist.



Das ist grün.

Mit »Das ist grün.« zeigen wir die Meilensteine und die Vielfalt unserer grünen Projekte. Jedes Projekt ist mit einer eigenen Nummer und einer Botschaft gekennzeichnet. Diese haben wir folgendermaßen hervorgehoben: **Projekt**  **Nr. XY.**



Wo wird welcher GRI-Standard abgedeckt?

Der GRI-Inhaltsindex zeigt Ihnen, wo Sie Informationen zu einem Indikator finden. Im Text haben wir die entsprechenden Stellen mit dem Symbol  und den darunter aufgeführten Indikatoren gekennzeichnet.



Tabelle online zum Herunterladen

Das Download-Symbol  signalisiert, dass der entsprechende Inhalt online als Excel-Datei heruntergeladen werden kann.



Online-Ergänzung

Weitere Informationen finden Sie im Online-Bericht auf unserer Linkseite unter ** db.de/links_ib18** oder im Internet. Die entsprechenden Stellen sind mit ** Begriff** gekennzeichnet.

Online-Bericht

Im Internet stehen Ihnen eine Online-Version sowie eine PDF-Fassung zur Verfügung: ** db.de/ib**

Inhaltsverzeichnis

1 Besser werden

- 2 Unsere Agenda für eine bessere Bahn
- 4 Ausbauen
- 12 Verbessern
- 20 Digitalisieren

27 An unsere Stakeholder

- 28 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
- 32 Bericht des Aufsichtsrats
- 36 Corporate Governance Bericht
- 43 Nachhaltigkeitsmanagement

49 Konzern-Lagebericht

- 50 Grundlagen
- 65 Ziele und Strategie
- 73 Kunde und Qualität
- 82 Soziales
- 88 Ökologie
- 94 Geschäftsverlauf
- 112 Entwicklung der Geschäftsfelder
- 166 Chancen- und Risikobericht
- 174 Nachtragsbericht
- 175 Prognosebericht

181 Konzern-Abschluss

- 182 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 183 Konzern-Bilanz
- 184 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 185 Konzern-Eigenkapitalspiegel
- 186 Konzern-Anhang
- 250 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

253 Anhang zur Nachhaltigkeit

- 254 Nachhaltigkeitsberichterstattung
- 254 Compliance
- 256 Datenschutz
- 257 Sicherheit
- 258 Einkauf/Beschaffung
- 259 Deutsche Bahn Stiftung
- 259 Soziales
- 263 Ökologie
- 266 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit von Nachhaltigkeitsinformationen

267 Weitere Informationen

- 268 GRI-Inhaltsindex
- 269 UN-Global-Compact-Index
- 270 Glossar
- 274 Abkürzungsverzeichnis

Umschlag

- U2 Auf einen Blick
- U3 10-Jahres-Übersicht
- U4 Kosmos Deutsche Bahn
- U5 Kontaktinformationen/Finanzkalender
- U7 Über diesen Bericht



**BESSER
WERDEN**

**UNSERE AGENDA
FÜR EINE
BESSERE BAHN**

UNSERE AGENDA FÜR EINE BESSERE BAHN:

Der Trend zur Schiene ist weiter ungebrochen. Wir sind uns sicher: Die Bahn wird das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts sein – verlässlich, sicher, komfortabel, klimafreundlich und digital. Mit unserer Agenda für eine bessere Bahn wollen wir den DB-Konzern und dabei insbesondere den Systemverbund Bahn zukunftsfähig aufstellen. Ziel ist es, für unsere Kunden Schritt für Schritt besser zu werden. Ein erster Schritt ist unser Fünf-Punkte-Plan, der bereits 2019 zu konkreten Verbesserungen führen soll.

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

Lebensläufe



AUSBAUEN, VERBESSERN, DIGITALISIEREN

UNSER FÜNF-PUNKTE-PLAN FÜR 2019:



[1]

Wir werden Schritt für Schritt pünktlicher.

Wir wollen eine hohe Pünktlichkeit, Qualität und Zuverlässigkeit bieten. Zur unmittelbaren Verbesserung haben wir umfassende Sofortmaßnahmen eingeleitet und erwarten daraus eine Trendwende.



[2]

Wir investieren so viel wie noch nie.

Um langfristig und nachhaltig wachsen zu können, verbessern wir die Kapazität und Verfügbarkeit von Schlüsselressourcen wie Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal.



[3]

Wir bieten verlässlichere Informationen und besseren Komfort.

Wir wollen, dass unsere Kunden komfortabel reisen. Neue digitale Services ermöglichen zum Beispiel mehr Zeit für Service im Zug und dem Kunden bessere Information.



[4]

Wir weiten unsere Angebote aus.

Wir erweitern stetig unsere Angebote auf der Schiene und entwickeln darüber hinaus neue, innovative Angebote, die den Schienenverkehr ergänzen.



[5]

Wir sanieren DB Cargo und werden noch grüner.

Wir arbeiten an unserem Ziel, mehr Personen- und Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist auch die Verbesserung der Leistungsfähigkeit von DB Cargo.

AUSBAUEN



**KAPAZITÄT UND
VERFÜGBARKEIT SIND
DIE ENTSCHEIDENDEN
GRUNDLAGEN FÜR
WACHSTUM**

Im System Bahn steckt sehr viel Potenzial, aber wir kommen an Grenzen, denn unser Wachstum führt zu Engpässen. Wir brauchen mehr Kapazitäten, um die Verkehre von heute und morgen zu bewältigen. Deswegen gehen wir den Ausbau entschlossen an — im Netz, mit neuen Zügen und mehr Mitarbeitern. Das ist die Basis für nachhaltigen Erfolg und weiteres Wachstum.





Rund

9



Milliarden Euro werden wir allein 2019 zusammen mit dem Bund in das Bestandsnetz und in den Netzausbau investieren.

NETZKAPAZITÄT ERHÖHEN

Die Auslastung unseres Schienennetzes hat seit der Bahnreform 1994 stark zugenommen, die Intensität der Nutzung pro Gleiskilometer sogar um 50 Prozent. Eine leistungsfähige Infrastruktur ist der Schlüssel für eine stärkere Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene. Wir müssen die Kapazität unserer Schienenwege erhöhen. Ein besseres Management unserer Baustellen ist essenziell. In den sogenannten Plankorridoren wollen wir Ausstrahleffekte neuralgischer Abschnitte auf das gesamte System möglichst gering halten.



Mehr als **800**

Baustellen pro Tag belasten in Spitzenzeiten unser Netz. Baustellenbündelungen und ein professionelles Management, unter anderem durch unser Lagezentrum Bau, helfen, die baustellenbedingten Beeinträchtigungen zu reduzieren. Ein Spezialteam koordiniert dort das gesamte Baugeschehen im DB-Konzern und minimiert täglich Störungen durch Baustellen.



1/3

mehr Züge als bisher sollen durch Baustellen fahren können. Dafür sind zusätzliches Personal, die Verschiebung von Sperrzeiten in verkehrsarme Randlagen sowie der Einsatz von Hochleistungsmaschinen erforderlich.



MEHR ZÜGE AUF DIE SCHIENE BRINGEN

Damit unsere Kunden zuverlässig unterwegs sind, bauen wir unter anderem die Fernverkehrsflotte konsequent weiter aus und modernisieren zusätzlich vorhandene Fahrzeuge. In den nächsten fünf Jahren investieren wir umfangreich in die Flotten von DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo. Bereits 2019 haben wir mit neuen ICE 4 und IC 2 sowie den Modernisierungsprogrammen beim ICE 3 und IC 1 deutlich mehr Züge im Einsatz. Durch eine verbesserte Instandhaltung wollen wir ebenfalls die Verfügbarkeit erhöhen. Insgesamt stehen somit täglich mindestens 225 ICE bereit, ein Plus von 5 Prozent.

137

ICE-4-Züge werden bis zum Jahr 2025 Teil unserer ICE-Flotte sein. Der Flottenausbau läuft.





Mehr als
200

neue Mitarbeiter stellen wir 2019 für die Verbesserung der Instandhaltung ein, beispielsweise in unseren ICE-Werken Hamburg und Köln. Gleichzeitig treiben wir die Digitalisierung der Instandhaltungsprozesse voran.

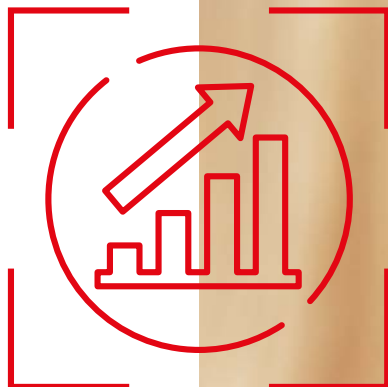




ZUSÄTZLICHE MITARBEITER EINSTELLEN

Mit mehr Personal machen wir unsere Produkte besser und zuverlässiger. 2019 erhöhen wir die Mitarbeiterzahl im Systemverbund Bahn in Deutschland um über 8.000 Mitarbeiter. Wir rekrutieren vor allem Lokführer, Fahrdienstleiter, Mitarbeiter im Baugewerbe, Instandhalter und IT-Experten. Gleichzeitig erhöhen wir auch unsere Kapazitäten in der Aus- und Weiterbildung um ein Drittel.

VERBESSERN



**UNSERE KUNDEN STEHEN
IM MITTELPUNKT UNSERES
HANDELNS. UNSER FOKUS:
KUNDE UND QUALITÄT.**

Unser klares Ziel ist die Steigerung von Pünktlichkeit, Qualität und Zuverlässigkeit. Unsere Anstrengungen sind vor allem darauf gerichtet, das Reiseerlebnis für unsere Kunden zu steigern, die Pünktlichkeit Schritt für Schritt zu erhöhen und unsere Kunden entlang der Reisekette zuverlässiger zu informieren. Wir wollen mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene holen, insbesondere auch im Güterverkehr.





Um rund
21



Prozentpunkte konnten wir die Beginnplanmäßigkeit an den zehn größten Fernverkehrsknoten durch unser Programm PlanStart bereits verbessern. Die PlanStart-Aktivitäten wurden bundesweit ausgeweitet und fokussieren sich neben der Beginnplanmäßigkeit auch auf Knotenausfahrten und Haltezeiteinhaltungen an ausgewählten Bahnhöfen. Darüber hinaus wurden Plankorridore eingerichtet, um unsere Verkehre auf hoch belasteten Strecken zu optimieren.

ZÜGE PÜNKTLICHER MACHEN

Ob Regional- und Fernverkehr oder auch Güterzüge, die ständig wachsenden Verkehre auf dem deutschen Schienennetz müssen noch effektiver gesteuert und koordiniert werden. Ein gutes Beispiel hierfür sind unsere PlanStart-Teams, die für eine planmäßige Abfahrt der Züge sorgen. Zusätzliche Belastungen für die Pünktlichkeit resultieren aus der immer höheren Bautätigkeit. Durch kapazitätsschonendes Bauen, das heißt durch Bündelung, schnellere Bauverfahren und zusätzliche Bauinfrastruktur, werden wir hier spürbare Entlastungen erzielen können.

90

Prozent unserer Fernverkehrszüge sollen an den zehn verkehrsreichsten Fernverkehrsbahnhöfen planmäßig abfahren. Dafür sorgen unsere Knotenkoordinatoren, die dazu unterschiedliche Faktoren und Einflüsse, die eine betriebliche Verzögerung verursachen können, analysieren und Maßnahmen initiieren.





80



Bahnhöfe stellen wir bis Ende 2019 auf eine neue Reisendeninformation um. Diese ist widerspruchsfrei zu anderen Informationskanälen und besitzt verbesserte Anzeigen. Bis 2024 sollen mehr als 6.000 angesteuerte Anzeiger, rund 800 automatische Ansagegeräte und alle rund 6.600 dynamischen Schriftanzeiger umgestellt sein. Damit verbessern wir die Reisendeninformation grundlegend.



KUNDEN BESSER INFORMIEREN

Wir wollen unsere Bahnhöfe stetig bedarfsgerecht modernisieren und entwickeln. Mit dem Projekt Reisendeninformation der Zukunft stellen wir uns dem zentralen Bedürfnis unserer Kunden nach einer vollständigen, rechtzeitigen und konsistenten Reisendeninformation über alle Informationskanäle. Wesentlicher Bestandteil des Projekts Reisendeninformation der Zukunft ist die vollständige Erneuerung des gesamten Backend-Systems. Durch die Weiterentwicklung von IRIS zum neuen IRIS+ investieren wir in ein zeitgemäßes und vor allem zukunftsfähiges System. Zusätzlich wird eine neue Generation von Anzeigern, Monitoren und Tafeln für die Bahnhöfe eingeführt, die in den kommenden Jahren sukzessive installiert werden.



80

Prozent soll der Anteil erneuerbarer Energien bereits 2030 betragen. Ein weiteres Ziel für 2030 ist die Halbierung der spezifischen Treibhausgasemissionen über alle weltweiten Verkehre und stationären Anlagen in Deutschland im DB-Konzern im Vergleich zu 2006.



KLIMAWANDEL GESTALTEN

Wir sind Treiber der ökologischen Verkehrswende in Deutschland. Dem kommen wir nach, indem wir nicht nur grüne Maßnahmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette des DB-Konzerns umsetzen, sondern auch unseren Kunden grüne Produkte und Dienstleistungen bieten. Der DB-Konzern ist schon heute der größte Ökostromverbraucher in Deutschland. Bis 2050 wollen wir ein klimaneutraler Konzern werden. Damit leisten wir einen großen Beitrag zur Klimawende in Deutschland.





WACHSTUMSCHANCEN NUTZEN

Die Sanierung von DB Cargo treiben wir voran: Durch eine Stabilisierung der Produktion und die Schaffung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen, durch zusätzliche Investitionen in neue Loks, Wagen und grüne Technologien sowie durch eine Vertriebsoffensive werden wir wieder mehr Güter auf die Schiene bringen. Wir wollen Wachstumschancen nutzen, unseren Marktanteil ausbauen und neue Kunden gewinnen.

DIGITALISIEREN



**MIT INNOVATIVEN PLATT-
FORMEN UND SERVICE-
ANGEBOTEN KREIEREN
WIR FÜR UNSERE KUNDEN
NEUE LÖSUNGEN.**

Digitalisierung und neue Technologien verändern auch unser Kerngeschäft. Die Technologien und Methoden der Digitalisierung nutzen wir, um attraktive neue Produkte anzubieten und unsere bisherigen zu stärken. Ob im Zug, auf den Bahnhöfen oder der Schiene – durch mehr digitale Services erweitern wir vieles oder machen es einfacher. Wir erhöhen Kapazitäten und sorgen auch für mehr Umweltschutz.



DAS NETZ DIGITALISIEREN

Nicht zuletzt durch neue Technologien machen wir die Eisenbahninfrastruktur bereits kurzfristig robuster, damit sich negative Auswirkungen für unsere Kunden verringern. Vor allem der konsequenten Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik kommt dabei eine tragende Rolle zu. Unser Programm Digitale Schiene Deutschland ist ein technologischer Quantensprung für den gesamten Eisenbahnsektor.

Bis zu

20



Prozent mehr Kapazität im Schienennetz schaffen wir mit einem einheitlichen, digitalen System. Wir sorgen damit für mehr Leistung, mehr Qualität, mehr Effizienz und mehr Wachstum auf der Schiene. Zudem beflügelt die digitale Schiene auch den Industriestandort Deutschland.



23

km Strecke der S-Bahn Hamburg werden bis 2021 für das hoch automatisierte Fahren vorbereitet und vier Fahrzeuge, die dann digital gesteuert verkehren, werden mit der dafür erforderlichen Technik ausgerüstet.



FLEXIBILITÄT ERMÖGLICHEN

Wir wollen moderne, flexible und individuelle Mobilitätslösungen und -services anbieten und diese für alle zugänglich machen. On-Demand-Services wie die von ioki oder ArrivaClick stellen den Kunden und seine Mobilitätsbedürfnisse in den Mittelpunkt und ergänzen den öffentlichen Verkehr mit innovativen und digitalen Angeboten. DB Arriva startete im Sommer 2018 im nordenglischen Liverpool einen innovativen bedarfsgesteuerten Verkehr mit Kleinbussen, der auch den John-Lennon-Flughafen einbindet.



Rund
112.000

Fahrten, deutlich mehr als im Vorjahr, wurden 2018 mit unserer ioki-Flotte durchgeführt. Die Größe der Flotte und die Anzahl der Fahrten bei unseren neuen Mobilitätsangeboten wie ioki steigt aufgrund der Erweiterung unserer Angebote und Services stetig.





-90

Prozent CO₂-Ausstoß, das ist das Ergebnis des Umstiegs von dieselbetriebenen auf strombetriebene Lkw. Der T-Pod wird ausschließlich mit Batterien betrieben.



INNOVATIVE LÖSUNGEN AUSPROBIEREN

DB Schenker und Einride haben 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 fährt völlig autonom von und zu einem Lagerhaus. 2019 soll der T-Pod zudem die Straßenzulassung in Schweden erhalten und dann auch erstmals autonom über öffentliche Straßen fahren.



Über

2



Millionen Komfort Check-ins wurden seit Einführung im Juli 2017 durchgeführt. Die meisten Check-ins verzeichneten wir auf der Strecke München – Hamburg.

ZUGANG VEREINFACHEN

Ob im Zug oder auf den Bahnhöfen – wir tun viel für einen höheren Komfort unserer Kunden und erleichtern ihnen mithilfe der Digitalisierung ihre Reisen: Beispielsweise bieten die Reise-Apps DB Navigator und DB Streckenagent neue Funktionen. Und im Fernverkehr ist der Komfort Check-in für alle ICE-Fahrgäste mit Handy- oder Online-Ticket verfügbar. WLAN bauen wir auch im IC, im öffentlichen Nahverkehr und auf unseren Bahnhöfen aus.



An unsere Stakeholder

28 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

32 Bericht des Aufsichtsrats

- ▶ Vier ordentliche, zwei außerordentliche Sitzungen, eine Strategietagung und eine zweitägige Strategieklausur
- ▶ Michael Odenwald zum Aufsichtsratsvorsitzenden der DB AG gewählt

36 Corporate Governance Bericht

- ▶ Corporate Governance Bericht ist Bestandteil des Konzern-Lageberichts
- ▶ Gute Corporate Governance ist eine wesentliche Grundlage für den Unternehmenserfolg
- ▶ Empfehlungen zum Public Corporate Governance Kodex mit einer Ausnahme entsprochen

43 Nachhaltigkeitsmanagement

- ▶ Neun wesentliche Nachhaltigkeitsthemen
- ▶ Sechs SDGs im Fokus
- ▶ Sehr gute Positionen in Nachhaltigkeitsratings

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



DR. RICHARD LUTZ
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

102-14

↓ 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 Umsatz liegen wir mit rund 44 Milliarden Euro deutlich über dem Vorjahreswert, und zwar mit einem Plus von 1,3 Milliarden Euro. Das bereinigte EBIT 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. 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 ICE 1. 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 Verkehrsverbünden 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

Bericht des Aufsichtsrats

33 Sitzungen des Aufsichtsrats

33 Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats

34 Corporate Governance

34 Jahresabschluss

35 Veränderungen in der Besetzung
von Aufsichtsrat und Vorstand



MICHAEL ODENWALD
Aufsichtsratsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

GRI 102-18
↓
Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat im Berichtsjahr alle ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Unternehmensleitung sowie der Führung der Geschäfte umfassend beraten und überwacht. Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und ausführlich über die Unternehmensplanung und die wirtschaftliche, strategische und finanzielle Entwicklung der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften. Alle wesentlichen Geschäftsvorgänge wurden anhand der Berichte des Vorstands im Plenum und in den zuständigen Ausschüssen erörtert. Erhebliche Abweichungen des Geschäftsverlaufs wurden vom Vorstand erläutert und vom Aufsichtsrat geprüft. Der Aufsichtsratsvorsitzende stand stets in engem Kontakt mit dem Vorsitzenden des Vorstands und wurde von diesem regelmäßig über die aktuelle Geschäftsentwicklung der DB AG, die anstehenden unternehmerischen Entscheidungen und das Risikomanagement informiert.

Sitzungen des Aufsichtsrats

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

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen und 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 DB AG 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-Konzerns) 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 DB AG.

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 DB AG 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 zusammenreten.

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 DB AG 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 DB AG 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 DB AG 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 DB AG und in der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats der DB AG am 17. April 2018 für die Dauer seiner Amtsperiode zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats der DB AG 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 DB AG 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 DB AG 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 DB AG entsandt. Herr Dr. Michael Frenzel und Herr Dr. Jürgen Großmann haben jeweils ihr Mandat im Aufsichtsrat der DB AG 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 DB AG 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 DB AG 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

- | | |
|--|--|
| 36 Entsprechenserklärung | 38 Compliance |
| 36 Zusammenwirken von Vorstand und Aufsichtsrat | 38 Rechnungslegung und Abschlussprüfung |
| 38 Transparenz | 38 Effizienzprüfung des Aufsichtsrats |
| 38 Risikomanagement | 38 Vergütungsbericht |

GRI

102-16
102-18

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

Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB AG ist, 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 DB AG** **236** 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 DB AG wird vom Vorstand mindestens vierteljährlich über die Geschäftsentwicklung und über die Lage des DB-Konzerns informiert. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auch regelmäßig über die im 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 DB AG 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** **249** finden Sie im Konzern-Anhang. Über die **Arbeit der Ausschüsse** **33f.** im Berichtsjahr informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht. Eine **Funktionsbeschreibung der einzelnen Ausschüsse** finden Sie auf unserer Internetseite.

Frauenanteil in Vorstand und Aufsichtsrat

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

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

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

GRI

405-1



Transparenz

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

Risikomanagement

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

Es ist Aufgabe des Vorstands, ein angemessenes Risikomanagement und dessen Überwachung im Unternehmen sicherzustellen und beides kontinuierlich weiterzuentwickeln. Durch das Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts (BilMoG) wurden die Aufgaben des Aufsichtsrats im Hinblick auf die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, 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 Prozessverbesserungen.

Weitere Informationen zum Thema [Compliance](#) finden Sie im **Anhang zur Nachhaltigkeit D 254 ff.** und auf unserer Internetseite.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die Hauptversammlung der DBAG 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 ausbezahlt.

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 dann bei Entscheidungen zur Erhöhung der Grundvergütung regelmäßig in die Bewertung mit einbezogen.

Soweit die Führungskräfte Organe von Tochtergesellschaften der DB AG sind, wird sich der jeweilige Aufsichtsrat der Tochtergesellschaft mit den persönlichen Zielen möglichst bereits zum Ende eines Geschäftsjahres befassen. Die Beschlussfassung dazu erfolgt dann 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 DB AG geschuldet.

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

Ruhegeldansprüche

Der Aufsichtsrat der DB AG hat für die Vorstandsmitglieder eine grundsätzliche Altersgrenze von 65 Jahren festgelegt. Die Mitglieder des Vorstands haben nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Anspruch auf Ruhegeldzahlungen. Ein Vorstandsmitglied hat spätestens mit Vollendung des 65. Lebensjahres Anspruch auf ein lebenslanges

Ruhegeld, wenn das Dienstverhältnis wegen dauernder Dienstunfähigkeit endet oder der Vertrag vor dem vereinbarten Beendigungstermin endet oder nicht verlängert wird, ohne dass ein wichtiger Grund vorliegt, oder das Vorstandsmitglied die Fortsetzung des Dienstvertrags zu gleichen oder für ihn günstigeren Bedingungen ablehnt.

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

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

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

Vertragliche Nebenleistungen

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

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

Vergütung für das Geschäftsjahr 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:

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.

Kein Mitglied des Vorstands der DBAG 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** **236** 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 BahnCard 100First 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 AUFSICHTSRATSMITGLIEDER 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 BERICHTSJAH AUSGESCHIEDENE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER 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.

Nachhaltigkeitsmanagement

43 Wesentlichkeit durch Fokussierung

44 Nachhaltigkeitsorganisation

45 Gesellschaftliche Akzeptanz durch offenen Stakeholderdialog

47 Verantwortung und gesellschaftliches Engagement

GRI Wesentlichkeit durch Fokussierung

102-43
102-44
102-46
102-47
102-49

Wir arbeiten an denjenigen Themen, die für uns und unsere Stakeholder wesentlich sind. Mit der **Stakeholderbefragung 2016** haben wir prioritäre Nachhaltigkeitsthemen identifiziert und im Berichtsjahr kontinuierlich weiterverfolgt. Dabei werden die Auswirkungen der Themen sowohl innerhalb als auch außerhalb des DB-Konzerns betrachtet.

Die zentralen Ansprüche der Stakeholder konzentrieren sich auf die Zukunfts- und Leistungsfähigkeit des DB-Konzerns sowie die Adressierung von Sicherheits- und Umweltthemen. So zählen die implementierten Maßnahmen im Rahmen der **Konzernprogramme 70 ff.** einerseits und das **Competence Center Digitalisierung 78** sowie der Bereich **Veränderungsmanagement 85** andererseits auf die wesentlichen Themen **Digitalisierung 77 ff.** und **Innovation 77 ff.** sowie **Leistungsfähigkeit 85 f.** ein. Unsere Konzernprogramme und die **Agenda für eine bessere Bahn 66 ff.**

nehmen die wesentlichen Themen ebenfalls auf. Das wesentliche Thema **Sicherheit 257** wird über verstärkte Aktivitäten in den Bereichen Arbeitssicherheit und Cybersecurity adressiert. Die Tatsache, dass im Berichtsjahr die vierte Mitarbeiterbefragung stattgefunden hat, unterstreicht die Bedeutung, die wir der **Mitarbeiterzufriedenheit 87** beimessen.

Unser **Klimaziel 90** ist unsere Antwort auf das als wesentlich eingestufte Thema Klimaschutz.

Das **Konzernzielsystem 67** bildet die Grundlage für die Auswahl der steuerungsrelevanten Kennzahlen. Weitere Themen werden aufgrund einer internen Bedeutungseinschätzung berichtet. Hierzu zählen die Themen **gesellschaftliches Engagement 47 f.** und **Lieferkette 258**, die ebenso wie Klimaschutz einen hohen Stellenwert im Nachhaltigkeitsportfolio einnehmen. Ferner werden die Themen **Luftreinhaltung 264** und **Naturschutz 264 f.** berichtet.

Wesentliche Nachhaltigkeitsthemen 2018	Steuerungsrelevante Kennzahlen	Zugeordnete Sustainable Development Goals	Managementansatz	Maßnahmen
Produktqualität ► Kundenzufriedenheit ► Pünktlichkeit ► Leistungsfähige Infrastruktur ► Kunden- und Transportinformation ► Vernetzte Mobilität	► Kundenzufriedenheitsindex (75) ► Pünktlichkeit (76) ► Anlagenqualität (160) ► Versorgungssicherheit (163)	SDG 9, SDG 11	74	68, 70 ff., 76 f., 77 ff., 108 f., 116 f., 121 f., 123, 128, 143, 148 ff., 155, 158 f., 257
Digitalisierung und Innovation	—	SDG 9, SDG 11	77 f.	69 f., 70 ff., 79 ff., 86, 117, 122, 128, 137, 142 f., 147, 155, 159, 163, 165
Wirtschaftlichkeit ► Profitabilität ► Finanzielle Stabilität	► ROCE (104) ► Tilgungsdeckung (106)	SDG 8	103 f.	94 ff.
Mitarbeiterzufriedenheit	► Mitarbeiterzufriedenheitsindex (87) ► Durchführungsquote Follow-upworkshops (87)	SDG 8	83	85 ff., 87, 116, 120, 127, 136 f., 142, 154, 158, 162, 257, 259, 260 ff.
Arbeitgeberattraktivität	► Rang in Deutschland (83)	SDG 8	82 f.	83 ff., 85 ff., 260 ff.
Klimaschutz	► Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 (90) ► Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix (90)	SDG 12, SDG 13	89	90 f., 116, 118, 121, 122, 127, 128, 137, 142, 143, 154, 158, 162 f.
Lärmreduktion	► Lärmsanierte Strecke (92) ► Leise Güterwagen von DB Cargo in Deutschland (92)	SDG 3, SDG 11	89	92 ff., 137, 155, 263
Sicherheit	—	SDG 3, SDG 9	257	257
Leistungsfähigkeit	—	SDG 8, SDG 9	83	75, 85 f., 108 f., 142

GRI
102-12
102-16
↓

Unser Bekenntnis zu den UN Sustainable Development Goals

Im September 2015 wurden die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals; SDGs) verabschiedet. Die 17 SDGs umfassen ökologische, soziale und wirtschaftliche Ziele einer nachhaltigen Entwicklung. Damit haben sich die Vereinten Nationen auf einen Weltzukunftsvertrag geeinigt, der eine gemeinsame Agenda 2030 definiert. Der DB-Konzern bekennt sich ausdrücklich zu den zehn Grundsätzen des **Global Compact der Vereinten Nationen (UNGC)** **D269**. Deswegen fühlen wir uns auch den Zielen der Agenda 2030 und den SDGs verpflichtet.

Zur Erreichung der ambitionierten Ziele für das Jahr 2030 braucht es das Engagement und die Zusammenarbeit aller Akteure. Wir sind verstärkt mit unseren Stakeholdern in den Dialog zu den SDGs getreten und werden diesen Weg fortführen. Eine wichtige Grundlage ist dabei auch die nationale Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung, die Anfang 2017 auf Basis der SDGs beschlossen und unter anderem während der 19. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages im Juni 2018 angepasst wurde.

2016 haben wir sechs SDGs priorisiert, bei denen wir über unsere Produkte, Angebote sowie das Nachhaltigkeitsmanagement die größte Wirkung entfalten können:

UN SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



Im Berichtsjahr wurden verschiedene Kommunikationsmaßnahmen umgesetzt, um den Bezug der SDGs auf den DB-Konzern voranzutreiben. So wurden Fotoausstellungen wie zum Beispiel die Canon-Young-People-Programme in den Bahnhöfen umgesetzt. Fahrpläne der Züge des Fernverkehrs wurden mit einzelnen SDGs bedruckt, um Bahnkunden dafür zu sensibilisieren, dass ihre Fahrt mit der Bahn sowie die Nutzung weiterer Mobilitätsangebote wie CleverShuttle ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz und zu

smarter Mobilität sind. Ein SDG-Fotowettbewerb zum Thema »Wir gestalten nachhaltige Städte« wurde zudem für unsere Mitarbeiter abgehalten, um sie über die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung zu informieren.

Nachhaltigkeitsorganisation

Die Verantwortung für das Thema Nachhaltigkeit obliegt dem Chief Sustainability Officer. Dieses Amt wird vom Vorstandsvorsitzenden, Dr. Richard Lutz, direkt ausgeübt. Die inhaltliche Verantwortung für das Thema Nachhaltigkeit obliegt den Fachabteilungen und Geschäftsfeldern. Koordiniert und weiterentwickelt – unter anderem im Sinne der Stärkung der Governance – wird dieses Themenfeld von der Abteilung Nachhaltigkeitsmanagement und Zukunftsforschung, die im Bereich Konzernstrategie angesiedelt ist.

Nachhaltigkeit ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Strategie und Grundlage unseres unternehmerischen Handelns. Die thematische Bandbreite des Nachhaltigkeitsmanagements deckt alle Dimensionen der Nachhaltigkeit ab. In Anbetracht des Ineinandergreifens der wirtschaftlichen, ökologischen, sozialen sowie verstärkt digitalen Aspekte wird die fortschreitende Verankerung von Nachhaltigkeit in die Geschäftsprozesse des DB-Konzerns so integral wie möglich aktiv vorangetrieben. Themenbereiche wie digitale Verantwortung, nachhaltige Geldanlagen, technologische Innovationen für Nachhaltigkeit in der Lieferkette, Mitarbeiterentwicklung können dabei für ein proaktives wie chancenorientiertes Nachhaltigkeitsmanagement exemplarisch hervorgehoben werden.

Nachhaltigkeitsratings

Der Blick von außen gibt uns wichtige Hinweise darauf, wo wir stehen und wo wir uns verbessern können. Unser Anspruch ist es, sehr gute Positionen in wesentlichen Nachhaltigkeitsratings einzunehmen.

Einstufungen Nachhaltigkeitsratings	2018	2017	2016	Skala
ISS-oekom – Corporate Rating	B-	B-	B-	A+ bis D-
MSCI ESG Research	A	AA	AA	AAA bis CCC
CDP – Climate Scoring	A	A	A-	A bis F
EcoVadis	Gold (67)	Gold	Gold	Gold (62 bis 100) Silber (46 bis 61) Bronze (37 bis 45)

► Die Rating-Agentur **ISS-oekom** hat in ihrem Corporate Rating 2018 die Nachhaltigkeitsaktivitäten des DB-Konzerns bewertet. Der DB-Konzern erzielte wie in den Vorjahren ein »B-« und nimmt mit dieser Bewertung den Spitzenplatz in der Branche Transport und Logistik ein. Dies drückt sich im Status »Prime« aus, der den Spitzenreitern der jeweiligen Industrie verliehen wird.

- ▶ Der DB-Konzern wird seit 2013 im ESG Rating von **MSCI ESG Research** bewertet. Er erhielt 2018 dort die Bewertung »A« in der Branche »Road & Rail Transport« und nimmt mit dieser Bewertung einen guten Platz in der Branche ein.
- ▶ Von der internationalen Rating-Organisation **CDP** ist der DB-Konzern im Climate Scoring 2018 erneut mit der Bestnote »A« bewertet und als klimafreundlichstes Bahnunternehmen in Europa gewürdigt worden. Mit dieser Bewertung steht der DB-Konzern mit weltweit 137 Unternehmen in der Spitzengruppe.
- ▶ Im Rating von **EcoVadis** konnte der DB-Konzern erneut den Gold-Status erreichen. Die Themenbereiche Umwelt und Arbeitsbedingungen und nachhaltiger Einkauf sind besonders positiv bewertet.

- ▶ Im Rahmen der Korruptionsbekämpfung engagiert sich der DB-Konzern als korporatives Mitglied bei **Transparency International**. Im Zuge unserer Antikorruptionsanstrengungen findet ein regelmäßiger Austausch über die Erfahrungen mit Systemen und Verfahren der Korruptionsbekämpfung statt.
- ▶ Der DB-Konzern ist Gründungsmitglied der Brancheninitiative **Railsponsible**. Die Initiative hat sich zum Ziel gesetzt, Transparenz über soziale, ökologische und sozioökonomische Auswirkungen entlang der gesamten Lieferkette zu schaffen und Lieferanten bei der Verbesserung ihrer Nachhaltigkeitspraktiken zu unterstützen. Weitere bedeutende europäische Unternehmen der Branche sind Mitglieder der Initiative.

GRI 102-12 102-13 Mitgliedschaften in Nachhaltigkeitsnetzwerken

- ▶ Unser Bekenntnis zum **UNGC D 269** unterstreichen wir mit der jährlichen Darstellung unserer Fortschritte entlang der zehn Prinzipien des Global Compact (Communication on Progress). Darüber hinaus engagieren wir uns im Deutschen Global Compact Netzwerk (DGCN), dem deutschen Multistakeholder-Forum zur Umsetzung und Förderung der UNGC-Prinzipien sowie der **SDGs D 44**. Der DB-Konzern ist Mitglied des Lenkungsreises des DGCN.
- ▶ Als Unterzeichner des **Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK)** setzen wir zudem in Deutschland ein klares Zeichen für eine transparente Darstellung unserer Nachhaltigkeitsleistung.
- ▶ Der DB-Konzern ist aktives Mitglied von **econsense**, dem Forum Nachhaltige Entwicklung der deutschen Wirtschaft. Gemeinsam mit über 35 global agierenden Unternehmen und Organisationen der deutschen Wirtschaft setzen wir uns dafür ein, Lösungen für nachhaltiges Wirtschaften anzustoßen und zu entwickeln. Wir engagieren uns vor allem für die Themen strategische Ausrichtung, SDGs und Digitalisierung.
- ▶ Seit dem Berichtsjahr ist der DB-Konzern zudem im **The Conference Board** mit einer aktiven Rolle zu Themen der Nachhaltigkeit vertreten. Gegründet im Jahr 1916 ist The Conference Board eine globale, unabhängige Wirtschaftsvereinigung, die im öffentlichen Interesse arbeitet. Sie will Führungskräften helfen, die größten Herausforderungen für Unternehmen zu meistern und der Gesellschaft besser zu dienen.

Gesellschaftliche Akzeptanz durch offenen Stakeholderdialog

Klare Leitlinien für den Stakeholderdialog

Die Akzeptanz der Stakeholder ist eine wesentliche Voraussetzung für unseren nachhaltigen Unternehmenserfolg. Daher setzen wir auf einen partnerschaftlichen Dialog und vertrauensvollen Umgang mit allen **Stakeholdergruppen D 46**. Grundlage und Richtschnur aller Dialogaktivitäten ist unsere **Stakeholdercharta**. Auf ihrer Basis diskutieren wir offen mit unseren Stakeholdern ihre Ansprüche und fördern gezielt die Zusammenarbeit, um voneinander zu lernen und tragfähige Lösungen zu erarbeiten.

Regelmäßiger Dialog mit Politik und Öffentlichkeit

Der DB-Konzern steht als einer der größten Mobilitäts- und Logistikdienstleister stark im Fokus von Öffentlichkeit und Politik in Deutschland. Uns kommt eine wichtige Rolle bei der Weiterentwicklung des Eisenbahnsystems in Deutschland und in Europa zu. Deshalb sind wir ein gefragter Dialogpartner in der öffentlichen Diskussion und suchen auch aktiv den Dialog mit der gesamten Branche. Wir beziehen eigene verkehrspolitische Positionen auf nationaler und internationaler Ebene gegenüber politischen und administrativen Institutionen sowie Parteien, Verbänden und den relevanten Wissenschaftsbereichen. Wir wollen mit Sachargumenten zu einem konstruktiven Meinungsfindungsprozess beitragen. Die nachfolgenden Mitgliedschaften haben besondere Relevanz für den politischen Dialog auf nationaler und internationaler Ebene:

- ▶ Allianz pro Schiene (ApS)
- ▶ Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband Mobilität und Verkehr (Agv MoVe)
- ▶ Comité international des transports ferroviaires (CIT)

- ▶ Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)
- ▶ Deutsches Verkehrsforum (DVF)
- ▶ Union Internationale des Chemins de Fer (UIC)
- ▶ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Die Prinzipien der Stakeholdercharta gelten dabei auch im Dialog mit der Politik. Darüber hinaus haben wir uns strenge interne Maßstäbe für die Mitwirkung an politischen Prozessen gesetzt, die konzernweit bindend als »Konzerngrundsätze Ethik Verhaltenskodex« zusammengefasst sind.

GRI	Stakeholder	Top-Themen 2018	Die wichtigsten Dialogformate
102-40 102-43 102-44 ↓	Reisende	▶ Fahrplanveränderungen und -entwicklungen ▶ Pünktlichkeit ▶ Digitalisierung (WLAN/Streckenagent) ▶ Reisekomfort/Kundenservice/Verbesserung Reisendeninformation ▶ Integration Verbundtarife in den DB Navigator ▶ Fahrzeugmodernisierung/Ideenzug ▶ Neue Fahrzeuge (S-Bahnen in Berlin und München)	▶ Kundenbeirat ▶ Online-Dialog-Plattformen/Soziale Netzwerke ▶ Kundendialog (telefonisch)/Kundenbefragungen ▶ Dialogforum mit BahnCard-100-Kunden/Top-Kunden-Events ▶ Eigene Dialog- beziehungsweise Kundenveranstaltungen ▶ Fachmessen und Produktkonferenzen (unter anderem Innotrans 2018) ▶ Zug- oder Buslabore ▶ Labs (d.lab, DB mindbox)
	Geschäftskunden	▶ Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ▶ Digitalisierung ▶ Kundendialog ▶ Innovative Güterwagen ▶ Green Logistics ▶ Umsetzung Zukunft Bahn @ DB Cargo	▶ Direkter Kundenaustausch, einschließlich Messen und Kongressen ▶ Eigene Dialog- oder Kundenveranstaltungen ▶ Kundenworkshops ▶ Jährliche Kundenzufriedenheitsbefragung bei DB Schenker und DB Cargo ▶ Umfragen, zum Beispiel monatlicher Zufriedenheitscheck
	Politik/Regulierer	▶ Infrastrukturentwicklung und -finanzierung ▶ Digitalisierung ▶ Deutschland-Takt ▶ Intermodaler Wettbewerb ▶ Zukunft der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ▶ Ordnungspolitischer Rahmen ▶ Klimaschutz im Verkehr	▶ Parlamentarische Abende ▶ Verbandsaktivitäten ▶ Beteiligung an Diskussionsrunden und Fachvorträgen ▶ Beteiligung an Dialogformaten des BMVI ▶ Eigene Veranstaltungen, wie Wettbewerbssymposium oder Kaminabende
	Mitarbeiter	▶ Tarifverhandlungen ▶ Mitarbeiterzufriedenheit ▶ Personalgewinnung ▶ Demografiefestigkeit/Generationenmanagement ▶ Digitalisierung ▶ Wissensmanagement	▶ Zielgruppenspezifische Arbeitgeberkampagnen ▶ Generationenverträge als Patenschaftsmodell ▶ DB Planet (Austauschplattform) ▶ DB Lernwelt (zentrale Lernplattform) ▶ Mitarbeiterspezifische Konferenzen und Netzwerkformate ▶ weltweite Mitarbeiterbefragung
	Investoren	▶ Wettbewerbssituation/regulatorisches Umfeld ▶ Verschuldung ▶ Entwicklung Faktorkosten ▶ Profitabilität	▶ Roadshows ▶ One-on-ones ▶ Direkte Kontakte ▶ Investor-Relations-Internetauftritt
	Lieferanten	▶ Qualität/Qualifizierung ▶ Innovation/Digitalisierung ▶ Kartellrecht ▶ Ombudspersonen ▶ Lieferantenmanagement ▶ Vertrauensvolle Zusammenarbeit ▶ Termintreue ▶ Geschäftspartnerprüfungen ▶ Nachhaltigkeit in der Lieferkette	▶ Innotrans (inklusive Lieferantenprädikat, Supplier Innovation Award) ▶ Direkte Lieferantenentwicklungsgespräche ▶ Innovationsworkshops ▶ Diskussionsrunden und Fachvorträge Compliance-Dialoge mit Geschäftspartnern ▶ Branchennetzwerk Railsponsible ▶ Wettbewerbliche Dialoge ▶ Innovationspartnerschaften ▶ Dialogische Begleitung der Lieferantennachhaltigkeitsbewertungen ▶ Lieferantentage in den Produktbereichen
	Verbände/Fachöffentlichkeit	▶ Infrastrukturentwicklung und -finanzierung ▶ Energiepolitischer Rahmen ▶ Lärmschutz ▶ Compliance/Antikorruption ▶ Klimaschutz im Verkehr	▶ Jahrestagung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen ▶ Workshop Umwelt-Forum ▶ Spitzengespräche und Fachaustausch mit Fahrgast-, Umwelt- und Branchenverbänden sowie Aufgabenträgern ▶ Mitgliedschaft im Verwaltungsrat des Deutschen Instituts für Compliance e. V. ▶ Korporative Mitgliedschaft bei Transparency International Deutschland e. V.
	Medien	▶ Zukunft Bahn ▶ Arbeitgeberattraktivität ▶ Digitalisierungsprojekte ▶ Ausbau digitaler Services ▶ Qualität im Bestandsnetz ▶ Neue Klimaziele, Aktivitäten Arten- und Lärmschutz	▶ Presse-Internetauftritt ▶ Pressefahrten und -termine ▶ Hintergrundgespräche ▶ Interviews ▶ Social Media (Facebook, Twitter)

GRI Kundenbeirat gibt wichtige Impulse

102-44 Seit seiner Gründung hat der Kundenbeirat in 30 Sitzungen, zahlreichen Workshops und Umfragen wertvolle Impulse gegeben und so Maßnahmen erfolgreich auf den Weg gebracht. Zweimal im Jahr kommt das Gremium, das sich aus 30 Privatkunden des DB-Konzerns zusammensetzt, zu ordentlichen Sitzungen zusammen, daneben unterstützt und berät es in zahlreichen Projekten mit Kundenrelevanz über alle Bereiche hinweg. Im Berichtsjahr war der Kundenbeirat weiterhin jeweils zu einem frühen Zeitpunkt in Fragen der strategischen Ausrichtung in verschiedene Projekte eingebunden. Der Schwerpunkt der gemeinsamen Arbeit lag in der Verbesserung der Reisendeninformation bei Großstörungen sowie der Optimierung des gastronomischen Angebots an Bord der Züge.

Wesentliche Aktivitäten

6. DB Nachhaltigkeitstag

»Nachhaltige Städte brauchen smarte Produkte« war das Leitthema des **6. DB Nachhaltigkeitstages**  **Nr. 113** am 1. März 2018 in Berlin. Der Konzernvorstand diskutierte mit 190 geladenen Vertretern der diversen Stakeholdergruppen einen Tag lang über Ideen und Ansprüche für mehr Lebensqualität in den Städten und den Beitrag für eine zukunftsfähige Gesellschaft. Gäste der Veranstaltung waren Olaf Scholz (damaliger Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg), Clare Jones (Chief Customer Officer von what3words) sowie Vertreter der Städte Kopenhagen, London und Darmstadt.

22. Umwelt-Forum durchgeführt

Der DB-Konzern lädt jährlich Vertreter der Umweltverbände sowie aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik zum offenen Dialog ein. Bereits zum 22. Mal fand jetzt das Umwelt-Forum vom 13. bis 14. Juni 2018 in Berlin mit Teilnehmern von WWF, Deutscher Umwelthilfe und NABU oder auch den umweltpolitischen Sprechern der Bundestagsfraktionen statt. In Podiumsdiskussionen und Workshops diskutierten Vertreter des DB-Konzerns und der Wirtschaft zum Ausstieg aus den fossilen Kraftstoffen. Prof. Dr. Sabina Jeschke gab einen Ausblick auf die Digitalisierung der Schiene. Prof. Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker, Co-Präsident des Club of Rome, sprach über die umweltpolitischen Herausforderungen im Verkehrssektor.

Spitzentreffen mit Umweltverbänden

Seit 2000 treffen sich die Spitzen des DB-Konzerns mit denen der Umweltverbände, um sich über aktuelle Umweltthemen auszutauschen. Im Berichtsjahr kamen die Vertreter von Greenpeace, WWF, Deutscher Umwelthilfe, NABU, BUND und VCD im Oktober 2018 in Berlin zusammen. Gemeinsam

mit dem DB-Vorstandsvorsitzenden, Dr. Richard Lutz, und der DB-Vorständin Prof. Dr. Sabina Jeschke, diskutierten die Spitzen der Verbände unter anderem über Herausforderungen im Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel durch eine planbare Vegetationskontrolle.

Verantwortung und gesellschaftliches Engagement

Die DBAG hat die  **Deutsche Bahn Stiftung gGmbH** gegründet, um ihr gemeinnütziges Engagement und das **DB Museum** **D48** unter einem Dach zu bündeln und ihrer gesellschaftlichen Verantwortung noch wirksamer nachzukommen. Die Deutsche Bahn Stiftung will eine chancengerechte Gesellschaft mitgestalten und den gesellschaftlichen Zusammenhalt stärken. Sie verbindet Eisenbahngeschichte mit Weichenstellungen für die Zukunft. Deshalb betreibt sie das DB Museum, setzt sich für die Integration von Menschen am Rande der Gesellschaft ein und fördert ehrenamtliches Engagement. Der Leitgedanke »Anschluss sichern. Verbindungen schaffen. Weichen stellen.« fasst ihren Auftrag zusammen.

Sprache als Schlüssel zur Integration

Die Deutsche Bahn Stiftung macht sich gemeinsam mit der  **Stiftung Lesen** für die Lese- und Sprachförderung stark. Ausdruck des gemeinsamen Engagements ist der bundesweite Vorlesetag und die jährliche Vorlesestudie. Die mit zielgruppengerechtem Lesestoff bestückten Vorleseboxen wurden in den letzten Jahren in mehr als 8.500 Einrichtungen überreicht. Die Deutsche Bahn Stiftung stellt wöchentlich drei  **Vorlesegeschichten für Kinder** kostenlos online zur Verfügung.

Das Ehrenamt stärken

Im Berichtsjahr unterstützte die Deutsche Bahn Stiftung zum dritten Mal DB-Mitarbeiter, die sich in ihrer Freizeit in gemeinnützigen Organisationen engagieren. Das Fördervolumen des jährlich neu ausgeschriebenem Mitarbeiterprogramms konnte auf 115.000 € erhöht werden. Die Mittel fließen unmittelbar in konkrete Projekte und kommen gemeinnützigen Organisationen zugute. Über die Spendenvergabe entscheidet eine unabhängige Jury. Rund 500 Projekte konnten seit Beginn des Programms gefördert werden.

Für Anerkennung und Würdigung bürgerschaftlichen Engagements unterstützte die Deutsche Bahn Stiftung erstmalig als einer der Hauptförderer zusammen mit dem Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend und der Deutschen Fernsehlotterie den Deutschen Engagementpreis.

GRI Hilfe für Menschen in Not

102-12 Die Deutsche Bahn Stiftung arbeitet eng mit den Bahnhofsmissonen und ihren Trägereinrichtungen zusammen, die in Deutschland an über 100 Bahnhöfen Hilfe leisten, und engagiert sich damit für das Bahnhofsumfeld. Gemeinsam mit der Konferenz für Kirchliche Bahnhofsmisson führt die Deutsche Bahn Stiftung jährlich eine themenspezifische Ausschreibung durch, bei der sich Bahnhofsmissonen bundesweit um Mittel für bedarfsorientierte Projekte und Aktionen für Gäste der Bahnhofsmisson bewerben können. 2018 förderte sie niedrigschwellige Bildungsangebote zum Thema Lernen für das Leben, die Langzeitgästen der Bahnhofsmissonen ermöglichen, neue Lebensperspektiven zu entwickeln.

Das Pilotprojekt Video-Dolmetschen der Deutsche Bahn Stiftung und der Konferenz für Kirchliche Bahnhofsmisson ermöglichte 2018, an sechs Standorten per Tablet Hilgespräche in insgesamt 60 Sprachen mit fremdsprachigen Gästen führen zu können mit dem Ziel, die Beratungsqualität zu erhöhen.

Weiter unterstützt die Deutsche Bahn Stiftung in der Nähe des Berliner Hauptbahnhofs eine Ambulanz, in der Menschen ohne Krankenversicherung ganzjährig und kostenlos medizinische Hilfe erhalten. Darüber hinaus bietet die Deutsche Bahn Stiftung am Berliner Hauptbahnhof mit den »Mutmachern am Bahnhof« Menschen mit psychischen und psychosozialen Problemlagen strukturierte Gespräche an. Die Mutmacher leisten Hilfe und vermitteln im Bedarfsfall in das soziale und psychiatrische Hilfesystem Berlins.

GRI Förderung der psychischen Gesundheit

102-12 Die Deutsche Bahn Stiftung setzt sich zusammen mit der **Stiftung Deutsche Depressionshilfe** seit 2014 für die Entstigmatisierung der Volkskrankheit Depression in der Gesellschaft ein. Dabei unterstützt sie das in über 80 Städten und Regionen wirkende Deutsche Bündnis gegen Depression. Im Berichtsjahr konnte der Aufbau des bundesweit ersten Versorgungsnahen und pharmaunabhängigen Forschungszentrums Depression in Leipzig abgeschlossen werden. Die Studie »Deutschland-Barometer Depression« von Stiftung Deutsche Depressionshilfe und Deutsche Bahn Stiftung untersuchte im Berichtsjahr das Schwerpunktthema Beziehungen und erzielte damit eine besonders hohe Medienresonanz.

GRI Lernen durch Engagement

102-12 Ausbildungsplätze bleiben unbesetzt, weil viele Schüler nicht wissen, welche Berufe es gibt und welche davon zu ihnen passen. An dieser Stelle setzt das von der Deutsche Bahn Stiftung und der Stiftung Lernen durch Engagement entwickelte Projekt »Berufene Helden – Lernen durch Engagement für Chancen im Beruf« an. Geschulte Lehrkräfte

begleiten ihre Schüler bei der Planung und Umsetzung eines die Berufsorientierung und/oder Ausbildungsfähigkeit fördernden Projekts aus ihrem eigenen Lebensumfeld. Die Schüler organisieren und reflektieren ihr Projekt, eignen sich dadurch spezifische Ausbildungskompetenzen und -fähigkeiten an und legen so selbst den Grundstein für ihr späteres Berufsleben.

DB Museum – lebendige Geschichte

Das **DB Museum** hat drei Standorte. Die Dauerausstellung im Nürnberger Museum zur Geschichte der Eisenbahn in Deutschland wurde im Juni 2018 mit der Eröffnung des Abschnitts »Im Deutschland der zwei Bahnen« komplettiert. Erfolgreiche Wechselausstellungen wie »TEE trifft Vindobona« und »Geheimsache Bahn« sowie ein Bildungs- und Veranstaltungsprogramm ergänzten das Angebot. Dabei wurde das museums-pädagogische Programm komplett überarbeitet und erweitert. Ungewöhnliche Angebote wie Tage der offenen Loks, Escape-Games, Schauspielführungen oder Kinderrallyes erreichten neue Zielgruppen.

Mit einem Bestand von deutschlandweit über 600 Lokomotiven und Wagen besitzt das DB Museum eine der bedeutendsten Fahrzeugsammlungen weltweit. Die ausgestellten Lokomotiven und Züge der Bundesbahn (Koblenz) und DDR-Reichsbahn (Halle) sind größtenteils frei zugänglich. Beide Museumszweigen werden im Rahmen der Stiftungsfamilie BSW & EWH von ehrenamtlichen Mitarbeitern maßgeblich unterstützt.

Im Berichtsjahr konnte das DB Museum seine Besucherzahlen um 2% auf über 218.000 Besucher steigern. Vor allem die Standorte Koblenz (+11%) und Halle (+39%) konnten deutliche Zuwächse realisieren, während das Nürnberger Museum infolge von Baumaßnahmen einen leichten Rückgang verzeichnete (-2,5%).

! HILFE FÜR STRASSENKINDER

2018 eröffnet die Deutsche Bahn Stiftung im Berliner Hauptbahnhof die Wanderausstellung »entkoppelt«. 20 großformatige Fotografien und Texte machen darin auf das Thema Jugendobdachlosigkeit aufmerksam. Jedes Jahr landen in Deutschland bis zu 2.500 Jugendliche auf der Straße oder wohnen in verdeckter Obdachlosigkeit als sogenannte Sofahopper. Zusammen mit der Off Road Kids Stiftung hilft die Deutsche Bahn Stiftung dabei, dass Ausreißer und Sofahopper keine Straßenkinder werden. Mithilfe der Online-Plattform und ersten virtuellen Streetwork-Station Deutschlands können gefährdete Jugendliche 2018 erstmals auf eine qualifizierte und überall in Deutschland erreichbare Anlauf- und Beratungsstelle zurückgreifen. Jugendliche können hier anonym mit Streetworkern über Probleme sprechen und Hilfe erhalten.





Konzern- Lagebericht

50 Grundlagen

- ▶ Internationaler Anbieter von Mobilitäts- und Logistiklösungen
- ▶ Freiwillige Anwendung der CSR-Richtlinie
- ▶ Geschäftsmodell mit klarem Kundenfokus

65 Ziele und Strategie

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

73 Kunde und Qualität

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

82 Soziales

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

88 Ökologie

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

94 Geschäftsverlauf

- ▶ Abgeschwächte Umfeldbedingungen
- ▶ Ertragslage nicht zufriedenstellend
- ▶ Finanz- und Vermögenslage stabil
- ▶ Wertmanagementkennzahlen unter Druck

112 Entwicklung der Geschäftsfelder

- ▶ DB Fernverkehr mit positiver Entwicklung
- ▶ Umsatzzuwächse in der Infrastruktur
- ▶ Internationale Geschäftsfelder wachsen weiter

166 Chancen- und Risikobericht

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

174 Nachtragsbericht

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

175 Prognosebericht

- ▶ Konjunkturelle Aussichten leicht schwächer
- ▶ Fortsetzung des Wachstumskurses erwartet

Grundlagen

50 Der DB-Konzern

55 Nichtfinanzielle Konzernklärung

56 Geschäftsmodell mit klarem Fokus auf den Kunden

58 Entwicklung auf den relevanten Märkten

61 Rechtliche und politische Themen

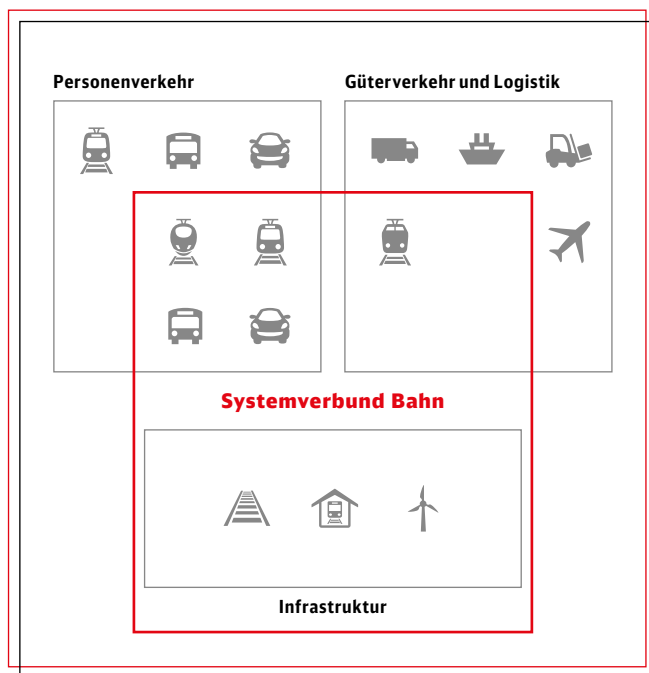
GRI

Der DB-Konzern

102-1
102-3
102-4
102-5
102-7
↓

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 befördern wir europaweit rund 12,8 Millionen Personen pro Tag in unseren Zügen und Bussen. Im Bereich Güterverkehr und Logistik werden in unseren Netzwerken pro Jahr über 255 Mio. t Güter auf der Schiene und über 106 Millionen Sendungen auf der Straße transportiert. In unseren weltweiten Netzwerken werden über 1,3 Mio. t

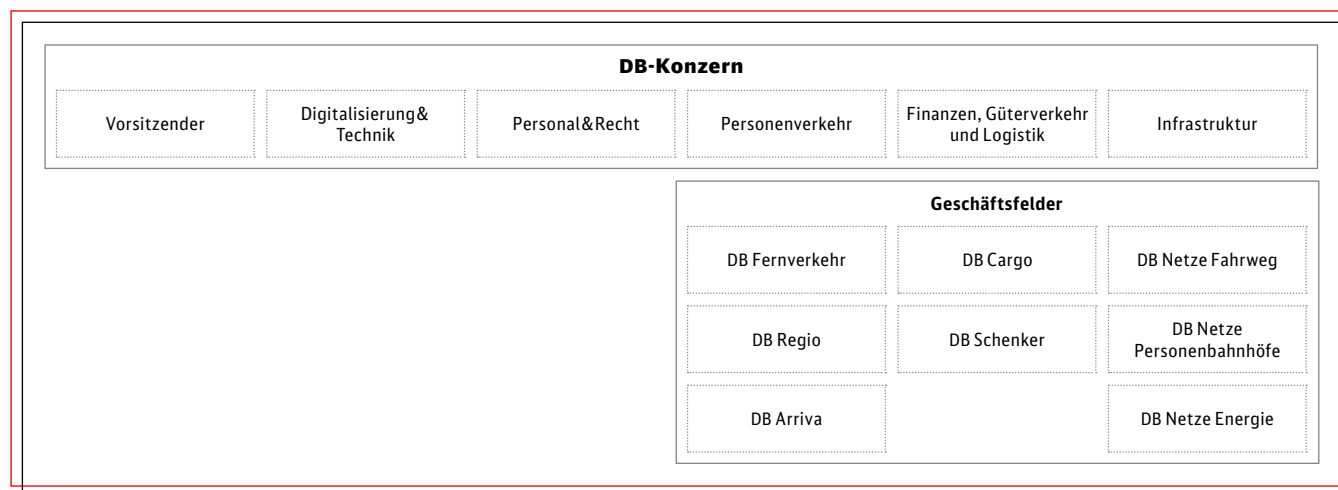
Luftfracht und über 2,2 Mio. TEU Seefracht abgewickelt. In Deutschland betreiben wir das mit rund 33.000 km längste Schienennetz Europas. Darüber hinaus sind wir einer der größten Energieversorger Deutschlands.

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

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** § 53. Zudem erbringen operative Serviceeinheiten als rechtlich selbstständige Beteiligungen der DB AG primär Leistungen für interne Kunden. Dazu gehören unter anderem die DB Systel GmbH, die DB Sicherheit GmbH, die DB Services GmbH und die DB Kommunikationstechnik GmbH. Die EIU 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 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)** § 234f. leistet dabei einen wesentlichen Beitrag, um den Erhalt des Bestandsnetzes zu sichern.

ORGANIGRAMM DB-KONZERN



Stand 1. Januar 2019

GRI Corporate Governance Bericht

102-10 Der **Corporate Governance Bericht** **36 ff.** ist Bestandteil dieses Konzern-Lageberichts.

GRI Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

102-10 Die **Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand** **35** sind im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

Leistungs- und Finanzbeziehungen im DB-Konzern

Innerhalb des DB-Konzerns ergeben sich aufgrund der starken operativen Verflechtungen und Abhängigkeiten zwischen der Managementholding DB AG und den Geschäftsfeldern wie auch zwischen den einzelnen Geschäftsfeldern Leistungs- und Finanzbeziehungen.

Diese lassen sich in vier Gruppen gliedern:

- ▶ Operative Leistungsbeziehungen zwischen zwei Gesellschaften, die zum Beispiel im Rahmen der Infrastrukturnutzung entstehen, wenn die DB Regio AG Trassen der DB Netz AG in Anspruch nimmt und dafür Trassenentgelte bezahlt.
- ▶ Leistungsbeziehungen mit der Konzernleitung: Die DB AG erbringt Leistungen für die operativen Gesellschaften wie zum Beispiel den zentralen Einkauf, der den Beschaffungsprozess von Zügen organisiert und steuert.
- ▶ Konzernfinanzierung: Die DB AG übernimmt und bündelt die Finanzierungsfunktion im DB-Konzern. In diesem Rahmen beschafft die DB AG über ihre Finanzierungstochtergesellschaft **Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance)** **102** Finanzmittel am Kapitalmarkt und reicht sie als Darlehen an die Konzerngesellschaften weiter.

- ▶ Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge: In Deutschland wird über Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge eine steuerliche Organschaft begründet, die es erlaubt, steuerliche Gewinne mit steuerlichen Verlusten zu verrechnen. Im DB-Konzern ist die DB AG die schlussendlich steuerpflichtige Gesellschaft in Deutschland.

Als grundlegendes Merkmal der Ausgestaltung von Leistungsbeziehungen gilt dabei die Marktüblichkeit (At-Arm's-Length-Prinzip). Das heißt, die Vergütung orientiert sich immer an marktüblichen Preisen. Im DB-Konzern gilt dies für die Verrechnung von operativen Leistungsbeziehungen, Serviceeinheiten und die Konzernfinanzierung. Konzerninterne Kunden zahlen die gleichen Trassennutzungspreise wie konzernexterne Kunden. Die Preise für konzerninternen bezogene Dienstleistungen werden regelmäßig auf Basis von Marktstudien auf Marktkonformität überprüft. Die Konditionen für Finanzierungstransaktionen basieren auf aktuellen Marktkonditionen am Geld- und Kapitalmarkt.

Gruppenfunktionen **53** nehmen steuernde und überwachende Aufgaben wahr. Diese Leistungen werden grundsätzlich nicht verrechnet. Die Leistungen der **Serviceeinheiten** **52 f.** werden in aller Regel leistungsgerecht mit den internen Leistungsempfängern verrechnet.

Gründe und Motivation für die marktgerechte Ausgestaltung der Leistungsbeziehungen im DB-Konzern sind:

- ▶ Eine wertorientierte Unternehmenssteuerung gelingt nur, wenn sie auf allen Ebenen des DB-Konzerns erfolgt. Dies setzt Leistungsbeziehungen zu marktgerechten Konditionen voraus. Erfolg und Misserfolg müssen transparent werden, um eine wirtschaftliche Steuerung zu ermöglichen.

- Die EIU sind gesetzlich dazu verpflichtet, ihre Leistungen diskriminierungsfrei anzubieten. Die Marktkonformität der Preise wird von der Bundesnetzagentur (BNetzA) überprüft. Die Preise sind für jeden transparent.
- Auch aus steuerlichen Gründen und aus Sicht von Minderheitsgesellschaftern von Tochtergesellschaften ist eine marktgerechte Ausgestaltung von Leistungsbeziehungen notwendig und gefordert.

Die aus den Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträgen innerhalb des DB-Konzerns resultierenden Ergebnis- und Zahlungswirkungen sind keine Leistungsbeziehungen, sondern Konsequenz der Gestaltung des DB-Konzerns als inländischer Vertragskonzern und der damit verbundenen Rechte und Pflichten aller eingeschlossenen inländischen Gesellschaften.

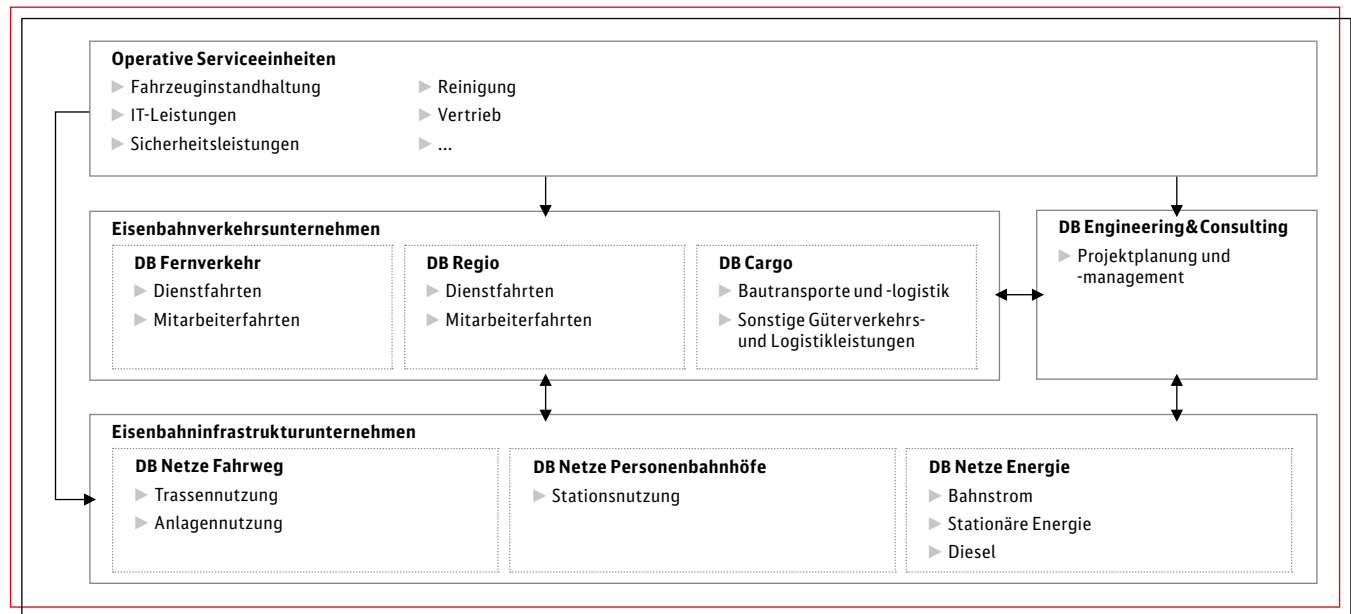
Operative Leistungsbeziehungen

Die umfangreichsten operativen Leistungsbeziehungen entstehen aus der Nutzung der Schieneninfrastruktur und aus dem Bezug von Energie. Die Verrechnung der Infrastrukturnutzung erfolgt wie bei konzernexternen Kunden auf Basis der veröffentlichten Preissysteme (Trassenpreissystem, Anlagenpreissystem und Stationspreissystem). Der Energiebezug umfasst sowohl Traktionsenergie (Dieselkraftstoff, Bahnstrom) als auch Strom für stationäre Anlagen (zum Beispiel Weichenheizungen und Zugvorheizanlagen).

Die wesentlichen konzerninternen Verrechnungen von Leistungsbeziehungen im Bereich der Infrastrukturnutzung zwischen den einzelnen Geschäftsfeldern des DB-Konzerns sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Konzerninterne Leistungsbeziehungen aus Infrastrukturnutzung 2018 in Mio. €	DB Fernverkehr	DB Regio	DB Arriva	DB Cargo	DB Schenker	DB Netze Fahrweg	DB Netze Personenbahnhöfe	DB Netze Energie	Beteiligungen/Sonstige
Trassennutzung	- 984	- 2.312	- 1	- 382	-	+ 3.675	-	-	+ 4
Nutzung örtlicher Infrastruktur	- 31	- 53	-	- 138	-	+ 225	- 0	- 2	- 1
Stationsnutzung	- 101	- 592	- 0	-	-	+ 6	+ 686	-	+ 1
Energieverrechnung	- 344	- 631	+ 2	- 271	- 0	- 135	- 73	+ 1.493	- 41

WESENTLICHE OPERATIVE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN (SYSTEMVERBUND BAHN)



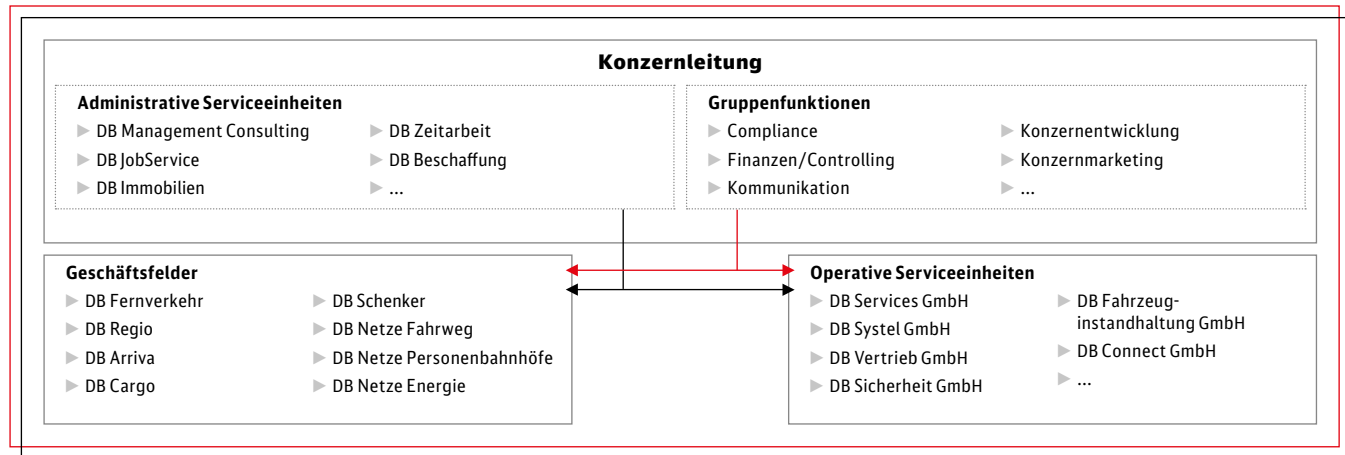
← Wesentliche konzerninterne Beziehungen

Leistungsbeziehungen mit der Konzernleitung

Im DB-Konzern sind verschiedene Gruppen- und Servicefunktionen angesiedelt, die ihre Aufgaben mit einigen regulatorisch bedingten Ausnahmen für den gesamten

DB-Konzern wahrnehmen. Die Kosten für Gruppenfunktionen werden nicht an die Geschäftsfelder weiterverrechnet (keine Konzernumlage).

LEISTUNGSBEZIEHUNGEN MIT DER KONZERNLEITUNG



- ← Gruppenfunktionen, nicht direkt zuordenbar und nicht verrechnet
 ← Serviceeinheiten, zuordenbar und verrechnet bei direkter Leistungsbeziehung

Eine Weiterverrechnung der Kosten für administrative Serviceeinheiten erfolgt nur bei direkten Leistungsbeziehungen mit den Geschäftsfeldern beziehungsweise Aufwendungen, bei denen eine konkrete Leistungserbringung gegeben ist. Dies betrifft insbesondere Aufwendungen für Immobilienüberlassungen, zentrale Serviceleistungen für Einkauf und Technik sowie die zentral gebündelten Versicherungsaufwendungen.

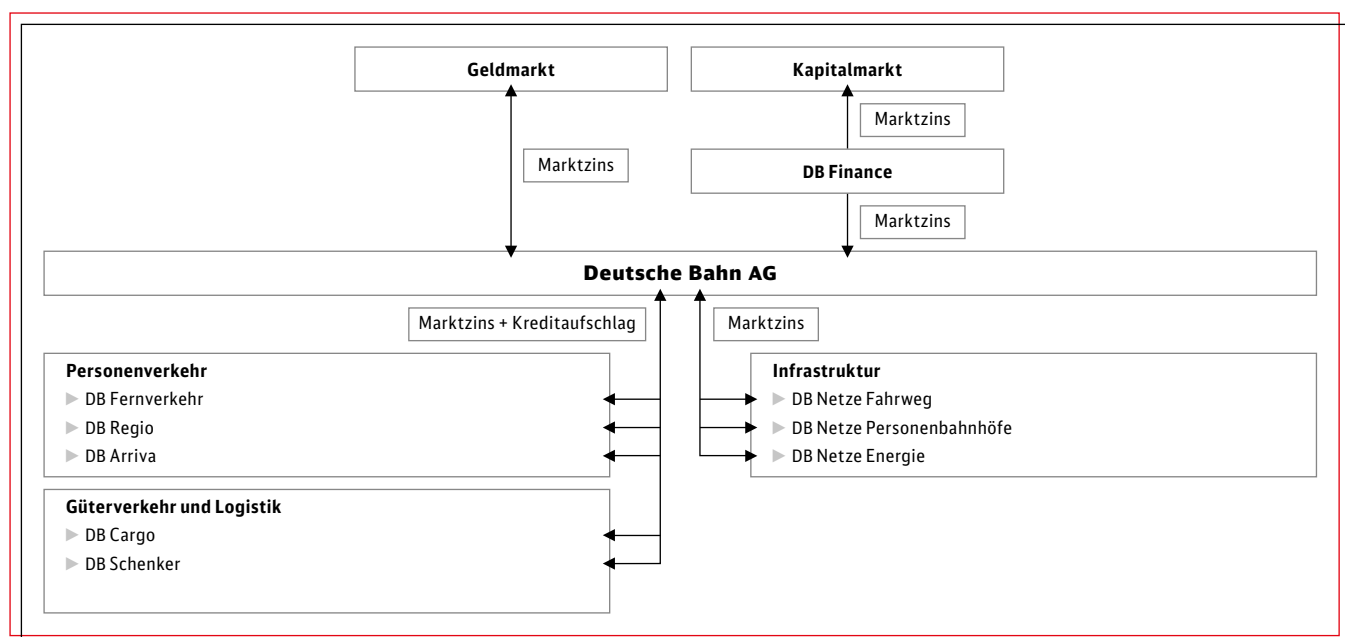
Eine wichtige zentrale Funktion ist der Konzernarbeitsmarkt. Die DB JobService GmbH beschäftigt Mitarbeiter, deren Arbeitsplätze in deutschen Gesellschaften des DB-Konzerns entfallen, mit dem Ziel, sie konzernintern weiter-

zuvermitteln. Sie ist damit wesentlich für das Funktionieren des konzerninternen Arbeitsmarktes. Die DB Zeitarbeit GmbH stellt konzerninternen Kunden befristet Arbeitnehmer zur Verfügung.

Konzernfinanzierung

Die **Finanzierung** § 101 ff. des DB-Konzerns ist im Konzern-Treasury der DB AG gebündelt. 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

KONZERNFINANZIERUNG



vor. Bei Aufnahme konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance. Die Finanzmittel werden 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 an die Konzerngesellschaften 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.

Das Konzern-Treasury operiert wie eine hausinterne Bank, allerdings als Dienstleister und nicht als Profit-Center. Die Konzerngesellschaften unterhalten Geschäftsbeziehungen (Devisengeschäfte, Cashpooling, Geldanlage und Darlehensaufnahmen) mit dem Treasury. Die Konditionen werden »at arm's length« marktgerecht vereinbart. Dabei werden zeitpunktaktuelle Zinssätze vereinbart, wie sie auch von Banken quotiert würden, wenn diese keine Gewinnerwartung hätten. Marktgerecht heißt auch, dass die Kreditmargen entsprechend der Bonität differenziert werden: Die Kreditmarge für die Infrastrukturgesellschaften entspricht im Wesentlichen den Kreditmargen der DB AG am Geld- und Kapitalmarkt. Die Kreditmargen für Nicht-Infrastrukturunternehmen liegen höher und ergeben sich aus einer internen, kennzahlenbasierten Bonitätseinschätzung und den am Kapitalmarkt quotierten Kreditmargen.

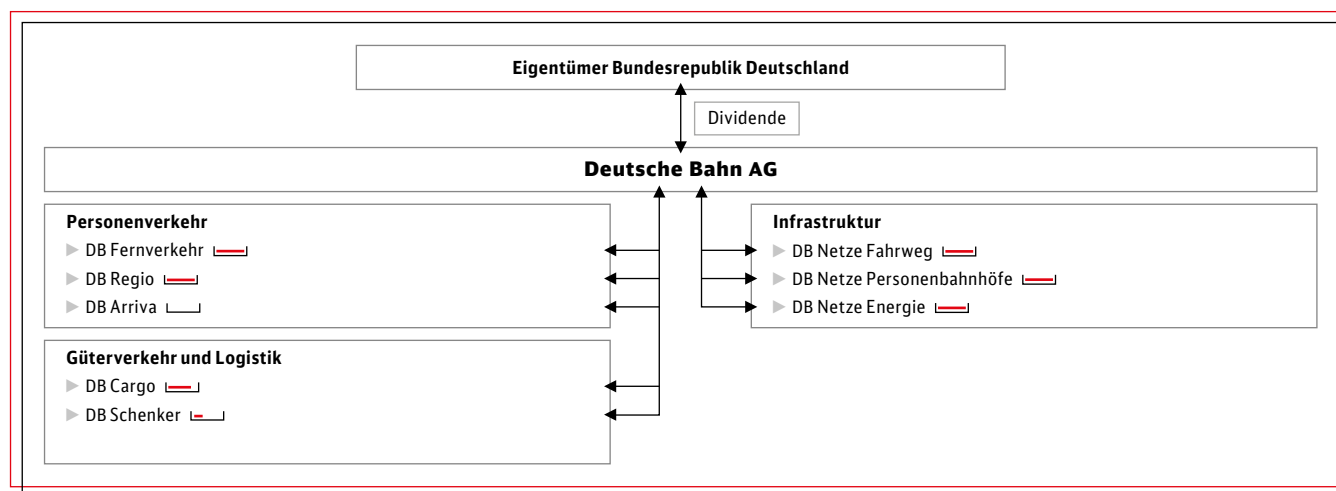
Die Bündelung der Konzernfinanzierungsfunktion bei der DB AG gewährleistet einen einheitlichen Marktauftritt am Geld- und Kapitalmarkt, Skaleneffekte und Kostenvorteile. Außerdem ermöglicht eine zentrale Konzernfinanzierung eine adäquate Überwachung der Finanzgeschäfte und ein gesamthafes Risikomanagement.

Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge

Gewinnabführungen und Verlustausgleiche sind keine Leistungsbeziehungen. Vielmehr wird durch den Ergebnisabführungsvertrag (EAV) die Frage der Höhe der Gewinnausschüttung beziehungsweise eines erforderlichen Verlustausgleichs nicht jedes Jahr neu gestellt, sondern erfolgt automatisch. Der Zahlungsfluss begründet sich im Recht des Gesellschafters auf die Gewinne oder in seiner Verpflichtung zum Ausgleich von Verlusten. Dessen ungeachtet sorgt der DB-Konzern dafür, dass Konzerngesellschaften über eine angemessene Eigenkapitalausstattung verfügen – trotz der übernommenen Verpflichtung, mögliche Verluste einzelner Konzerngesellschaften auszugleichen.

Kapitalgeber sind nur bereit, Kapital zur Verfügung zu stellen, wenn Amortisation und Verzinsung gewährleistet sind. Eine rein schuldenbasierte Finanzierung ist nicht marktfähig, da mit zu hohen Risiken verbunden. Gewinne sind essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns zu erhalten. Die erwirtschafteten Gewinne werden entweder thesauriert oder an den Alleingesellschafter Bund ausgeschüttet. Der im DB-Konzern verbleibende (thesaurierte) Anteil des Gewinns erhöht die Investitions- und Verschuldungskapazität.

ERGEBNISABFÜHRUNGS- UND BEHERRSCHUNGSVERTRÄGE



← Gewinnabführung/Kapitalmaßnahme

Rot: Steuerliche Organschaft in Deutschland; Integration in den EAV der DB AG mit automatischer Gewinnabführung beziehungsweise Verlustausgleich

Gelb: Teilweise steuerliche Organschaft in Deutschland

Grau: Keine steuerliche Organschaft in Deutschland

Finanzflüsse zwischen DB AG und DB-Infrastrukturgesellschaften in Mio. €	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Insgesamt
AUS EAV																				
DB Netz AG	+790	+181	+548	+324	+183	+260	+212	-146	-338	-768	+44	-307	-197	-66	-217	-81	-280	-390	-509	-757
DB Station&Service AG	+70	-0	+251	-37	-55	-69	-52	-90	-190	-150	-141	-155	-160	-169	-188	-203	-176	-186	-190	-1.890
DB Energie GmbH	-34	-2	-29	-43	-47	-44	-111	-106	-18	-91	-38	+38	-62	+37	-39	-51	-35	-59	-12	-746
AUS KAPITALERHÖHUNGEN DURCH DIE DB AG																				
DB Netz AG	-	-	-	-	-	+600	-	-	-	-	+620	-	-	+5	-	-	-	+1.000	-	+2.225
DB Station&Service AG	-	-	-	-	-	-	-	+286	-	+28	+111	+14	-	-	-	-	-	-	-	+439

(+) Zufluss an Tochtergesellschaft

(-) Abfluss an DB AG

GRI Nichtfinanzielle Konzernklärung

102-16

Am 19. April 2017 ist das CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2014/95/EU (CSR-Richtlinie zur Offenlegung nichtfinanzieller und die Diversität betreffender Informationen durch bestimmte große Gesellschaften und Konzerne) in Kraft getreten. Dabei sind Angaben zum Geschäftsmodell, zu Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelangen sowie zur Achtung der Menschenrechte und zur Bekämpfung von Korruption erforderlich. Auch wenn der DB-Konzern nicht vom Regelungsbereich des CSR-RUG erfasst wird, haben wir uns im Vorjahr für eine freiwillige inhaltliche Anwendung des CSR-RUG entschieden.

Im Rahmen seines integrierten Berichtsansatzes berichtet der DB-Konzern umfassend über alle **wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen** **□ 43**. Um die Berichtsanforderungen des CSR-RUG zu erfüllen, haben wir zusätzlich Informationen zu den gesetzlich definierten Wesentlichkeitskriterien ergänzt.

Die Inhalte der nichtfinanziellen Konzernklärung gemäß §§315b und 315c HGB finden sich in den relevanten Kapiteln des Konzern-Lageberichts und wurden unter Anwendung der **Internationalen Standards der GRI in der Kern-Option** **□ 268 f.** sowie unter Berücksichtigung der Berichtsanforderungen des **UNGC** **□ 269** erstellt. In der nachfolgenden Tabelle haben wir die Angaben übersichtlich zusammengeführt.

Inhalte der nichtfinanziellen Erklärung nach §289c Abs. 2 HGB	DB-Themen	Hinweis
Geschäftsmodell	- DB-Konzern (□ 56 ff.) - Treibhausgasemissionen (□ 90 f.) - Erneuerbare Energien (□ 90 f.) - Schutz biologischer Vielfalt (□ 264 f.) - Luftreinhaltung (□ 264) - Wasserverbrauch (□ 265)	—
Umweltbelange 	- Geschlechtergleichstellung (□ 86 f.) - Arbeitsbedingungen (□ 260 f.) - Achtung der Rechte der Gewerkschaften (□ 85) - Sicherheit am Arbeitsplatz (□ 257, □ 261) - Gesundheitsschutz (□ 261 f.)	—
Arbeitnehmerbelange 	- Dialog auf kommunaler und regionaler Ebene (□ 45 ff.) - Schutz-/Entwicklungsmaßnahmen von lokalen Gemeinschaften (□ 45 ff.)	—
Sozialbelange 	Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen (□ 255 f.)	Über das Thema Achtung der Menschenrechte berichten wir zusätzlich zu den im Rahmen der Stakeholderbefragung identifizierten wesentlichen Themen.
Achtung der Menschenrechte 	Instrumente zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung (□ 254 f.)	Über das Thema Bekämpfung von Korruption und Bestechung berichten wir zusätzlich zu den im Rahmen der Stakeholderbefragung identifizierten wesentlichen Themen.
Bekämpfung von Korruption und Bestechung 		

102-2
102-4
102-7

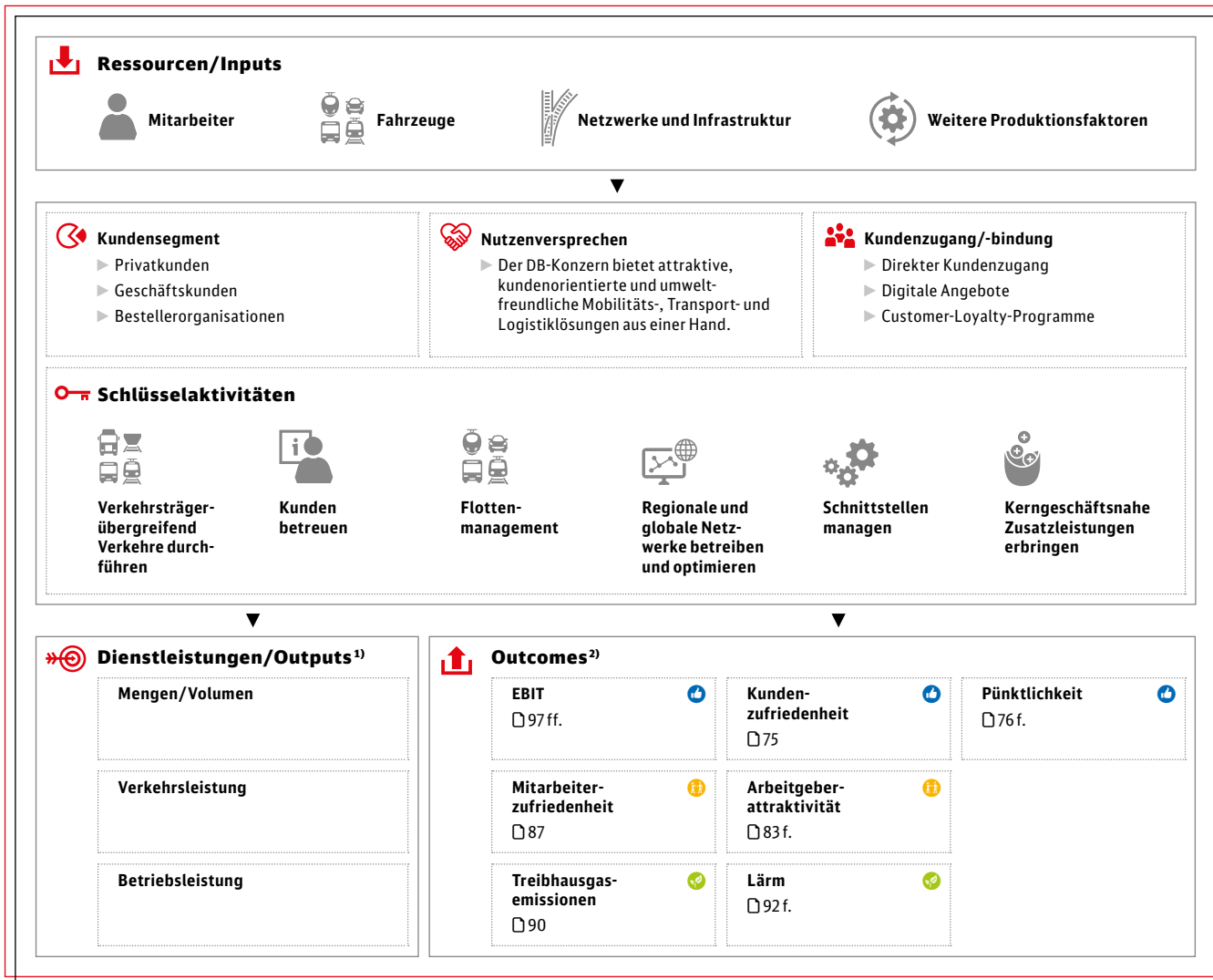
Geschäftsmodell mit klarem Fokus auf den Kunden

Der DB-Konzern bietet attraktive, kundenorientierte und umweltfreundliche Mobilitäts-, Transport- und Logistiklösungen und -netzwerke aus einer Hand. Dafür nutzen wir gezielt die Potenziale **digitaler Technologien § 77 ff.**, um unsere operativen und administrativen Prozesse zu verbessern, unsere Angebote für den Kunden stetig weiterzuentwickeln sowie neue Services zu integrieren und Vereinfachungen an der Kundenschnittstelle zu erreichen. Unsere Kunden sind Privatkunden, Geschäftskunden sowie Bestellerorganisationen im Nah- beziehungsweise Regionalverkehr.

Der **Systemverbund Bahn § 50** stellt einen wesentlichen Kern unserer Geschäftsaktivitäten dar. Zudem erweitern wir sukzessive unser Geschäftsportfolio, um Kundenbedürfnisse besser befriedigen zu können und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden.

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

GESCHÄFTSMODELL DB-KONZERN



¹⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

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

- 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 bieten wir unseren Kunden industriespezifische Lösungen an. Durch die Abdeckung aller relevanten Verkehrsträger sind wir in der Lage, komplexe kombinierte Logistikdienstleistungen anzubieten und damit im Interesse unserer Kunden Synergien aus unseren Netzwerken zu gewinnen.

Als Betreiber von Netzwerken und Anbieter von Leistungen im Personenverkehr, im Bereich Güterverkehr und Logistik sowie in der Schieneninfrastruktur wird unser wirtschaftlicher Erfolg von dem allgemeinen **konjunkturellen Umfeld** **Q 95** und den Entwicklungen auf den **relevanten Märkten** **Q 58 ff.** 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.
- Im Bereich Güterverkehr und Logistik hängen wir in besonderem Maße von der konjunkturellen Entwicklung ab. Aufgrund unserer weltweiten Netzwerke beobachten wir neben der Entwicklung des Welt-Bruttoinlandsprodukts (BIP) und des Welthandels vor allem das Wirtschaftswachstum in jenen Regionen, Ländern und Handelsrelationen, in denen wir über hohe Marktanteile verfügen 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 Nachfrageentwicklung eine weitgehend aus den vorgelagerten Verkehrsmärkten im Personen- und Güterverkehr abgeleitete Größe. Bedeutung hat zudem der Vermarktungsbereich von DB Netze Personenbahnhöfe. Hier ist – vergleichbar mit dem deutschen Einzelhandel – die Konsumneigung der Bevölkerung eine wichtige Einflussgröße.

Die Entwicklung der aufgeführten Konjunktur- und Frühwarnindikatoren beeinflusst die Steuerung unserer Marktaktivitäten sowie unseren Ressourceneinsatz. **Chancen und Risiken** **Q 168 ff.** werden dadurch frühzeitig erkannt, sodass kurzfristige Steuerungsaktivitäten und langfristige Positionierungen darauf ausgerichtet werden können. Daneben arbeiten wir systematisch an der Optimierung unserer operativen Werttreiber.

Das Betreiben von regionalen und globalen Verkehrsnetzwerken zeichnet sich in der Regel durch hohe Kapitalbindung, lange Investitionszyklen und ausgeprägte Fixkostenstrukturen aus. Insoweit sind die optimale Auslastung unserer Netzwerke 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 unsere Kunden steht dabei im Zentrum unserer Aktivitäten. Durch den Ausbau unserer Angebote, insbesondere auch digitaler Dienstleistungen und Customer-Loyalty-Programme, wollen wir zusätzliche Kunden gewinnen, um hierüber steigende Volumina und Skaleneffekte realisieren zu können.

Die marktbezogene Auslastung unserer Netzwerke und die relativen Marktanteile in den Verkehrsmärkten messen wir in der Regel anhand von operativen Leistungsdaten. Zur Ermittlung einer relativen Erlösergiebigkeit werden diese Leistungsdaten auch ins Verhältnis zu den erwirtschafteten Umsätzen gesetzt (spezifische Erlössätze).

Mit seinem umfassenden Leistungsportfolio verfügt der DB-Konzern über ein effektives Geschäftsmodell. Der DB-Konzern kann so Leistungen aus einer Hand anbieten und ist mit seinen nationalen und internationalen Dienstleistungen in allen Segmenten des Verkehrsmarktes tätig.

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

Anders verhält es sich bei DB Regio und DB Arriva, die zusammen 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 verknüpfen wir ökonomisch und ökologisch intelligent mithilfe digitaler Technologien. Im Güterverkehrs- und Logistikmarkt bieten wir 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. Wir tragen damit dem Kundenbedürfnis nach grenzüberschreitenden Lösungen Rechnung. Zugleich besitzen wir eine exzellente Ausgangsbasis für die Wahrnehmung von Wachstumschancen.

täten erfolgreich auf den relevanten Märkten. Wir tragen damit dem Kundenbedürfnis nach grenzüberschreitenden Lösungen Rechnung. Zugleich besitzen wir eine exzellente Ausgangsbasis für die Wahrnehmung von Wachstumschancen.

- ▶ **Digitalisierung:** Digitalisierung und neue Technologien verändern unser Kerngeschäft. Die Technologien und Methoden der Digitalisierung nutzen wir, um für den Kunden attraktive Produkte anzubieten. Das bedeutet, dass wir auf der einen Seite neue Verkehrsangebote, wie **On-Demand-Mobilität D 79**, in unser Produktportfolio integrieren und auch Plattformen an unseren Kundenschnittstellen etablieren. Auf der anderen Seite unterstützen wir unsere internen Prozesse mit Technologien wie künstlicher Intelligenz. Durch den Aufbau von **Innovationsökosystemen D 69 f.**, bestehend aus Eigenentwicklungen, Beteiligungen und Partnerschaften, wollen wir Wachstumspotenziale erschließen und unseren Kunden ein modernes Angebot bieten.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

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

GRI
102-6
↓

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 unser Ziel, unsere starke Marktposition 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 sind wir 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** **72**.

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
Schiene	+ 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** **112** 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
Schiene	+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** **112 ff.** 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** **64** 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 gegründet 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 haben wir uns mit DB Cargo und DB Schenker als einer der weltweit führenden Logistikdienstleister positioniert. Die Nachfrage nach internationalen Güterverkehrsleistungen infolge der sich fortsetzenden grenzüberschreitenden Ausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen sowie des weiter bestehenden Outsourcing-Trends bei Logistikleistungen steigt weiter an. Diese Chance möchten wir nutzen, um unsere sehr guten Marktpositionen zu erhalten beziehungsweise auszubauen. DB Cargo ist die größte Güterbahn Europas und in allen wichtigen Märkten präsent. Dafür nutzen wir ein eigenes europäisches Produktionsnetzwerk. Nationale wie grenzüberschreitende Transporte werden darin kundenorientiert 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
Schienengüterverkehr	~ +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** **133** 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 Konjunkturreffekte 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** **134** entwickelten sich weiter positiv, wenn auch auf etwas schwächerem Niveau.

Infrastruktur

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

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 haben wir 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 Klageerwidlungen 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 Integrierter Bericht 2017 54 und Nachtragsbericht 174.

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 angestregten Verfahren getroffen wird, bleibt noch offen.

Politisches Umfeld

Über die Entwicklung des Wettbewerbs auf der Schiene berichten wir regelmäßig in unserer 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)** **147**;
- ▶ die Umsetzung des **Masterplans Schienengüterverkehr** **63**, insbesondere mit der Trassenpreisförderung, **Realisierung des 740-m-Netzes** **150** und der Einrichtung eines Bundesprogramms Zukunft Schienengüterverkehr für Innovationen;

- ▶ der Einstieg in die **Digitale Schiene Deutschland** **71**, inklusive des beschleunigten Ausbaus der europäischen Leit- und Sicherungstechnik **ETCS** **145** 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** **25**.

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 Lenkungs-kreis 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 (Schiene-pakt) 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 Lenkungs-kreis 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 Ausstieg 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 Schienenwegbetreiber 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

65 Trendarbeit nimmt Wandel im Umfeld auf

66 DB-Konzern zukunftsfähig gestalten

72 Know-how international nutzen

Trendarbeit nimmt Wandel im Umfeld auf

Wir beobachten den Wandel in unserem 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 haben wir unser Zukunftsnetzwerk bestehend aus Markt-, Strategie-, Personal-, Vertriebs- und Technologieexperten erweitert und seine Zusammenarbeit verstetigt. Wir haben 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 D81** 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 betreiben wir 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. Wir unterstützen Städte insbesondere mit unserer Produktentwicklungsorganisation Smart Cities. Dabei arbeiten wir an Themen wie Coworking-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.com 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 wir sind im Plattformgeschäft aktiv und entwickeln digitale Plattformen wie **Box2Rail** (einfache und transparente Schienentransportbuchung), um unseren Kunden und Geschäftspartnern neue Möglichkeiten rund um unser Produktportfolio zu eröffnen.

DB-Konzern zukunftsfähig gestalten

Unsere Strategie DB2020+ setzt den strategischen Rahmen des DB-Konzerns. Infolge des regelmäßigen Reviews unseres DB2020-Zielsystems haben wir im Berichtsjahr folgende Änderungen vorgenommen:

- **Ökonomie** 📈: Aufgrund des anhaltend niedrigen Zinsniveaus haben wir die ROCE-Zielwerte angepasst.
- **Ökologie** 🌱: Infolge von Kapazitätsengpässen in der Instandhaltung bei DB Cargo haben wir die Umrüstung von Güterwagen auf Flüsterbremsen geringfügig zeitlich gestreckt.

Im Jahr 2019 werden wir 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 unser neues **Ökosystem-Management** **¶ 69f.** für die Verbesserung der **Innovationskraft und der Digitalisierung** **¶ 77ff.** des DB-Konzerns.

Agenda für eine bessere Bahn

Im **Systemverbund Bahn** **¶ 50** hatten wir uns mit dem Programm Zukunft Bahn vorgenommen, zentrale Ärgernisse für unsere Kunden zu beseitigen und die Qualität unserer Leistungen deutlich zu verbessern. Das betrifft die Pünktlichkeit, die Reisendeninformation, aber auch die Sauberkeit an Bahnhöfen. Unsere Bestandsaufnahme im Berichtsjahr hat gezeigt, dass wir dabei in wesentlichen Bereichen nicht die angestrebten Fortschritte erzielen konnten. Wir haben zwar seit 2015 Verbesserungen in kundenrelevanten Dimensionen – wie zum Beispiel Störungen, Gleiswechselinformationen und Beginnplanmäßigkeit – erzielt, blieben aber hinter den Zielen zurück. Das gilt insbesondere für unsere Qualitäts- und Pünktlichkeitsziele. Unsere Erfolge werden dabei auch durch Kapazitätsprobleme bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal überlagert. Daher haben wir 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. Wir fokussieren unsere Aktivitäten auf die erfolgskritischen Themen und stellen die Umsetzung der Maßnahmen sicher. Wir stärken dazu die Linienorganisationen und die übergreifende Prozessverantwortung.

GRI

102-10

102-48

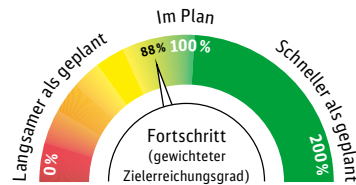
UNSER ANSPRUCH



Wir gestalten Fortschritt und Zukunft.
Nachhaltiger Unternehmenserfolg
und gesellschaftliche Akzeptanz.

UNSERE STRATEGIE

DB2020+ Umsetzungsstatus 2018: ☹️



UNSERE ZIELE

2018 **Fortschritt.** Geht es voran wie geplant? (Differenz Regler zu 100 % zeigt den Verzug/Vorsprung als Anteil des Ist-Abstands zum Zielwert an)

Als profitabler Qualitätsführer bieten wir unseren Kunden erstklassige, das heißt qualitativ exzellente Mobilitäts- und Logistiklösungen zu wirtschaftlichen Kosten an.

	Startwert DB2020	Stand 2017	Stand 2018	Zielwert DB2020+	< Langsamer als geplant >				Im Plan ▽	< Schneller als geplant >				Fortschritt
					20	40	60	80	100	120	140	160	180	
Ökonomie														
Profitabler Qualitätsführer														
Kundenzufriedenheit Reisende in ZI	-	75,8	75,1	~79	2018									☹️
Kundenzufriedenheit Güterverkehr und Logistik in ZI	-	70,5	65,5	≥73	2018									☹️
Produktqualität – Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	94,4	93,9	93,4	≥95	2018									☹️
Angemessene Verzinsung – ROCE in %	8,3	6,1	5,8	≥7,0				2018						☹️
Finanzielle Stabilität – Tilgungsdeckung in %	22,2	18,7	17,6	≥25				2018						☹️

Als Top-Arbeitgeber gewinnen und binden wir qualifizierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung für uns und unsere Kunden arbeiten.

	Startwert DB2020	Stand 2017	Stand 2018	Zielwert DB2020+	< Langsamer als geplant >				Im Plan ▽	< Schneller als geplant >				Fortschritt
					20	40	60	80	100	120	140	160	180	
Soziales														
Top-Arbeitgeber														
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,6	-	3,7	4,0				2018						☹️
Durchführungsquote Folgeworkshops in %	-	97,1	-	-										
Arbeitgeberattraktivität – Rang in Deutschland	26	13	13	≤10					2018					☹️

Als Umwelt-Vorreiter setzen wir Maßstäbe in der Reduzierung von Emissionen, beim effizienten Umgang mit Ressourcen und im Schutz von Lebensraum und Arten.

	Startwert DB2020	Stand 2017	Stand 2018	Zielwert DB2020+	< Langsamer als geplant >				Im Plan ▽	< Schneller als geplant >				Fortschritt
					20	40	60	80	100	120	140	160	180	
Ökologie														
Umwelt-Vorreiter														
Klimaschutz – spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 in %	-12,0	-29,5	-33,2	-30										2018 ☹️
Klimaschutz – Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in %	24,0	44,0	57,2	45										2018 ☹️
Lärmreduktion – leise Güterwagen in Deutschland per 31.12.	7.349	39.604	50.409	63.000					2018					☹️
Lärmreduktion – lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	1.200	1.701	1.758	2.000				2018						☹️

UNSERE HANDLUNGSFELDER



Qualitätskultur
Operative Exzellenz und
Kundenorientierung



Digitale Kompetenz
Innovative Lösungen
im Kern- und Neugeschäft



Leistungsfähigkeit
Gemeinsame Verantwortung
und Leistungsstärke

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 D71** sein. Mit umfangreichen Investitionen in neue Züge schaffen wir weitere Voraussetzungen für Wachstum und mehr Service. Wir erhöhen die Verfügbarkeit unserer Flotte durch eine Verbesserung der Instandhaltung. Hierfür bauen wir unsere Werkstattkapazitäten weiter aus, indem wir die Chancen der Digitalisierung nutzen, um beispielsweise Fahrzeugschäden frühzeitig erkennen zu können. Zudem decken wir den sich ergebenden Personalbedarf.
- ▶ Zum Erreichen unserer Wachstumsziele erhöhen wir die Attraktivität unseres Produktportfolios. Im Vordergrund steht dabei die Steigerung der Basisqualität. Wir stellen die Verbesserung des Kundenerlebnisses in den Mittelpunkt. Wir haben es uns im Personenverkehr zum Ziel gesetzt, das Mobilitätsportfolio auszuweiten und ein nahtloses, digitales Kundenerlebnis von Tür zu Tür zu schaffen. Unsere Anstrengungen sind vor allem darauf gerichtet, das Reiseerlebnis für unsere 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 begegnen wir 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 unsere Leistung von einer Vielzahl von Geschäftsfeldern abhängt, schaffen wir durchgängige Prozesse mit klarer Ergebnisverantwortung, steuern mittels kundenrelevanter Kennzahlen und befähigen unsere Führungsmannschaft für diese Transformation.

Zur Umsetzung der Agenda für eine bessere Bahn verfolgen wir 2019 einen Fünf-Punkte-Plan:

- ▶ Pünktlicher werden: Wir wollen Verspätungen reduzieren, die durch Engpässe bei der **Fahrzeugverfügbarkeit D116f.** verursacht werden. Dazu bauen wir die Fernverkehrsflotte konsequent weiter aus und ertüchtigen zusätzlich die vorhandenen Fahrzeuge. Durch eine verbesserte Instandhaltung wollen wir ebenfalls vorankommen. Ein besseres Management unserer Baustellen ist auch entscheidend für mehr Pünktlichkeit. Darüber hinaus hilft uns das Lagezentrum Bau.
- ▶ Investieren: Wir wollen 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 investieren wir zusätzlich in die Digitalisierung. Rund 22.000 Mitarbeiter sollen eingestellt werden. Die bereits bestehenden **PlanStart-Teams D76f.** werden verdoppelt. In den sogenannten **Plankorridoren D76f.** wollen wir Staueffekte neuralgischer Abschnitte auf das gesamte System möglichst gering halten.
- ▶ Information: Mit mehr digitalen Services bieten wir verlässlichere Informationen und einen besseren Komfort. Wir wollen Komfortstörungen deutlich abbauen. Wir bauen das **WLAN D79** im IC, im öffentlichen Nahverkehr und auf unseren Bahnhöfen aus.
- ▶ Angebotserweiterung: Seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2018 haben wir im Fernverkehr unser 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 werden wir neue Fahrzeuge beschaffen.
- ▶ Klimaschutz: Wir werden in diesem Jahr unseren Vorsprung als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel weiter ausbauen. 2019 wird der **Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix D90f.** erneut steigen. Um einen Beitrag zur Klimawende in Deutschland zu leisten, werden wir unsere Volumina im Schienengüterverkehr ausbauen.

Neues Ökosystem-Management für mehr Innovationskraft

Digitalisierung und neue Technologien verändern unser Kerngeschäft. 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.

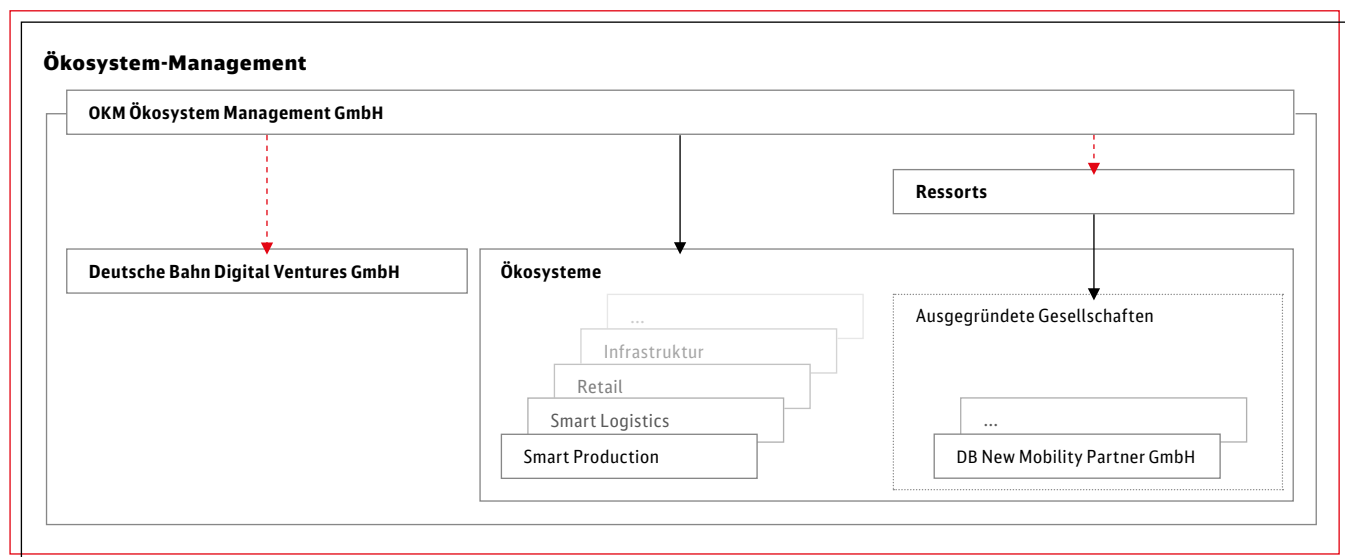
Um ein effektives Ökosystem-Management (OKM) im DB-Konzern zu ermöglichen, erfolgt die Gründung einer zentralen, geschäftsleitenden und steuernden Ökosystem-Holding. Oberstes Ziel des OKM ist es, das Kerngeschäft des DB-Konzerns langfristig weiterzuentwickeln, neue Geschäftsmodelle zu entwickeln und 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 jeweiliger Beteiligungen wird durch ein aktives Management gesteigert. Vor dem Hintergrund aktueller Dynamiken in unserem Marktumfeld sowie der strategischen Ausrichtung definieren wir relevante Ökosysteme. 2019 starten wir die Ökosysteme New Mobility und Smart Production.

- ▶ **New Mobility:** Um auch in Zukunft der größte Mobilitätsdienstleister Deutschlands und einer der führenden Europas zu sein, gründen wir für dieses 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, Bestandsgeschäft mit neuen Mobilitätsformen zu verknüpfen, um für unsere Endkunden und Partner, wie Verkehrsverbünde und Städte, zum Anbieter eines integrierten Angebots zu werden. Das Portfolio umfasst Eigengründungen wie **ioki** **Q79** und **Mobimeo** **Q71**, sowie unsere Beteiligungen an **GoKid** **Q70**, **Ridecell** **Q70** und **verimi** **Q79**.

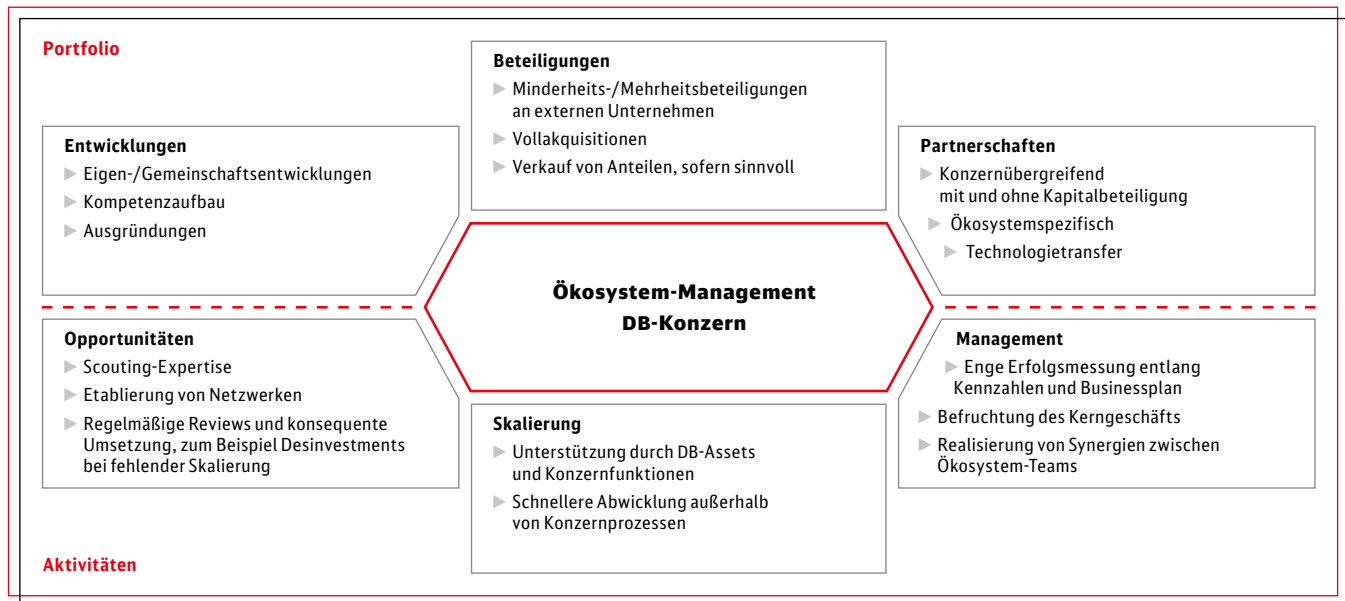
ORGANIGRAMM ÖKOSYSTEM-HOLDING



--- Steuerung/Koordination/Abstimmung

→ Führung

ÜBERSICHT DES ÖKOSYSTEM-MANAGEMENTS DURCH DIE ÖKOSYSTEM-HOLDING



- ▶ **Smart Production:** Mit diesem Ökosystem wollen wir die konzernübergreifende Digitalisierung fokussieren und Betriebsabläufe in unseren 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 unseres OKM 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 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

Unsere Konzernprogramme widmen sich Themen, die relevante **Trends** **65 f.** aufgreifen und die Entwicklung des DB-Konzerns vorantreiben. Im Rahmen der **Weiterentwicklung unserer Strategie** **66** werden wir unser **Programmportfolio 2019** **175** weiter fokussieren und die Top-Themen des Systemverbunds Bahn adressieren. Wir verschlanken die Gremienlandschaft und schaffen mehr Aufmerksamkeit für die **Agenda für eine bessere Bahn** **66 ff.** Ziel bleibt, die Funktionalität des Systemverbunds Bahn zu erhöhen, um das bestmögliche Kundenerlebnis zu garantieren.

Digitale Schiene Deutschland

Mit dem Programm **Digitale Schiene Deutschland**  **Nr. 145** wollen wir 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, arbeiten wir 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**  **81** wurde eine Kooperation zwischen 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 Partneringkonzepts im Fokus.

ioki

Mit  **ioki** widmen wir uns der Entwicklung von modernen, flexiblen und digitalen Mobilitätslösungen. **ioki**  **79** ist Komplett Dienstleister 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 kunden-zentrierten, 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 haben wir 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 Betaversion 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 wollen wir Lösungen zur intelligenten und umweltfreundlichen Vernetzung von Mobilität und Logistik bieten. Der Bahnhof bildet die Basis unseres Produktportfolios. Im Rahmen eines Memorandum of Understanding mit der Hansestadt Hamburg stehen die Bahnhöfe Harburg und Dammtor im Fokus. Mit Coworking-Spaces reagieren wir auf die wachsenden Herausforderungen in der Arbeitswelt und integrieren 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**  **Nr. 142**, 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 hinweg bis hin zur Überbrückung von Ressourcenengpässen 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**  **Nr. 118** umgesetzt, indem unter Berücksichtigung der aktuellen Betriebssituation Fahrempfehlungen für das energiesparende Fahren generiert werden. Im Projekt CBM Infrastruktur (Condition-based Maintenance) wurden 3.400 **Weichenheizungen**  **Nr. 91** an die zentrale **Diagnoseplattform DIANA**  155 angebunden.

Know-how international nutzen

DB International Operations

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

- 74** Kunde im Mittelpunkt unseres Handelns
75 Programm OPEX wird Exzellenzsystem
75 Kundenzufriedenheit entwickelt sich schwächer

- 76** Pünktlichkeit im Fokus
77 Innovative Lösungen vorantreiben

UNSER ANSPRUCH

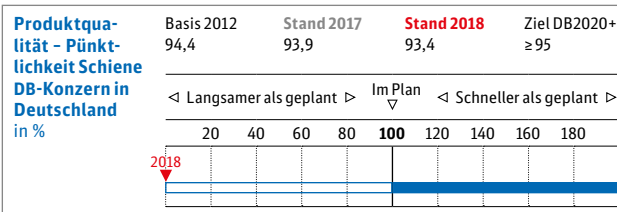
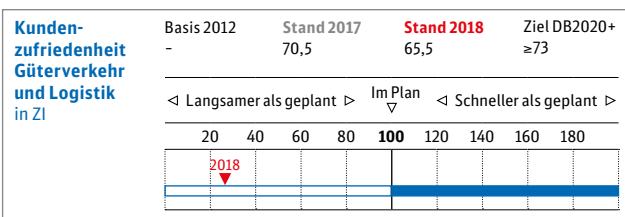
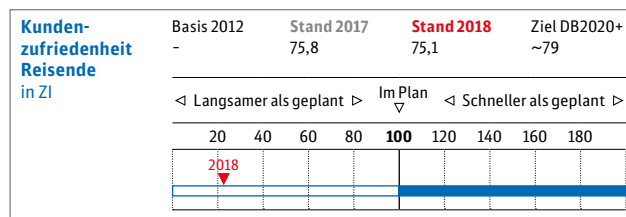


Als **profitabler Qualitätsführer** bieten wir unseren Kunden erstklassige, das heißt qualitativ exzellente Mobilitäts- und Logistiklösungen zu wirtschaftlichen Kosten an.

UNSERE ZIELE

Wo stehen wir 2018 auf dem Weg zur Zielerreichung 2020? in %

2018 Fortschritt. Geht es voran wie geplant? (Differenz Regler zu 100 % zeigt den Verzug/Vorsprung als Anteil des Ist-Abstands zum Zielwert an)



UNSERE HANDLUNGSFELDER



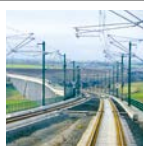
Pünktlichkeit

Pünktlichkeitsverbesserungen im Personen- und Güterverkehr.



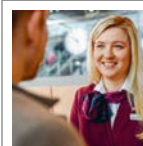
Modernisierung Fahrzeugflotte

Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit und Erhöhung des Fahrgastkomforts.



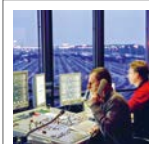
Infrastrukturverfügbarkeit

Präventive Instandhaltung und Engpassauflösung durch gezielten Ausbau.



Kundeninformation

Rechtzeitige und umfassende Kommunikation.



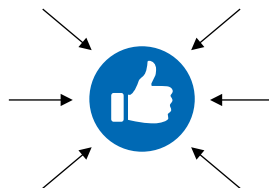
Zuverlässigkeit

Reiseketten absichern und Transportqualität sicherstellen.



Kundenorientierung

Kundengerechte Angebote und Services.





Kunde im Mittelpunkt unseres Handelns

Wir arbeiten an den Themen, die für uns und unsere **Stakeholder** **46** wesentlich sind. Eine Übersicht unserer **wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen** **43** ist im Kapitel »An unsere Stakeholder« dargestellt.

Es gibt eine Reihe von Hebeln zur Steigerung der Produktqualität. Für uns stellt jedoch die Verbesserung der Pünktlichkeit den wichtigsten Ansatzpunkt dar. Weitere wichtige Hebel sind der Einsatz von modernen Fahrzeugen, eine verlässliche und umfassende Kunden- und Transportinformation, die Qualität und Zuverlässigkeit der angebotenen Dienstleistungen sowie angemessene Beförderungs- und Transportzeiten. Deswegen investieren wir kontinuierlich in unsere Flotte und die Infrastruktur und optimieren die Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern sowie mit unseren Branchenpartnern. Intensiv werden hierbei die Chancen der Digitalisierung genutzt. Ein Großteil der Initiativen zur Erhöhung der Produktqualität und Verbesserung der Kundenzufriedenheit ist in der **Agenda für eine neue Bahn** **66 ff.** und im **Programm Operative Excellence (OPEX)** **75** gebündelt.

Wir stellen die Kunden in den Mittelpunkt unseres Handelns. Die **Kundenzufriedenheiten** **75** sind somit die wichtigsten Indikatoren unserer Leistungsqualität. Daraus gewinnen wir Erkenntnisse, um konkrete Verbesserungsmaßnahmen abzuleiten. Neben den unterschiedlichen Facetten der Produktqualität sind kontinuierliche Optimierungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses und **Produktinnovationen** **77 ff.** insbesondere im Rahmen der Digitalisierung die maßgeblichen Hebel zur Steigerung der Kundenzufriedenheit. Wir arbeiten intensiv an der qualitativ hochwertigen Erbringung unserer Basisleistung und konzentrieren uns auf die Optimierung der Produkt- und Servicequalität. Unseren Kunden bieten wir ein umfassendes Angebot für ihre Informationsbedürfnisse. Ziel ist es, unsere Mobilitäts- und Logistiklösungen zu einem angemessenen Preis-Leistungs-Verhältnis anzubieten, um die Erwartungen unserer Kunden zu erfüllen. Dabei stehen Maßnahmen im Fokus, die die Qualität unserer Leistungen und die Effizienz unserer Prozesse steigern. Um den Erfolg der Maßnahmen aus Kundensicht zu beurteilen, nutzen wir unmittelbare Indikatoren wie Umsatz und Kundenanzahl. Aber auch die Ergebnisse regelmäßiger Befragungen dienen der Erfolgsmessung und zeigen zugleich mögliche Verbesserungspotenziale auf.

Besonders wichtige Indikatoren für die Kundenzufriedenheit sind die Zufriedenheiten von Reisenden im Personenverkehr und in der Infrastruktur (Bahnhöfe) sowie von Kunden im Bereich Güterverkehr und Logistik. Der Erfolg wird anhand der Zielerreichung auf dem durch die **Strategie DB2020+** **67** definierten Entwicklungspfad gemessen.

Pünktlichkeit **76 f.** ist ein zentraler Bestandteil unseres Leistungsversprechens. Die interne Steuerung der Pünktlichkeit erfolgt auf Basis von Lost Units (Anzahl verspäteter Züge). Für die Messung der Pünktlichkeit erfassen wir kontinuierlich für jede Zugfahrt die Ist-Zeit im Vergleich zur Soll-Ankunftszeit. Ein Halt wird als pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit im Personenverkehr um weniger als sechs beziehungsweise im Güterverkehr um weniger als 16 Minuten überschritten wird. Die Ankunft der planmäßigen beziehungsweise bis zu einer definierten Maximaldauer verspäteten Züge fassen wir im Pünktlichkeitsgrad zusammen. Die Zahlen werden täglich erfasst und den mit der Pünktlichkeitssteuerung befassten Führungskräften und Mitarbeitern online zur Verfügung gestellt. Außerdem werden die Pünktlichkeitswerte mit den dazugehörigen Indikatoren regelmäßig aufbereitet und mit dem Konzernvorstand die aktuellen Handlungs- und Entscheidungsbedarfe abgeleitet. Die Pünktlichkeit ist der zentrale Indikator für die Produktqualität und ein bestimmender Faktor bei der Ermittlung der Höhe der variablen Vergütung der Führungskräfte im **Systemverbund Bahn** **50**.

Eine weitere wesentliche Einflussgröße für die Qualität und Pünktlichkeit stellt die Leistungsfähigkeit und Kapazität der Infrastruktur dar. Investitionen für den Erhalt einer leistungsfähigen Infrastruktur sind Gegenstand der **LuFV II** **234 f.** Neben dem Bestandserhalt haben auch kapazitätschonendes Bauen, Kapazitätssteigerungen und Digitalisierung der Infrastruktur eine große Bedeutung für die Leistungsfähigkeit und damit für die Nutzer der Infrastruktur. Gemeinsam mit dem Bund arbeiten wir hierzu an umfassenden Maßnahmen.

Vernetzte Mobilität steht für die Kombination verschiedener Verkehrsmittel zur individuellen Gestaltung der Mobilitäts- und Transportkette, die durch ein digitales Informationsangebot zur Reise- beziehungsweise Transportplanung ermöglicht wird. Für uns ist vernetzte Mobilität entscheidend, um den Kunden individuelle und bedarfsgerechte Lösungen zu bieten. Durch die Digitalisierung bieten sich neue Chancen für innovative Angebote. Bereits bestehende kombinierte Angebote wie unsere Tür-zu-Tür-Mobilitätsangebote im Personenverkehr (**Flinkster** **grün Nr. 7** und **Call a Bike** **grün Nr. 14**) entwickeln wir konsequent weiter in Richtung zukünftige digitale Mobilitätsplattformen wie autonomes Fahren, On-Demand-Verkehre und Plattformen, über die die Kunden diese Services künftig nutzen können. Neue Ansätze entwickeln wir unter anderem in unserem Ökosystem **New Mobility** **69**. Im Logistikbereich werden auch neue Mobilitätsformen vorangetrieben, beispielsweise unser **Lkw-Platooning-Projekt** **80**.

Programm OPEX wird Exzellenzsystem

Das Programm OPEX wurde Anfang 2017 mit den identifizierten Verbundthemen Instandhaltung, Bauen im Verbund sowie Fähigkeitsaufbau gestartet. OPEX stützt das Ziel, die Leistungskultur des DB-Konzerns nachhaltig zu verändern. Mit OPEX treiben wir 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 Fähigkeitsaufbau 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 Fähigkeitsaufbau 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

GRI

102-43



Kundenzufriedenheit in Zi	2018	2017	2016
Reisende	75,1	75,8	76,0
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 Netze Personenbahnhöfe (Reisende/Besucher)	68	69	69
DB Vertrieb	82	82	81
DB Connect (Carsharing)	79	78	76
DB Connect (Call a Bike)	79	79	77
Güterverkehr und Logistik ¹⁾	65,5	70,5	-
DB Cargo ¹⁾	60	67	-
DB Schenker ¹⁾	71	74	-

¹⁾ Erhebung seit 2017 jährlich.

Die regelmäßige Messung der Kundenzufriedenheit hat für uns 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** **137** und **DB Schenker** **144** spürbar rückläufig. **DB Fernverkehr** **118**, **DB Regio Bus** **123** und **DB Vertrieb** hielten ihr Niveau, **DB Regio Schiene** **123**, hier insbesondere die S-Bahnen, und **DB Netze Personenbahnhöfe** **160** verschlechterten sich.

Die Entwicklung der Kundenzufriedenheit liegt damit unter unserer **Prognose aus dem Integrierten Bericht 2017** **162**.

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 unserer Schienenprodukte 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 bei 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 führten zu zwei Großböschungbränden 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 aufgrund von umgestürzten Bäumen 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.

Die Pünktlichkeitsentwicklung liegt damit auf schwachem Niveau im Rahmen unserer angepassten **Prognose aus dem Integrierten Zwischenbericht Januar–Juni 2018** **51**.

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** **178** und die folgenden Jahre zurückgenommen und eine Intensivierung der Maßnahmen im Rahmen der **Agenda für eine bessere Bahn** **66 ff.** 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 Abfahrtpünktlichkeit 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 Weichen-

größteilaustausch und mobile Instandhaltung in den Wendungen) 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 haben wir 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 der 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 der 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. Erste Ergebnisse im Berichtsjahr sind eine neu entwickelte Methode zur Ableitung von Pünktlichkeitszielen unter Berücksichtigung aller Kapazitätseffekte. Diese Methodik 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

Digitalisierung und Innovation als Handlungsschwerpunkte

Wir wollen die Potenziale der Digitalisierung nutzen und die Mobilität und Logistik von morgen maßgeblich mitgestalten. Digitale Technologien ermöglichen die Weiterentwicklung unseres bestehenden Geschäfts und ebnen neuen Geschäftsmodellen den Weg. Ziel ist es, unseren Kunden die besten digital gestützten Kundenerlebnisse und -prozesse zu bieten. Daher gehören Digitalisierung und Innovation zu unseren Handlungsschwerpunkten, die bereichsübergreifend vorangetrieben werden. Dabei richten wir uns entlang der Digitalisierungsstrategie aus, die Stoß-

GRI

103



richtungen vorgibt und eine Klammer um die Aktivitäten in den drei Kernbereichen Digitalisierung, Kerngeschäft, digitales Neugeschäft und digitale Transformation bildet. Für die Operationalisierung der Digitalisierungsstrategie ist das Competence Center Digitalisierung verantwortlich. In diesem Gremium kommen regelmäßig die Entscheider für Digitalisierung aus Geschäftsfeldern und Konzernfunktionen zusammen, um die Digitalisierung des DB-Konzerns voranzutreiben (**DB Digital**).

Im Berichtsjahr haben wir digitale Initiativen umgesetzt, passfähige Strukturen geschaffen und den digitalen Wandel gefördert.

- Digitalisierung Kerngeschäft: Ein entscheidender Kundennutzen konnte beispielsweise durch den **Komfort Check-in** **117** geschaffen werden. Mit **MyRailportal** **137** von DB Cargo konnte die Kundenschnittstelle weiter digitalisiert werden. Gemeinsam mit Partnern des Bahnsektors arbeiten wir im Rahmen des Programms **Digitale Schiene Deutschland** **71** an der Automatisierung und Digitalisierung unserer Infrastruktur und Produktion.
- Digitales Neugeschäft: Der Aufbau neuer digitaler Geschäftsmodelle in unseren Zielmärkten ist für uns wesentlich. Hier sind vor allem **Mobimeo** **71** und **ioki** **79** zu nennen. Im Berichtsjahr beteiligte sich der DB-Konzern auch an **verimi** **79**. DB Schenker pilotierte gemeinsam mit MAN das **Platooning** **80** und erreichte damit wesentliche Meilensteine im Bereich des autonomen Fahrens.
- Digitale Transformation: Unter dem Begriff verstehen wir die Schaffung nötiger Voraussetzungen im DB-Konzern. Im Zentrum stehen der Aufbau eines datengetriebenen Innovations-Ökosystems und vor allem die Einbindung und Befähigung von Führungskräften und Mitarbeitern. Mit der Veranstaltungsreihe Digital Base camps erreichten wir dazu rund 1.200 Führungskräfte, vermittelten digitales Know-how und förderten die Vernetzung im DB-Konzern. Durch den Launch der **DB Lernwelt** **85** im April 2018 stehen konzernweit Online- und Offline-Lerninhalte zur Verfügung. Das Programm

! DIGITAL BASE

Der DB-Konzern hat Ende 2018 mit der DB Digital Base einen neuen Standort für sein Digitalgeschäft in Berlin bezogen. Hier stehen 360 Arbeitsplätze auf neun Etagen zur Verfügung. Die Digital Base ist Veranstaltungsort, Netzwerk und Austauschplattform. Es sollen Synergien zwischen verschiedenen digitalen Projekten geschaffen und ein reger Wissensaustausch gefördert werden. So wird ein offener Raum geschaffen, in dem alle internen und externen Partner gemeinsam an der Umsetzung digitaler Transformationsprojekte arbeiten und neue Arbeitsformen leben können.



DataOps schafft verbindliche Grundlagen, um Datenbereitstellung, -generierung und -nutzung im DB-Konzern technisch und operativ zu optimieren.

Unsere Zusammenarbeit mit Start-ups haben wir weiter professionalisiert.

- Insbesondere durch **beyond1435**, unsere offene Innovationsplattform, die wir im Vorjahr zur Förderung von Mobilitätsinnovationen initiiert haben. Zusammen mit den Partnern Siemens, Schweizerische Bundesbahnen (SBB) und Bombardier verfolgen wir das Ziel, neue Technologien zu identifizieren und für die eigene Geschäftsentwicklung zu bewerten. Gemeinsam mit Start-ups sollen mithilfe der Innovationsplattform disruptive Geschäftsmodelle entwickelt und skaliert werden.

- Die **DB mindbox** ist ein Coworking-Space und zentraler Ort, an dem sich DB-Mitarbeiter mit Start-ups austauschen und zusammenarbeiten. In dem zentralen Förderprogramm **DB Startup-Xpress** werden vielversprechende Start-ups identifiziert und ihre Ideen gemeinsam mit den Geschäftseinheiten des DB-Konzerns getestet. Den Start-ups soll eine schnelle Umsetzung ihrer digitalen Lösungen gemeinsam mit den Geschäftsfeldern ermöglicht werden. Seit 2015 haben sich weit über 1.000 Start-ups aus rund 30 Ländern für das Programm der DB mindbox beworben. Mit mehr als 30 Start-ups arbeiten wir mittlerweile an konkreten Verbesserungen für den Systemverbund Bahn.

- Bei der **DB Digital Ventures** **70** konnten wir fünf zusätzliche Investments realisieren.
- Um den Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung und neuen Technologien sowie den sich verändernden Märkten gerecht zu werden, haben wir Ende 2018 einen **Ökosystem-Ansatz** **69f** definiert. Um ein effektives Ökosystem-Management im DB-Konzern zu ermöglichen, erfolgt, ergänzend zur DB Digital Ventures, die Gründung einer zentralen Ökosystem-Holding.

! BESTE INNOVATION-LABS

Das Wirtschaftsmagazin Capital hat 2018 zum zweiten Mal Digitalabore deutscher Unternehmen in drei Kategorien ausgezeichnet. Der DB-Konzern war gleich mehrfach vertreten: Skydeck, amspire und d.lab sind in der Kategorie Beste-Innovation-Labs unter den besten 24, die DB mindbox erreichte den dritten Platz in der Kategorie Beste Acceleratoren und das Intrapreneurship-Programm schafft es in die Bestenliste der Kategorie Beste Company-BUILDER.



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** bringen wir On-Demand-Mobilität und autonomes Fahren in den öffentlichen Verkehr. Unser Angebot haben wir weiter ausgebaut:

- ▶ ioki kooperiert beim autonomen Fahren mit der BVG. Im Rahmen eines Pilotprojekts war zwischen April und Dezember 2018 ein selbstfahrender **Kleinbus** grün **Nr. 41** 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** grün **Nr. 142** mit Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr in Hamburg um.
- ▶ Bereits 20.000 Fahrgäste nutzten im ersten Jahr des Betriebs den autonomen **Kleinbus** grün **Nr. 41** in Bad Birnbach.

! IOKI HAMBURG - ON-DEMAND- SHUTTLESERVICE

In den Hamburger Stadtteilen Lurup und Osdorf betreibt die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) in Kooperation mit ioki ein On-Demand-Angebot – ioki Hamburg. Seit Juli 2018 sind elektrisch betriebene Fahrzeuge des britischen Herstellers LEVC auf Abruf und nach Bedarf unterwegs. Der Service ist über die ioki-Hamburg-App rund um die Uhr buchbar. Der ioki Hamburg Shuttle fährt unter einer Linienbuskonzession. Die eingesetzten Fahrzeuge verfügen über sechs Sitzplätze, auch Rollstühle und Kinderwagen können problemlos befördert werden. In Abständen von nicht mehr als 200 m wurden zusätzliche ioki-Haltepunkte zur optimalen Flächenabdeckung eingerichtet.



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 voll-elektrischen 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

! PLATOONING

Unter Platooning versteht man ein Fahrzeugsystem für den Straßenverkehr, bei dem mindestens zwei Lkw auf der Autobahn mithilfe von technischen Fahrassistenz- und Steuersystemen in geringem Abstand hintereinander fahren können. Alle im Platoon fahrenden Fahrzeuge sind durch eine sogenannte elektronische Deichsel mittels einer Car-to-Car-Kommunikation miteinander verbunden. Das führende Fahrzeug gibt die Geschwindigkeit und die Richtung vor. Dabei gewährleistet die elektronische Kopplung der Fahrzeuge im Platoon die Verkehrssicherheit. Ein wesentliches Ziel von Platooning ist es, durch Windschattenfahren eine Kraftstoffeinsparung für den gesamten Platoon zu erreichen.



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 Logistikkiefketten 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** **DS1** 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** **Nr. 145** 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 D71** 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 Beteiligten 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 Leuchtbalken. 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 unsere Reinigungsteams an verschiedenen Bahnhöfen in Deutschland.

Soziales

82 Auf dem Weg zum Top-Arbeitgeber

83 Personalgewinnung, die wirkt

84 Personalentwicklung wandelt sich

85 Beschäftigungsbedingungen weiterentwickelt

85 DB-Konzern transformiert sich

87 Anstieg der Mitarbeiterzahl

UNSER ANSPRUCH

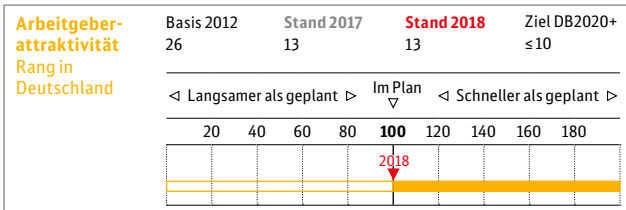
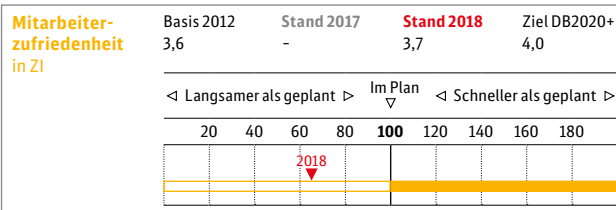


Als **Top-Arbeitgeber** gewinnen und binden wir qualifizierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung für uns und unsere Kunden arbeiten.

UNSERE ZIELE

Wo stehen wir 2018 auf dem Weg zur Zielerreichung 2020? in %

2018 Fortschritt. Geht es voran wie geplant? (Differenz Regler zu 100 % zeigt den Verzug/Vorsprung als Anteil des Ist-Abstands zum Zielwert an)



UNSERE HANDLUNGSFELDER



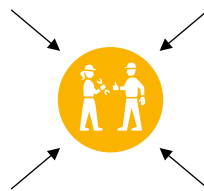
Personalgewinnung

Wir stellen in den nächsten Jahren rund 20.000 Mitarbeiter jährlich ein und steigern die operative Exzellenz unserer Recruitingprozesse.



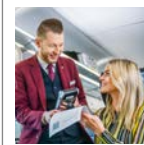
Veränderungsmanagement

Wir verankern die Transformation des DB-Konzerns über ein professionelles Veränderungsmanagement.



Personal- und Führungskräfteentwicklung

Wir richten die gesamte Produkt- und Prozesslandschaft der Personal- und Führungskräfteentwicklung an der Konzernstrategie und dem Kundennutzen aus.



Arbeitsbedingungen

Wir gestalten moderne und zukunftsfähige Beschäftigungsbedingungen - für den DB-Konzern und für unsere Mitarbeiter.

GRI

Auf dem Weg zum Top-Arbeitgeber

103



Wir arbeiten an den Themen, die für uns und unsere **Stakeholder** **46** wesentlich sind. Eine Übersicht unserer **wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen** **43** ist im Kapitel »An unsere Stakeholder« dargestellt.

Wir arbeiten intensiv daran, als Arbeitgeber noch attraktiver zu werden. Ein sichtbares und überzeugendes Auftreten ist am Arbeitsmarkt entscheidend, um im Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte erfolgreich zu sein. Alle wichtigen Elemente der Personalgewinnung werden im DB-Konzern zentral gesteuert, um einen ganzheitlichen

Talent-Acquisitions-Ansatz zu gewährleisten, der die Grundlage für eine starke Wettbewerbsposition in einem immer schwieriger werdenden Bewerbermarkt bildet.

Zu dem Ansatz zählen: unsere Arbeitgeberkampagne, wirksames Employer-Branding, professionelles und modernes Recruiting, innovative Social-Media-Aktivitäten und ein zielgruppengerechtes Bewerbererlebnis. Um als Arbeitgeber attraktiv zu bleiben, bieten wir unseren Mitarbeitern vielfältige und verantwortungsvolle Aufgaben und Tätigkeiten, attraktive Beschäftigungsbedingungen sowie eine Unternehmenskultur, die als partnerschaftlich und zukunftsgestaltend wahrgenommen wird. Unser Indikator für die Arbeitgeberattraktivität wird auf der Grundlage der Arbeitgeber Rankings von trendence berechnet.

Engagierte und motivierte Mitarbeiter sind die Voraussetzung für zufriedene Kunden und damit für den nachhaltigen Unternehmenserfolg. Daher arbeiten wir konsequent an der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des DB-Konzerns durch hohe Prozessorientierung und Umsetzungsstärke. Neben Kundennutzen und Leistungsfähigkeit zielt unsere Unternehmenskultur auf bereichsübergreifende Zusammenarbeit und Verantwortungsübernahme. Im Herbst 2018 wurde die vierte konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt, die ein umfassendes Bild von der Zufriedenheit der Mitarbeiter gibt und die Möglichkeit bietet, daraus konkrete Verbesserungs- und Veränderungsmaßnahmen abzuleiten. Unser Indikator für die **Mitarbeiterzufriedenheit** **187** wird auf der Grundlage der Mitarbeiterbefragung berechnet. Die Erhebung des Mitarbeiterzufriedenheitsindex erfolgt alle zwei Jahre. In den Jahren, in denen keine Erhebung durchgeführt wird, wird die Kennzahl Durchführungsquote Follow-up Workshops verwendet. Die Befragung selbst und der sich daran anschließende Folgeprozess werden von einem zentralen Projektteam verantwortet, das die Maßnahmen in enger Zusammenarbeit mit den Geschäftsfeldern konzipiert und die Vor- und Nachbereitung sowie Durchführung steuert. Das Projektteam ist sowohl eng verzahnt mit der Gesellschaft für Konsumforschung (GfK), die die Daten erhebt, als auch mit den Verantwortlichen in den Geschäftsfeldern, die die operative Umsetzung gewährleisten.

Die anspruchsvollen Ziele unserer drei zentralen Handlungsfelder Qualitätskultur, digitale Kompetenz und Leistungsfähigkeit erreichen wir nur durch einen tiefgreifenden Wandel, eine Transformation im Denken, im Handeln und in der Zusammenarbeit aller. Dieser notwendige Transformationsprozess gelingt uns nur, wenn wir gemeinsam unser Handeln konsequent an »sieben Imperativen« ausrichten: Kundenfokus, Prozessorientierung, Verantwortung, Leistungskultur, Zusammenarbeit, Umsetzungsdisziplin und Prioritäten. Diese geben den Mitarbeitern und Führungskräften Orientierung bei den anstehenden Veränderungen.

Um die strukturelle und organisatorische Leistungsfähigkeit im DB-Konzern zu steigern, wurden Stellhebel identifiziert. Im Mittelpunkt der Transformation steht dabei kundenorientierte Prozessexzellenz. Die dabei zugrunde liegenden Standards, Methoden und Abläufe der Transformation werden ganzheitlich über das neue **DB Exzellenzsystem** **175** definiert. Darüber hinaus werden mit einem weiterentwickelten Performance-Management, einem professionellen Change-Management sowie Kompetenzerweiterung für Führungskräfte und Mitarbeiter die Voraussetzungen für Prozessexzellenz gelegt.

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 konnten wir die Arbeitgeberattraktivität auf einem hohen Niveau halten. Der DB-Konzern ist weiterhin auf einem guten Weg zum Top-Arbeitgeber. Damit entspricht die Entwicklung auch unserer **Prognose aus dem Integrierten Bericht 2017** **163**.

Seit April 2017 sind wir mit unserer neuen Arbeitgeberkampagne im Markt. Mit unserem neuen Kampagnenmotto »Willkommen, Du passt zu uns.« sprechen wir eine Einladung an all jene potenziellen Bewerber aus, die wie wir an sich und ihren Zielen arbeiten und den DB-Konzern besser machen möchten.

Bei der Gewinnung neuer Mitarbeiter sprechen wir verstärkt auch neue Zielgruppen an und setzen auf innovative Formate wie offene Bewerbercastings an Bahnhöfen.

Im Mai 2018 haben wir 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 haben wir 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

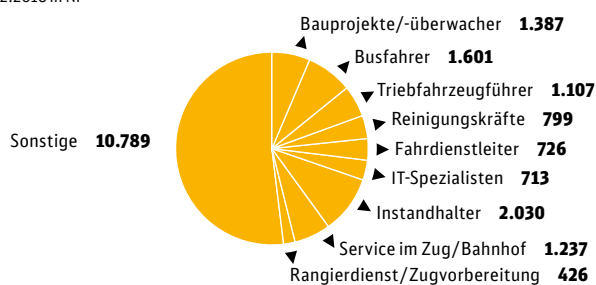
auch auf den Erkenntnissen des erfolgreichen DB-Bewerbungsmarathons im November 2017, dort kam gerade der formlose Anmeldeprozess sehr gut an.

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.

GRI 401-1 ↓ **Neueinstellungen auf Rekordniveau**

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern in Deutschland so viele neue Mitarbeiter eingestellt wie noch nie (20.815 Mitarbeiter ohne Nachwuchskräfte). Unsere Joboffensive 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.

Externe Neueinstellungen (ohne Nachwuchskräfte)
per 31.12.2018 in NP



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.

Demografiefestigkeit per 31.12. in %	2018	2017	2016
Personalbedarfsdeckungsquote in Deutschland	96,1	97,1	97,3

Deutschland (Gesellschaften mit rund 79% der inländischen Mitarbeiter).

Die Personalbedarfsdeckungsquote ist leicht gesunken.

Personalentwicklung wandelt sich

Nachwuchssicherung

Nachwuchskräfte per 31.12. in NP	2018	2017	2016
Auszubildende ¹⁾	9.923	9.540	9.530
Studenten im dualen Studium ¹⁾	949	900	941
Trainees ²⁾	157	109	114
Praktikanten ²⁾	534	537	503
»Chance plus«-Teilnehmer	250	250	250
DB-Konzern	11.813	11.336	11.338

¹⁾ Deutschland; umfasst alle Ausbildungsjahrgänge (in der Regel drei Ausbildungsjahrgänge bei den Auszubildenden und Studenten im dualen Studium).

²⁾ Deutschland (Gesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeiter).

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 haben wir 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 bilden wir 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 bieten wir 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 bezogen 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.

! DB LERNWELT

Mit der Online-Lernplattform DB Lernwelt können sich Mitarbeiter und Führungskräfte digital weiterbilden. Zeit- und ortsunabhängig steht dort ein Angebot von über 200 Kursen zur Verfügung, das von Experten entwickelt und regelmäßig ausgeweitet wird. Als Teil des Projekts Wir bilden Zukunft vermittelt die DB Lernwelt Kompetenzen in den Bereichen Digitalisierung, operative Exzellenz und Leistungsfähigkeit.

GRI

102-41
102-43

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 Entgelt-erhöhung 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 D 174** erzielt.

DB-Konzern transformiert sich

GRI

404-2



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. Der DB-Konzern 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 brauchen wir 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

GRI

404-3



Wir arbeiten 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.

GRI Digitalisierung gestalten

102-41



Im März 2018 haben wir 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** **Nr. 102** 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.

! Virtual Reality

Mit unserer selbst entwickelten Virtual-Reality-(VR-)Anwendung EVE (Engaging Virtual Education) haben wir im Berichtsjahr rund 1.000 Bordservice-Mitarbeiter qualifiziert. Über VR-Brillen erlernen sie neue Funktionen im ICE4, ohne im Zug zu sein. Das Münchner Start-up VISCOPIC hat im DB StartupXpress eine virtuelle Schulung mit realitätsnahen Weichenhologrammen entwickelt und so im Berichtsjahr rund 400 Mitarbeiter dabei unterstützt, Fehler an Weichen schneller und einfacher zu beheben. DB Schenker nutzt die 3D-Technik für die Schulung von Logistikpersonal. Eine VR-Version ist geplant.



arbeiter führten von August 2018 an einen Tragetest durch. Die neue Kollektion umfasst rund 80 Einzelteile. Bei der Farbwahl setzen wir 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 uns 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. Wir engagieren uns 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 nutzen wir den 6. Deutschen Diversity-Tag 2018, um DB-Mitarbeiter weiter für das Thema zu sensibilisieren.

GRI ZuBa-Erlebnistour

404-2



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 haben wir die ersten Prototypen der neuen Unternehmensbekleidung für Mitarbeiter im direkten Kundenkontakt vorgestellt, die zusammen mit dem Designer Guido Maria Kretschmer entwickelt wurde. Rund 250 Mit-

GRI	Frauenanteil per 31.12. in %	2018	2017	2016
405-1	DB-Konzern	24,5	23,7	23,6
↓	in Deutschland	23,2	23,0	23,0

Der Frauenanteil stieg leicht an.

GRI Mitarbeiterzufriedenheit stabil

102-8	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.

Die Entwicklung der Mitarbeiterzufriedenheit liegt damit leicht unter unserer **Prognose aus dem Integrierten Bericht 2017 163**.

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

Anstieg der Mitarbeiterzahl

Mitarbeiter per 31.12. in VZP	2018	2017	Veränderung		2016
			absolut	%	
DB Fernverkehr	16.548	15.993	+555	+3,5	16.326
DB Regio	35.881	35.651	+230	+0,6	36.008
DB Arriva	53.056	54.650	-1.594	-2,9	54.150
DB Cargo	28.842	28.257	+585	+2,1	29.671
DB Schenker	75.817	71.888	+3.929	+5,5	68.388
DB Netze Fahrweg	46.969	45.375	+1.594	+3,5	43.974
DB Netze Personenbahnhöfe	5.804	5.463	+341	+6,2	5.093
DB Netze Energie	1.734	1.721	+13	+0,8	1.736
Sonstige	53.877	51.937	+1.940	+3,7	51.022
DB-Konzern	318.528	310.935	+7.593	+2,4	306.368
± Konsolidierungs-kreisänderungen	-1.338	-95	-1.243	-	-
DB-Konzern - vergleichbar	317.190	310.840	+6.350	+2,0	-

Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Mitarbeiterzahlen in Vollzeitpersonen umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

Die Zahl der Mitarbeiter ist leicht gestiegen, insbesondere bei DB Schenker im Bereich der Kontraktlogistik und bei DB Netze Fahrweg in den Bereichen Instandhaltung und Bauprojekte. Darüber hinaus stieg die Anzahl der Mitarbeiter bei DB Fernverkehr und DB Cargo.

Mitarbeiter nach Regionen per 31.12. in VZP	2018	2017	Veränderung		2016
			absolut	%	
Deutschland	196.334	189.423	+6.911	+3,6	187.395
Europa (ohne Deutschland)	92.336	93.655	-1.319	-1,4	92.694
Asien/Pazifik	16.751	15.971	+780	+4,9	15.016
Nordamerika	9.736	8.921	+815	+9,1	8.556
Übrige Welt	3.371	2.965	+406	+13,7	2.707
DB-Konzern	318.528	310.935	+7.593	+2,4	306.368

Verbundenheit der Mitarbeiter in Jahren		2018	2017	2016
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit		18	19	20
Altersdurchschnitt		45	46	46

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeiter).

Ökologie

- 89** Unser Anspruch im Klima-, Lärm- und Naturschutz
90 Fortschritte im Klimaschutz

- 92** Maßnahmen zur Lärmreduktion
93 Recyclingquote auf hohem Niveau

UNSER ANSPRUCH

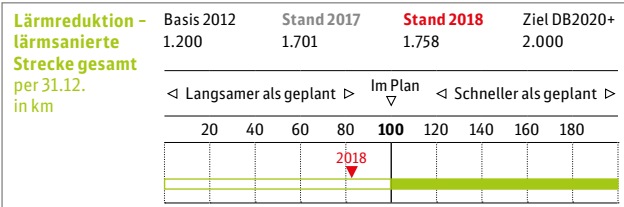
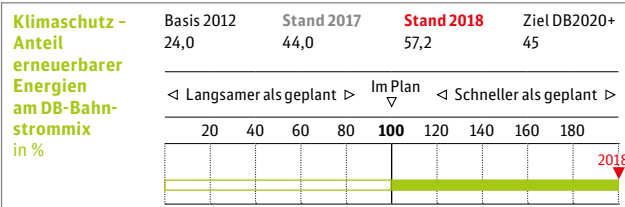
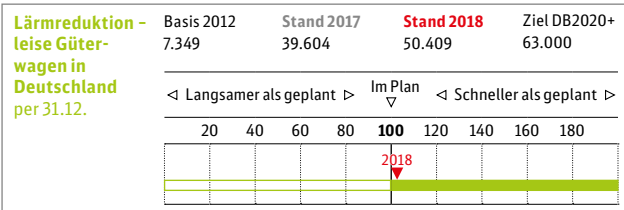
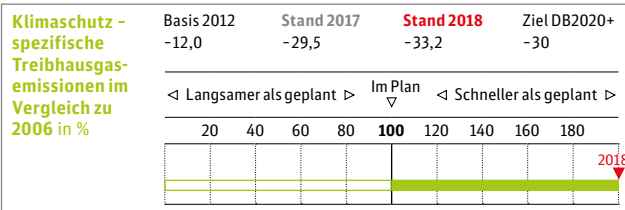


Wir wollen Vorreiter im Umweltschutz sein.

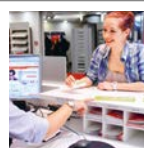
UNSERE ZIELE

Wo stehen wir 2018 auf dem Weg zur Zielerreichung 2020? in %

2018 Fortschritt. Geht es voran wie geplant? (Differenz Regler zu 100 % zeigt den Verzug/Vorsprung als Anteil des Ist-Abstands zum Zielwert an)



UNSERE HANDLUNGSFELDER



Ausbau grüner Angebote

Wir bieten unseren Kunden klimafreundliche Reisen und Gütertransporte mit 100 % Ökostrom an.



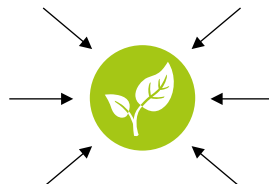
Einsatz erneuerbarer Energien

Wir steigern den Anteil von Ökostrom am DB-Bahnstrommix kontinuierlich für einen klimafreundlichen Schienenverkehr.



Reduktion von Treibhausgas-emissionen

Wir reduzieren unsere weltweiten Treibhausgasemissionen, um das Klima zu schützen.



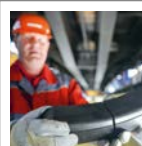
Lärmsanierung

Wir schützen Anwohner vor Lärm mit ortsfestem Schallschutz vor Ort, um zu einem leisen Güterverkehr beizutragen.



Recycling

Wir halten die Recyclingquote auf hohem Niveau, um Ressourcen zu schonen.



Umrüstung auf Flüsterbremsen

Wir halbieren das Rollgeräusch von Güterwagen mit dem Einsatz der V-Sohle, um die Menschen von Lärm zu entlasten.

GRI

103



Unser Anspruch im Klima-, Lärm- und Naturschutz

Wir arbeiten an den Themen, die für uns und unsere **Stakeholder D 46** wesentlich sind. Eine Übersicht unserer **wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen D 43** ist im Kapitel »An unsere Stakeholder« dargestellt.

Umwelt- und Klimaschutz gehören zu unseren strategischen Zielen und sind Teil unseres Selbstverständnisses als nachhaltiger Mobilitäts- und Transportdienstleister. Bis 2050 werden wir unsere Transporte komplett klimaneutral durchführen und somit unsere spezifischen Emissionen auf null reduzieren.

Einen wichtigen Meilenstein dafür bildet unser neues Klimaziel 2030 mit der Halbierung unserer spezifischen Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030. Zur Verwirklichung unseres Klimaziels heben wir den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland bis 2030 auf 80% an. Dafür versorgen wir unsere Verkehre zunehmend mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen. Eine wesentliche Maßnahme haben wir im Berichtsjahr mit der vollständigen Versorgung von DB Fernverkehr in Deutschland mit **erneuerbaren Energien grün Nr. 1** umgesetzt. Damit fahren unsere Fahrgäste in den elektrisch betriebenen Zügen von DB Fernverkehr seit Januar 2018 auf allen Strecken CO₂-frei.

Darüber hinaus erweitern wir kontinuierlich den Anteil energieeffizienterer Produktionsmittel, zum Beispiel im Zuge der Erneuerung unserer Fahrzeugflotte.

Wir werden den Marktanteil des Schienenverkehrs im Personen- und im Güterverkehr mit attraktiven Angeboten weiter ausbauen und Anreize schaffen, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Beispiele hierfür sind die im Dezember 2017 in Betrieb genommene Schnellfahrstrecke Berlin–München oder unsere leisen digitalen Güterwagen, die eine Frachtverfolgung in Echtzeit erlauben.

Die Verlagerung von Transporten auf die Schiene hat nicht nur Einfluss auf die Emissionen unserer eigenen Logistik, sondern ist ein wesentlicher Baustein zur Erreichung der nationalen Klimaziele Deutschlands im Verkehrs-



DAS IST GRÜN.

Das ist grün. steht für das Selbstverständnis des DB-Konzerns im Umweltschutz: Wir wollen nicht nur selbst etwas für den Umweltschutz tun, sondern auch unsere Kunden zu Umweltschützern machen – durch grüne Lösungen und Produkte in allen Bereichen. Deshalb verfolgen wir im Klima-, Lärm- und Naturschutz ehrgeizige Ziele. Die Anzahl der grünen Maßnahmen, die bereits Teil unseres täglichen Handelns sind, konnten wir 2018 auf rund 150 steigern. So wird der DB-Konzern seiner Verantwortung für eine erfolgreiche Verkehrswende in Deutschland gerecht.

Das ist grün.
deutschebahn.com/gruen

Klima schützen.
Umwelt schonen.
Deutsche Bahn.

sektor. Den Fortschritt in diesen Maßnahmen steuern wir mit Energieeffizienzzielen je Geschäftsfeld, deren Fortschritt wir regelmäßig messen. Wir nutzen keine weitergehenden Instrumente der Klimakompensation zur Erreichung unseres Klimaziels.

Unsere Indikatoren für Klimaschutz sind die **spezifischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 D 90** und der **Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix D 90 f.**

Ein weiteres wesentliches Thema ist für uns die Lärmreduktion. Wir wollen die Anwohner spürbar von Schienenverkehrslärm entlasten. Dies ist für die Akzeptanz der Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene erforderlich. Unser Ziel ist es deshalb, den Schienenlärm bis 2020 zu halbieren. Dafür setzen wir die Lärmreduktion in einer Zwei-Säulen-Strategie an unserer Infrastruktur und unseren Güterwagen um. Entlang unserer Schieneninfrastruktur bauen wir **Lärmschutzwände grün Nr. 25** und stattdessen Wohnungen mit passivem **Schallschutz grün Nr. 101** aus. Mit dem Einsatz leiser Güterwagen durch Umrüstung auf **leise Bremssohlen grün Nr. 5** sowie der Neubeschaffung leiser Wagen reduzieren wir den Lärm unserer Güterwagenflotte. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt durch unsere Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg und DB Cargo.

Unseren Fortschritt messen wir mit den Indikatoren **lärmsanierte Strecke gesamt D 92** sowie **leise Güterwagen von DB Cargo in Deutschland D 92.**

Einen wesentlichen Beitrag zum Naturschutz leisten wir durch **Ressourceneffizienz D 93**. Dafür haben wir uns das Ziel gesetzt, eine Recyclingquote von über 95% zu halten. Insbesondere bei Bauabfällen erreichen wir aufgrund einer umfassenden Wiederverwertung eine hohe Recyclingquote. Diese möchten wir bei unseren weiteren Abfällen, insbesondere Siedlungsabfällen, in den kommenden Jahren ebenfalls steigern. Daneben verlängern wir durch das Redesign den Lebenszyklus unserer eigenen Produktionsmittel, setzen Recyclingmaterialien ein und optimieren unsere Materialkreisläufe kontinuierlich.



UNSER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZPLAN 2050

Mit dem Klimaschutzplan 2050 will die Bundesregierung die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor in einem ersten Schritt bis 2030 um bis zu 42 % gegenüber 1990 mindern. Unser neues Klimaziel haben wir an diesem Anspruch ausgerichtet: Bis 2030 reduzieren wir so die absoluten Treibhausgasemissionen bis 2030 um rund 11 Mio. t CO₂e. Damit wächst der Klimaschutzbeitrag einer Verkehrsverlagerung auf die grüne Schiene. Ein DB-Fernverkehrszug mit 100 % Ökostrom stößt im Gegensatz zu Pkw und Flugzeug praktisch keine Treibhausgase mehr aus. Im Güterverkehr liegt der DB-Schiengüterverkehr bei nur einem Viertel der Treibhausgasemissionen von Lkw.

Fortschritte im Klimaschutz

GRI

305-5

Klimaziel: Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030

Seit dem Berichtsjahr beziehen wir uns auf unser neues Klimaziel. Bis zum Jahr 2030 werden wir 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 CO₂e 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, heben wir den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix bis 2030 schrittweise auf 80% an.

Die Treibhausgasemissionen unserer weltweiten Logistiktransporte außerhalb Deutschlands werden wir trotz des weiter ansteigenden Transportvolumens in der nächsten Dekade konstant halten. Dafür steigern unsere Transporteure die Effizienz von Transporten und arbeiten an nachhaltigeren Transportlösungen.

! BERÜCKSICHTIGUNG ALLER TREIBHAUSGASE

Die Berechnung unseres Klimaziels, unseres ökologischen Fußabdrucks und der spezifischen Treibhausgasemissionen erfolgt nach dem Greenhouse Gas Protocol. Dabei berücksichtigen wir neben CO₂ auch alle weiteren klimawirksamen Gase, zum Beispiel Methan und Lachgas (Distickstoffmonoxid). Diese Gase werden in CO₂-Äquivalenten (CO₂e) angegeben und damit hinsichtlich ihrer Klimawirksamkeit in CO₂ umgerechnet. Je nach Energieträger (zum Beispiel Strom) vergrößern sich die Emissionswerte im Vergleich zu reinen CO₂-Emissionen um rund 10%. Die Zielerreichung im Klimaschutz berechnen wir auf Grundlage von Energieverbräuchen, den entsprechenden Emissionsfaktoren sowie den Leistungsdaten.

GRI

305-5

Spezifische Treibhausgasemissionen weiter reduziert

Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 in %



Im Berichtsjahr stellen wir erstmals gemäß unseres neuen Klimaziels neben der Reduktion der spezifischen Treibhausgasemissionen der Transporteure auch die der stationären Anlagen dar. Die spezifischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 haben wir weiter entsprechend unseren

Zielen reduziert. Die Entwicklung liegt über unserer **Prognose aus dem Integrierten Bericht 2017 D163**. Mit Bezug auf das Jahr 1990, die Basis unseres ersten Klimaschutzprogramms, haben wir im Schienenverkehr in Deutschland eine Minderung um 69% erreicht.

Spezifische CO₂e-Emissionen der Fahrten und Transporte des DB-Konzerns nach Verkehrsträger

	2018	2017	Veränderung		2016 ¹⁾
			absolut	%	
Schienenpersonennahverkehr in g/Pkm	53,1	57,3	-4,2	-7,3	59,6
davon Deutschland	51,3	56,8	-5,5	-9,7	58,4
Schienenpersonenfernverkehr in g/Pkm	1,3	13,0	-11,7	-90,0	13,2
Busverkehr in g/Pkm	77,3	79,6	-2,3	-2,9	80,7
davon Deutschland	88,8	89,2	-0,4	-0,4	91,4
Schiengüterverkehr in g/tkm	20,1	20,6	-0,5	-2,4	20,8
Straßengüterverkehr in g/tkm	85,8	92,3	-6,5	-7,0	97,4
Luftfracht in g/tkm	721,8	725,4	-3,6	-0,5	757,1
Seefracht in g/tkm	6,7	6,8	-0,1	-1,5	6,9

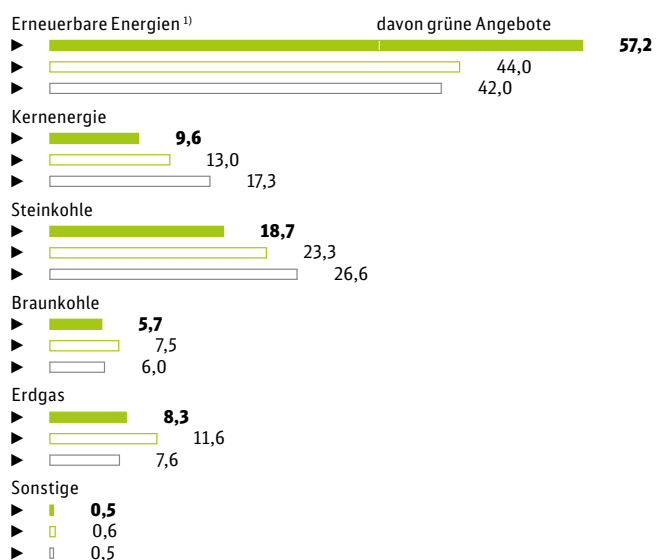
Well-to-Wheel (WTW); Scope 1-3; ohne Vor- und Nachläufe; Unternehmen im Schienenverkehr sind mit ihrem eigenen Strommix beziehungsweise europäischen Landesmixen gerechnet.

¹⁾ Zahlen angepasst.

Besonders stark waren die Rückgänge im Schienenpersonennah- und -fernverkehr. Gründe hierfür sind vor allem der Einsatz von **100% Ökostrom** **Nr. 1** im Fernverkehr und der Einsatz moderner Fahrzeuge.

Anteil erneuerbarer Energien auf hohem Niveau

DB-Bahnstrommix in %



Die Daten für 2018 beziehen sich nur auf DB-Gesellschaften und entsprechen den per Februar 2019 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. 2016 inklusive Strombezug konzernexterner EVU.

¹⁾ Inklusive zusätzlich beschaffter Strommenge für alle grünen Angebote des DB-Konzerns mit 100% Ökostrom (zum Beispiel S-Bahn Hamburg oder DBeco plus) und unter Berücksichtigung einer prognostizierten Quote infolge EEG-Förderung.

Seit dem 1. Januar 2018 fahren bundesweit nahezu alle Reisenden in unseren Fernverkehrszügen mit **100% Ökostrom** grün **Nr. 1**. 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 unsere Kunden mit DBeco plus die Möglichkeit, Transporte CO₂-frei mit **100% Ökostrom** grün **Nr. 1** durchführen zu lassen.

Die Entwicklung liegt deutlich über unserer **Prognose aus dem Integrierten Bericht 2017** **D 163**.

Energieeffizienz erhöht

302-3
302-4
302-5

Spezifischer Primärenergieverbrauch der Fahrten und Transporte des DB-Konzerns	2018	2017	Veränderung		2016
			absolut	%	
Schienenpersonennahverkehr in MJ/Pkm	0,85	0,90	- 0,05	- 5,6	0,97
davon Deutschland	0,84	0,91	- 0,07	- 7,7	0,98
Schienenpersonenfernverkehr in MJ/Pkm	0,25	0,36	- 0,11	- 30,6	0,39
Busverkehr in MJ/Pkm	1,14	1,18	- 0,04	- 3,4	1,19
davon Deutschland	1,26	1,26	-	-	1,30
Schienengüterverkehr in MJ/tkm	0,33	0,34	- 0,01	- 2,9	0,35
Straßengüterverkehr in MJ/tkm	1,21	1,31	- 0,10	- 7,6	1,38
Luftfracht in MJ/tkm	9,77	9,82	- 0,05	- 0,5	10,25
Seefracht in MJ/tkm	0,09	0,09	-	-	0,09

Well-to-Wheel (WTW); Scope 1–3; ohne Vor- und Nachläufe.

Wir haben die Energieeffizienz übergreifend erhöht: Die spezifischen Primärenergieverbräuche sind bei all unseren Transporten weiter gesunken. Indem wir Primärenergie als Bezugsgröße ausweisen, berücksichtigen wir 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

302-1

Bremsenergieerückspeisung ¹⁾ in GWh	2018	2017	2016
Schienenpersonennahverkehr	834	794	800
Anteil am Gesamtstrombezug in %	21	20	19
Schienenpersonenfernverkehr	331	303	304
Anteil am Gesamtstrombezug in %	12	11	11
Schienengüterverkehr	184	148	153
Anteil am Gesamtstrombezug ^{2), 3)} in %	9	7	7
Insgesamt	1.349	1.245	1.257

¹⁾ Deutschland, Tank-to-Wheel (TTW).

²⁾ Seit 2018 inklusive der RBH Logistics.

³⁾ Vorjahreszahl angepasst.

Moderne Schienenfahrzeuge können beim Bremsen einen Teil ihrer Bewegungsenergie in elektrische Energie umwandeln und so wieder in das **Bahnstromnetz rückspeisen** grün **Nr. 19**. 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

GRI

302-4

Die rund 5.400 Bahnhöfe und unsere Werke und Gebäude 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** grün **Nr. 78** 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** grün **Nr. 50**, 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** grün **Nr. 30** oder **Geothermie** grün **Nr. 91** wird bei Neu- und Umbauten bevorzugt umgesetzt. Beispiele dafür sind die **Grünen Bahnhöfe** grün **Nr. 6** 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 stellen wir DB-Flächen für Photovoltaikanlagen zur Verfügung. Auf Dächern von Werkstätten, Lagerhallen weltweit und an Bahnhöfen sind **Solaranlagen** grün **Nr. 30** von uns oder externen Investoren installiert – insgesamt rund 290.000 m². Sie speisen jährlich rund 20 Megawattstunden in die Stromnetze ein.

Maßnahmen zur Lärmreduktion

Wir werden den Schienenverkehrslärm im Vergleich zum Jahr 2000 bis 2020 halbieren. Dies erreichen wir durch ortsfeste **Schallschutzmaßnahmen**  **Nr. 101** an der Strecke sowie durch den Einsatz von **Flüsterbremsen**  **Nr. 5** bei Güterwagen.

Lärmsanierung und -vorsorge fortgeführt

Lärmsanierung und -vorsorge in Deutschland per 31.12.	2018	2017	2016
LÄRMSANIERUNG (BESTANDSNETZ)			
Fertiggestellte Schallschutzwände ¹⁾ in km	44,6	19,9	35,7
Wohnungen mit passiven Maßnahmen	2.248	1.634	1.495
Lärmsanierte Strecke gesamt ¹⁾ in km	1.758	1.701	1.598
LÄRMVORSORGE (NEU- UND AUSBAUSTRECKEN)			
Fertiggestellte Schallschutzwände ¹⁾ in km	82,9	32,2	24,4

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Seit 1999 reduzieren wir 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**  **Nr. 25** 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 haben wir 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 haben wir überarbeitet. Zur Abgrenzung gegenüber der bisherigen Kennzahl haben wir die Bezeichnung von »Errichtete Schallschutzwände« auf »Fertiggestellte Schallschutzwände« angepasst. Die **Prognose aus dem Integrierten Bericht 2017**  **163** für die lärmsanierte Strecke gesamt konnte damit nicht ganz erreicht werden.

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 **Lärmsanie-**

rungsprogramm  **Nr. 101** 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 Grenzwertes in die Betrachtung einbezogen. Die Veröffentlichung der neuen Gesamtkonzeption durch das BMVI erfolgte am 31. Januar 2019.

Mehr leise Güterwagen auf der Schiene

Aktive Güterwagen mit V-Sohle von DB Cargo in Deutschland per 31.12.	2018	2017	2016
Neue Güterwagen	8.470	8.323	8.302
Umgerüstete Güterwagen	41.939	31.281	24.094
Leise Güterwagen	50.409	39.604	32.396

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**  **Nr. 5** ausgerüstet. Damit sind rund 80% der aktiv genutzten Wagenflotte von DB Cargo Deutschland auf leisen Sohlen unterwegs. Die Entwicklung entspricht damit unserer **Prognose aus dem Integrierten Bericht 2017**  **163**.

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**  **Nr. 54** sowie acht Referenzfahrzeugen. Zusätzlich wurden drei weitere Bestands Güterwagen 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 gummigefederte 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 haben wir im Rahmen des **Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) D 147** 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**  **Nr. 43** 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**  **Nr. 54** 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 Abschirmungssysteme 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. Wir werden uns im Hinblick auf die Abfallwirtschaft von einem optimierten Entsorgungshin zu einem modernen Rohstoffmanagement entwickeln. Unser Ziel ist, trotz einer Zunahme der Intensität des Baugeschehens unsere Recyclingquote auf einem hohen Niveau von mindestens 95% zu halten. Während wir bei Bauabfällen bereits eine hohe Quote erreichen, werden wir diese insbesondere bei Siedlungsabfällen weiter steigern.

Darüber hinaus werden wir zunehmend Recyclingmaterialien verwenden und die Lebensdauer unserer Produktionsmittel, wie **Fahrzeuge**  **Nr. 87**, verlängern. Damit tragen wir zur verstärkten Nutzung von Sekundärrohstoffen bei. Gleichzeitig schonen wir natürliche Ressourcen, da die Herstellung von Recyclingmaterialien ökologisch vorteilhafter als der Abbau von primären Rohstoffen ist.

Abfallmenge nach Entsorgungsarten	2018	2017	2016
Abfall insgesamt in Tausend t	12.807	12.642	12.921
Recyclingquote in %	98,0	98,0	98,6 ²⁾
Anteil thermische Verwertung in %	0,9	0,9	1,4
Anteil Beseitigung in %	1,2	1,1	1,4
Anteil gefährlicher Abfälle ¹⁾ in %	3,7	3,3	5,1

¹⁾ Gemäß Abfallverzeichnisverordnung, zum Beispiel Altöl.

²⁾ Zahl angepasst.

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

Abfallmenge nach Abfallarten in Tausend t	2018	2017	2016
Abfall insgesamt	12.807	12.642	12.921
davon Bauabfälle	12.367	12.121	12.400
davon Schrott	318	378	375
davon Elektronikschrott	1,5	6,1	4,3
davon Siedlungsabfälle	58,1	60,2	70,1
davon Papier	19,1	23,1	25,3
davon Altöl	2,0	4,0	6,6
davon Sonstige ¹⁾	41,5	49,6	40,1

¹⁾ Zum Beispiel Farben, Lacke, Schlämme und weitere Abfälle der Instandhaltung.

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 unserer wesentlichsten Abfallart Bauabfälle 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.

GRI
306-2

Geschäftsverlauf

- 95** Differenziertes Umfeld für globale und europäische Verkehrsmärkte
96 Ertragslage nicht zufriedenstellend
101 Finanzlage stabil

- 103** Wertmanagementkennzahlen unter Druck
106 Flüssige Mittel leicht gestiegen
107 Vermögenslage stabil

UNSER ANSPRUCH

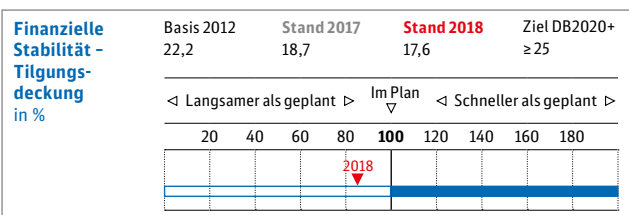
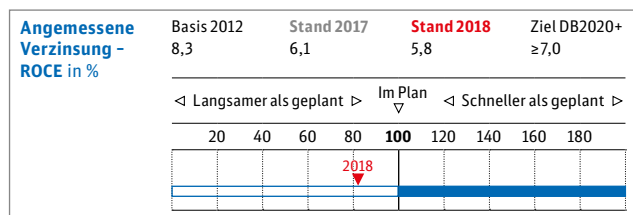


Als **profitabler Qualitätsführer** bieten wir unseren Kunden erstklassige, das heißt qualitativ exzellente Mobilitäts- und Logistiklösungen zu wirtschaftlichen Kosten an.

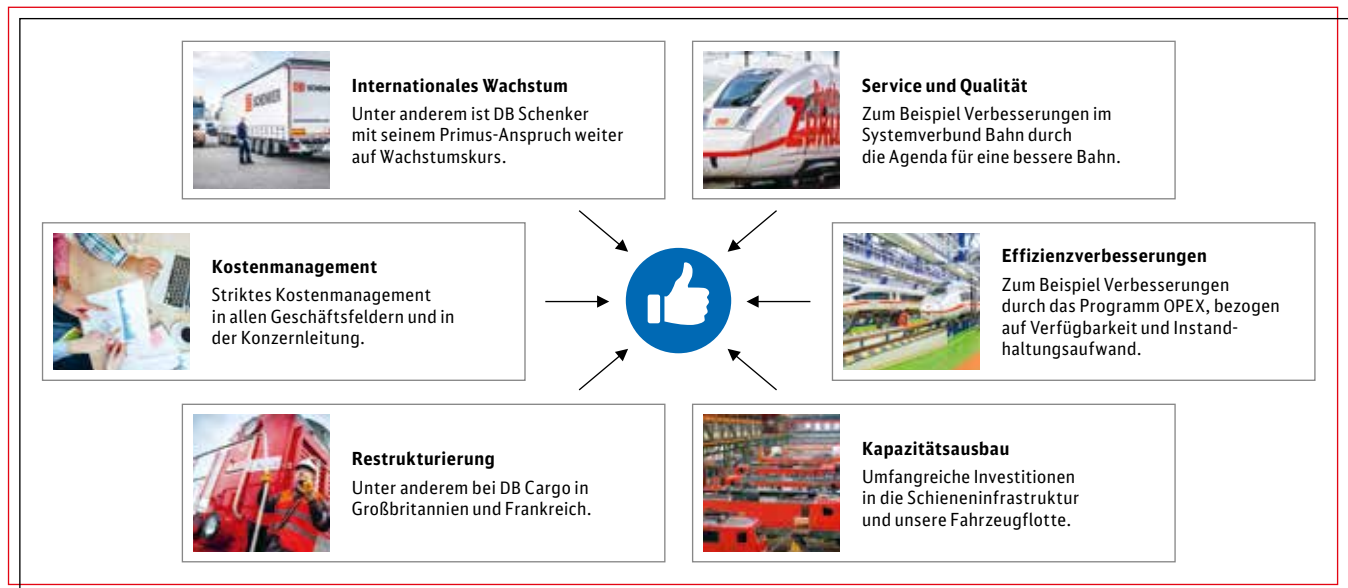
UNSERE ZIELE

Wo stehen wir 2018 auf dem Weg zur Zielerreichung 2020? in %

2018 Fortschritt. Geht es voran wie geplant? (Differenz Regler zu 100 % zeigt den Verzug/Vorsprung als Anteil des Ist-Abstands zum Zielwert an)



UNSERE HANDLUNGSFELDER



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 amerikanische 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 unsere Aktivitäten 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 2018 deutlich ansteigen. Anfang Oktober 2018 erreichte der Preis für Brent seinen Jahreshöchststand.
- Im November 2018 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

			Veränderung	
Strommarkt	2018	2017	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 CO ₂				
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 Vorjahresniveau.

Ertragslage nicht zufriedenstellend

GRI

201-1



- Umsatzanstieg unter anderem infolge von Leistungszuwächsen.
- Steigende Faktorkosten bei Energie und Personal.
- Umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und weiteren Digitalisierung.
- Negative Effekte aus betrieblichen Einschränkungen auf hohem Vorjahresniveau.
- Operative Ergebnisentwicklung leicht rückläufig.

Keine wesentlichen Einschränkungen in der Vergleichbarkeit zum Vorjahr

Die Aufwands- und Ertragsentwicklung im Berichtsjahr wurde nicht wesentlich durch **Veränderungen im Konsolidierungskreis 189** beeinflusst.

Umsatz weiter gestiegen

GRI

102-7



Umsatz in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Umsatz	44.065	42.693	+1.372	+3,2
± Sondereffekte	-41	11	-52	-
Umsatz bereinigt	44.024	42.704	+1.320	+3,1
± Konsolidierungskreisänderungen	-45	-1	-44	-
± Währungskursänderungen	507	-	+507	-
Umsatz vergleichbar	44.486	42.703	+1.783	+4,2

Der Umsatz entwickelte sich positiv. Die Zuwächse wurden breit über die Geschäftsfelder getragen und wesentlich durch Leistungszuwächse getrieben.

Auf vergleichbarer Basis (bereinigt um Sondereffekte sowie Konsolidierungskreis- und Währungskursänderungen) ist der Umsatz noch etwas stärker gestiegen:

- Die Sondereffekte im Berichtsjahr ergaben sich aus dem Wegfall von Erlösschmälerungen im Zusammenhang mit laufenden Verfahren in der Infrastruktur (im Vorjahr: aus Erlösschmälerungen für Vorjahre).
- Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen im Wesentlichen DB Arriva (+32 Mio. €) und DB Cargo (+12 Mio. €).
- Die Effekte aus Währungskursänderungen entfielen im Wesentlichen auf DB Schenker (-455 Mio. €) und DB Arriva (-46 Mio. €).

Umsatz bereinigt in Mrd. €

2018	▶	44,0
2017	▶	42,7
2016	▶	40,6
2015	▶	40,5
2014	▶	39,7

Überwiegend positive Entwicklung der Geschäftsfelder

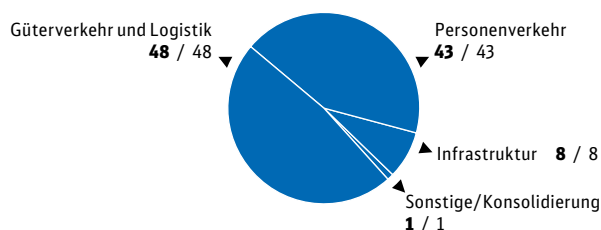
Außenumsatz nach Geschäftsfeldern in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
DB Fernverkehr	4.528	4.193	+335	+8,0
DB Regio	8.862	8.629	+233	+2,7
DB Arriva	5.433	5.338	+95	+1,8
DB Cargo	4.177	4.209	-32	-0,8
DB Schenker	16.973	16.345	+628	+3,8
DB Netze Fahrweg	1.559	1.522	+37	+2,4
DB Netze Personenbahnhöfe	569	540	+29	+5,4
DB Netze Energie	1.350	1.301	+49	+3,8
Sonstige	573	627	-54	-8,6
DB-Konzern bereinigt	44.024	42.704	+1.320	+3,1

Die Umsatzentwicklung der Geschäftsfelder **112 ff.** war mit Ausnahme von DB Cargo und dem Bereich Sonstige positiv. DB Schenker, DB Fernverkehr und DB Regio hatten den größten Anteil am Wachstum.

Umsatzstruktur unverändert

Außenumsatzstruktur nach Bereichen in %

2018 / 2017

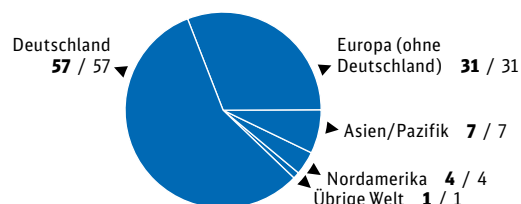


Außenumsatzstruktur in %	2018	2017
DB Fernverkehr	10,3	9,8
DB Regio	20,1	20,2
DB Arriva	12,3	12,5
DB Cargo	9,5	9,9
DB Schenker	38,6	38,3
DB Netze Fahrweg	3,5	3,6
DB Netze Personenbahnhöfe	1,3	1,3
DB Netze Energie	3,1	3,0
Sonstige	1,3	1,4
DB-Konzern	100	100

Auf der Ebene der Geschäftsfelder gab es in der Umsatzstruktur keine wesentlichen Änderungen.

Außenumsatz nach Regionen in %

2018 / 2017



Außenumsatz nach Regionen in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	24.929	24.093	+836	+3,5
Europa (ohne Deutschland)	13.593	13.318	+275	+2,1
Asien/Pazifik	3.035	2.935	+100	+3,4
Nordamerika	1.905	1.801	+104	+5,8
Übrige Welt	562	557	+5	+0,9
DB-Konzern bereinigt	44.024	42.704	+1.320	+3,1

Die regionale Umsatzentwicklung war übergreifend positiv:

- In Deutschland stieg der Umsatz spürbar. Dies war insbesondere die Folge von Zuwächsen bei DB Fernverkehr, DB Regio und in der Infrastruktur. Dämpfend wirkte hingegen ein leichter Umsatzrückgang bei DB Cargo vor allem infolge einer angespannten Transportqualität sowie von Ressourcenengpässen.
- Die Umsatzentwicklung in Europa (ohne Deutschland) war ebenfalls positiv. Positive Effekte aus Volumenzuwächsen bei DB Arriva und DB Schenker wurden vor allem durch streikbedingte Einschränkungen in Frankreich und Großbritannien, Rückgänge bei den Kohletransporten bei DB Cargo sowie negative Währungskurseffekte aus der Entwicklung des britischen Pfunds abgeschwächt.
- In den Regionen Asien/Pazifik und Nordamerika stieg der Umsatz infolge der Geschäftsentwicklung bei DB Schenker. Gegenläufig wirkten sich Währungskurseffekte deutlich dämpfend aus.

Ergebnisentwicklung unter Druck

Überleitung auf die bereinigte Ergebnisrechnung

- In der bereinigten Ergebnisdarstellung werden Sonder Sachverhalte eliminiert – die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten: Erst werden standardmäßige Umgliederungen vorgenommen und dann einzelfallbezogene Sondereffekte bereinigt.
- Die Umgliederungen umfassen im Wesentlichen zwei Sachverhalte:
 - Aus dem Zinsergebnis werden die Bestandteile umgegliedert, die nicht mit den Netto-Finanzschulden und Pensionsrückstellungen zusammenhängen: vorwiegend Auf- und Abzinsungseffekte von langfristi-

gen Rückstellungen (ohne Pensionsverpflichtungen) und langfristigen Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden). Der nicht operative Charakter dieser Bestandteile zeigt sich auch daran, dass der Einfluss auf das Zinsergebnis sehr stark vom jeweiligen Zinssatz am Abschlussstichtag abhängt.

- Die zweite wesentliche Umgliederung betrifft Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, die im Zuge der Kaufpreisallokation von Akquisitionen (Purchase Price Allocation; PPA) bei der Bewertung langfristiger Kundenverträge aktiviert wurden. Vor allem im Personenverkehr sind die bestehenden Verkehrsverträge ein wesentlicher Bestandteil der

Kaufpreisbewertung. Um eine operative Beurteilung sicherzustellen und eine Ungleichbehandlung gegenüber anderen Verkehrsverträgen zu verhindern, werden diese Abschreibungsbestandteile aus dem operativen Ergebnis eliminiert. Der im Berichtsjahr umgegliederte Betrag resultiert fast vollständig aus der Akquisition von Arriva.

- Bei der Bereinigung von Sondereffekten handelt es sich um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außerordentlich gelten und die die operative Entwicklung im Zeitablauf wesentlich beeinträchtigen würden. Unabhängig von der Höhe werden Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/

Überleitung auf die bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €	2018	Umgliederungen				Bereinigung Sondereffekte				2018 bereinigt
		Auf-/Abzinsung IFRS	Beteiligungsergebnis	PPA-Amortisation	Drohverlustrückstellung	Restrukturierung	Zivilverfahren Infrastruktur entgelte	Vorsorge im Oberbau	Sonstige	
Umsatz	44.065	-	-	-	-	-	-41	-	-0	44.024
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	3.091	-	-	-	-	-	-	-	-	3.091
Sonstige betriebliche Erträge	2.998	-	-	-	-	-45	-10	-24	-57	2.862
Materialaufwand	-22.258	-	-	-	-	3	-	-	1	-22.254
Personalaufwand	-17.301	-	-	-	-	141	-	-	11	-17.149
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-6.088	-	-	-	204	20	1	-	28	-5.835
EBITDA/EBITDA bereinigt	4.507	-	-	-	204	119	-50	-24	-17	4.739
Abschreibungen	-2.688	-	-	59	-	1	-	-	0	-2.628
Operatives Ergebnis (EBIT) EBIT bereinigt	1.819	-	-	59	204	120	-50	-24	-17	2.111
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	-645	27	-	-	-	-	0	-	0	-618
Operatives Ergebnis nach Zinsen	1.174	27	-	59	204	120	-50	-24	-17	1.493
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen Beteiligungsergebnis	12	-	-0	-	-	-	-	-	-	12
Übriges Finanzergebnis	-14	-27	0	-	-	-	-	-	-	-41
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-	-	-59	-	-	-	-	-	-59
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-	-	-204	-120	50	24	17	-233
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.172	-	-	-	-	-	-	-	-	1.172

Auszug bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €	2018 bereinigt	2017 bereinigt	Veränderung			
			absolut	Konsolidierungskreiseffekte	Währungskurseffekte	%
Umsatz	44.024	42.704	+1.320	+44	-507	+3,1
+ Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	3.091	2.900	+191	+0	-0	+6,6
+ Sonstige betriebliche Erträge	2.862	2.802	+60	+2	-7	+2,1
- Materialaufwand	-22.254	-21.441	-813	-15	+317	+3,8
- Personalaufwand	-17.149	-16.363	-786	-16	+104	+4,8
- Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.835	-5.672	-163	-10	+71	+2,9
EBITDA bereinigt	4.739	4.930	-191	+5	-22	-3,9
- Abschreibungen	-2.628	-2.778	+150	-3	+6	-5,4
EBIT bereinigt	2.111	2.152	-41	+2	-16	-1,9
+ Operativer Zinssaldo	-618	-682	+64	+1	-1	-9,4
Operatives Ergebnis nach Zinsen	1.493	1.470	+23	+3	-17	+1,6
+ Beteiligungsergebnis	12	14	-2	+0	-0	-14,3
+ Übriges Finanzergebnis	-41	-49	+8	+0	+3	-16,3
- PPA-Amortisation Kundenverträge	-59	-73	+14	-	+0	-19,2
+ Außerordentliches Ergebnis	-233	-394	+161	-	+2	-40,9
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.172	968	+204	+3	-12	+21,1

Finanzanlagen bereinigt. Einzelsachverhalte werden bereinigt, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch genau abgegrenzt und bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind.

Operative Ergebnisgrößen entwickelten sich rückläufig

Die im Folgenden dargestellte Entwicklung beschreibt die um Sondereffekte bereinigten Veränderungen der wesentlichen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Auswirkungen der Veränderungen im Konsolidierungskreis und aus Währungskurseffekten sind in der vorstehenden Tabelle dargestellt und werden im Folgenden nicht mehr erläutert.

Im Berichtsjahr wirkten Währungskurseffekte insgesamt ertrags- und aufwandsmindernd. Effekte aus Veränderungen im Konsolidierungskreis waren nicht wesentlich.

Die wirtschaftliche Entwicklung war insgesamt verhalten. Das bereinigte EBIT entwickelte sich im Vorjahresvergleich etwas schwächer. Die Belastungen aus Faktorkostensteigerungen (insbesondere in Deutschland), zusätzlichen Aufwendungen für Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und für die Digitalisierung sowie Einschränkungen in der produktionsellen Stabilität (insbesondere bei DB Cargo) konnten nicht durch die positiven Effekte auf der Ertragsseite ausgeglichen werden.

- ▶ Die **Umsatzentwicklung** **□ 96 f.** war positiv.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen im Wesentlichen infolge der Effekte aus der **Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr** **□ 63** (gegenläufige Effekte in den Umsatzerlösen) sowie höherer Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen. Der Wegfall von Einmaleffekten aus dem Vorjahr, wie der **Erstattung der Kernbrennstoffsteuer (Integrierter Bericht 2017 □ 145)**, und erhaltene Schadenersatzzahlungen wirkten gegenläufig.
- ▶ Der Materialaufwand stieg an. Hierbei wirkten sich höhere eingekaufte Transportleistungen bei DB Schenker infolge von Volumenzuwächsen und von gestiegenen Frachtraten aus. Darüber hinaus belasteten höhere Energiekosten und Instandhaltungsaufwendungen die Entwicklung.
- ▶ Der Personalaufwand legte ebenfalls deutlich zu. Neben Tarifeffekten vor allem in Deutschland wirkte sich auch die höhere Mitarbeiterzahl aus.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen an. Hier wirkten unter anderem höhere Mietaufwendungen sowie Kostenbelastungen für zusätzliche Maßnahmen im Bereich Qualität und Digitalisierung.

- ▶ Der Rückgang der Abschreibungen resultierte insbesondere aus der Neueinschätzung von wirtschaftlichen Nutzungsdauern von Anlagen bei DB Netze Fahrweg und Fahrzeugen bei DB Regio. Gegenläufig wirkten investitionsbedingt höhere Abschreibungen auf Fahrzeuge teilweise kompensierend.

Das operative Ergebnis nach Zinsen stieg infolge eines deutlich verbesserten operativen Zinssaldos an. Hier wirkten im Wesentlichen Effekte aus niedrigeren Zinsen bei Refinanzierungen.

Das Beteiligungsergebnis ging zurück. Hier wirkte im Wesentlichen der Wegfall der Erträge von **Etihad Rail** **□ 72**, die seit dem Berichtsjahr als Joint Operation anteilig konsolidiert wird. Ergebnisverbesserungen unter anderem von Barraqueiro und Arriva London Overground bei DB Arriva wirkten gegenläufig kompensierend.

Die Entwicklung im übrigen Finanzergebnis ergab sich im Wesentlichen aus Effekten aus Sicherungsgeschäften

Die **außerordentlichen Belastungen** **□ 100** waren deutlich geringer als im Vorjahr. Dies führte zu einem spürbaren Anstieg des Ergebnisses vor Ertragsteuern.

Jahresergebnis deutlich schwächer

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.172	968	+ 204	+ 21,1
Ertragsteuern	- 630	- 203	- 427	-
tatsächliche Ertragsteuern	- 192	- 180	- 12	+ 6,7
latenter Steueraufwand	- 438	- 23	- 415	-
Jahresergebnis	542	765	- 223	- 29,2
Aktionäre der DB AG	528	745	- 217	- 29,1
andere Gesellschafter (nicht beherrschende Anteile)	14	20	- 6	- 30,0
Ergebnis je Aktie in €				
unverwässert	1,23	1,73	- 0,50	- 28,9
verwässert	1,23	1,73	- 0,50	- 28,9

Die deutliche Verbesserung des Ergebnisses vor Ertragsteuern wurde durch die Entwicklung der Ertragsteuerposition mehr als kompensiert. Hier wirkte sich die stark rückläufige Entwicklung der latenten Steuerposition bei der DB AG vor allem infolge einer schwächeren Ergebniserwartung aus. Darüber hinaus ergaben sich im Ausland Effekte aus höheren Ertragsteuerrisiken sowie gestiegenen steuerlichen Verlusterwartungen, die voraussichtlich nicht zur Verrechnung genutzt werden können. Das Jahresergebnis (Ergebnis nach Ertragsteuern) sank daher deutlich.

Das Ergebnis je Aktie entwickelte sich entsprechend.

Überwiegend schwache Entwicklung der Geschäftsfelder

EBIT bereinigt nach Geschäftsfeldern in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
DB Fernverkehr	417	381	+36	+9,4
DB Regio	492	508	-16	-3,1
DB Arriva	300	301	-1	-0,3
DB Cargo	-190	-90	-100	+111
DB Schenker	503	477	+26	+5,5
DB Netze Fahrweg	840	687	+153	+22,3
DB Netze Personenbahnhöfe	221	233	-12	-5,2
DB Netze Energie	21	72	-51	-70,8
Sonstige/Konsolidierung	-493	-417	-76	+18,2
DB-Konzern	2.111	2.152	-41	-1,9

Die Entwicklung der **bereinigten Ergebnisgrößen der Geschäftsfelder** **112 ff.** war differenziert, aber insgesamt nicht zufriedenstellend. Die Geschäftsfelder des **Systemverbunds Bahn** **50** entwickelten sich getrieben durch Faktorkostensteigerungen und Kostenbelastungen aus zusätzlichen Qualitätsmaßnahmen insgesamt rückläufig. Hinzu kamen operative Schwierigkeiten bei DB Cargo. Auch der Bereich Sonstige verzeichnete einen spürbaren Rückgang insbesondere infolge von Personalkostensteigerungen. Die Ergebnisentwicklung von DB Netze Fahrweg und DB Fernverkehr wirkte gegenläufig positiv. DB Arriva lag trotz Belastungen unter anderem durch betriebliche Einschränkungen auf Vorjahresniveau. Das operative Ergebnis von DB Schenker war deutlich besser als im Vorjahr.

Außerordentliche Belastungen deutlich rückläufig

Außerordentliches Ergebnis in Mio. €	2018	davon EBIT-wirksam	2017	davon EBIT-wirksam
DB Fernverkehr	5	5	-	-
DB Regio	-0	-0	21	21
DB Arriva	-204	-204	5	5
DB Cargo	-13	-13	-5	-5
DB Schenker	-7	-7	-105	-105
DB Netze Fahrweg	67	67	-10	-7
DB Netze Personenbahnhöfe	7	7	-10	-10
DB Netze Energie	-	-	-15	-15
Sonstige/Konsolidierung	-86	-86	-275	-275
DB-Konzern	-233	-233	-394	-391

Das außerordentliche Ergebnis verbesserte sich deutlich und setzte sich im Berichtsjahr unter anderem aus folgenden Sondereffekten zusammen:

- ▶ Aufwendungen aus der Bildung einer Drohverlustrückstellung (DB Arriva),
- ▶ Effekte im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen (DB Fernverkehr, DB Arriva, DB Cargo und Bereich Sonstige),
- ▶ Effekte aus Zivilverfahren im Zusammenhang mit Infrastrukturentgelten (DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe),
- ▶ Effekte aus Rückstellungsanpassungen im Oberbau (DB Netze Fahrweg),
- ▶ Erträge aus Abgängen von Unternehmensbeteiligungen (DB Arriva, DB Cargo, DB Schenker und Bereich Sonstige).

Das außerordentliche Ergebnis im Vorjahr setzte sich unter anderem aus folgenden Sondereffekten zusammen:

- ▶ Aufwendungen im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen (DB Regio, DB Cargo, DB Schenker, Bereich Sonstige),
- ▶ Effekte aus Wertminderungen im Oberbau (Rückbau von Oberleitungsanlagen stillgelegter Strecken, DB Netze Fahrweg),
- ▶ Aufwendungen aus der Rückstellungserhöhung für ökologische Altlasten (Bereich Sonstige) sowie Erträge aus der Wertaufholung und Rückstellungsverminderung bei Immobilien infolge einer geänderten Portfoliostrategie (DB Netze Fahrweg).

Entwicklung entspricht weitgehend der Prognose zur Ertragslage

Erwartungen für das Geschäftsjahr 2018	2017	2018 (Prognose März 2018)	2018 (Prognose Juli 2018)	2018
Umsatz in Mrd. €	42,7	~ 44	~ 43,7	44,0
Umsatz vergleichbar in Mrd. €	42,7	-	~ 44,2	44,5
EBIT bereinigt in Mrd. €	2,15	≥ 2,2	~ 2,1	2,1
ROCE in %	6,1	~ 6,0	~ 5,6	5,8
Tilgungsdeckung in %	18,7	≥ 18,5	~ 18,0	17,6

Die Entwicklung der Ertragslage im Berichtsjahr verlief insgesamt im Rahmen unserer angepassten Erwartungen aus dem Juli 2018. Infolge der rückläufigen Entwicklungen im ersten Halbjahr 2018 hatten wir unsere Erwartungen für das operative Ergebnis zurückgenommen. Entsprechend wurden auch die Erwartungen für ROCE und Tilgungsdeckung angepasst.

Umsatz in Mio. €	2017	2018 (Prognose März 2018)	2018 (Prognose Juli 2018)	2018
DB Fernverkehr	4.347	↗	↗	4.682
DB Regio	8.734	↗	↗	8.968
DB Arriva	5.345	↗	↗	5.441
DB Cargo	4.528	↗	↗	4.460
DB Schenker	16.430	↗	↗	17.050
DB Netze Fahrweg	5.364	↗	↗	5.511
DB Netze Personenbahnhöfe	1.265	↗	↗	1.314
DB Netze Energie	2.794	→	↘	2.850

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
→ auf Vorjahresniveau
↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Auf Ebene der Geschäftsfelder deckt sich die Umsatzentwicklung im Berichtsjahr weitgehend mit unserer Prognose aus dem Juli 2018.

- ▶ DB Cargo entwickelte sich schwächer als erwartet. Hier machten sich die negativen Effekte aus den betrieblichen Problemen und Ressourcenengpässen bemerkbar.
- ▶ DB Netze Energie übertraf preis- und leistungsbedingt die Umsatzerwartungen. Die Geschäftsentwicklung mit konzernexternen Kunden war besser als geplant.

EBIT bereinigt in Mio. €	2017	2018 (Prognose März 2018)	2018 (Prognose Juli 2018)	2018
DB Fernverkehr	381	↗	↗	417
DB Regio	508	↗	→	492
DB Arriva	301	→	→	300
DB Cargo	-90	↗	→	-190
DB Schenker	477	↗	↗	503
DB Netze Fahrweg	687	↗	↗	840
DB Netze Personenbahnhöfe	233	↘	↘	221
DB Netze Energie	72	↘	↘	21

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
→ auf Vorjahresniveau
↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Unsere EBIT-Prognosen für die einzelnen Geschäftsfelder aus dem Juli 2018 decken sich weitgehend mit der im Berichtsjahr eingetretenen Entwicklung.

- ▶ DB Regio entwickelte sich etwas schwächer als erwartet. Belastungen insbesondere aus zusätzlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität konnten nicht vollständig kompensiert werden.
- ▶ DB Cargo entwickelte sich unter anderem aufgrund negativer Effekte aus den betrieblichen Problemen und Ressourcenengpässen deutlich schwächer als erwartet.

Finanzlage stabil

- ▶ Insgesamt sieben Anleihetransaktionen (Gesamtvolumen rund 2,9 Mrd. €).
- ▶ Rating-Einstufungen stabil.

Zinsniveau leicht gestiegen

Rendite zehnjährige Bundesanleihen in %	2018	2017	Veränderung in Prozent- punkten
Durchschnittsrendite	+ 0,46	+ 0,38	+ 0,08
Höchstrendite	+ 0,76	+ 0,64	+ 0,12
Tiefstrendite	+ 0,23	+ 0,15	+ 0,08
Jahresrendite	+ 0,25	+ 0,24	+ 0,01

Quelle: Thomson Reuters

Im Berichtsjahr stieg die Rendite der zehnjährigen Bundesanleihen leicht an. Entscheidungen der Notenbanken und politische Entwicklungen, wie beispielsweise die schwierige Regierungsbildung in Italien oder fortlaufende Differenzen in der internationalen Handelspolitik, hatten erheblichen Einfluss auf die Rentenmärkte. Der Renditeabstand von amerikanischen zu deutschen Staatsanleihen hat sich im Jahresverlauf deutlich ausgeweitet. Mit 2,7 Prozentpunkten erreichte die Zinsdifferenz den höchsten Stand seit 30 Jahren. Hintergrund dieser Entwicklung ist die unterschiedliche Ausrichtung der Europäischen Zentralbank (EZB) und der US-Notenbank (Fed), die im Jahresverlauf den Leitzins mehrmals bis auf 2,5% erhöhte. Das seit März 2015 laufende Anleiheankaufprogramm der EZB wurde im Dezember 2018 planmäßig beendet.

Finanzmanagement 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. Die dafür verwendeten Kennzahlen Tilgungsdeckung und Netto-Schulden/EBITDA werden im Abschnitt **Wertmanagement** 103 ff. erläutert.

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 Konzerngesellschaften 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. Vorteile dieses Konzepts liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

- Für die langfristige Fremdfinanzierung steht ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) zur Verfügung. Unter dem EDIP wurden im Berichtsjahr fünf Anleihen begeben (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 uns ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung. Unter diesem Programm wurden eine Anleihe begeben und eine Anleihe aus dem Vorjahr erhöht (Gesamtvolumen: 356 Mio. AUD [rund 0,2 Mrd. €]). 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 verfügten wir 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 konnten wir 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.

Im Berichtsjahr wurden keine größeren Finanzierungsleasingtransaktionen abgeschlossen. Das Finanzierungsleasingvolumen stieg im Wesentlichen aufgrund der Übernahme bestehender Finanzierungsleasingverträge für Busse (51 Mio. €) infolge des Erwerbs der **VT-Arriva D 129** sowie aus einer vorzeitigen Vertragsverlängerung (41 Mio. €) und einer Umklassifizierung im Rahmen einer Vertragsverlängerung (38 Mio. €) bei zwei Mietobjekten auf 562 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 501 Mio. €). Gegenläufig verringerte sich das Finanzierungsvolumen planmäßig tilgungsbedingt.

Für die Finanzierung von SPNV-Fahrzeugen haben wir einen Sale-and-Leaseback-Vertrag für 20 neue Triebfahrzeuge von Alstom für das Dieselnetz Ulm abgeschlossen. Der Leasingvertrag beginnt am 13. Dezember 2020 und hat eine kalkulatorische Laufzeit bis 10. Dezember 2044. DB Regio ist Leasingnehmer für die erste Verkehrsvertragsperiode von mindestens zwölf Jahren mit einem nominalen Mietvolumen von 59 Mio. €. Aufgabenträger sind die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) und das Land Baden-Württemberg. Die Finanzierung wird mit einer Wiedereinsatzgarantie der BEG und einer Forderungsabtretung der Aufgabenträger an Erfüllung statt mit Einrede- und Einwendungsverzicht abgesichert.

Sieben Anleihetransaktionen durchgeführt

ISIN	Emit-tent	Wäh-rung	Volu-men in Mio.	Volu-men in Mio. €	Kupon in %	Fällig-keit	Lauf-zeit in Jahren
XS1752475720	DB Finance	EUR	1.000	1.000	1,000	Dez. 2027	9,9
XS1772374770	DB Finance	EUR	750	750	1,625	Aug. 2033	15,5
AU3CB0248250 ¹⁾	DB Finance	AUD	150	95	4,050	Okt. 2032	14,6
AU3CB0253623	DB Finance	AUD	206	133	3,494	Jun. 2028	10,0
CH0423233557	DB Finance	CHF	400	346	0,500	Jul. 2028	10,0
XS1885608817	DB Finance	EUR	500	500	1,375	Mär. 2031	12,5
XS1910864492	DB Finance	EUR	125	125	1,850	Nov. 2043	25,0

¹⁾ Erhöhung einer bestehenden Anleihe.

Über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance haben wir im Berichtsjahr sechs neue Anleihen begeben und eine bestehende Anleihe erhöht. Der Gegenwert der Transaktionen betrug rund 2,9 Mrd. €. Die Mittelaufnahme diente der Refinanzierung von fällig werdenden Verbindlichkeiten und der fortlaufenden allgemeinen Konzernfinanzierung. Alle Erlöse von nicht in Euro begebenen Anleihen wurden in Euro gewappt. Neben europäischen Investoren kam knapp ein Fünftel der Nachfrage von asiatischen Investoren.

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.

Wertmanagementkennzahlen unter Druck

- ▶ ROCE-Zielwerte angepasst.
- ▶ Operative Ergebnisentwicklung verschlechtert ROCE und Tilgungsdeckung.
- ▶ Verschuldung treibt die Entwicklung von Netto-Schulden/EBITDA.

Wertmanagementziele in %	DB- Konzern	Perso- nen- verkehr	Güterver- kehr und Logistik	Infra- struktur	System- verbund Bahn
ROCE	≥ 7,0	≥ 9,0	≥ 11,0	6,0	≥ 6,5
Tilgungsdeckung ¹⁾	≥ 25	≥ 50	≥ 50	≥ 20	≥ 20
Netto-Schulden/EBITDA (Multiplikator)	≤ 3,0	≤ 1,5	≤ 1,5	≤ 4,0	≤ 3,5

¹⁾ Zielwerte in Überarbeitung im Rahmen der Umstellung auf IFRS 16.

Wirtschaftlichkeit ist für den DB-Konzern eine wesentliche Voraussetzung für die Finanzierung von Investitionen in das Kerngeschäft, die Weiterentwicklung der Geschäfte und die Nutzung von zukünftigen Wachstumschancen. Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit ist eine **unternehmerische Führung** **158** unabdingbar.

Im Rahmen unseres Wertmanagements wollen wir den Unternehmenswert des DB-Konzerns langfristig erhalten, steigern und gewährleisten, dass die Investitionen in das Kerngeschäft finanziert werden können. Die finanzwirtschaftliche Führung und Steuerung des DB-Konzerns – und somit die Erfolgskontrolle unserer Zielsetzungen für ein profitables Wachstum – erfolgt über ein kennzahlenbasiertes Wertmanagementsystem. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind ein wesentlicher Faktor für die strategische Ausrichtung, Investitionsentscheidungen und die Mitarbeiter- und Managementvergütung.

Die Wirtschaftlichkeit als übergeordnetes Ziel des Wertmanagements stellt sicher, über Konjunkturzyklen hinweg eine angemessene Verzinsung zu erzielen. Hierfür ermitteln wir jährlich auf Basis von Marktwerten die **Kapitalkosten** **104 f.** als gewichteten Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital. Die tatsächliche Rendite, den **Return on Capital Employed (ROCE)** **104**, messen wir als Verhältnis des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) zum operativ gebundenen Vermögen (Capital Employed). Der ROCE-Zielwert wird oberhalb der Kapitalkosten gesetzt. Langfristiger Anspruch ist, dass der mehrjährige Durchschnitt des ROCE den Zielwert erreicht und damit die Kapitalkosten gedeckt bleiben. Dieser ROCE-Zielwert entspricht der Mindestrendite für Investitionsentscheidungen (Minimum Required Rate of Return; MRR). Aus den jeweiligen Geschäftscharakteristika resultieren dabei unterschiedliche Zielwerte für unsere Aktivitäten im Personenverkehr, in der Logistik und im Schienengüterverkehr sowie in der Infrastruktur. Die Kapitalkosten und damit auch die Renditeerwartung an die Infrastrukturgeschäftsfelder sind aufgrund der Annahme einer weiterhin geringeren Ergebnisvolatilität niedriger als im Personenverkehr, in der Logistik und im Schienengüterverkehr. Der abgeleitete Zielwert des Systemverbunds Bahn ergibt sich aus den wertgewichteten Renditeerwartungen aller Geschäftsfelder des DB-Konzerns mit Ausnahme von DB Arriva und DB Schenker. Die Steuerung des operativen Geschäfts erfolgt grundsätzlich vor Steuern, entsprechend erfolgt der Ausweis der Kennzahlen überwiegend als Vorsteuer-Größen.

Finanzielle Stabilität ist eine für nachhaltiges Wirtschaften wesentliche Komponente. Für den DB-Konzern als anlagenintensives Unternehmen ist der jederzeitige Zugang zum Kapitalmarkt zu guten Konditionen essenziell. Ein wesentliches Ziel ist es daher, angemessene Verschuldungskennzahlen zu erreichen. Unsere zentrale Kennzahl zur Steuerung der Verschuldung ist die **Tilgungsdeckung** **106**.

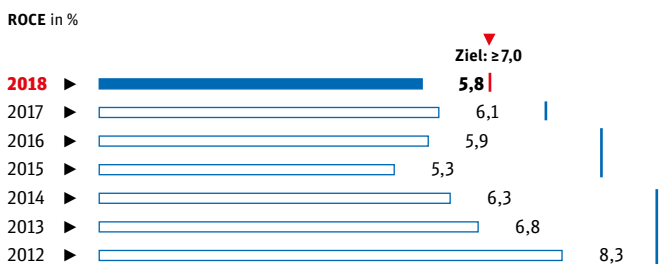
Die Zielwerte für die Verschuldungskennzahlen leiten wir aus Rating-Kennzahlen sowie aus dem jährlichen Benchmarking mit bonitätsstarken Vergleichsunternehmen ab.

Das Gearing hat für das Wertmanagement des DB-Konzerns nur noch eine untergeordnete Bedeutung und wird dementsprechend nicht mehr berichtet.

ROCE schwächer

ROCE	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
EBIT bereinigt in Mio. €	2.111	2.152	- 41	- 1,9
Capital Employed per 31.12. in Mio. €	36.657	35.093	+ 1.564	+ 4,5
ROCE in %	5,8	6,1	-	-

Der ROCE verschlechterte sich um 0,3 Prozentpunkte infolge des leichten Rückgangs des bereinigten EBIT bei einem gleichzeitigen Anstieg des Capital Employed.



Capital Employed gestiegen

Capital Employed per 31.12. in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
AKTIVISCHE ERMITTLUNG				
Sachanlagen	40.757	39.608	+ 1.149	+ 2,9
+ Immaterielle Vermögenswerte/ Goodwill	3.730	3.599	+ 131	+ 3,6
+ Vorräte	1.369	1.151	+ 218	+ 18,9
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.962	4.571	+ 391	+ 8,6
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2.250	1.922	+ 328	+ 17,1
- Forderungen aus Finanzierung	- 174	- 131	- 43	+ 32,8
+ Forderungen aus Ertragsteuern	62	52	+ 10	+ 19,2
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	26	0	+ 26	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 5.491	- 5.157	- 334	+ 6,5
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	- 3.918	- 3.632	- 286	+ 7,9
- Ertragsteuerschulden	- 195	- 150	- 45	+ 30,0
- Sonstige Rückstellungen	- 5.068	- 5.117	+ 49	- 1,0
- Passive Abgrenzungen	- 1.648	- 1.623	- 25	+ 1,5
- Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	- 5	-	- 5	-
Capital Employed	36.657	35.093	+ 1.564	+ 4,5

Das Capital Employed stellt das aus der Bilanz abgeleitete betriebsnotwendige kapitalkostenpflichtige Vermögen dar. Der Anstieg des Capital Employed resultiert unter anderem aus einer Zunahme des Bestands des Sachanlagevermögens unter anderem infolge von Fahrzeugbeschaffungen und einem Rückgang der sonstigen Rückstellungen.

Kapitalkosten gesunken

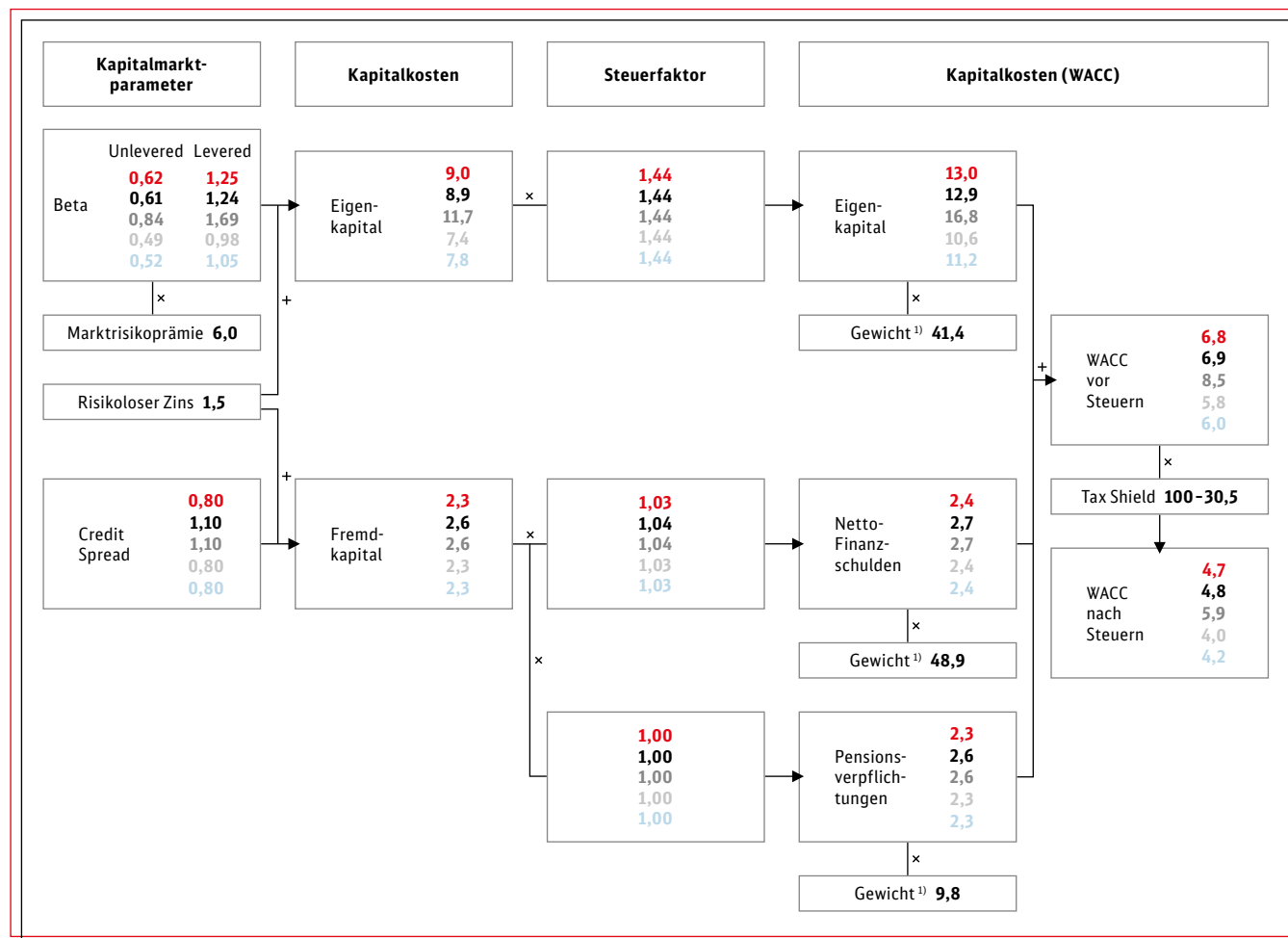
Um den Änderungen von Marktparametern Rechnung zu tragen, werden die Kapitalkosten jährlich aktualisiert.

Kapitalkosten vor Steuern per 31.12. in %	2018	2017
DB-Konzern	6,8	7,0
Personenverkehr	6,9	7,3
Güterverkehr und Logistik	8,5	8,6
Infrastruktur	5,8	6,0
Systemverbund Bahn	6,0	6,6
Kapitalkosten nach Steuern per 31.12. in %	2018	2017
DB-Konzern	4,7	4,8
Personenverkehr	4,8	5,1
Güterverkehr und Logistik	5,9	6,0
Infrastruktur	4,0	4,2
Systemverbund Bahn	4,2	4,6

Die Kapitalkosten des DB-Konzerns ermitteln wir als einen gewichteten Zinssatz der Finanzierungsformen Eigenkapital, Netto-Finanzschulden und Pensionsverpflichtungen.

Bei der Bestimmung der unternehmensunabhängigen Kapitalmarktparameter Marktrisikoprämie und risikoloser Zins werden der langfristigen Ausrichtung unseres Wertsteuerungskonzepts folgend kurzfristige Schwankungen der Renditen an Eigen- und Fremdkapitalmärkten geglättet. Die Parameterbestimmung erfolgt auf Basis des Rendite-trends langjähriger Bundesanleihen sowie der langjährigen Durchschnittsverzinsung des deutschen Aktienindex DAX 30. Zudem erfolgt eine Validierung der verwendeten Parameter über aktuelle Empfehlungen anerkannter Bewertungsexperten. Die unternehmensabhängigen Kapitalmarktparameter Beta und Credit Spread messen das Risiko unserer Eigen- und Fremdkapitalfinanzierung im Vergleich zu alternativen Anlageformen. Das Beta spiegelt das Risiko des Eigenkapitals relativ zum Risiko der Aktienmärkte wider. Bei der Ermittlung wird dabei auf internationale Vergleichsunternehmen auf Ebene der Geschäftsfelder zurückgegriffen. Der Credit Spread entspricht den aktuellen Emissionskosten des DB-Konzerns relativ zu Anleihen des Bundes bei einer unterstellten Laufzeit von zehn Jahren. Für den Transport- und Logistikbereich erfolgt die Festlegung des Credit Spreads marktgerecht unter Rückgriff auf aktuelle Kapitalmarktdaten.

ABLEITUNG KAPITALKOSTEN



■ DB-Konzern ■ Personenverkehr ■ Güterverkehr und Logistik ■ Infrastruktur ■ Systemverbund Bahn

¹⁾ Einfluss der Kapitalstruktur erfolgt nur über Tax Shield; aufgrund steuerlicher Organschaft Verwendung Kapitalstruktur DB-Konzern.

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

Per 31. Dezember 2018 in %.

Die Steuerfaktoren sind auf Basis eines Steuersatzes von 30,5% errechnet. Der Steuerfaktor für Netto-Finanzschulden reflektiert die anfallende Gewerbesteuer auf hinzuzurechnende Dauerschuldzinsen. Die hiernach verbleibenden Steuern werden vollständig den Eigenkapitalkosten zugeordnet. Die Gewichtung der Finanzierungsformen erfolgt marktwertorientiert. Netto-Finanzschulden und Pensionsverpflichtungen gehen zum Buchwert in die Ermittlung ein. Die Ermittlung des Eigenkapitalgewichts folgt anerkannten Methoden zur Unternehmensbewertung.

Die Gewichtung der Finanzierungsformen für den Personenverkehr, die Logistik und den Schienengüterverkehr, die Infrastruktur sowie den Systemverbund Bahn entspricht der des DB-Konzerns, da der aus der steuerlichen Abzugsfähigkeit der Fremdkapitalzinsen resultierende Tax Shield in der Regel der steuerlichen Organschaft des DB-Konzerns entspringt.

ROCE weiter unterhalb der Kapitalkosten

Renditedifferenz in %	2019	2018	2017	2016	2015
ROCE	-	5,8	6,1	5,9	5,3
WACC vor Steuern ¹⁾	6,8	7,0	7,3	7,7	8,4
Differenz in Prozentpunkten	-	-1,2	-1,2	-1,8	-3,1

¹⁾ Wert jeweils vom Jahresbeginn.

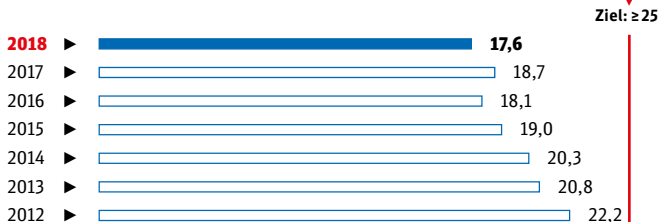
Im Berichtsjahr blieb die negative Differenz zwischen ROCE und Kapitalkosten auf Vorjahresniveau. Die Unterdeckung geht wesentlich auf die mangelnde Rentabilität der EIU und von DB Cargo zurück.

Verschuldungskennzahlen verschlechtert Tilgungsdeckung gefallen

Tilgungsdeckung in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
EBITDA bereinigt	4.739	4.930	-191	-3,9
+ Operativer Zinssaldo	-618	-682	+64	-9,4
+ Abschreibungsanteil Leaserate	1.114	1.079	+35	+3,2
+ Originärer Steueraufwand	-192	-180	-12	+6,7
Operativer Cashflow nach Steuern	5.043	5.147	-104	-2,0
Netto-Finanzschulden per 31.12.	19.549	18.623	+926	+5,0
+ Barwert Operate Leases per 31.12.	4.245	4.934	-689	-14,0
Adjustierte Netto-Finanzschulden per 31.12.	23.794	23.557	+237	+1,0
+ Pensionsverpflichtungen per 31.12.	4.823	3.940	+883	+22,4
Adjustierte Netto-Schulden per 31.12.	28.617	27.497	+1.120	+4,1
Tilgungsdeckung in %	17,6	18,7	-	-

Die Tilgungsdeckung ist per 31. Dezember 2018 gesunken. Die adjustierten Netto-Schulden sind infolge einer Zunahme der Netto-Finanzschulden sowie der Pensionsverpflichtungen gestiegen. Gleichzeitig ging der adjustierte operative Cashflow nach Steuern ergebnisbedingt zurück.

Tilgungsdeckung in %



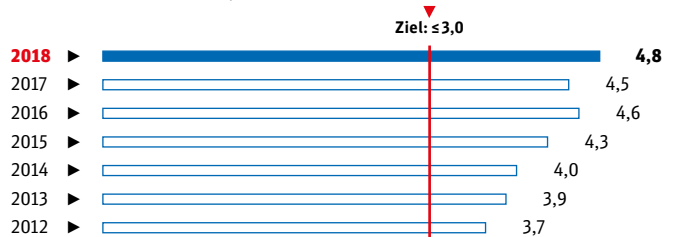
Netto-Schulden/EBITDA verschlechtert

Netto-Schulden/EBITDA in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Netto-Finanzschulden per 31.12.	19.549	18.623	+926	+5,0
+ Barwert Operate Leases per 31.12.	4.245	4.934	-689	-14,0
Adjustierte Netto-Finanzschulden per 31.12.	23.794	23.557	+237	+1,0
+ Pensionsverpflichtungen per 31.12.	4.823	3.940	+883	+22,4
Adjustierte Netto-Schulden per 31.12.	28.617	27.497	+1.120	+4,1
EBITDA	4.739	4.930	-191	-3,9
+ Leaserate	1.257	1.236	+21	+1,7
+ EBITDA (IFRS 16) ¹⁾	5.996	6.166	-170	-2,8
Netto-Schulden/EBITDA (Multiplikator)	4,8	4,5	-	-

¹⁾ Adjustiert um anteiligen Leasingaufwand des Operate-Lease-Barwerts.

Die Kennzahl Netto-Schulden/EBITDA berücksichtigt ab dem Berichtsjahr bereits die Effekte des ab dem Geschäftsjahr 2019 pflichtmäßig anzuwendenden **IFRS 16** **189**. Zudem lehnt sich die Kennzahl stärker an die Definition der Rating-Agenturen an, da sie nun auch Pensionsverpflichtungen enthält. Die Kennzahl Netto-Schulden/EBITDA hat sich im Berichtsjahr infolge des Anstiegs der Netto-Finanzschulden sowie der Pensionsverpflichtungen bei gleichzeitigem Rückgang des bereinigten EBITDA verschlechtert.

Netto-Schulden/EBITDA Multiplikator



Flüssige Mittel leicht gestiegen

Kurzfassung Kapitalflussrechnung

in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.371	2.329	+1.042	+44,7
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-3.668	-3.569	-99	+2,8
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	449	239	+210	+87,9
Veränderung des Finanzmittelbestands	147	-1.053	+1.200	-
Flüssige Mittel per 31.12.	3.544	3.397	+147	+4,3

- Maßgeblich für den deutlichen Anstieg des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit waren positive Working-Capital-Effekte (im Wesentlichen leistungsbedingt höhere Vorräte insbesondere in der Instandhaltung) sowie der Wegfall des Einmaleffekts aus der Zahlung infolge des **Entsorgungsfondsgesetzes (Integrierter Bericht 2017 145)** im Vorjahr. Unterstützend wirkte auch die positive Entwicklung des Ergebnisses vor Steuern, Abschreibungen und Zinsen (+99 Mio. €).
- Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit stieg auf hohem Niveau weiter an. Dies resultierte im Wesentlichen aus höheren Auszahlungen für Netto-Investitionen (+233 Mio. €), unter anderem im Zusammenhang mit der Abnahme von ICE-4- und IC-2-Zügen. Der Mittelabfluss für die Rückzahlung von Investitionszuschüssen ging gegenläufig zurück (-24 Mio. €).

Auch ein gestiegener Mittelzufluss aus Immobilienverkäufen sowie der Wegfall des Mittelabflusses für den Kauf der **Autotrans-Gruppe (Integrierter Bericht 2017 115)** im Vorjahr wirkten kompensierend.

- Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit stieg deutlich. Die Entwicklung wurde im Wesentlichen getrieben durch den höheren Nettomittelzufluss aus der Begebung und Tilgung von **Anleihen 102** (+808 Mio. €). Die Emissions-tätigkeit war dabei deutlich höher als im Vorjahr.

Gleichzeitig stieg auch der Nettomittelzufluss aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzkrediten (+240 Mio. €) insbesondere infolge rückläufiger Tilgungszahlungen.

Positiv wirkte zudem, dass die Dividendenreduktion zu einem geringeren Mittelabfluss (–150 Mio. €) führte. Diese Effekte wurden weitgehend kompensiert durch den Wegfall des Mittelzuflusses aus der im Vorjahr durchgeführten Kapitalerhöhung (–1.000 Mio. €).

- Per 31. Dezember 2018 verfügte der DB-Konzern über einen im Vergleich zum Vorjahresende leicht höheren Bestand an flüssigen Mitteln.

Vermögenslage stabil

- Netto-Finanzschulden unter anderem investitionsbedingt angestiegen.
- Insbesondere Infrastrukturinvestitionen treiben Anstieg der Investitionen.
- Eigenkapitalquote zurückgegangen.

Netto-Finanzschulden angestiegen

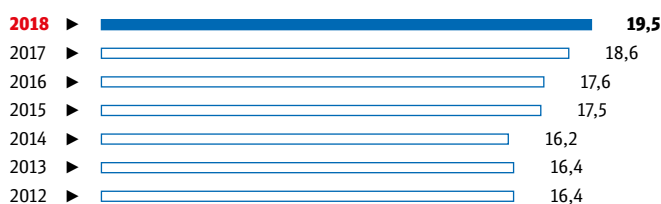
Netto-Finanzschulden per 31.12. in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Zinslose Darlehen	851	1.014	–163	–16,1
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	562	501	+61	+12,2
Sonstige Finanzschulden	21.831	20.561	+1.270	+6,2
davon Anleihen	20.712	19.616	+1.096	+5,6
Finanzschulden	23.244	22.076	+1.168	+5,3
– Flüssige Mittel und Finanzforderungen	–3.718	–3.528	–190	+5,4
– Effekte aus Währungssicherungen	23	75	–52	–69,3
Netto-Finanzschulden	19.549	18.623	+926	+5,0

Die Netto-Finanzschulden sind per 31. Dezember 2018 deutlich angestiegen. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem höheren Mittelbedarf für Investitionen und Working Capital.

- Die Finanzschulden nahmen spürbar zu:
 - Die Zinslosen Darlehen sanken infolge von Tilgungen.
 - Die **Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing 217** stiegen akquisitionsbedingt sowie infolge von Änderungen bei zwei Mietobjekten. Dämpfend wirkten unter anderem kontinuierliche Tilgungen.

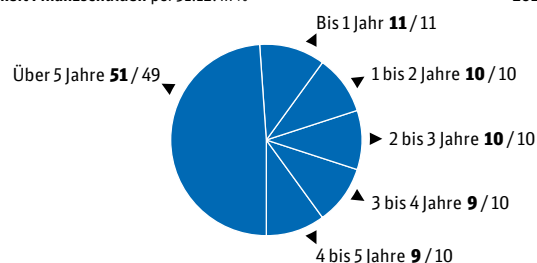
- Maßgeblich war, dass der Euro-Wert der ausstehenden **Anleihen 215** emissionsbedingt deutlich gestiegen ist. Währungskurseffekte spielten infolge von abgeschlossenen Sicherungsgeschäften keine wesentliche Rolle bei der Entwicklung.
- Die Effekte aus Währungskurssicherungen, die auf den jeweils abgesicherten Wechselkurs zum Emissionszeitpunkt abstellen, wirkten verschuldungserhöhend (per 31. Dezember 2017: verschuldungserhöhend) waren aber unwesentlich. Unsere Fremdwährungsanleihen werden überwiegend durch entsprechende Derivate gegen Währungskursschwankungen abgesichert, sodass die Währungskurseffekte überwiegend durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert werden.
- Die flüssigen Mittel stiegen leicht an und konnten die Zunahmen der Finanzschulden etwas ausgleichen.

Netto-Finanzschulden per 31.12. in Mrd. €



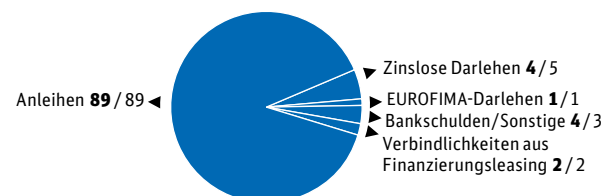
Fristigkeit Finanzschulden per 31.12. in %

2018 / 2017



Zusammensetzung Finanzschulden per 31.12. in %

2018 / 2017



Die Fristigkeitsstruktur und die Zusammensetzung der Finanzschulden haben sich per 31. Dezember 2018 nicht wesentlich verändert.

Investitionen deutlich gestiegen

203-1

Investitionen in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Brutto-Investitionen	11.205	10.464	+741	+7,1
= Investitionszuschüsse	7.209	6.724	+485	+7,2
Netto-Investitionen	3.996	3.740	+256	+6,8

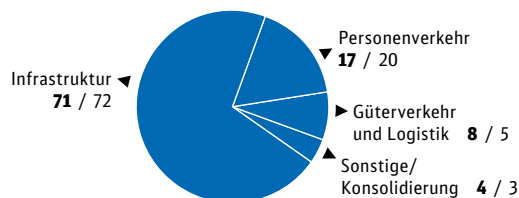
Der Anstieg der Brutto-Investitionen resultierte vor allem aus Investitionen in die Schieneninfrastruktur und in Fahrzeuge. Zudem wirkten Mietvertragsverlängerungen, die als Finanzierungsleasing bewertet werden, investitionserhöhend.

Auch die Investitionszuschüsse stiegen deutlich. Sie machen unverändert rund 64% der Brutto-Investitionen (im Vorjahr: rund 64%) aus.

Der Anstieg der Netto-Investitionen wurde maßgeblich durch DB Cargo (im Wesentlichen Beschaffung von Lokomotiven und Güterwagen sowie Aktivierung selbst erstellter Software) und den Bereich Sonstige (im Wesentlichen Mietvertragsverlängerungen) getrieben. Bei DB Fernverkehr steigen die Investitionen bedingt durch den weiteren Zulauf von ICE-4- und IC-2-Zügen auf hohem Niveau leicht. Gegenläufig gingen insbesondere bei DB Regio und DB Netze Fahrweg die Netto-Investitionen zurück.

Brutto-Investitionen nach Bereichen in %

2018 / 2017



Der Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit liegt in Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie in der Verjüngung unserer Fahrzeugflotte. Die Struktur der Brutto-Investitionen hat sich im Wesentlichen infolge höherer Investitionen in Lokomotiven bei DB Cargo leicht zugunsten des Bereichs Güterverkehr und Logistik verschoben.

Investitionsschwerpunkt unverändert in Deutschland

Brutto-Investitionen nach Regionen in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	10.682	9.906	+776	+7,8
Europa (ohne Deutschland)	506	546	-40	-7,3
Asien/Pazifik	79	61	+18	+29,5
Nordamerika	16	9	+7	+77,8
Übrige Welt	5	5	-	-
Konsolidierung	-83	-63	-20	+31,7
DB-Konzern	11.205	10.464	+741	+7,1

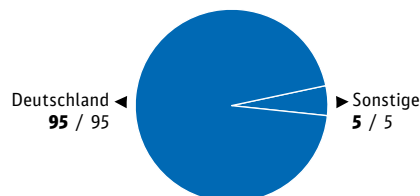
Netto-Investitionen nach Regionen in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	3.487	3.184	+303	+9,5
Europa (ohne Deutschland)	492	544	-52	-9,6
Asien/Pazifik	79	61	+18	+29,5
Nordamerika	16	9	+7	+77,8
Übrige Welt	5	5	-	-
Konsolidierung	-83	-63	-20	+31,7
DB-Konzern	3.996	3.740	+256	+6,8

In der regionalen Verteilung der Brutto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert in Deutschland. Hier ist der Anstieg insbesondere auf Fahrzeugbeschaffungen bei DB Cargo (+259 Mio. €) und Infrastrukturmaßnahmen bei DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe zurückzuführen.

In Europa (ohne Deutschland) sind die Investitionen gesunken. Hier wirkten insbesondere geringere Investitionen bei DB Arriva in Großbritannien und Dänemark. Gegenläufig stiegen unter anderem die Investitionen von DB Arriva in den Niederlanden. In der Region Asien/Pazifik investierte DB Schenker verstärkt in logistische Anlagen in den Vereinigten Arabischen Emiraten.

Brutto-Investitionen nach Regionen in %

2018 / 2017



Investitionszuschüsse im Wesentlichen für die Infrastruktur

Von den Investitionszuschüssen, die der DB-Konzern im Berichtsjahr erhielt (7.209 Mio. €), entfiel der überwiegende Teil (7.178 Mio. €) auf die Infrastruktur. Die wichtigsten

Finanzierungsquellen für Investitionen in die Infrastruktur sind Zuschüsse im Wesentlichen von Bund sowie Ländern und Gemeinden.

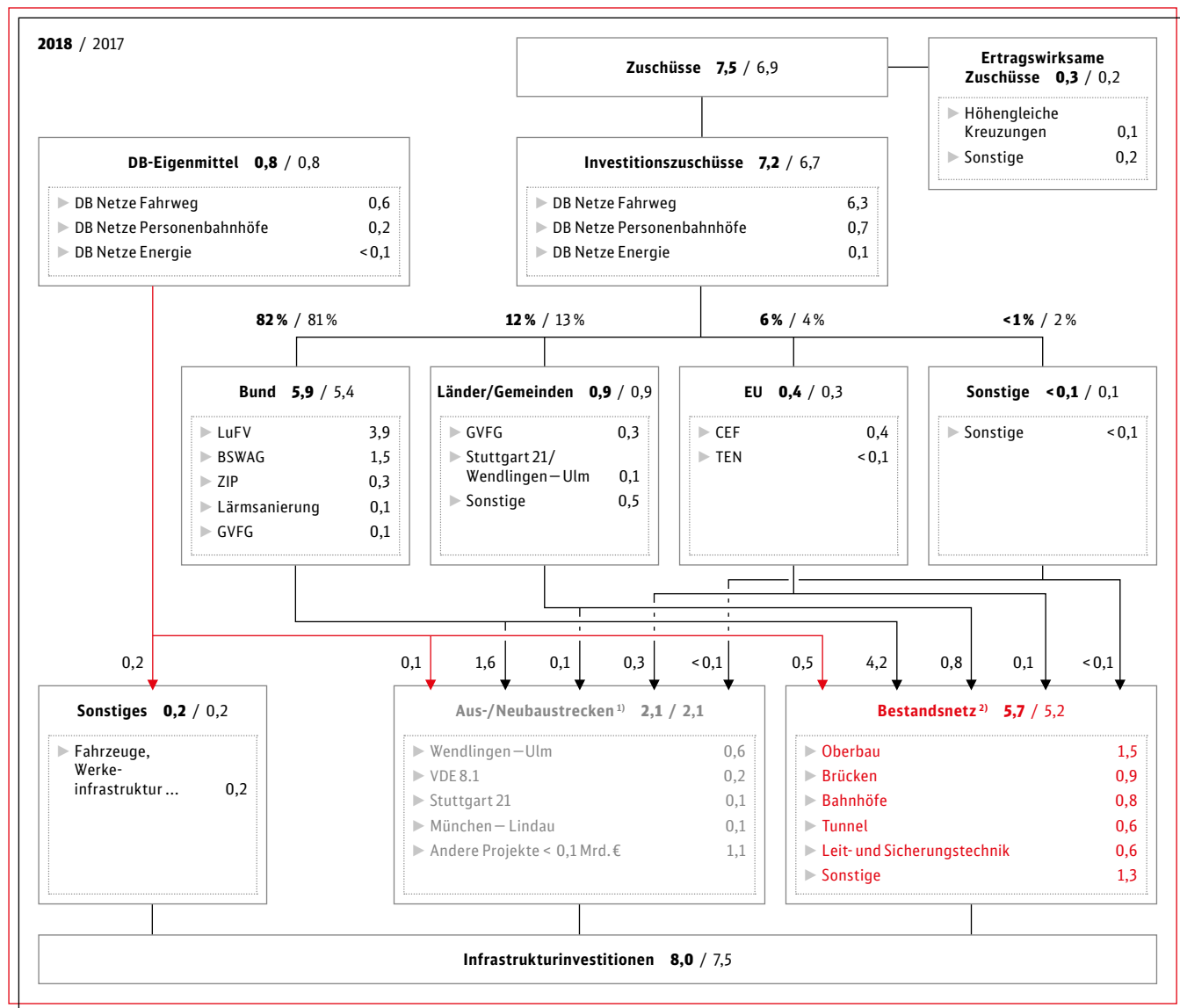
Wesentliche Basis dafür sind die **LuFV § 234f.** und das **Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)**. Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)**, dem **Lärmsanierungsprogramm des Bundes § 92** und im Rahmen des **ZIP § 147** gewährt. Für Infrastrukturinvestitionen in die transeuropäischen Netze (TEN) gewährt die Europäische Union Zuschüsse (TEN und Connecting-Europe-Fazilität [CEF]).

Neben den Investitionszuschüssen erhält der DB-Konzern in deutlich geringfügigerem Umfang auch ertragswirksame Zuschüsse, die auch im Wesentlichen auf die Infrastruktur entfallen.

In der Bilanz werden Investitionszuschüsse direkt von den **Anschaftungs- und Herstellungskosten § 202** der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt. Alle Zuschüsse werden in einer Weise erfasst, die eine umfassende Prüfung ihrer zweckgerechten und rechtskonformen Verwendung durch die zuständigen Behörden sicherstellt.

Eine transparente Beschreibung der verschiedenen **Zuschussformen** ist online verfügbar.

INFRASTRUKTURZUSCHÜSSE UND -INVESTITIONEN IN MRD. €



Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Umfasst Projekte des Bedarfsplans.

²⁾ Neu-/Ausbauprojekte können auch Ersatzinvestitionen im Rahmen von Bestandsnetzmaßnahmen enthalten.

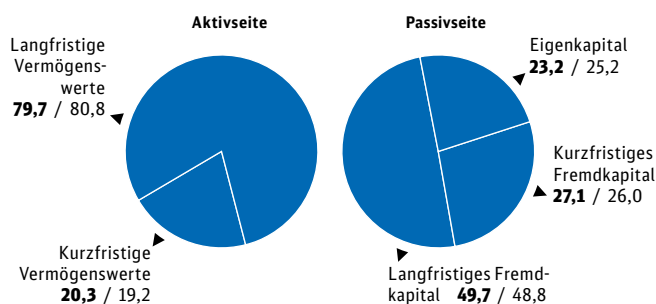
Eigenkapitalquote zurückgegangen

102-7

Bilanz per 31.12. in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Bilanzsumme	58.527	56.436	+2.091	+3,7
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	46.646	45.625	+1.021	+2,2
Kurzfristige Vermögenswerte	11.881	10.811	+1.070	+9,9
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	13.592	14.238	-646	-4,5
Langfristiges Fremdkapital	29.104	27.510	+1.594	+5,8
Kurzfristiges Fremdkapital	15.831	14.688	+1.143	+7,8

Bilanzstruktur per 31.12. in %

2018 / 2017



Es gab keine wesentlichen Änderungen in den IFRS-Vorschriften der Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätze des DB-Konzerns, aus denen sich Veränderungen ergeben haben. Inanspruchnahmen bilanzieller Wahlrechte werden im Konzern-Anhang erläutert.

Die Bilanzsumme ist leicht gestiegen:

- Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich. Maßgeblich war insbesondere das Sachanlagevermögen (+1.149 Mio. €). Hier wirkten vor allem Fahrzeugzugänge bei DB Fernverkehr und DB Cargo, unterstützt durch den Anstieg der immateriellen Vermögenswerte (+131 Mio. €) unter anderem infolge von Aktivierungen von selbst erstellter Software sowie höheren langfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten (+78 Mio. €) unter anderem für Dienstleistungskonzessionen. Gegenläufig gingen vor allem die aktiven latenten Steuern (-384 Mio. €) im Wesentlichen infolge niedrigerer steuerlicher Gewinnerwartungen der DB AG zurück.
- Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen deutlich. Maßgeblich waren höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+391 Mio. €) sowie der Anstieg der kurzfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten (+250 Mio. €) vorwiegend aufgrund von Stichtagseffekten. Auch die Vorräte (+218 Mio. €), vorwiegend für die Instandhaltung, und die flüssigen Mittel (+147 Mio. €) stiegen.

Strukturell ergab sich auf der Aktivseite eine leichte Verschiebung zugunsten der kurzfristigen Vermögenswerte.

Eigenkapitalquote per 31.12. in %



Auf der Passivseite ging das Eigenkapital deutlich zurück. Maßgeblich waren der unter anderem zinsbedingte Rückgang der in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen (-778 Mio. €) sowie die Dividendenzahlung an den Bund (-450 Mio. €). Gegenläufig wirkte vor allem das erwirtschaftete Jahresergebnis (+542 Mio. €).

Das geringere Eigenkapital führte bei einer gestiegenen Bilanzsumme zu einem Rückgang der Eigenkapitalquote.

- Das langfristige Fremdkapital stieg deutlich. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
 - höhere langfristige **Finanzschulden** **107** (+910 Mio. €) und
 - einen Anstieg der Pensionsverpflichtungen (+883 Mio. €) vor allem infolge eines rückläufigen Zinssatzes bei der Neubewertung.
 - Der Rückgang der sonstigen langfristigen Rückstellungen (-128 Mio. €) infolge nun kurzfristig fällig werdender Verpflichtungen wirkte gegenläufig.
- Auch das kurzfristige Fremdkapital stieg an. Dies resultierte im Wesentlichen aus:
 - höheren Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (+334 Mio. €) aufgrund von Stichtagseffekten unter anderem bei DB Schenker,
 - gestiegenen kurzfristigen sonstigen Verbindlichkeiten (+261 Mio. €) vor allem infolge höherer tariflicher Verpflichtungen,
 - höheren kurzfristigen Finanzschulden (+258 Mio. €) vor allem infolge eines Anstiegs der kurzfristig fällig werdenden Bankschulden und Anleihen sowie
 - gestiegenen kurzfristigen passiven Abgrenzungen (+183 Mio. €).

In der Struktur der Passivseite ist der Anteil des kurz- und langfristigen Fremdkapitals an der Bilanzsumme dementsprechend leicht gestiegen.

Außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente und nicht bilanziertes Vermögen

Neben dem in der Konzern-Bilanz ausgewiesenen Vermögen nutzt der DB-Konzern auch außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente und nicht bilanzierungsfähige Vermögenswerte.

Bei den außerbilanziellen Finanzierungsinstrumenten handelt es sich im Wesentlichen um gepachtete oder gemietete Güter (Operate Leases), für die ein finanzwirtschaftlicher Barwert ermittelt wird (per 31. Dezember 2018: 4.245 Mio. €; per 31. Dezember 2017: 4.934 Mio. €). Der Rückgang wurde operativ getrieben durch den Ablauf bestehender Verträge vor allem bei DB Arriva. Wesentliche Effekte resultierten auch aus der Umstellung im Vorgriff auf Änderungen nach **IFRS 16** **189**: Verträge, deren Nutzungsbeginn in der Zukunft liegt, werden demnach nicht mehr in die Berechnung des Operate-Lease-Barwerts einbezogen, um die bilanzielle Gleichstellung von Kauf- und Leasinggeschäften zu gewährleisten.

Darüber hinaus verkaufen wir in geringerem Umfang Forderungen mittels Factoring (per 31. Dezember 2018: 686 Mio. €; per 31. Dezember 2017: 500 Mio. €).

Bei der betrieblichen Altersversorgung für Arbeitnehmer werden bei den jeweiligen Versorgungsordnungen teilweise die Verpflichtungen mit saldierungsfähigem Planvermögen gedeckt und saldiert. Per 31. Dezember 2018 betrug die Gesamtverpflichtung 10.635 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 10.538 Mio. €) und der Zeitwert des Planvermögens 4.766 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 5.298 Mio. €). Durch die Saldierung ergibt sich eine Verkürzung der Bilanzsumme. Die in der Bilanz erfasste Nettoschuld beträgt 4.823 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 3.940 Mio. €). Im Berichtsjahr wurden keine größeren Dotierungen mit wesentlichen Effekten auf die Finanzlage umgesetzt.

Weiterführende Informationen 188 ff.

GRI

Einkaufsvolumen gestiegen

102-9



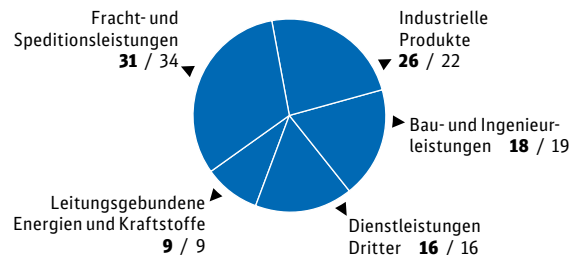
Das Einkaufsvolumen entspricht den vertraglichen Verpflichtungen, die der DB-Konzern mit Lieferanten eingegangen ist. Bei späterer Realisierung werden diese zu Investitionen oder Aufwand (im Wesentlichen Materialaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das Gesamteinkaufsvolumen betrug 34,7 Mrd. € (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.
- 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 Digitalisierungsinitiativen erhöhte sich unter anderem der Bedarf an IT-Dienstleistungen.
- Die leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffe stiegen leicht auf 3,1 Mrd. € (im Vorjahr: 2,8 Mrd. €).

Struktur Einkaufsvolumen in %

2018 / 2017



Der Anteil des lokalen Einkaufsvolumens in Deutschland liegt bei rund 16,3 Mrd. €.

in Mio. €	2018	2017	2016
Einkaufsvolumen DB-Konzern ¹⁾	18.358	15.920	17.820
Anteil lokales Einkaufsvolumen in %	92	90	93

¹⁾ Ohne DB Schenker, DB Arriva und Auslandsgesellschaften von DB Cargo.

Geringe Abweichungen von der Prognose zur Finanz- und Vermögenslage

Erwartungen für das Geschäftsjahr 2018 in Mrd. €	2017	2018 (Prognose März 2018)	2018 (Prognose Juli 2018)	2018
Brutto-Investitionen	10,5	>12	~12	11,2
Netto-Investitionen	3,7	>4,5	~4,5	4,0
Fälligkeiten	2,1	2,2	2,2	2,2
Anleiheemissionen	2,0	≤3,0	3	2,9
Flüssige Mittel per 31.12.	3,4	~3	~3	3,5
Netto-Finanzschulden per 31.12.	18,6	≤20	≤20	19,5

Die Investitionen waren etwas geringer als prognostiziert. Insbesondere fielen die Investitionen in Fahrzeuge bei DB Regio und DB Fernverkehr niedriger aus als erwartet, sodass auch die Netto-Investitionen etwas geringer waren als prognostiziert.

Im Hinblick auf die Finanzlage des DB-Konzerns deckt sich unsere Prognose für die Fälligkeiten und Anleiheemissionen weitgehend mit der im Berichtsjahr eingetretenen Entwicklung.

Der Bestand an flüssigen Mitteln zum Jahresende 2018 entwickelte sich infolge der geringer als erwarteten Investitionen etwas besser als erwartet.

Die Netto-Finanzschulden entwickelten sich etwas besser als erwartet.

Entwicklung der Geschäftsfelder

112 Personenverkehr

133 Güterverkehr und Logistik

147 Infrastruktur

165 Beteiligungen/Sonstige

Personenverkehr

Die Entwicklung im **deutschen und europäischen Personenverkehrsmarkt Q59** war 2018 differenziert.

Deutscher Markt mit stabiler Entwicklung

- ▶ Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr blieb nach eigenen Schätzungen leicht unter dem Vorjahresniveau:
 - ▶ Positive Effekte aus stabiler Arbeitsmarktlage und höheren verfügbaren Einkommen konnten die negative Entwicklung infolge kräftig gestiegener Kraftstoffpreise) nicht ausgleichen.
 - ▶ Marktanteil ging leicht zurück.
- ▶ Verkehrsleistung im SPV stieg erneut deutlich an:
 - ▶ Schienenpersonennah- und -fernverkehr profitierten von guter Einkommens- und Beschäftigungssituation sowie stark anziehenden Kraftstoffpreisen. Zusätzlich regten Einschränkungen im Luftverkehr die Nachfrage an.
 - ▶ DB-Konzern verzeichnete kräftigen Anstieg der Verkehrsleistung, gestützt vor allem auf DB Fernverkehr durch neue Schnellfahrstrecke Berlin–München und Angebotsmaßnahmen. DB Regio konnte die Verkehrsleistung auf Vorjahresniveau halten.
 - ▶ Konzernexterne Bahnen steigerten ihre Verkehrsleistung nur leicht. Im Fernverkehr legte die Nachfrage nach Übernahme des Vertriebs von Locomore durch FlixTrain und des Betriebs durch tschechische Leo Express moderat zu.
 - ▶ Marktanteil des SPV erhöhte sich leicht.
- ▶ Verkehrsleistung im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) stagnierte:
 - ▶ Buslinienfernverkehr steigerte seine Fahrgastzahlen wieder moderat, bei leicht anziehenden Preisen. Marktführer bleibt FlixBus mit einem Marktanteil von 90%.
 - ▶ Busliniennahverkehr profitierte nur leicht von zunehmenden Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahlen und erweiterte sein Angebot nur noch moderat.

- ▶ DB-Konzern schrumpfte leicht aufgrund nachlassender Nachfrage im ländlichen Buslinienverkehr und von Ausschreibungsverlusten in Norddeutschland.
- ▶ Marktanteil des ÖSPV blieb stabil.
- ▶ Verkehrsleistung im Luftverkehr ging leicht zurück:
- ▶ Nach der Insolvenz von Air Berlin im Vorjahr konnten nicht alle verfügbaren Slots an deutschen Flughäfen durch Lufthansa-Gruppe oder easyJet übernommen werden.
- ▶ Marktanteil blieb unverändert.

Schienenpersonenverkehr und Fernbusse legen in Europa deutlich zu

- ▶ Europäischer SPV wuchs 2018 mit rund 2,0% deutlich. Neben den großen europäischen Bahnländern steigerten auch viele kleinere Bahnen ihre Verkehrsleistung:
 - ▶ Tschechien, durch kontinuierliche Angebots- und Serviceverbesserungen der tschechischen Staatsbahn CD sowie der privaten Anbieter RegioJet und Leo Express (+7,6%).
 - ▶ Frankreich, durch Nachfrageerholung bei der französischen Staatsbahn SNCF dank Eröffnung neuer Hochgeschwindigkeitslinien (+4,7%).
 - ▶ Italien, durch gesteigerte Pünktlichkeit und Kundenzufriedenheit im Nah- und Fernverkehr der italienischen Staatsbahn FS (+2,6%).
 - ▶ Spanien, durch umfangreiches Low-Cost-Angebot EVA auf Hochgeschwindigkeitsstrecken sowie Qualitätsverbesserungen der spanischen Staatsbahn RENFE (+2,4%).
 - ▶ Estland, Finnland und Litauen verzeichneten kräftige Zuwächse, zum Teil im zweistelligen Bereich.
- ▶ Europäischer Buslinienfernverkehr wuchs 2018 moderat:
 - ▶ Treiber der Entwicklung blieb Marktführer FlixBus, der seine Fahrgastzahlen in 28 Ländern im Schnitt um rund 50% steigern konnte. Die dynamischste Entwicklung wurde in Luxemburg,

GESCHÄFTSFELDER IM ÜBERBLICK

	Gesamtumsatz		Veränderung		Außenumsatz		Veränderung	
Umsatz bereinigt in Mio. €	2018	2017	absolut	%	2018	2017	absolut	%
DB Fernverkehr	4.682	4.347	+335	+7,7	4.528	4.193	+335	+8,0
DB Regio	8.968	8.734	+234	+2,7	8.862	8.629	+233	+2,7
DB Arriva	5.441	5.345	+96	+1,8	5.433	5.338	+95	+1,8
DB Cargo	4.460	4.528	-68	-1,5	4.177	4.209	-32	-0,8
DB Schenker	17.050	16.430	+620	+3,8	16.973	16.345	+628	+3,8
DB Netze Fahrweg	5.511	5.364	+147	+2,7	1.559	1.522	+37	+2,4
DB Netze Personenbahnhöfe	1.314	1.265	+49	+3,9	569	540	+29	+5,4
DB Netze Energie	2.850	2.794	+56	+2,0	1.350	1.301	+49	+3,8
Sonstige	4.990	4.854	+136	+2,8	573	627	-54	-8,6
Konsolidierung	-11.242	-10.957	-285	+2,6	-	-	-	-
DB-Konzern	44.024	42.704	+1.320	+3,1	44.024	42.704	+1.320	+3,1

	EBITDA bereinigt		Veränderung		EBIT bereinigt		Veränderung	
Operative Ergebnisgrößen in Mio. €	2018	2017	absolut	%	2018	2017	absolut	%
DB Fernverkehr	675	611	+64	+10,5	417	381	+36	+9,4
DB Regio	1.126	1.156	-30	-2,6	492	508	-16	-3,1
DB Arriva	575	569	+6	+1,1	300	301	-1	-0,3
DB Cargo	54	130	-76	-58,5	-190	-90	-100	+111
DB Schenker	703	676	+27	+4,0	503	477	+26	+5,5
DB Netze Fahrweg	1.446	1.484	-38	-2,6	840	687	+153	+22,3
DB Netze Personenbahnhöfe	362	372	-10	-2,7	221	233	-12	-5,2
DB Netze Energie	87	141	-54	-38,3	21	72	-51	-70,8
Sonstige/Konsolidierung	-289	-209	-80	+38,3	-493	-417	-76	+18,2
DB-Konzern	4.739	4.930	-191	-3,9	2.111	2.152	-41	-1,9
Marge in %	10,8	11,5	-	-	4,8	5,0	-	-

	Brutto-Investitionen		Veränderung		Netto-Investitionen		Veränderung	
Investitionen in Mio. €	2018	2017	absolut	%	2018	2017	absolut	%
DB Fernverkehr	1.081	1.060	+21	+2,0	1.081	1.060	+21	+2,0
DB Regio	539	674	-135	-20,0	526	628	-102	-16,2
DB Arriva	326	374	-48	-12,8	312	372	-60	-16,1
DB Cargo	587	328	+259	+79,0	586	324	+262	+80,9
DB Schenker	273	246	+27	+11,0	273	246	+27	+11,0
DB Netze Fahrweg	6.901	6.601	+300	+4,5	564	660	-96	-14,5
DB Netze Personenbahnhöfe	883	709	+174	+24,5	164	103	+61	+59,2
DB Netze Energie	187	177	+10	+5,6	65	53	+12	+22,6
Sonstige/Konsolidierung	428	295	+133	+45,1	425	294	+131	+44,6
DB-Konzern	11.205	10.464	+741	+7,1	3.996	3.740	+256	+6,8
davon Investitionszuschüsse	7.209	6.724	+485	+7,2	-	-	-	-

Norwegen, Schweden, Polen und Portugal erzielt. Auch die Nachfrage in Belgien, Tschechien, Kroatien, Ungarn und Spanien wuchs deutlich.

- Als Antwort auf die dominierende Position von FlixBus gründeten europäische Fernbusbetreiber (britische National Express, französische OUIBUS, italienische Marino Bus und spanische ALSA) eine Allianz.

Auftragsbestand im Personenverkehr rückläufig

Erlöse, die direkt in Zusammenhang mit Verkehrsverträgen oder Konzessionen stehen, sind entweder unabhängig (gesicherte Erlöse, im Wesentlichen Bestellerentgelte) oder abhängig (ungesicherte Erlöse, im Wesentlichen Fahrgeld-erlöse) von der Zahl der Reisenden.

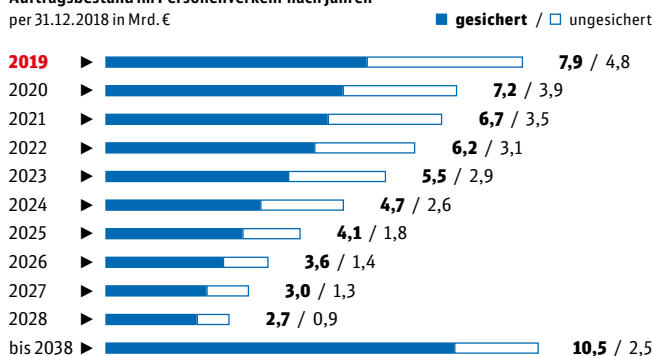
Auftragsbestand im Personenverkehr per 31.12. in Mrd. €			Veränderung	
			absolut	%
2018		2017		
DB Regio ¹⁾	70,9	72,2	-1,3	-1,8
gesichert ¹⁾	52,7	50,2	+2,5	+5,0
ungesichert ¹⁾	18,2	22,0	-3,8	-17,3
DB Arriva	20,1	22,7	-2,6	-11,5
gesichert	9,5	10,2	-0,7	-6,9
ungesichert	10,6	12,5	-1,9	-15,2
Insgesamt ¹⁾	91,0	94,9	-3,9	-4,1
gesichert ¹⁾	62,2	60,4	+1,8	+3,0
ungesichert ¹⁾	28,8	34,5	-5,7	-16,5

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

Im Berichtsjahr hat sich der Auftragsbestand vermindert. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von rund 9,7 Mrd. € stehen dabei Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 12,3 Mrd. € und Prämissenänderungen von rund -1,3 Mrd. € (im Wesentlichen aus Währungskurseffekten und Tarifentwicklung) gegenüber.

Die gesicherten Erlöse bei DB Regio sind aufgrund eines geänderten Ausweises von Fahrgelderlösen in Bruttoverträgen und einer daraus resultierenden Verschiebung von den ungesicherten zu den gesicherten Erlösen gestiegen.

Auftragsbestand im Personenverkehr nach Jahren
per 31.12.2018 in Mrd. €



BahnCard-Bestand leicht unter Vorjahr

Anzahl BahnCards per 31.12. in Tausend			Veränderung		2016
			absolut	%	
2018		2017			
Insgesamt	5.254	5.368	-114	-2,1	4.974

Der BahnCard-Bestand ist leicht gesunken. Hintergrund hierfür ist ein Rückgang bei der BahnCard 25, der auf den starken Anstieg im Vorjahr aus der Vermarktungsaktion zum 25-jährigen Jubiläum der **BahnCard grün Nr. 2** folgte. Die Anzahl von BahnCards 50 und 100 konnte weiter gesteigert werden.

Geschäftsfeld DB Fernverkehr

Geschäftsmodell

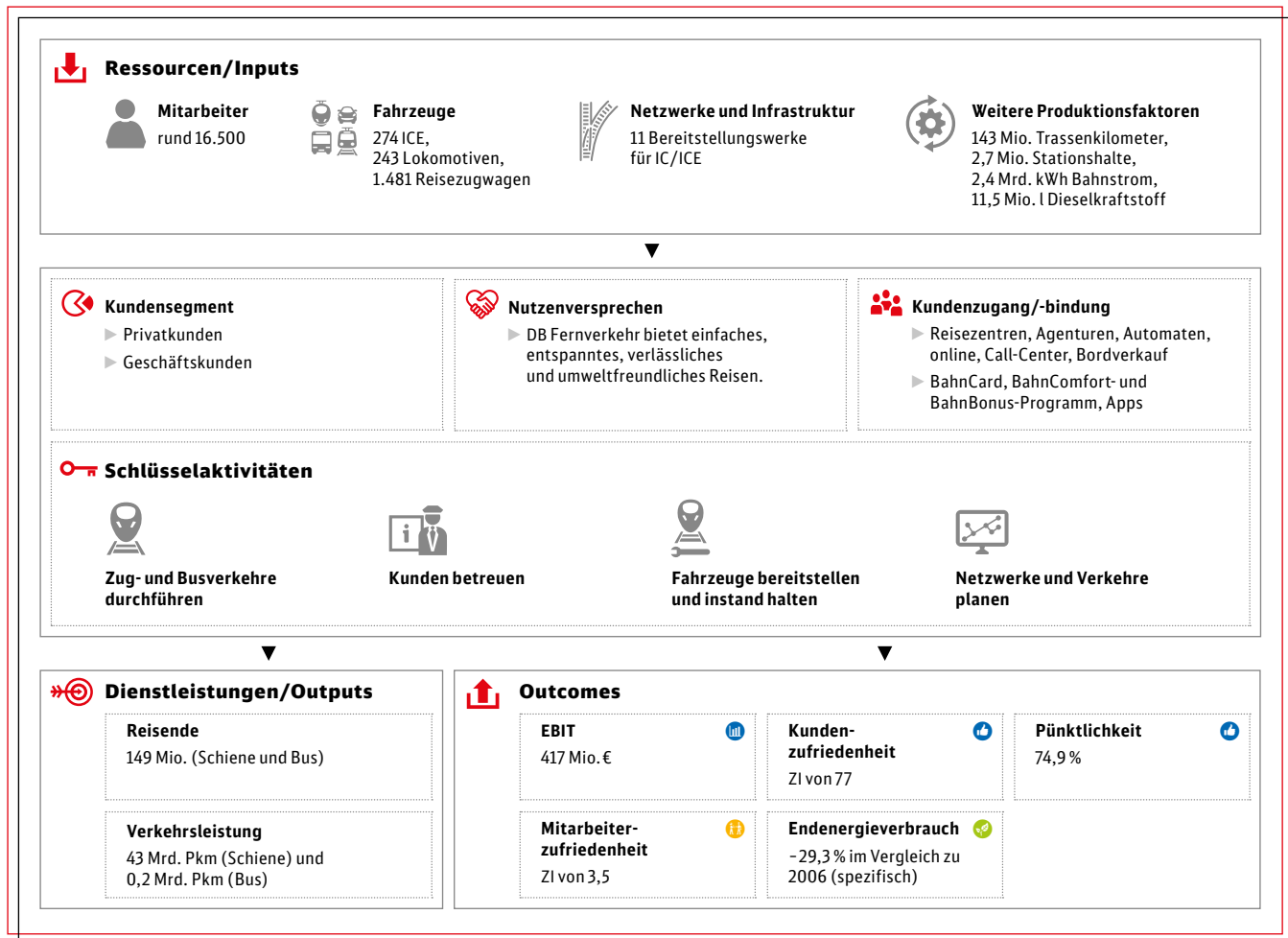
DB Fernverkehr bietet seinen Kunden komfortables und umweltfreundliches Reisen innerhalb Deutschlands sowie in die angrenzenden Nachbarländer. Der Tageslinienverkehr mit der ICE-/IC-/EC-Flotte bildet das Rückgrat des Fernverkehrs. Ergänzt wird das Angebot durch Inselverkehre nach Sylt und Wangerooge. Das Fernbusangebot (IC Bus) bietet eine Ergänzung zum Schienenverkehrsangebot für bestimmte innerdeutsche und internationale Reisen.

Wichtige Leistungskennzahlen sind die Verkehrsleistung, die Betriebsleistung sowie die Sitzplatzauslastung der Züge. Die Steuerung erfolgt anhand der fünf Top-Kennzahlen Fahrgastwachstum, operatives Ergebnis (EBIT), Mitarbeiterzufriedenheit, Pünktlichkeit und Kundenzufriedenheit.

Die Kostenseite korreliert stark mit der Betriebsleistung, die sich aus dem Fahrplanangebot ableitet. Auf den Jahresfahrplan werden Ressourceneinsätze von Personal und Anlagen ausgerichtet, um die Stückkosten je gefahrenem Zugkilometer zu optimieren. Wesentliche Treiber sind Personal-, Instandhaltungs- und Infrastrukturaufwendungen, wobei Letztere sehr fixkostenintensiv sind. Nur ein geringer Teil der Aufwendungen variiert mit der Auslastung der Züge.

Wichtigste Einnahmequelle für den eigenwirtschaftlich operierenden Fernverkehr sind Erlöse aus Fahrkarten und BahnCards. Schlüsselressourcen sind unsere Mitarbeiter, eine moderne Fahrzeugflotte sowie eine qualitativ hochwertige Infrastruktur. Daher sind die konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sowie die Fahrzeugindustrie wichtige Partner. Darüber hinaus ist die Zusammenarbeit mit Nachbarbahnen für grenzüberschreitende Verbindungen von großer Bedeutung.

GESCHÄFTSMODELL DB FERNVERKEHR



Märkte und Strategie

Im Berichtsjahr haben wir unsere Aktivitäten unter dem Programm Zukunft Bahn konsequent weitergeführt. Durch die Ableitung eines Top-Projekte-Portfolios entlang unserer drei Leitsätze »Menschen verbinden, Distanzen überwinden«, »Die beste Reise – gemeinsam mit Leidenschaft und Exzellenz« und »Ankommen beim Einsteigen« haben wir den Fokus 2018 weiter geschärft. Ziel ist es, unsere Vision für mehr grüne Mobilität in Deutschland zu unterstützen und unser Geschäft intermodal wettbewerbsresistenter zu machen und konsequent an der Zufriedenheit unserer Gäste auszurichten.

Die Basis unserer Aktivitäten bildet die Kundenoffensive 2.0. Mit dem Ausbau des Flächennetzes erhalten im Zielzustand fast alle Städte über 100.000 Einwohner eine Anbindung an den Fernverkehr. Über eine Stärkung des ICE-Netzes schaffen wir zudem mehr tägliche direkte und schnelle Verbindungen zwischen den großen deutschen Metropolen. Somit soll das Angebot bis 2030 um rund 25% erweitert und die Zahl der jährlichen Fahrgäste auf 200 Millionen gesteigert werden.

Im Berichtsjahr bestellte DB Fernverkehr weitere und längere ICE-4-Züge und stockte damit die bisherigen Investitionen um 700 Mio. € auf. 50 der bereits geordneten Züge werden mit einem zusätzlichen Wagen zu 13-teiligen Zügen verlängert und erhöhen die Kapazität auf über 900 Sitzplätze je Zug. Zudem werden 18 zusätzliche Züge bestellt, um die ICE-4-Flotte bis zum Jahr 2025 mit insgesamt 137 Zügen (sieben-, zwölf- und 13-teilig) zum Rückgrat des Fernverkehrs auszubauen. Mit diesen Maßnahmen schaffen wir die Voraussetzungen für mehr Zuverlässigkeit und Reisekomfort.

► Dimension **Ökonomie** 📈: DB Fernverkehr verfolgt das Ziel, seinen Kunden qualitativ hochwertige Angebote zu unterbreiten und dabei profitabel zu wachsen. Bis 2020 wollen wir das anerkannt verlässlichste Produkt anbieten – sowohl bezogen auf Reisezeiten als auch auf Service. Zu diesem Zweck setzen wir die **Agenda für eine bessere Bahn** 66 ff. um. Ziel ist es, die Qualität signifikant und nachhaltig zu steigern. So wurden beispielsweise in unseren Werken systematisch Qualitätsdialoge eingeführt, die Logistikabläufe wurden anhand

von Lean-Methoden optimiert sowie die Kapazitäten durch eine effizientere Gleisnutzung erhöht. Diese und weitere Maßnahmen zahlen auf eine Verbesserung der Instandhaltung und damit auf die Betriebsqualität sowie den Reisekomfort ein.

Im Falle von Großstörungen soll ein effizientes Störfallmanagement die zeitnahe Bereitstellung von Informationen für unsere Reisenden sowie die Einleitung geeigneter Maßnahmen garantieren. Zudem arbeiten wir an einer Weiterentwicklung unserer digitalen Lösungen. Digitale Innovationen machen die Nutzung unserer Angebote noch einfacher und rüsten uns für den wachsenden intra- und intermodalen Wettbewerb. Das kostenfreie WLAN im ICE verstärkt gemeinsam mit dem erweiterten ICE Portal das positive Reiseerlebnis an Bord und hilft, den Fahrgästen im Fernverkehr die entspannteste Form des Reisens anzubieten. Ein weiteres Beispiel ist der Komfort Check-in, der das eigenständige Einchecken per Smartphone auf dem Sitzplatz ermöglicht, sodass die Fahrkartenkontrolle entfällt. So wollen wir das persönliche Erlebnis unserer Gäste an Bord signifikant steigern und gemäß unserem Zielbild »Gastgeber der Zukunft« neue Maßstäbe setzen.

- ▶ **Dimension Soziales** : Die Mitarbeiter von DB Fernverkehrs stehen miteinander in Verantwortung für ein wirtschaftlich starkes Unternehmen, bei dem das Reiseerlebnis der Kunden im Mittelpunkt steht. Um unsere Kundenversprechen einhalten zu können, erwarten wir von unseren Mitarbeitern eine hohe Qualitäts- und Kundenorientierung. Voraussetzung dafür ist ein gutes Miteinander, bei dem die Mitarbeiter eingebunden werden und sich einbringen können. Daher arbeiten wir kontinuierlich an der Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit, indem wir beispielsweise unsere Mitarbeiter in die Planung der individuellen Arbeitsbedingungen einbeziehen, was gleichzeitig unsere Arbeitgeberattraktivität stärkt. Die Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit wird zudem in einem eigenen Top-Projekt Moderne Arbeitswelten umfassend adressiert.
- ▶ **Dimension Ökologie** : DB Fernverkehr hat das Ziel, bis zum Jahr 2020 bei seinen Kunden als das umweltfreundlichste Unternehmen zu gelten. Ein zentrales Element ist das **Fahren mit 100% Ökostrom**  **Nr. 1**. Im Berichtsjahr haben wir den Anteil der Fahrten mit Ökostrom von rund 75% auf 100% angehoben. Obwohl unser elektrisches Schienenverkehrsangebot damit praktisch CO₂-frei ist, arbeiten wir weiter an der Energieeffizienz unserer Leistung. Neue Fahrzeuge unterstützen unser Ziel. So verbraucht der ICE 4 pro Sitzplatz rund 22% weniger Energie als ein vergleichbarer ICE 1.

Entwicklung Fahrzeugflotte

Fahrzeugverfügbarkeit angespannt

Die Fahrzeugverfügbarkeit war im Berichtsjahr stark angespannt, was sowohl am massiven Anstieg lang stehender Triebzüge nach Unfällen als auch an der außergewöhnlich langen Hitzephase im Sommer 2018 lag, die zu einem deutlichen Anstieg von Ausfällen beziehungsweise Teilausfällen geführt hat. Darüber hinaus litt die Erweiterung des ETCS-Betriebs bei ICE 1 und ICE 3 auf der Schnellfahrstrecke Berlin–München in den ersten Monaten nach dem Start im Dezember 2017 unter temporären technischen Unzulänglichkeiten.

Kompensierende positive Effekte resultierten aus:

- ▶ Kapazitätsmaßnahmen in den Werken durch **OPEX**  **75**,
- ▶ weitere technische Stabilisierung der Flotte, beispielsweise durch neue Radsätze für ICE 3 und ICE T sowie die
- ▶ kontinuierliche Flottenerneuerung durch Zulauf weiterer ICE-4- und IC-2-Züge.

Die Umrüstung des ICE T auf Radsätze neuer Bauart wird in 2019 abgeschlossen werden und war die Voraussetzung für die planmäßige Wiederaufnahme des bogenschnellen Betriebs (Neigetechnik) nach Wien im Dezember 2017.

Der Betrieb der IC 2 läuft weitgehend stabil und erzielt bei den Fahrgästen den höchsten Zufriedenheitswert aller Fernverkehrsflotten.

Fahrzeugprojekte fortgesetzt

- ▶ Seit Dezember 2017 ist der ICE 4 im Regelbetrieb im Einsatz. Zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2018 wurde der tägliche Bedarf an ICE-4-Zügen von sechs auf neun erhöht. Neben einer weiteren Erhöhung des Bedarfs auf 19 Züge wurde ab Dezember 2018 auch der Betrieb auf den Strecken Köln–Rhein/Main und Berlin–München aufgenommen. Dafür wurden die Züge bis Ende November vorbereitet und das Zugsicherungssystem ETCS aktiviert.
- ▶ Seit Oktober 2018 werden die ICE-4-Züge neben Hamburg und München auch in Köln instand gehalten. Hierzu wurde ein Vertrag mit Siemens für zunächst neun Monate abgeschlossen. Der Test eines neuen Radprofils wurde erfolgreich beendet, sodass die in der Vergangenheit beobachteten Vibrationen nicht mehr auftreten und die vertraglich zugesicherten Laufleistungen erreicht werden können.
- ▶ Das **Redesign**  **Nr. 87** des ICE 3 wurde fortgesetzt. Nach 15 Jahren Betriebseinsatz werden 63 Züge bis 2021 fit für die Zukunft gemacht. Zudem werden 50 Züge mit ETCS ausgerüstet und sind damit auf den neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken einsetzbar. Nach der Modernisierung können die Fahrzeuge für mindestens 15 weitere Jahre eingesetzt werden.

- Die Umrüstung der ICE-1-Triebzüge mit ETCS konnte planmäßig abgeschlossen und die Zuverlässigkeit der Zugfahrten mit ETCS insbesondere auf der Schnellfahrstrecke Berlin—München konnte erfolgreich gesteigert werden.
- Für die Strecken Nürnberg—Karlsruhe (Linie 61) und Stuttgart—Singen (Linie 87) wurden 13 von 17 im zweiten Abruf bestellten IC-2-Zügen übernommen. Drei dieser Züge sind seit Dezember 2018 im Probebetrieb mit Fahrgästen auf der Linie 61 im Einsatz.

Digitalisierung und Innovation

Komfort Check-in ersetzt Fahrkartenkontrolle

Nach einer Testphase haben wir im Juni 2018 den Komfort Check-in bundesweit in allen ICE eingeführt. Dadurch entfällt die Ticketkontrolle, der Kunde checkt sich selbst ein. Die Funktion ist exklusiv in die App DB Navigator für alle Kunden mit einem Handy beziehungsweise **Online-Ticket** grün **Nr. 9** integriert. Haben die Fahrgäste ihren Sitzplatz eingenommen, checken sie einfach per Klick in der App ein.

Umweltmaßnahmen

Im Februar 2018 wurde in Köln-Nippes das erste CO₂-neutrale **ICE-Instandhaltungswerk** grün **Nr. 48** in Deutschland eröffnet und im Juni 2018 offiziell in Betrieb genommen. Im laufenden Betrieb ist es mit Wärme aus **Geothermie** grün **Nr. 91** (Erdwärme) und Strom aus **Sonnenenergie** grün **Nr. 30** komplett CO₂-neutral und spart jährlich somit 1.000 t CO₂ ein.

Weitere Ereignisse

- Am 1. Dezember 2018 startete unter dem Leitgedanken »Genuss auf ganzer Strecke« das neue Konzept der Bordgastronomie, für die über 650 Bordrestaurants und -bistros mit neuen Speisen, neuem Geschirr und Werbemitteln ausgestattet werden.
- Mit dem **City-Ticket** grün **Nr. 133** machen wir das Reisen noch einfacher: Der Weg zum oder vom Bahnhof mit U-, S-, Straßenbahn oder Bus ist seit dem 1. August 2018 in über 120 deutschen Städten innerhalb des jeweils gültigen Tarifgebiets in allen Flex- und Sparpreis-Tickets mit einer Reiseweite von über 100 km enthalten.

Entwicklung im Berichtsjahr

- Positive Effekte aus dem Markt- und Wettbewerbsumfeld.
- Weiterer Ausbau von kostenlosem WLAN auch in der 2. Klasse.
- Sehr gute Akzeptanz der neuen Schnellfahrstrecke Berlin—München.
- Weiterer Zulauf von neuen ICE-4- und IC-2-Fahrzeugen.
- Negative Entwicklung Pünktlichkeit, Kundenzufriedenheit stabil.

Die **Pünktlichkeit** **Q76** im Fernverkehr ist im Berichtsjahr aufgrund der stark ausgelasteten Infrastruktur und von mehr Fahrzeug- und Infrastrukturstörungen bei einem anhaltend hohen externen Störgeschehen deutlich zurückgegangen. Infolge der gesunkenen Pünktlichkeit ging auch der Anschlusserrreichungsgrad Fernverkehr auf Fernverkehr zurück.

DB Fernverkehr	2018	2017	Veränderung		2016
			absolut	%	
Pünktlichkeit Schiene in %	74,9	78,5	-	-	78,9
Anschlussgrad Fernverkehr/Fernverkehr in %	83,9	85,8	-	-	85,9
Kundenzufriedenheit in ZI	77	77	-	-	77
Reisende Schiene in Mio.	147,9	142,2	+5,7	+4,0	139,0
Reisende Fernbus in Mio.	0,7	0,7	-	-	0,8
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	42.827	40.548	+2.279	+5,6	39.516
Verkehrsleistung Fernbus in Mio. Pkm	194,6	176,6	+18,0	+10,2	224,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	143,4	140,5	+2,9	+2,1	144,1
Auslastung in %	56,1	55,5	-	-	52,9
Gesamtumsatz in Mio. €	4.682	4.347	+335	+7,7	4.159
Außenumsatz in Mio. €	4.528	4.193	+335	+8,0	4.012
EBITDA bereinigt in Mio. €	675	611	+64	+10,5	419
EBIT bereinigt in Mio. €	417	381	+36	+9,4	173
Brutto-Investitionen in Mio. €	1.081	1.060	+21	+2,0	416
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	16.548	15.993	+555	+3,5	16.326
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,5	-	-	-	3,5
Mitarbeiterzufriedenheit - Durchführungsquote Folgewerkshops in %	-	99,5	-	-	-
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	27,1	27,1	-	-	27,1
Spezifischer Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) in %	-29,3	-26,7	-	-	-22,9



Die Kundenzufriedenheit lag auf dem Niveau des Vorjahres. Die positiven Entwicklungen aus der Umsetzung von Maßnahmen in sechs Maßnahmenbündeln (WLAN und Handyempfang, Sauberkeit am Platz und WC, Temperatur, Zugbegleitpersonal, Preiswahrnehmung sowie IC-1-Modernisierung) konnten weitgehend die schwache Entwicklung der Pünktlichkeit kompensieren. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich rund 15.000 Kunden in sechs Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt befragt.

Die Leistungsentwicklung im Schienenverkehr war überwiegend positiv:

- ▶ Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung erhöhten sich. Treiber dieser Entwicklung waren vorrangig die Angebotserweiterungen infolge der neuen Schnellfahrstrecke Berlin–München sowie der Gäubahn. Marktseitige Impulse, Maßnahmen zur weiteren Verbesserung des Produktangebots wie der Ausbau des kostenlosen WLAN auch in der 2. Klasse sowie Preismaßnahmen wirkten ebenfalls positiv. Die witterungsbedingten Einschränkungen, starke Bautätigkeit im Netz und Streckensperrungen belasteten dagegen die Entwicklung.
- ▶ Der Anstieg der Betriebsleistung resultierte ebenfalls aus der Inbetriebnahme der neuen Strecken.
- ▶ Die Auslastung der Züge ist infolge der höheren Reisendenzahl gestiegen.

Angebotsanpassungen auf einzelnen Linien führten zu einer positiven Leistungsentwicklung im Busverkehr.

Die wirtschaftliche Entwicklung war erfreulich: Die bereinigten Ergebnisgrößen EBIT und EBITDA verbesserten sich infolge des deutlichen Umsatzanstiegs. Dämpfend wirkten Aufwandssteigerungen und der Wegfall des Effekts aus der Erstattung der Kernbrennstoffsteuer im Vorjahr.

- ▶ Der Umsatz entwickelte sich preis- und leistungsbedingt deutlich positiv. Unterstützende Effekte resultierten dabei auch aus einem verbesserten Wettbewerbsumfeld.
- ▶ Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge (–23,4%) ist im Wesentlichen auf den Wegfall der im Vorjahr erfolgten Erstattung der Kernbrennstoffsteuer und von außergewöhnlich hohen Erträgen aus dem Verkauf von Fahrzeugen zurückzuführen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Zusatzbelastungen:

- ▶ Der Anstieg des Materialaufwands (+5,6%) wurde im Wesentlichen durch die höheren Infrastrukturaufwendungen sowie Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung getrieben.

- ▶ Der höhere Personalaufwand (+3,4%) resultierte vor allem aus Tarifsteigerungen sowie einem Anstieg der Mitarbeiterzahl.
- ▶ Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+8,9%) stiegen. Hier wirkten vor allem höhere Kosten für Reisendenbetreuung, Fahrgastrechte, Qualitätsmaßnahmen sowie IT.
- ▶ Der Anstieg der Abschreibungen (+12,2%) ist vor allem auf die neuen ICE-4- und IC-2-Züge zurückzuführen. Auch die hohen Investitionen in die Werkeinfrastruktur im Vorjahr wirkten abschreibungserhöhend.

Die Investitionstätigkeit stieg auf hohem Niveau weiter leicht an und wurde geprägt durch die Fahrzeugbeschaffungen (ICE 4 und IC 2). Niedrigere Investitionen in die Werkeinfrastruktur infolge von im Vorjahr abgeschlossenen Projekten wirkten gegenläufig.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 31. Dezember 2018 infolge der Ausweitung des Angebots gestiegen.

Die Mitarbeiterzufriedenheit war stabil. Auch der Frauenanteil blieb im Berichtsjahr stabil.

Im Berichtsjahr ist der spezifische Endenergieverbrauch zurückgegangen. Treiber dieser Verbesserung waren die neuen ICE-4-Züge, die im Einsatz noch deutlich effizienter als erwartet sind, und die gute Auslastung unserer Züge. Gleichzeitig konnten wir die Energieeffizienz der Fahrten auch bei älteren Baureihen weiter steigern. Maßgeblich hierfür ist die stetige Verbesserung der energieeffizienten Fahrweise unserer Lokführer. Leider konnten diese Effekte infolge der schlechten Pünktlichkeitsentwicklung ihre Wirkung nicht vollständig entfalten, da ein pünktlicher Zug besonders energiesparend fährt. Auch das neu eingeführte Fahrassistenzsystem hat angefangen, Wirkung zu zeigen.

Geschäftsfeld DB Regio

Geschäftsmodell

Die Kernleistung von DB Regio besteht darin, täglich Millionen Reisende im Regionalverkehr **pünktlich, sicher, komfortabel und umweltschonend**  **Nr. 3** zum gewünschten Ziel zu bringen und dabei die Vorgaben der jeweiligen Verkehrsverträge zu erfüllen.

Unser Angebot umfasst sowohl den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit Regional-Express-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien als auch Regional- und Stadtbusverkehre. Damit bieten wir Reisenden umfassende Mobilitätsangebote in Metropolen und Ballungsräumen, aber auch und besonders im ländlichen Raum. Unsere regionale Aufstellung gewährleistet dabei ein an den lokalen Kundenbedürfnissen orientiertes Nahverkehrsangebot.

DB Regio erbringt seine Leistung im SPNV in aller Regel im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes als Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge und im Auftrag der zuständigen öffentlichen Aufgabenträger. Die Aufgabenträger sind dabei entweder die Bundesländer beziehungsweise eine landeseigene Gesellschaft oder kommunale Zweckverbände. Die Aufgabenträger schließen im Rahmen meist wettbewerblicher Vergaben langjährige Verkehrsverträge und Liniengenehmigungen mit Verkehrsunternehmen. Diese Verträge legen die zu erbringende Betriebsleistung fest und machen detaillierte Vorgaben zu Qualität und Fahrpreisgestaltung. Mit integrierten Verkehrskonzepten, qualitativ überzeugenden Mobilitätsdienstleistungen und zielgerichteten Investitionen in Fuhrpark und Digitalisierung wollen wir unsere führende Marktposition verteidigen und unsere Rolle als Qualitäts- und Innovationsführer im SPNV stärken.

Wichtige Leistungskennzahlen sind die Verkehrsleistung und die Betriebsleistung. Verkehrsverträge referenzieren in der Regel auf die Betriebsleistung. Neben den Bestellerentgelten sind Erlöse aus Fahrscheinen die wichtigste Einnahmequelle. Von zunehmender Bedeutung sind aber auch solche Verträge, bei denen Fahrgelderlöse direkt beim Besteller verbleiben, während das Verkehrsunternehmen für das gesamte Leistungsangebot vollständig vom Aufgabenträger vergütet wird (Bruttoverträge).

Vorgegebene Laufzeiten von Verkehrsverträgen und Liniengenehmigungen in Verbindung mit der Vorhaltung eines umfangreichen Produktionssystems haben eine fixkostenlastige Kostenstruktur zur Folge. Wesentliche Treiber sind Personal-, Instandhaltungs-, Energie- und Infrastrukturaufwendungen. Nur ein geringer Teil der Aufwendungen variiert mit der Auslastung der Züge.

Im Bereich Schiene wurden in der Vergangenheit in der Regel integrierte Angebote aus Fahrzeugbeschaffung, Finanzierung, Flottenmanagement, Betrieb und Instandhaltung durch die Aufgabenträger gefordert. Inzwischen gibt es zunehmend fragmentierte Vergabemodelle. Dabei werden nur Teilleistungen oder sogar nur der reine Betrieb von Fahrzeugen ausgeschrieben. Andere Teilleistungen verbleiben in diesen Modellen bei den Aufgabenträgern (zum Beispiel Finanzierung) oder den Fahrzeuglieferanten (zum Beispiel Instandhaltung). Auf Basis unserer Leistungsfähigkeit auf allen Wertschöpfungsstufen ist DB Regio in der Lage, auch Teilleistungen anforderungsgerecht zu konfektionieren und als Nachunternehmer für Wettbewerber erfolgreich am Markt zu agieren.

Im Bereich Bus werden unverändert integrierte Angebote vom Auftraggeber gefordert. Es ist nicht zu erkennen, dass sich dies in den nächsten Jahren ändern wird.

Märkte und Strategie

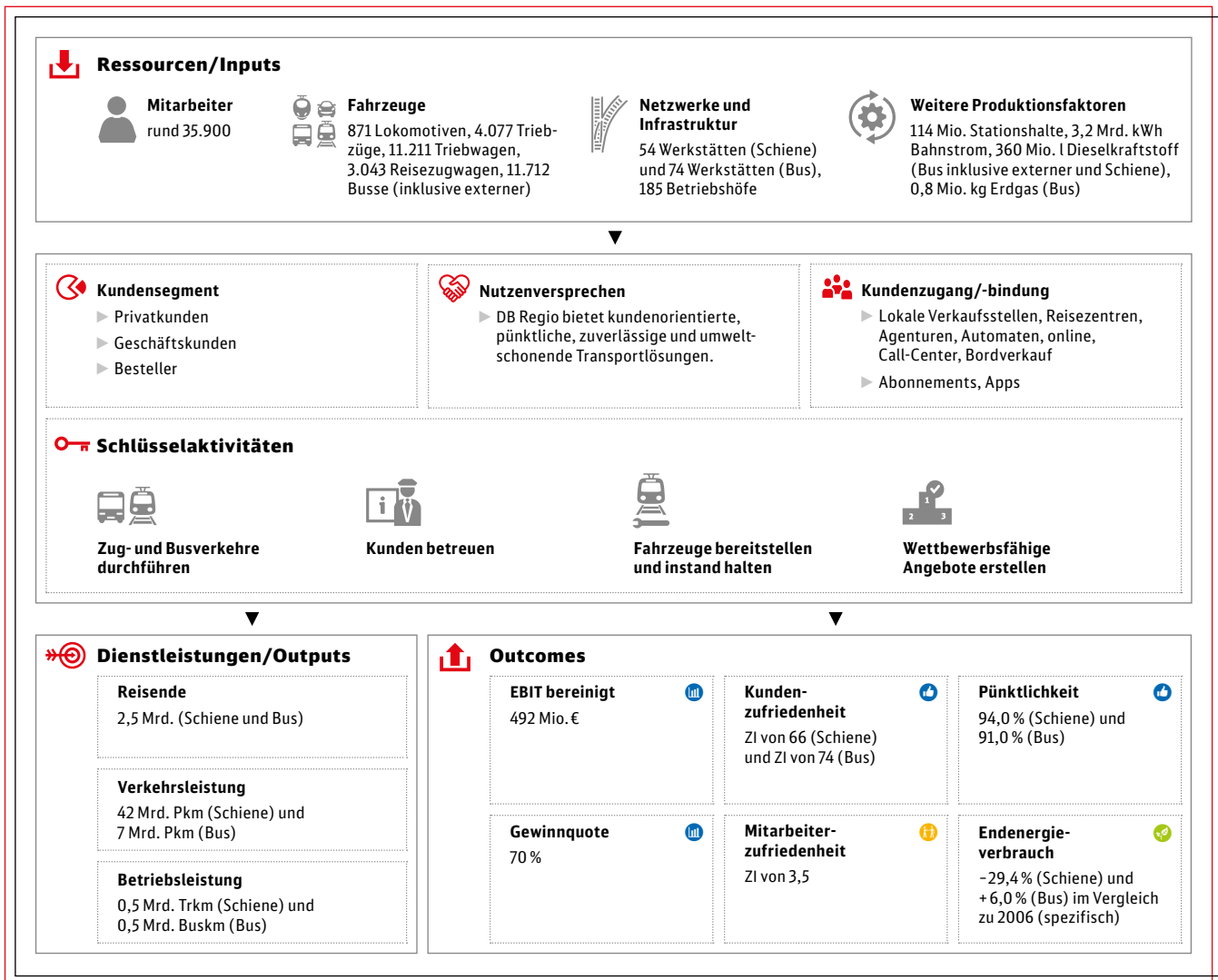
Der deutsche SPNV-Markt wird in den nächsten Jahren weiter leicht wachsen und damit unverändert einer der interessantesten Märkte in Europa sein. Eine steigende Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln schafft Stabilität für die nächsten Jahre. Von diesem positiven Marktumfeld will DB Regio als größter Anbieter profitieren. In den letzten Jahren haben sich jedoch zahlreiche Wettbewerber im Markt etabliert, was zu einem kontinuierlichen Rückgang des Marktanteils von DB Regio führte.

Im nationalen Busmarkt nimmt der Wettbewerb im Regionalbusmarkt weiter zu, sowohl durch Ausschreibungen als auch durch Genehmigungswettbewerbe mit eigenwirtschaftlichen Anträgen. Im Stadtverkehr werden Busverkehre oftmals in Inhouse-Vergaben an lokale kommunale Unternehmen vergeben.

Zunehmend entwickeln sich innovative Mobilitätsformen im Nahverkehrsmarkt und unterziehen diesen einem Wandel. Zukünftig werden sich Carsharing, Ridesharing und **On-Demand-Konzepte** **Q79** im deutschen Verkehrsmarkt etablieren. Auf veränderte Mobilitätsansprüche unserer Kunden wird DB Regio flexibel reagieren und zunehmend als Anbieter ganzheitlicher Mobilitätskonzepte im Nahverkehr auftreten.

► Dimension **Ökonomie** : Wir wollen kontinuierlich unsere Qualität und damit die Kundenzufriedenheit steigern, unsere Marktposition profitabel verteidigen und unsere Innovationskraft stärken. Dafür haben wir Zukunft Bahn Regio aufgesetzt. Qualitätsführerschaft im SPNV bedeutet für uns, dass wir pünktlich und mängelfrei fahren. Hierfür arbeiten wir kontinuierlich an der Optimierung unserer Prozesse und unseres Qualitätsbewusstseins. Wir gestalten die Kundenschnittstelle durch digitale Produkte wie den DB Streckenagenten vollkommen neu. Gemeinsam mit den Aufgabenträgern bringen wir **WLAN in den Nahverkehr** **Q79**. Gleichzeitig sind wettbewerbsfähige Kosten auch zukünftig ein wesentliches Erfolgskriterium in einem Markt, der stark vom Angebotspreis abhängt. Wir heben hierfür systematisch Größenvorteile entlang der gesamten Wertschöpfungskette und optimieren unsere Querschnittsfunktionen. Wachstum generieren wir im Marktsegment Instandhaltung. Hier nutzen wir unsere Präsenz und Erfahrung, um umfassende Instandhaltungsleistungen auch für Dritte anzubieten. Zudem wollen wir Wettbewerbsnetze angreifen, um verloren gegangene Verkehre zurückzugewinnen. Hierzu haben wir unser Ausschreibungsmanagement weiter professionalisiert, relevante Kompetenzen in einer Kompetenzcenter-Organisation gebündelt und intensiv an unseren Kostenstrukturen

GESCHÄFTSMODELL DB REGIO



gearbeitet. Der Busverkehr muss sich unverändert in einem zunehmend intensiven Wettbewerbsumfeld bewähren. Ein ressortübergreifendes Verbesserungsmanagement sorgt hier für optimierte Prozesse und Systeme und bündelt die Implementierungskoordination in der Zentrale. Durch eine Zentralisierung des Flottenmanagements sowie der Informations- und Kommunikationstechnik realisieren wir Kostenvorteile bei gleichzeitig verbesserter Leistung. Zudem arbeiten wir weiter an der Verschlinkung und Standardisierung unserer Querschnittsfunktionen. Wir strukturieren unsere regionale Aufstellung im Busbereich neu. Wir vergrößern unsere Niederlassungen, um Wettbewerbs- und Kostenvorteile zu generieren. Die Erlösverantwortung liegt zukünftig in der Region, während die Kostenverantwortung in den Niederlassungen verortet ist. Leitstelle und Instandhaltung sind zukünftig als eigene Bereiche unter den Regionalleitern Produktion angesiedelt.

► Dimension **Soziales** 🧑: Zufriedene und motivierte Mitarbeiter sind die Basis für erfolgreiches Handeln im Markt. Ein wichtiger Schlüssel liegt darin, die Mitarbeiter an der kontinuierlichen Verbesserung von DB Regio aktiv zu beteiligen und bei den laufenden Veränderungsprozessen zu begleiten. Ein Instrument dafür sind die **Mitarbeiterbefragung Q87** und die sich daran anschließenden Folgeworkshops, in denen gemeinsam Maßnahmen abgeleitet werden. Wir haben ein Pre- und Onboarding-Programm eingeführt, um unseren neuen Mitarbeitern den Einstieg zu erleichtern. In Praxiswerkstätten haben wir zu den wichtigsten Themen der Mitarbeiterführung mit den betrieblichen Führungskräften diskutiert und geübt. Für unsere Kundenbetreuer im Nahverkehr haben wir Deeskalationstrainings und die Ausrüstung mit Abwehrsprays gestartet.

- **Dimension Ökologie** : Unsere Stärke als umweltfreundlicher Verkehrsträger vor allem im Vergleich zum Autoverkehr werden wir weiter ausbauen. So sind derzeit Fahrerassistenzsysteme zum **energiesparenden Fahren**  **Nr. 8** im Rollout. Bei der kontinuierlichen Flotterneuerung werden Dieselflotten mit der höchsten Abgasnorm Euro VI eingesetzt. Die kontinuierliche Erneuerung unserer Fahrzeugflotte trägt zu einer verbesserten Energieeffizienz bei. Zudem werden wir gemeinsam mit interessierten Aufgabenträgern alternative Antriebskonzepte zum konventionellen Diesel erproben. Hier spielen Hybrid-, Batterie- oder auch Wasserstoffantriebe eine Rolle. Es geht darum, auch auf nicht elektrifizierten Nebenstrecken Lärm und Emissionen zu reduzieren und fossile Energie einzusparen.

Entwicklung Vergaben

Gewonnene Verkehrsverträge (Schiene) 2018	Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm	
		p. a. ¹⁾	insgesamt ¹⁾
S-Bahn Berlin Übergangsvertrag	12/2017–06/2027	25,9	205,0
Teilnetz Nord-Süd und Stadtbahn	12/2021–12/2036	1,5	22,5
2022-Taunusstrecke	12/2019–12/2020	20,7	20,7
S-Bahn München (Übergangsvertrag) ²⁾	12/2020–12/2032 ³⁾	1,6	19,2
Dieselnetz Ulm	12/2019–12/2029	1,8	18,3
Ergänzungen RE2 und RE42 (Haard-Achse)	12/2019–12/2024/2032	0,8	7,0
Netz Elster-Geiseltal (2 Lose)	12/2017–12/2018	6,9	6,9
S-Bahn Nürnberg Übergangsvertrag ⁴⁾	12/2018–12/2022 ³⁾	1,7	6,6
ÜFEX ⁵⁾	12/2019–12/2024	0,5	2,4
RB-Linie 83 Wittlich–Trier– Luxemburg–Dommeldange	12/2018–12/2021	1,1	3,3
Spessart-Pendel	1–8 Jahre	2,5	5,0
Sonstige (7 Verträge)			
Insgesamt ¹⁾		65,0	317,0

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Verlängerungsoption durch Aufgabenträger ausgeübt.

³⁾ Option auf Verlängerung möglich.

⁴⁾ Rückwirkend im EU-Amtsblatt veröffentlicht.

⁵⁾ Neu gewonnener Verkehrsvertrag.

Im SPNV-Markt in Deutschland wurden im Berichtsjahr 29 Vergabeverfahren abgeschlossen (im Vorjahr: 24) und rund 93 Mio. Zugkilometer (Zugkm) (im Vorjahr: 75 Mio. Zugkm) vergeben. Von den neu vergebenen Zugkilometern wurden rund 85% vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

DB Regio konnte 17 Verfahren (inklusive veröffentlichter Vertragsänderungen) (im Vorjahr: 14 Verfahren) beziehungsweise 70% (im Vorjahr: 74%) der vergebenen Zugkilometer für sich entscheiden.

Gewonnene Verkehrsverträge (Bus) 2018	Laufzeit	Umfang in Mio. Nkm	
		p. a. ¹⁾	insgesamt ¹⁾
Osnabrück Süd	02/2019–01/2029	3,9	38,7
VRN – Mosbach	01/2019–12/2028	2,6	25,9
VRN – Buchen	01/2019–12/2028	2,1	21,4
Stadtverkehr Detmold ²⁾	02/2019–02/2029	1,6	16,4
VGf – Freudenstadt ewA 2018	12/2018–12/2026	1,9	15,1
VVS – Ludwigsburg 06 – Marbach	08/2019–12/2027	1,8	14,9
KVV – Lußhardt	12/2018–12/2026	1,7	13,3
Holzminde Landkreis	08/2018–07/2020	2,3	4,7
Sonstige (42 Verträge)	1–10 Jahre	19,7	156,0
Insgesamt ¹⁾		37,6	305,2

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Neu gewonnener Verkehrsvertrag.

Im Busverkehr wurden in Deutschland im Berichtsjahr Leistungen mit einem Volumen von 110 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) (im Vorjahr: 89 Mio. Nkm) in 158 Verfahren (im Vorjahr: 171 Verfahren) vergeben. Von den neu vergebenen Nutzwagenkilometern wurden 38% (im Vorjahr: 37%) vorher von DB Regio Bus erbracht.

Im Berichtsjahr haben wir an 111 Verfahren (im Vorjahr: 106 Verfahren) mit einem Volumen von 81 Mio. Nkm (im Vorjahr: 72 Mio. Nkm) teilgenommen. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 46% (im Vorjahr: 27%) erzielen.

Entwicklung Fahrzeugflotte

Fahrzeugmaßnahmen umgesetzt

Zu den Maßnahmen zur Verbesserung unserer Fahrzeugflotte gehören: Umgestaltung des Interieurs, Einbau Fahrgastinformations- und Videoaufzeichnungssysteme sowie Erneuerung der Lackierung.

- Für die Ausschreibung der S-Bahn Rhein-Neckar sowie die RB 44 von Mainz nach Mannheim wurde die Erneuerung von 91 elektrischen Triebzügen der Baureihe (BR) 425 abgeschlossen.
- Für die S-Bahn Hamburg wurden seit 2016 41 Fahrzeuge von insgesamt 111 Fahrzeugen der BR 474 umgebaut.
- Für den Übergangsvertrag S-Bahn München sollen insgesamt 36 Fahrzeuge der BR 420 und 238 Fahrzeuge der BR 423 umgebaut werden. Im Berichtsjahr wurden neun Elektrotriebzüge (ET) der BR 420 und 21 ET der BR 423 modernisiert.
- Für die Fahrzeugbereitstellung der S-Bahn Rhein-Ruhr wurden 29 von 48 zu modernisierenden ET der BR 422 umgebaut.
- Für den Übergangsvertrag Dieselnetz Ulm wurden zehn Verbrennungstriebzüge (VT) der BR 642 und fünf VT der BR 644 umgebaut. Weitere neun VT der BR 650 werden in 2019/2020 modernisiert.

Neue Fahrzeugbeschaffungen

- Für das in 2016 gewonnene Dieselnetz Ulm werden zwölf VT der BR 622 (LINT 54) sowie acht VT der BR 623 (LINT 41) von Alstom beschafft. Diese werden nach erfolgter Abnahme an die Leasinggesellschaft weiterveräußert und dort zum Start des Verkehrsvertrags im Dezember 2020 für die Laufzeit des Verkehrsvertrags angemietet.
- Für das S-Bahn Netz Hamburg wurden zehn weitere Fahrzeuge der BR 490 aus einem bestehenden Optionsrecht nachbestellt.

Verzögerungen bei Fahrzeugauslieferungen

Im Berichtsjahr konnte die Fahrzeugverfügbarkeit verbessert werden. Es kam aber auch weiterhin zu Verzögerungen und Einschränkungen bei der Auslieferung neuer Züge:

- Die im Dezember 2015 durch Bombardier verspätet begonnene Auslieferung der Doppelstockwagen 2010 wurde im Berichtsjahr mit dem Zulauf von weiteren 78 Fahrzeugen (Mittel- und angetriebene Steuerwagen) fortgesetzt. Somit wurden bis Ende Juli 2018 alle Fahrzeuge der Ursprungsbestellungen geliefert und abgenommen. Der Zugang der Nachbestellung einer weiteren Garnitur ist für das erste Quartal 2019 angekündigt.
- Für den Einsatz im Verkehrsvertrag Schleswig-Holstein Netz West musste DB Regio im Dezember 2016 von Paribus insgesamt 15 Lokomotiven und drei Dieseltriebwagen anmieten. Von den ebenfalls anzumietenden insgesamt 90 Reisezugwagen konnten aufgrund von Fahrzeugmängeln erst Ende Juli 2018 die letzten Fahrzeuge übergeben werden. Wegen noch offener Punkte zur Instandhaltungsdokumentation hat eine Übernahme der Fahrzeuge noch nicht stattgefunden. Bis zur Klärung kommen weiterhin Bestandsfahrzeuge von DB Regio und DB Fernverkehr zum Einsatz. Die Zeichnung des Mietvertrags mit Paribus soll im Frühjahr 2019 erfolgen.
- Acht Vorserienfahrzeuge der insgesamt 72 Fahrzeuge der BR 490 für die S-Bahn Hamburg wurden im Berichtsjahr ausgeliefert und für die Erprobung vorläufig vertraglich abgenommen. Da die Fahrzeuge noch nicht alle vereinbarten Anforderungen erfüllen, wird DB Regio weitere Fahrzeuge sukzessive zunächst im Rahmen einer Nutzungsüberlassung von Bombardier übernehmen.

Noch im Dezember 2018 konnten für den gestarteten Verkehrsvertrag S-Bahn Hamburg zehn Fahrzeuge eingesetzt werden. Die vertragliche Abnahme für die Fahrzeuge der BR 490 ist ab Mitte 2019 geplant.

- Die Auslieferung der Dieseltriebzüge Link von PESA der BR 632/633 hat im zweiten Halbjahr 2018 begonnen. Damit ist das Ende der Lieferverzögerungen für das Sauerlandnetz und die Dreieichbahn nach über zwei Jahren und für das D-Netz Allgäu nach über einem Jahr in Sicht. Für die Netze Sauerland und Dreieich werden bis dahin die umfangreichen Ersatzkonzepte mit Bestandsfahrzeugen noch aufrechterhalten. Die Auslieferung aller 20 Fahrzeuge der BR 632 für das Sauerlandnetz ist im zweiten Halbjahr 2018 erfolgt.
- Die Auslieferung der bestellten Fahrzeuge von Škoda für den Nürnberg-Ingolstadt-München-Express verzögert sich weiter über das erste Quartal 2019 hinaus.

Digitalisierung und Innovation

- Bei der S-Bahn München ist seit Mitte April 2018 ein WLAN-Testzug unterwegs. Für das Pilotprojekt wurde ein Fahrzeug der BR 423 technisch entsprechend ausgestattet. Die Fahrgäste können sich über ihr mobiles Endgerät kostenlos mit dem WiFi@DB verbinden.
- Seit Juli 2018 wird der DB Medibus als mobile Arztpraxis erstmals von der Kassenärztlichen Vereinigung Hessen in zwei Landkreisen eingesetzt, um Versorgungslücken zu schließen und Ärzte zu unterstützen.
- Reisende können über den DB Navigator Tickets für 29 verschiedene Verkehrsverbünde buchen. Mit diesem Angebot erreichen wir über 65 Millionen Menschen – rund 90% der potenziellen Fahrgäste in sämtlichen Verkehrsverbünden in Deutschland.

Umweltmaßnahmen

- 850 Dieseltriebzüge und -lokomotiven werden mit Telematiksystemen ausgerüstet, die den Kraftstoffverbrauch messen und dem Triebfahrzeugführer Fahrempfehlungen geben. Rund 12 Mio. l Diesel und 30.000 t CO₂ pro Jahr sollen so durch eine **energiesparende Fahrweise**  **Nr. 8** eingespart werden.

Rechtliche Themen

Einigung mit PESA und Bombardier über Ansprüche aus Lieferverzug

Mit PESA konnte sich DB Regio im Dezember 2018 hinsichtlich der verspäteten Auslieferung von Dieseltriebwagen für die Verkehrsverträge Dieselnetz Allgäu I, Dreieich und Sauerland auf einen außergerichtlichen Vergleich verständigen. Damit werden aufwendige juristische Auseinandersetzungen vermieden. Gleiches gilt für den außergerichtlichen Vergleich mit Bombardier hinsichtlich der verspäteten Auslieferung von Elektrotriebwagen für den Verkehrsvertrag S-Bahn Hamburg.

Weitere Ereignisse

- Um die Haltezeit einzuhalten, werden in S-Bahn-Systemen Einstiegslotsen eingesetzt. Sie unterstützen und beschleunigen das Ein- und Aussteigen durch eine direkte Ansprache der Fahrgäste oder Bahnsteigdurchsagen. Im Vorjahr wurde dies bereits erfolgreich an den Hauptbahnhöfen München und Frankfurt am Main getestet. An ausgewählten Stationen werden die Einstiegslotsen schrittweise in den Regelbetrieb integriert. Am Hauptbahnhof Frankfurt am Main wurde dieses Konzept erstmals auch im Regionalverkehr pilotiert. Eine Ausweitung ist in Prüfung.

Entwicklung im Berichtsjahr

- Leistungszuwächse in der Sparte Schiene.
- Verzögerte Fahrzeuglieferungen erfordern weiterhin Ersatzkonzepte.
- Leistungsverluste in der Sparte Bus.

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr ist vor allem aufgrund der stark ausgelasteten Infrastruktur sowie von Fahrzeug- und Infrastrukturstörungen gesunken.

Die Pünktlichkeit im Busverkehr konnte im Berichtsjahr unter anderem durch die Intensivierung der Fahrzeugqualitätssicherungsaktivitäten und der bundesweiten Einführung zentraler Leitstellen für die Fahrzeug- und Personaldisposition gesteigert werden.

Die Kundenzufriedenheit 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.

DB Regio	2018	2017	Veränderung		2016
			absolut	%	
Pünktlichkeit Schiene in %	94,0	94,4	-	-	94,8
Pünktlichkeit Bus in %	91,0	90,5	-	-	90,6
Kundenzufriedenheit Schiene in Zi	66	68	-	-	69
Kundenzufriedenheit Bus in Zi	74	74	-	-	75
Reisende in Mio.	2.521	2.562	- 41	- 1,6	2.512
davon Schiene	1.940	1.930	+ 10	+ 0,5	1.879
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	48.615	48.911	- 296	- 0,6	48.399
davon Schiene	41.878	41.876	+ 2	-	40.809
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	460,1	459,3	+ 0,8	+ 0,2	459,3
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	518,6	532,0	- 13,4	- 2,5	586,5
Gesamtumsatz in Mio. €	8.968	8.734	+ 234	+ 2,7	8.653
Außenumsatz in Mio. €	8.862	8.629	+ 233	+ 2,7	8.529
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	5.472	3.879	+ 1.593	+ 41,1	3.849
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.126	1.156	- 30	- 2,6	1.272
EBIT bereinigt in Mio. €	492	508	- 16	- 3,1	636
Brutto-Investitionen in Mio. €	539	674	- 135	- 20,0	693
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	35.881	35.651	+ 230	+ 0,6	36.008
Mitarbeiterzufriedenheit in Zi	3,5	-	-	-	3,5
Mitarbeiterzufriedenheit - Durchführungsquote Folgewerkshops in %	-	100	-	-	-
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	16,2	16,0	-	-	16,1
Spezifischer Endenergieverbrauch Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) in %	- 29,4	- 28,5	-	-	- 26,3
Spezifischer Endenergieverbrauch Bus im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Buskm) in %	+ 6,0	+ 4,8	-	-	+ 5,8

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr war differenziert:

- Im Schienenverkehr lag die Leistungsentwicklung auf Vorjahresniveau. Die positive Entwicklung unter anderem bei der S-Bahn Berlin wurde durch Leistungsverluste kompensiert.
- Der Busbereich war durch eine rückläufige Leistungsentwicklung insbesondere infolge verlorener Linienbündel geprägt.

Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio ist insbesondere durch die Entwicklung der umsatz- und leistungsstärkeren Sparte Schiene (Umsatzanteil: 89%) geprägt. Das bereinigte EBIT wurde ausschließlich in der Sparte Schiene generiert. Die Entwicklung im Berichtsjahr war insgesamt nicht zufriedenstellend. Trotz eines leichten Umsatzzuwachses gingen die operativen Ergebnisgrößen zurück. Hier wirkten sich die schwache Entwicklung der Sparte Bus und der Wegfall der Erstattung der Kernbrennstoffsteuer negativ aus.

- Der Umsatz stieg infolge eines preis- und leistungsbedingten Anstiegs in der Sparte Schiene an. Gegenläufig wirkte die leistungsbedingt rückläufige Entwicklung der Sparte Bus.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (–7,5%) gingen infolge des Wegfalls der Erstattung der Kernbrennstoffsteuer im Vorjahr zurück.

Auf der Aufwandsseite kam es zu einem Anstieg:

- Der Materialaufwand (+2,3%) wurde insbesondere durch höhere Aufwendungen für Energie, Infrastruktur und Schienenersatzverkehr getrieben. Gegenläufig wirkten sich geringere Instandhaltungsaufwendungen aus.
- Der Personalaufwand (+4,2%) stieg unter anderem tarifbedingt an.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+7,4%) nahmen infolge gestiegener Fahrzeuganmietungen sowie höherer bezogener Dienstleistungen zu.
- Die Abschreibungen (–2,2%) gingen getrieben durch die Sparte Schiene unter anderem infolge der Erreichung des Endes der bilanziellen Nutzungsdauer von Fahrzeugen zurück.

Die Investitionen gingen sowohl in der Sparte Bus als auch in der Sparte Schiene zurück.

77% der Mitarbeiter sind in der Sparte Schiene beschäftigt, 23% in der Sparte Bus. Die Zahl der Mitarbeiter stieg in beiden Sparten leicht an.

Die Mitarbeiterzufriedenheit blieb stabil. Der Frauenanteil lag auf Vorjahresniveau.

Im Berichtsjahr ist der spezifische Traktionsenergieverbrauch im Schienenverkehr weiter zurückgegangen. Dies resultierte aus verstärkten Anstrengungen zum energiesparenden Fahren. Durch technisch bedingte Verzögerungen beim Einbau von Telematiksystemen zur zeitnahen und linienscharfen Erfassung des Kraftstoffverbrauchs in Dieselfahrzeugen konnten im Berichtsjahr im Busverkehr noch keine verbrauchsreduzierenden Effekte erzielt werden. Der spezifische Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2006 hat sich im Busverkehr aufgrund veränderter Verkehrsstrukturen und Anforderungen an die Busflotte erhöht.

Sparte Schiene

- Leistungsentwicklung auf Vorjahresniveau.
- Personalaufwand tarifbedingt angestiegen.
- Verzögerte Fahrzeuglieferungen erfordern weiterhin Ersatzkonzepte.

Sparte Schiene	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Reisende in Mio.	1.984	1.977	+7	+0,4
davon Schiene	1.940	1.930	+10	+0,5
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	42.542	42.588	–46	–0,1
davon Schiene	41.878	41.876	+2	–
Betriebsleistung in Mio. Trkm	460,1	459,3	+0,8	+0,2
Gesamtumsatz in Mio. €	8.000	7.785	+215	+2,8
Außenumsatz in Mio. €	7.753	7.508	+245	+3,3
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	5.471	3.879	+1.592	+41,0
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.092	1.099	–7	–0,6
EBIT bereinigt in Mio. €	513	501	+12	+2,4
Brutto-Investitionen in Mio. €	473	596	–123	–20,6
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	27.494	27.304	+190	+0,7

Die Leistungsentwicklung in der Sparte Schiene wurde gedämpft durch Ausschreibungsverluste und die Entwicklung der Busverkehre einer Schienengesellschaft. Positiv wirkte unter anderem die Entwicklung bei der S-Bahn Berlin.

Die wirtschaftliche Entwicklung war insgesamt verhalten. Gestiegene Infrastrukturnutzungs- und Personalaufwendungen sowie der Wegfall der Erstattung der Kern-

brennstoffsteuer kompensierten die Umsatzsteigerung, sodass sich die operativen Ergebnisgrößen leicht rückläufig beziehungsweise stabil entwickelten.

- ▶ Die Umsatzentwicklung war preis- und leistungsbedingt positiv. Die Bestellerentgelte stiegen unter anderem aufgrund der Bestellerentgelt dynamisierung. Infolge der geänderten Fahrgeldanrechnungen in Bruttoverträgen kam es zu signifikanten ergebnisneutralen Verschiebungen zwischen Bestellerentgelten und Fahrgelderlösen.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge (–7,1%) gingen im Wesentlichen infolge des Wegfalls der Erstattung der Kernbrennstoffsteuer und geringerer Erstattungen aus Fahrzeugertüchtigung bei der S-Bahn Berlin zurück. Gegenläufig wirkten sich unter anderem höhere Erträge aus Auflösung und Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen aus.
- ▶ Der Materialaufwand (+1,9%) wurde insbesondere durch gestiegene Energieaufwendungen sowie preis- und mengenbedingt höhere Kosten für die Nutzung der Infrastruktur getrieben. Gegenläufig wirkten geringere Instandhaltungskosten.
- ▶ Der Personalaufwand (+5,0%) stieg tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeiterzahl spürbar an.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+6,2%) nahmen infolge höherer bezogener Dienstleistungen sowie gestiegener Mietaufwendungen insbesondere für Fahrzeuge zu.
- ▶ Die Abschreibungen (–3,0%) sanken infolge der Erreichung des Endes der bilanziellen Nutzungsdauer von Fahrzeugen sowie durch den Einsatz von anderen, durch Aufgabenträger unterstützten Finanzierungsmodellen für Neufahrzeuge.

Die Investitionstätigkeit ging ebenfalls aufgrund von anderen Finanzierungsmodellen für Neufahrzeuge bei gewonnenen Ausschreibungen spürbar zurück.

Die Mitarbeiterzahl stieg leicht infolge des mit den Gewerkschaften vereinbarten **individuellen Wahlrechts** 85.

Sparte Bus

- ▶ Mangelnde operative Leistungsfähigkeit.
- ▶ Verzögerte Umsetzung der Optimierungsmaßnahmen.
- ▶ Intensivierung des Wettbewerbsumfelds.

Sparte Bus	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Reisende in Mio.	537,1	584,2	– 47,1	– 8,1
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	6.073	6.323	– 250	– 4,0
Betriebsleistung in Mio. Buskm	492,4	503,7	– 11,3	– 2,2
Gesamtumsatz in Mio. €	1.228	1.224	+ 4	+ 0,3
Außenumsatz in Mio. €	1.109	1.122	– 13	– 1,2
EBITDA bereinigt in Mio. €	34	57	– 23	– 40,4
EBIT bereinigt in Mio. €	– 21	7	– 28	–
Brutto-Investitionen in Mio. €	66	77	– 11	– 14,3
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	8.387	8.347	+ 40	+ 0,5

Die Leistungsentwicklung im Busbereich war infolge von ausschreibungsbedingten Leistungsverlusten spürbar negativ.

Die wirtschaftliche Entwicklung war sehr schwach. Die leichte Umsatzsteigerung wurde durch Aufwandssteigerungen mehr als aufgezehrt, sodass die operativen Ergebnisgrößen deutlich zurückgingen.

- ▶ Die Umsatzentwicklung wurde belastet durch die Leistungsentwicklung. Gegenläufig wirkten konzerninterne Schienenersatzverkehre positiv, sodass der Umsatz leicht anstieg.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge (+2,9%) nahmen unter anderem infolge der höheren Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen zu. Gegenläufig wirkten sich niedrigere Erträge aus dem Verkauf von Bussen aus.
- ▶ Der Materialaufwand (+1,4%) wurde insbesondere durch gestiegene Dieselpreise und höhere Kosten für Auftragnehmerleistungen getrieben. Positiv wirkte sich der leistungsbedingt gesunkene Instandhaltungsaufwand aus.
- ▶ Der Personalaufwand (+2,6%) stieg tarifbedingt an.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+6,2%) stiegen infolge der Zuführung zur Drohverlustrückstellung sowie der höheren bezogenen Dienstleistungen.
- ▶ Die gestiegenen Abschreibungen (+10,0%) resultierten aus Investitionen im Vorjahr.

Die Investitionstätigkeit ging unter anderem aufgrund der Leistungsverluste zurück.

Die Mitarbeiterzahl stieg per 31. Dezember 2018 leicht.

Geschäftsfeld DB Arriva

Geschäftsmodell

DB Arriva bietet mit Bussen, Zügen, Straßenbahnen, Wasserbussen sowie Car- und Bike-Sharing-Systemen eine breite Palette von Transportlösungen. Das Geschäft von DB Arriva gliedert sich in die drei Sparten UK Bus, UK Trains und Mainland Europe.

Wichtige Leistungskennzahlen sind die Betriebs- und die Verkehrsleistung. Neben den Fahrgelderlösen sind Zuschüsse eine wichtige Einnahmequelle. Bei eigenwirtschaftlich durchgeführten Verkehren sind Fahrgelderlöse die einzige Einnahmequelle.

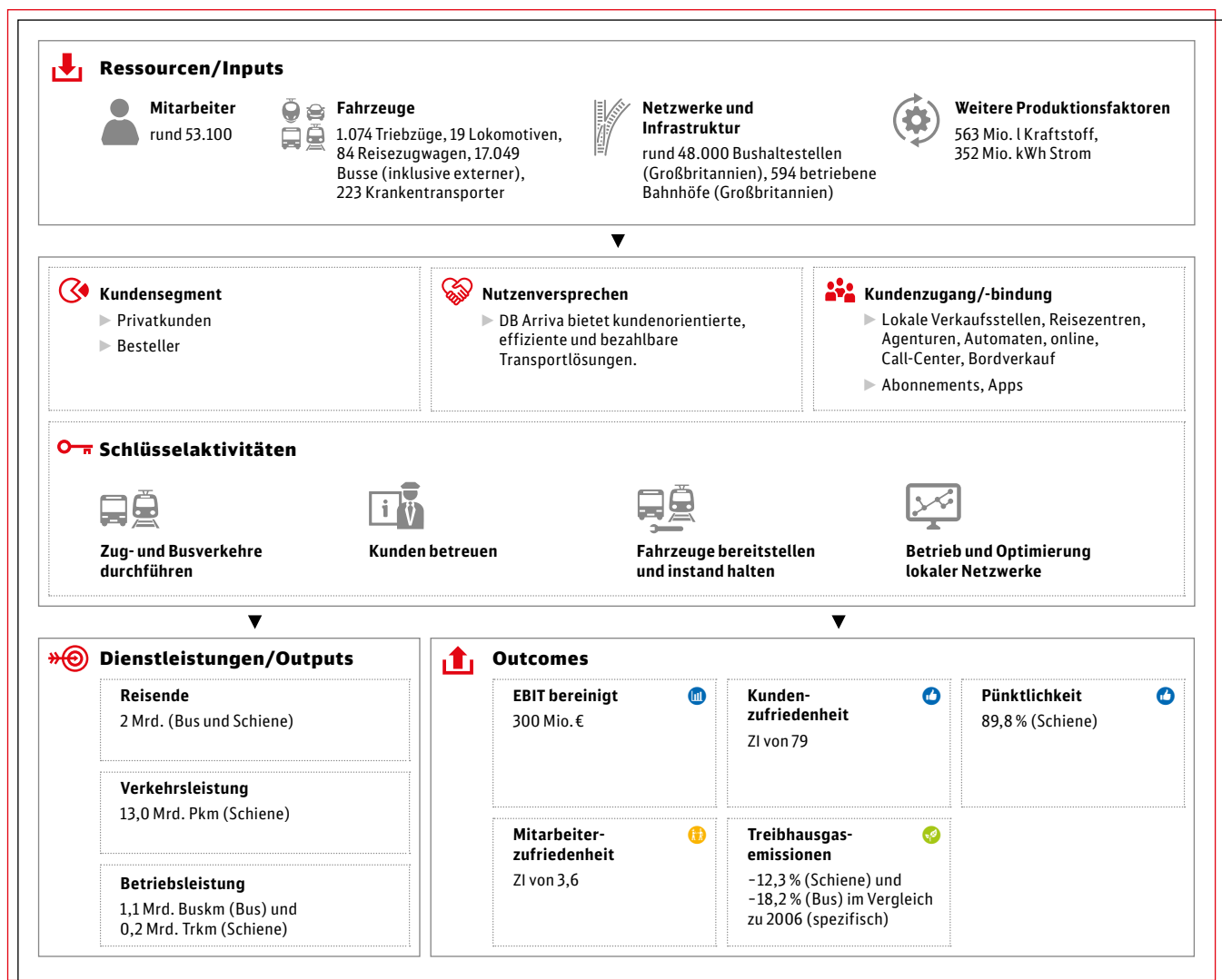
Vorgegebene Laufzeiten von Verkehrsverträgen, Konzessionen und Liniengenehmigungen in Verbindung mit der Vorhaltung eines umfangreichen Produktionssystems haben eine fixkostenlastige Kostenstruktur zur Folge. Wesentliche

Treiber sind Personal-, Instandhaltungs-, Energie- und Infrastrukturaufwendungen. Nur ein geringer Teil der Aufwendungen variiert mit der Auslastung der Busse oder Züge.

Europaweit arbeiten wir mit lokalen, regionalen und nationalen Behörden zusammen, um unseren Kunden neue und verbesserte Leistungen anzubieten. Durch unsere regionale Präsenz sind wir in der Lage, schnell auf Veränderungen, insbesondere neue regulatorische Anforderungen und veränderte Kundenerwartungen, zu reagieren. Wir arbeiten eng mit unseren Kunden zusammen, um effiziente, maßgeschneiderte und nachhaltige Lösungen zu entwickeln.

Auftraggeber schätzen insbesondere die Erfahrung, die wir beim Betreiben verschiedener Transportlösungen haben, und unser Engagement, qualitativ hochwertige, zuverlässige, effiziente und kostengünstige Dienstleistungen zu erbringen.

GESCHÄFTSMODELL DB ARRIVA



Märkte und Strategie

DB Arriva ist unsere europäische Wachstumsplattform im Personenverkehr mit einer Präsenz in 14 europäischen Ländern:

Aktivitäten von DB Arriva nach Ländern	Angebote Verkehre
Dänemark	Bus/Schiene/Wasserbus/Carsharing
Großbritannien	Bus/Schiene/Krankentransport
Italien	Bus/Schiene/Straßenbahn/Wasserbus
Kroatien	Bus
Niederlande	Bus/Schiene/Wasserbus/Bikesharing
Polen	Bus/Schiene
Portugal	Bus/Schiene/Straßenbahn
Schweden	Bus/Schiene/Straßenbahn
Serbien	Bus
Slowakei	Bus/Bikesharing
Slowenien	Bus
Spanien	Bus
Tschechien	Bus/Schiene
Ungarn	Bus

Die Vision von DB Arriva ist es, die erste Wahl unter den europäischen Mobilitätsanbietern zu sein. Dies wird durch vier strategische Säulen untermauert: eine starke Basis, Wachstum durch Ausschreibungen und Akquisitionen, die besten Mitarbeiter und die bevorzugte Wahl der Kunden sein.

- Dimension **Ökonomie** 📈: Nachhaltiges profitables Wachstum ist nur möglich, wenn wir qualitativ hochwertige Dienstleistungen anbieten, die sich unsere Kunden leisten können und die sie gern nutzen. Um dies zu erreichen, investieren wir kontinuierlich in neue Fahrzeuge, entwickeln neue Mobilitätslösungen zur Ergänzung der traditionellen Transportformen und verbessern unsere Fahrgastinformationssysteme. Profitables Wachstum ist die Basis für ein stabiles und nachhaltig erfolgreiches Geschäft. Dies erreichen wir vor allem durch die Teilnahme an Ausschreibungen von Verkehrsverträgen und durch Akquisitionen.
 - Bei UK Bus wollen wir das bestehende Geschäft optimieren und das Angebot für die Kunden erweitern. So haben wir beispielsweise unseren On-Demand-Minibusservice – **ArrivaClick** 128 ausgebaut. Um die Benutzung unserer Busse für die Fahrgäste komfortabler zu gestalten, führen wir **kontaktloses Zahlen** 128 in unseren Bussen ein.
 - Bei UK Trains sorgt das nächtliche Verkehrsangebot von Arriva Rail London (ARL) im Auftrag von Transport for London (TfL) mit dafür, London rund um die Uhr mobil zu halten. Für dieses Projekt wurde die ARL auch für den »Outstanding Teamwork Award« bei den National Rail Awards 2018 nominiert.
 - In Mainland Europe wachsen wir auch durch wieder oder neu gewonnene **Verkehrsverträge** 128.

- Dimension **Soziales** 👥: Engagierte Mitarbeiter sind ein wesentlicher Bestandteil unseres Erfolgs. Unsere Arbeitgeberattraktivität ermöglicht es uns, talentierte Mitarbeiter zu gewinnen und zu halten. Dafür haben wir eine neue IT-Lösung (»People Solution«) eingeführt, die aus den zwei führenden Personalmanagementsystemen Workday und Avature besteht und die eine größere Einfachheit, Effizienz und Sichtbarkeit unserer Personalprozesse ermöglicht. People Solution ging im Berichtsjahr in Großbritannien in Betrieb und wird 2019 europaweit eingeführt.
- Dimension **Ökologie** 🌱: Die Entwicklung von DB Arriva hin zum ökologischen strategischen Zielbild (»Destination Green«) ist ein integraler Bestandteil der Unternehmenskultur. Im Mittelpunkt stehen dabei die Senkung des Kraftstoffverbrauchs, die Verbesserung der Luftqualität und die Reduzierung der Treibhausgasemissionen. Im Rahmen der Destination-Green-Strategie hat DB Arriva einen **Vertrag mit der SEE Business Energy** 128 unterzeichnet, um die Stromversorgung fast aller britischen Standorte auf 100% **erneuerbare Energien** 90f. umzustellen.

Rahmenbedingungen

Weitere Liberalisierung des Verkehrsmarktes in Europa

- Im Rahmen der **Bahnreform in Frankreich** 64 werden derzeit alle relevanten Gesetze geändert, und einige französische Regionen haben begonnen, sich mit der Ausschreibung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu befassen. Durch die Regionen werden die Vorteile der Marktliberalisierung genutzt, und DB Arriva hat ein Partnerschaftsabkommen mit dem Verband der französischen Regionen (Régions de France) unterzeichnet, um Schritte zur Öffnung des Eisenbahnmarktes zu unterstützen. DB Arriva hat sich für die Teilnahme an Ausschreibungen in der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur vorqualifiziert, mehrere andere Regionen werden nun sehr aktiv bei der Vorbereitung auf die Liberalisierung.
- Der spanische Eisenbahnmarkt befindet sich derzeit in einer schrittweisen Liberalisierung nach europäischen Richtlinien. DB Arriva unternimmt sehr früh Schritte, um die Machbarkeit eines internationalen Zugverkehrs zwi-

schen Galicien in Spanien und Porto in Portugal zu prüfen – zwei Regionen, in denen DB Arriva bereits Busverkehre betreibt.

- Das Verkehrsministerium bereitet die Ausschreibung regionaler Verkehrsleistungen in Slowenien vor, die im Jahr 2021 stattfinden sollen. DB Arriva ist als größter Betreiber im öffentlichen Verkehr in Slowenien gut dafür positioniert.

Entwicklung Vergaben

Gewonnene Verkehrsverträge (Bus) 2018		Laufzeit	Umfang in Mio. Buskm	
			p. a. ¹⁾	insgesamt ¹⁾
Großbritannien	London (13 Teilstrecken)	jeweils 5 Jahre	10,4	52,2
Schweden	Helsingborg City Traffic (Skånetrafiken) ²⁾	06/2019 – 06/2027	6,4	51,2
Schweden	E32 Ekerö	06/2019 – 06/2029	4,6	46,5
Niederlande	Zuid Holland Noord ²⁾	12/2020 – 12/2022	20,5	41,0
Dänemark	Movia A8 (8 Teile) ²⁾	1,5 – 2 Jahre	18,4	35,0
Dänemark	Movia A17 (4 Teile)	6 – 10 Jahre	3,8	32,1
Italien	SIA extension ²⁾	02/2018 – 06/2019	17,3	26,0
Italien	SAF ²⁾	01/2019 – 12/2019	19,7	19,7
Dänemark	Movia A3 (Teil 1 und 2) ²⁾	jeweils 2 Jahre	8,1	16,8
Polen	City of Warsaw I	12/2018 – 12/2026	2,0	16,0
Italien	SAB ²⁾	01/2019 – 12/2019	14,0	14,0
Tschechien	Teplce City (Ustecky Region – Northern Bohemia)	07/2018 – 12/2023	2,1	11,7
Dänemark	Midtrafik (15; 20; 21; 28) ²⁾	1 – 4 Jahre	3,7	11,0
Serbien	Kragujevac	07/2018 – 07/2021	2,8	8,3
Sonstige ³⁾		0,5 – 10 Jahre	8,0	11,8
Insgesamt ¹⁾			141,9	393,1

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Verlängerung des bestehenden Verkehrsvertrags.

³⁾ Enthält Verlängerungen bestehender Verkehrsverträge.

Gewonnene Verkehrsverträge (Schiene) 2018		Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm	
			p. a. ¹⁾	insgesamt ¹⁾
Dänemark	Jutland	12/2020 – 12/2028	11,6	92,8
Tschechien	Prag Linie S41	12/2018 – 12/2021	0,4	1,1
Insgesamt ¹⁾			12,0	93,9

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

Digitalisierung und Innovation

- Nach dem erfolgreichen Pilotprojekt von ArrivaClick, einer On-Demand-Verkehrs-Lösung, in der Grafschaft Kent wird der neue Service in Liverpool in den Regelbetrieb überführt. Im Sommer 2019 sollen dort 25 Fahr-

zeuge fahren. Der innovative, appbasierte Minibusservice verbindet die Kosteneffizienz von Busverkehren mit dem Komfort eines persönlichen Transfers.

- DB Arriva führt zusammen mit Ticketer in Großbritannien kontaktloses Zahlen in Bussen ein. Die Einführung des neuen Systems in rund 3.500 Bussen, das auch QR-Codes, mTickets, Apple Pay und Android Pay akzeptiert, hat im November 2018 begonnen und wird bis Sommer 2019 abgeschlossen sein.

Umweltmaßnahmen

Zusätzliche umweltfreundliche Busse

DB Arriva betreibt umweltfreundliche Busverkehre in Großbritannien, den Niederlanden, Portugal, Slowenien und der Tschechischen Republik mit 101 **Elektrobussen**  **Nr. 63.**

- DB Arriva betreibt zum Ende des Berichtsjahres insgesamt 79 elektrische Busse in den Niederlanden. Bis Ende 2019 soll sich diese Zahl auf 157 erhöhen.
 - Im Rahmen des Vertrags mit der niederländischen Provinz Limburg werden von DB Arriva bis 2026 sämtliche Zug- und Busverkehre in der Provinz Limburg elektrifiziert. In der niederländischen Provinz Limburg wurden 24 neue Elektrobusse in Betrieb genommen, wodurch die Gesamtzahl der Elektrobusse dort auf über 40 gestiegen ist.
 - Der öffentliche Verkehr in Maastricht wird bis Ende 2019 verkehrsübergreifend vollständig elektrisch betrieben.
- DB Arriva erhielt einen Zehnjahresvertrag über den Betrieb einer Flotte von Wasserbussen in Kopenhagen. Der Betrieb beginnt im Januar 2020, die neuen Busse werden elektrisch betrieben.

Einsatz von Ökostrom

Im Berichtsjahr unterzeichnete DB Arriva einen Dreijahresvertrag mit der SSE Business Energy, der fast alle britischen Bus- und Bahnhöfe, Wartungseinrichtungen und Bürogebäude mit 100% erneuerbaren Energien versorgen wird. Damit ist DB Arriva das erste große Verkehrsunternehmen in Großbritannien, der seine Stromversorgung auf **100% Ökostrom**  **Nr.1** umgestellt hat. Durch die Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien wird DB Arriva jährlich rund 27.000 t CO₂ einsparen. Der Vertrag beinhaltet einen Smart-Energy-Management-Service, das heißt, die Mitarbeiter können den Energieverbrauch vor Ort mit einem Online-Energiecheck-Tool überwachen und somit effektive Energiesparmaßnahmen ergreifen.

Beteiligungen

- ▶ DB Arriva hat alle übrigen Anteile an dem bestehenden Joint-Venture VT-ARRIVA Személyszállító és Szolgáltató Korlátolt Felelősségű Társaság (VT-Arriva) vom Joint-Venture-Partner übernommen und ist damit zu 100% Eigentümer. Durch die Akquisition wird DB Arriva in die Lage versetzt, Wachstumspotenziale des ungarischen Marktes zu nutzen. VT-Arriva wird seit Dezember 2018 in den Konzern-Abschluss einbezogen.

Weitere Ereignisse

- ▶ Teile des britischen Schienennetzes standen vor großen Herausforderungen, nachdem im Mai 2018 umfangreiche Fahrplanänderungen eingeführt worden sind. Aufgrund größerer Verzögerungen bei Elektrifizierungsprojekten des Infrastrukturanbieters Network Rail musste Arriva Rail North (ARN) seinen gesamten neuen Fahrplan innerhalb von 16 Wochen statt der üblichen 40 Wochen umplanen. Dies führte zu Verzögerungen bei Fahrerschulungen, was zu erheblichen Störungen in Teilen des Netzes zu Beginn des neuen Fahrplans führte. ARN hat auf einigen Strecken einen vorläufigen Fahrplan zur Stabilisierung des Verkehrs aufgestellt, der Vollbetrieb konnte im Laufe des Berichtsjahres wiederhergestellt werden. Eine unabhängige Untersuchung des Office of Rail and Road (ORR) kam zu dem Schluss, dass sowohl Regulierungsbehörden, Regierung, Network Rail und Betreiber Fehler gemacht hätten, die zu der schwierigen Situation beigetragen hätten. Die Untersuchung ergab, dass die zentrale Ursache für die Probleme bei ARN umfangreiche Verzögerungen bei Elektrifizierungsprojekten sind, die eigentlich schon 2016 abgeschlossen sein sollten, aber voraussichtlich erst 2019 fertiggestellt sein werden.
- ▶ In Ungarn hat DB Arriva im Vorjahr eine direkte Flughafen-Shuttle-Busverbindung eingeführt. Infolge des Erfolgs der Verbindung und der wachsenden Nachfrage hat DB Arriva das Leistungsangebot im Berichtsjahr um 55% ausgebaut.
- ▶ Die britische Regierung kündigte eine unabhängige Überprüfung der britischen Eisenbahnindustrie an, die sich auf die Branchenstrukturen und das derzeitige Franchisingssystem erstreckt. Darüber hinaus kündigte die britische Regierung an, dass die CrossCountry-Ausschreibung nicht fortgeführt wird. Die Dienste werden weiterhin von CrossCountry betrieben, wobei die britische Regierung zu gegebener Zeit über Optionen nachdenken wird.

Entwicklung im Berichtsjahr

- ▶ Herausforderndes Markt- und Wettbewerbsumfeld in allen Sparten.
- ▶ Erhebliche operative Herausforderungen bei UK Trains (Arriva Rail North) aufgrund von Verzögerungen beim Schieneninfrastrukturprogramm.
- ▶ Streiks bei UK Trains (Arriva Rail North) und in den Niederlanden sowie witterungsbedingte Einschränkungen hatten dämpfende Effekte.
- ▶ Akquisitionen leisteten positiven Beitrag.

Die Pünktlichkeit im SPV (Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen) ging deutlich zurück. Der Rückgang ist hauptsächlich auf die Auswirkungen der witterungsbedingten Einschränkungen im März 2018 (»Beast from the East«) in Großbritannien und in Nordeuropa, gepaart mit Infrastrukturstörungen, sowie die Probleme beim Fahrplanwechsel im Mai 2018 in Großbritannien zurückzuführen.

Die Kundenzufriedenheit in Großbritannien war vor allem aufgrund der anhaltenden Betriebsstörungen nach der Fahrplanänderungen im Mai 2018 und der Streiks bei UK Trains rückläufig.

Die Entwicklung der Leistungsdaten war differenziert: Die Zahl der Reisenden stieg leicht. Die Betriebsleistung blieb nahezu auf Vorjahresniveau und die Verkehrsleistung im Schienenverkehr war rückläufig.

- ▶ Im Schienenverkehr gab es signifikante Belastungen unter anderem durch die Beendigung des Vertrags von Arriva Trains Wales bei UK Trains, Streiks und extreme Witterungsbedingungen.
- ▶ Die wichtigsten Treiber im Busverkehr waren die Akquisitionen bei Mainland Europe.

Die wirtschaftliche Entwicklung verlief insgesamt stabil. Dies resultierte vor allem aus einem weiterhin schwierigen Wettbewerbsumfeld sowie aus Umsatzeinbußen wegen Streiks und extremer Witterungsbedingungen. Insgesamt verbesserte sich das bereinigte EBITDA leicht. Gestiegene Abschreibungen infolge hoher Investitionen im Vorjahr führten zu einem bereinigten EBIT leicht unter Vorjahresniveau.

- ▶ Die Umsätze von DB Arriva wurden zu 19% in der Sparte UK Bus, zu 42% in der Sparte UK Trains und zu 39% in der Sparte Mainland Europe generiert. Der Anstieg des Umsatzes ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Fahrgastumsätze bei UK Trains sowie auf die erstmalig ganzjährige Einbeziehung von Autotrans (seit August 2017) zurückzuführen. Währungskurseffekte (Entwicklung des britischen Pfunds), Streiks bei UK Trains und die Beendigung des Arriva-Trains-Wales-Franchise (Mitte Oktober 2018) wirkten gegenläufig dämpfend.



DB Arriva	2018	2017	Veränderung		2016
			absolut	%	
Pünktlichkeit Schiene (Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen) in %	89,8	92,3	-	-	91,0
Kundenzufriedenheit Bus und Schiene in Großbritannien in Zi	79	80	-	-	81
Reisende Bus und Schiene ¹⁾ in Mio.	1.998	1.976	+22	+1,1	1.761
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	12.999	13.334	-335	-2,5	11.230
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	1.074	1.075	-1	-0,1	1.028
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	177,6	177,6	-	-	170,6
Gesamtumsatz in Mio. €	5.441	5.345	+96	+1,8	5.093
Außenumsatz in Mio. €	5.433	5.338	+95	+1,8	5.085
EBITDA bereinigt in Mio. €	575	569	+6	+1,1	525
EBIT bereinigt in Mio. €	300	301	-1	-0,3	280
Brutto-Investitionen in Mio. €	326	374	-48	-12,8	359
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	53.056	54.650	-1.594	-2,9	54.150
Mitarbeiterzufriedenheit in Zi	3,6	-	-	-	3,7
Mitarbeiterzufriedenheit – Durchführungsquote Folgewerkshops in %	-	89,9	-	-	-
Spezifische Treibhausgasemissionen Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Wageneinheiten) ¹⁾ in %	-12,3	-12,8	-	-	-13,0
Spezifische Treibhausgasemissionen Bus im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Buskm) in %	-18,2	-17,2	-	-	-16,3

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

- Die sonstigen betrieblichen Erträge (-15,6%) gingen infolge von ergebnisneutralen Verschiebungen zum Umsatz zurück.

Die Entwicklung der Aufwandspositionen wurde insbesondere negativ durch die Akquisitionen und zusätzliche Belastungen sowie entlastend durch Währungskurseffekte geprägt:

- Der leichte Anstieg des Materialaufwands (+1,5%) war zum einen akquisitionsbedingt und resultierte zum anderen aus höheren Aufwendungen für Ersatzverkehre, Infrastrukturnutzung und Instandhaltung bei UK Trains. Währungskurseffekte sowie die Erstattung von Kraftstoffsteuer in den Niederlanden wirkten kompensierend.
- Der Personalaufwand (+1,9%) stieg durch die Akquisitionen, eine im Jahresdurchschnitt höhere Mitarbeiterzahl bei UK Trains und Gehaltssteigerungen. Dies wurde durch einen Einmaleffekt im Zusammenhang mit Pensionen sowie positive Währungskurseffekte teilweise kompensiert.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-1,7%) gingen währungskursbedingt leicht zurück.
- Die Abschreibungen (+2,6%) wurden maßgeblich durch höhere Investitionen im Vorjahr geprägt.

Die Investitionstätigkeit war infolge hoher Investitionen im Vorjahr für neue Verkehrsverträge in London und Qualitätsverbesserungsmaßnahmen in den Regionen außerhalb Londons bei UK Bus geringer. In den Niederlanden, Schweden und Italien stiegen die Investitionen gegenläufig.

29% der Mitarbeiter von DB Arriva sind in der Sparte UK Bus beschäftigt, 20% in der Sparte UK Trains und 49% in der Sparte Mainland Europe. Die Mitarbeiterzahl ist aufgrund der Beendigung des Arriva-Trains-Wales-Franchise gesunken. Unter anderem die Akquisition von VT-Arriva und Einstellungen bei Arriva Rail North wirkten gegenläufig.

Die Mitarbeiterzufriedenheit war leicht rückläufig. Im Berichtsjahr konzentrierte sich DB Arriva auf die Erstellung von Aktionsplänen als Ergebnis der Mitarbeiterbefragung 2016.

Im Busverkehr sind die spezifischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 weiter zurückgegangen. Im Schienenverkehr hat sich der Rückgang infolge von Veränderungen in der Flottenstruktur etwas abgeschwächt.

Sparte UK Bus

- Herausforderndes Markt- und Wettbewerbsumfeld mit anhaltendem Kostendruck.
- Nachfrage im Regionalbusmarkt insgesamt rückläufig.
- Umfangreiche Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet.

Sparte UK Bus	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Reisende ¹⁾ in Mio.	723,4	739,9	-16,5	-2,2
Betriebsleistung in Mio. Buskm	352,8	353,6	-0,8	-0,2
Gesamtumsatz in Mio. €	1.062	1.064	-2	-0,2
Außenumsatz in Mio. €	1.060	1.063	-3	-0,3
EBITDA bereinigt in Mio. €	152	142	+10	+7,0
EBIT bereinigt in Mio. €	72	66	+6	+9,1
Brutto-Investitionen in Mio. €	44	149	-105	-70,5
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	15.609	15.935	-326	-2,0

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

Die Zahl der Reisenden ging infolge der branchenweiten Marktentwicklungen (unter anderem Verkehrsverlagerungen, Fahrzeitverlängerungen infolge von Baustellen und Staus sowie Änderungen im Mobilitätsverhalten) deutlich zurück. In der Entwicklung der Betriebsleistung spiegeln sich Angebotsanpassungen wider.

In einem schwierigen Marktumfeld verlief die wirtschaftliche Entwicklung, zusätzlich abgeschwächt durch negative Währungskurseffekte, gedämpft. Die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT verbesserten sich im Wesentlichen infolge von Einmaleffekten.

- Die Umsatzentwicklung lag währungskursbedingt auf Vorjahresniveau. Bereinigt um Währungskurseffekte war ein leichter Anstieg zu verzeichnen, der unter anderem aus Leistungsverbesserungen in London resultierte.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+19,7%) stiegen vor allem wegen Erträgen aus Immobilienverkäufen.

Die Entwicklung der Aufwandspositionen wurde unterstützt durch positive Einmaleffekte:

- Der Rückgang des Materialaufwands (–2,0%) wurde vor allem durch Währungskurseffekte und niedrigere Energieaufwendungen getrieben.
- Der Personalaufwand (–1,3%) ging durch einen Einmaleffekt im Zusammenhang mit Pensionen sowie Wechselkursbedingt leicht zurück. Gehaltssteigerungen wirkten negativ.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+6,7%) stiegen vor allem aufgrund von höheren Versicherungskosten.
- Die Abschreibungen (+5,3%) waren aufgrund der erheblichen Investitionen im Vorjahr höher.

Die Investitionen sind deutlich zurückgegangen. Dies resultierte hauptsächlich aus vertraglichen Investitionen im Vorjahr im Zusammenhang mit gewonnenen Verkehrsverträgen in London und Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungen in den Regionen außerhalb Londons.

Die Mitarbeiterzahl ging vor allem in London infolge der Schließung der Werkstatt in Watford im September 2018 zurück.

Sparte UK Trains

- Streiks dämpften die Geschäftsentwicklung.
- Erhebliche operative Herausforderungen bei Arriva Rail North.
- Verkehrsvertrag von Arriva Trains Wales endete im Oktober.
- Übrige Verkehrsverträge mit positiver Entwicklung.

Sparte UK Trains	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Reisende in Mio.	370,9	387,6	-16,7	-4,3
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	10.729	11.091	-362	-3,3
Betriebsleistung in Mio. Trkm	124,2	126,2	-2,0	-1,6
Gesamtumsatz in Mio. €	2.312	2.223	+89	+4,0
Außenumsatz in Mio. €	2.261	2.184	+77	+3,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	112	124	-12	-9,7
EBIT bereinigt in Mio. €	78	89	-11	-12,4
Brutto-Investitionen in Mio. €	61	65	-4	-6,2
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	10.775	12.656	-1.881	-14,9

Die Leistungsentwicklung wurde durch Streiks, witterungsbedingte Einschränkungen und die Beendigung der Verkehrsverträge von Arriva Trains Wales (Oktober 2018) und Tyne and Wear Metro (März 2017) geprägt. Die verspätete Umsetzung der **Schieneninfrastrukturprogramms und des Fahrplanwechsels D129** in Nordengland hatten zusätzlich negative Auswirkungen.

Die wirtschaftliche Entwicklung wurde insbesondere durch die Entwicklungen bei Arriva Rail North spürbar beeinträchtigt. Daraus resultierende Belastungen unter anderem im Materialaufwand konnten nicht kompensiert werden. Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich in der Folge schwächer.

- Die Umsatzentwicklung war positiv infolge höherer Unterstützungsleistungen und Fahrgeldeinnahmen. Abschwächend wirkten gegenläufig die Beendigung der Arriva-Trains-Wales- und Tyne-and-Wear-Metro-Verkehre sowie negative Wechselkurseffekte.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+24,7%) stiegen vor allem aufgrund von Finanzierungsbeiträgen für Projektkosten (gegenläufig wirkten allerdings höhere sonstige betriebliche Aufwendungen).

Die Entwicklung der Aufwandspositionen wurde geprägt durch die Entwicklung bei Arriva Rail North:

- Der spürbare Anstieg des Materialaufwands (+9,4%) resultierte im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für Schienenersatzverkehre, Infrastrukturnutzung und Instandhaltung. Währungskurseffekte wirkten dabei gegenläufig aufwandsmindernd.
- Der Personalaufwand (+2,0%) stieg infolge einer höheren durchschnittlichen Mitarbeiterzahl an. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.

- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+4,1%) erhöhten sich aufgrund von Projektkosten (allerdings kompensiert durch höhere sonstige betriebliche Erträge) und höhere Franchisezahlungen.

- Die Abschreibungen lagen auf Vorjahresniveau.

Die Brutto-Investitionen gingen aufgrund des zeitlichen Verlaufs von vertraglich erforderlichen Investitionen leicht zurück.

Der Rückgang der Mitarbeiter resultierte aus der Beendigung des Arriva-Train-Wales-Franchise. Dies wurde teilweise durch Einstellungen bei Arriva Rail North kompensiert.

Sparte Mainland Europe

- Herausforderndes Markt- und Wettbewerbsumfeld sowie Streiks in den Niederlanden wirkten dämpfend.
- Witterungsbedingte Einschränkungen im ersten Quartal 2018.
- Positive Effekte aus Akquisitionen.

Sparte Mainland Europe	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Reisende Bus in Mio.	781,0	747,9	+33,1	+4,4
Reisende Schiene in Mio.	122,7	100,7	+22,0	+21,8
Verkehrsleistung Schiene ¹⁾ in Mio. Pkm	2.270	2.243	+27	+1,2
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	721,2	721,9	-0,7	-0,1
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	53,5	51,5	+2,0	+3,9
Gesamtumsatz in Mio. €	2.210	2.158	+52	+2,4
Außenumsatz in Mio. €	2.112	2.083	+29	+1,4
EBITDA bereinigt in Mio. €	351	323	+28	+8,7
EBIT bereinigt in Mio. €	193	165	+28	+17,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	204	148	+56	+37,8
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	26.256	25.723	+533	+2,1

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

Die Leistungsentwicklung bei Mainland Europe war positiv:

- Im Schienenverkehr stiegen Reisendenzahl, Verkehrs- und Betriebsleistung hauptsächlich aufgrund des Wegfalls von Einschränkungen durch Bauarbeiten in Schweden im Vorjahr. Streiks in den Niederlanden wirkten gegenläufig dämpfend.
- Im Busverkehr stieg die Reisendenzahl maßgeblich infolge der Akquisitionen von Autotrans (August 2017) und VT-Arriva (Dezember 2018). Die Betriebsleistung lag auf Vorjahresniveau.

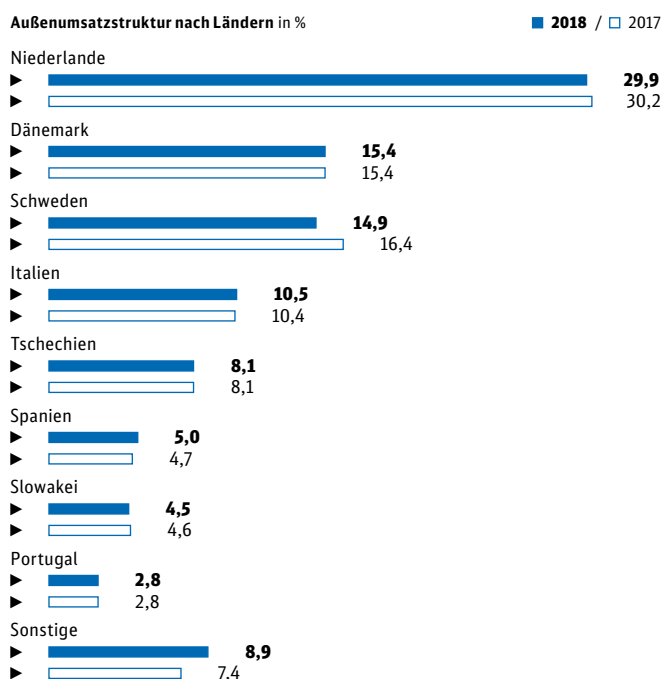
Die wirtschaftliche Entwicklung war positiv. Neben den Akquisitionen wirkten sich dabei auch Einmaleffekte aus. Witterungsbedingte Einschränkungen in Schweden und Streiks in den Niederlanden wirkten gegenläufig dämpfend.

- Die Umsatzentwicklung war vor allem akquisitionsbedingt positiv. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig dämpfend.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+1,2%) lagen annähernd auf Vorjahresniveau.

Die Entwicklung der Aufwandspositionen wurde wesentlich geprägt durch die Akquisitionen und einen positiven Einmaleffekt:

- Der Materialaufwand (+5,6%) stieg akquisitionsbedingt sowie infolge von ergebnisneutralen Verschiebungen aus dem sonstigen betrieblichen Aufwand. Währungskurseffekte und die Erstattung von Kraftstoffsteuer in den Niederlanden vor allem aus Vorjahren hatten einen gegenläufigen positiven Effekt.
- Der Personalaufwand (+0,9%) stieg leicht, unter anderem infolge der Akquisitionen und eines Fachkräftemangels in Mittel- und Osteuropa. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig kompensierend.
- Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-3,7%) resultierte aus ergebnisneutralen Verschiebungen in den Materialaufwand.
- Die Abschreibungen (+0,6%) lagen auf Vorjahresniveau. Die Investitionen stiegen aufgrund der Vorbereitung der Inbetriebnahme des neuen Northern-Lines-Vertrags im Dezember 2020 in den Niederlanden deutlich an. Auch in Italien und Schweden stiegen die Investitionen.

Die Mitarbeiterzahl stieg hauptsächlich infolge der Akquisition der VT-Arriva. Gegenläufig wirkte die Beendigung eines Verkehrsvertrags in den Niederlanden (Dezember 2018).



Die Außenumsatzstruktur hat sich nicht wesentlich verändert. Der Rückgang in Schweden resultierte aus witterungsbedingten Einschränkungen zu Jahresanfang 2018.

Güterverkehr und Logistik

Positive Rahmenbedingungen

Deutscher Güterverkehrsmarkt wächst weiter

Der **deutsche Güterverkehrsmarkt** **D 60** ist 2018 das sechste Mal in Folge gewachsen.

Schiene legt weiter zu

Die Statistik des Schienengüterverkehrs wurde 2018 durch das Statistische Bundesamt rückwirkend ab 2016 einer umfassenden Berichtskreisrevision unterzogen und qualitativ überarbeitet. Die bis dahin aufgetretenen Abweichungen zum Beispiel gegenüber den Ergebnissen aus der Marktbeobachtung der BNetzA und den bei der DB Netz AG ausgewiesenen Entwicklungen der Trassenkilometer konnten weitgehend ausgeräumt werden und geben somit aktuell ein deutlich verbessertes Bild der tatsächlichen Entwicklung auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt wieder.

Die Verkehrsleistung der Güterbahnen in Deutschland legte in einem wettbewerbsintensiven Umfeld unter Berücksichtigung der Ausweitung des Berichtskreises stärker zu als im Vorjahr. Der Marktanteil der Schiene entwickelte sich, gestützt durch die starken Verluste der Binnenschifffahrt, leicht positiv.

- ▶ Neben den insgesamt positiven Konjunkturimpulsen wirkten sich ein Basiseffekt nach der mehrwöchigen Sperrung der Rheintalstrecke bei Rastatt im Vorjahr sowie Verlagerungen infolge der Einschränkungen in der Binnenschifffahrt stützend aus.
- ▶ Dämpfende Effekte resultierten unter anderem aus dem anhaltenden Rückgang der Kohleverkehre infolge der Energiewende sowie Portfolioanpassungen der Energieerzeuger, Problemen in der Autoindustrie durch das neue Messverfahren zur Bestimmung der Abgasemissionen, der schwachen Stahlproduktion, dem Streik in Frankreich, witterungsbedingten Einschränkungen und Ressourcenproblemen.
- ▶ Die Entwicklung einzelner Gütergruppen lässt sich durch die seitens des Statistischen Bundesamtes vorgenommenen Veränderungen am Berichtskreis nicht quantifizieren. Für den Kombinierten Verkehr wird von einem kräftigen Wachstumsbeitrag ausgegangen. Getragen wurde dieser von den konzernexternen Bahnen, die, wie bereits in den letzten Jahren, auch insgesamt einen überdurchschnittlichen Leistungsanstieg verzeichneten.
- ▶ Der Anteil des DB-Konzerns am Schienengüterverkehrsmarkt ging weiter zurück, sodass sich gegenüber den konzernexternen Bahnen ein annähernd ausgeglichenes Verhältnis zeigt.

Straße gewinnt weiter Marktanteile

Die Entwicklung des Straßengüterverkehrs hat nochmals an Dynamik gewonnen. Die Marktposition konnte weiter ausgebaut werden.

- ▶ Gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr hat sich dabei die deutlich überdurchschnittliche Entwicklung der im Ausland zugelassenen Fahrzeuge fortgesetzt, allen voran Lkw aus Polen, Litauen, Rumänien, Slowenien und Bulgarien. Der Anteil der im Ausland zugelassenen Fahrzeuge an den wachsenden grenzüberschreitenden Verkehren wird aktuell auf über 90% geschätzt. Auch bei den Kabotageverkehren in Deutschland gewinnen sie mit zweistelligen Wachstumsraten zunehmend an Bedeutung.
- ▶ Gekennzeichnet war der Lkw-Markt 2018 weiterhin durch eine knapper werdende Ressourcenverfügbarkeit. Neben steigenden Personalkosten führten auch die stark gestiegenen Dieselpreise sowie die Ausweitung der Lkw-Maut auf das gesamte Fernstraßennetz zu spürbaren Verteuerungen.
- ▶ Gestützt wurde die Leistungsentwicklung neben anhaltend positiven Impulsen aus der Baubranche durch die dynamische in- und ausländische Nachfrage bei den Konsum- und Industriegütern sowie Verlagerungen von den anderen Verkehrsträgern infolge witterungs- und qualitätsbedingter Einschränkungen.

Binnenschiff

Die Binnenschifffahrt hat sich sehr negativ entwickelt. Der Marktanteil fiel und erreichte einen historischen Tiefstand.

- ▶ Nach den wasserstandsbedingten starken Verlusten im ersten Quartal 2017 verzeichnete die Schifffahrt 2018 zwar einen starken Jahresauftakt, die Entwicklung wurde im Jahresverlauf aber durch die erneuten Einschränkungen infolge des mehrmonatigen Niedrigwassers auf dem gesamten Wasserstraßennetz wieder spürbar gebremst. Im letzten Jahresdrittel 2018 brach die Leistung um teilweise über 40% ein.
- ▶ Besonders stark betroffen waren dabei die grenzüberschreitenden Verkehre, die einen Anteil von etwa 80% an der Gesamtleistung haben. Am Rhein, als der mit Abstand bedeutendsten Wasserstraße für die Binnenschifffahrt, wurde im Oktober 2018 am Pegel Kaub (Mittelrhein) mit rund 30 cm der niedrigste jemals gemessene Wasserstand erreicht. Überdurchschnittliche Rückgänge waren in den Bereichen Kohle und Kokerei-/Mineralölerzeugnisse zu verzeichnen.

Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt über Vorjahresniveau

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 28, Schweiz und Norwegen) stieg 2018 etwas schwächer als im Vorjahr. Gestützt wurde der Leistungsanstieg durch die global kräftige Investitionsgüternachfrage, die Belebung der Produktion in Europa und des europäischen Handels. Positive Impulse kamen hier vor allem aus den Verkehren über die Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg. Der Kombinierte Verkehr leistete erneut einen hohen Wachstumsbeitrag. Belastend wirkten unter anderem die anhaltend rückläufige Entwicklung im Kohlebereich sowie die massiven Streiks in Frankreich.

Von den Top-Bahnen in Europa konnte vor allem PKP Cargo seine Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr steigern. Im europäischen Netzwerk von DB Cargo blieb die Verkehrsleistung unter dem Vorjahr. Grund ist die schwache Entwicklung in Western Europe und Central Europe.

Europäischer Landverkehr wächst

- ▶ Der europäische Landverkehrsmarkt verzeichnete 2018 ein starkes Wachstum, in dem DB Schenker weiterhin seine marktführende Position behauptet.
- ▶ Steigendes Volumen bei steigenden Verkaufspreisen trotz Änderungen in der Sendungsstruktur mit geringeren Gewichten führte zu Umsatzwachstum.
- ▶ Risiken blieben durch verschiedene Kostentreiber bestehen: Veränderungen in der Sendungsstruktur (sinkende Gewichte, flexiblere Transportanforderungen) führten zu steigenden Kosten, ebenso weiter steigende Preise der Carrier und zunehmender Fahrermangel.

Luftfracht bleibt Wachstumsmarkt

- ▶ Der internationale Luftfrachtmarkt zeigte auch im Jahr 2018 ein solides Wachstum. Diese Entwicklung ist zwar deutlich schwächer als im Vorjahr, aber immer noch ein klares Wachstum. Gerade das erste Quartal 2018 war noch positiv durch das überaus starke Wachstum in 2017 beeinflusst, danach flachte die allgemeine Entwicklung etwas ab und zeigte sich schließlich im vierten Quartal 2018 negativ.
- ▶ Das konjunkturelle Umfeld wirkte unterstützend, auch eine Fortschreibung des E-Commerce-Trends konnte beobachtet werden.
- ▶ Besonders gut entwickelten sich dabei die Märkte in Nordasien und Westeuropa mit dem Haupttreiber Automobil- und Chemiegütertransporte, wobei auch viele andere Industrien ein positives Wachstum verzeichneten. Das stärkste Wachstum bezüglich Tonnage zeigte sich auf der Handelsroute zwischen Asien und Europa.

Diese Entwicklung spiegelte sich auch in der globalen Ratenentwicklung wider, deren Niveau nach der Hochsaison 2017 im ersten Quartal stark eingebrochen war und sich anschließend über das zweite bis vierte Quartal stetig erholte.

- ▶ DB Schenker verzeichnete in der Luftfracht ein Volumenwachstum gegenüber dem Vorjahr.

Seefracht wächst auf Vorjahresniveau

- ▶ Das globale Wachstum der Containerseefracht lag 2018 auf Vorjahresniveau. Die Volumenentwicklung auf allen Haupttrouten verzeichnete ein Wachstum. Die volumenstärkste Route war Intra-Asien mit einem Wachstum von etwa 5,7%. Die Handelsroute Asien—Europa wuchs mit etwa 3,5%.
- ▶ Trotz steigender Kraftstoffpreise im ersten Quartal 2018 blieben die Frachtraten übers Jahr hinweg relativ konstant. Eine Ausnahme bildete der Transpazifikhandel, auf dem die Frachtraten in der zweiten Jahreshälfte stark anstiegen. Dies ist hauptsächlich auf die drohenden Zollkriege zwischen USA und China zurückzuführen.
- ▶ DB Schenker steigerte in der Seefracht sein Volumen gegenüber dem Vorjahr.

Kontraktlogistik anhaltend dynamisch

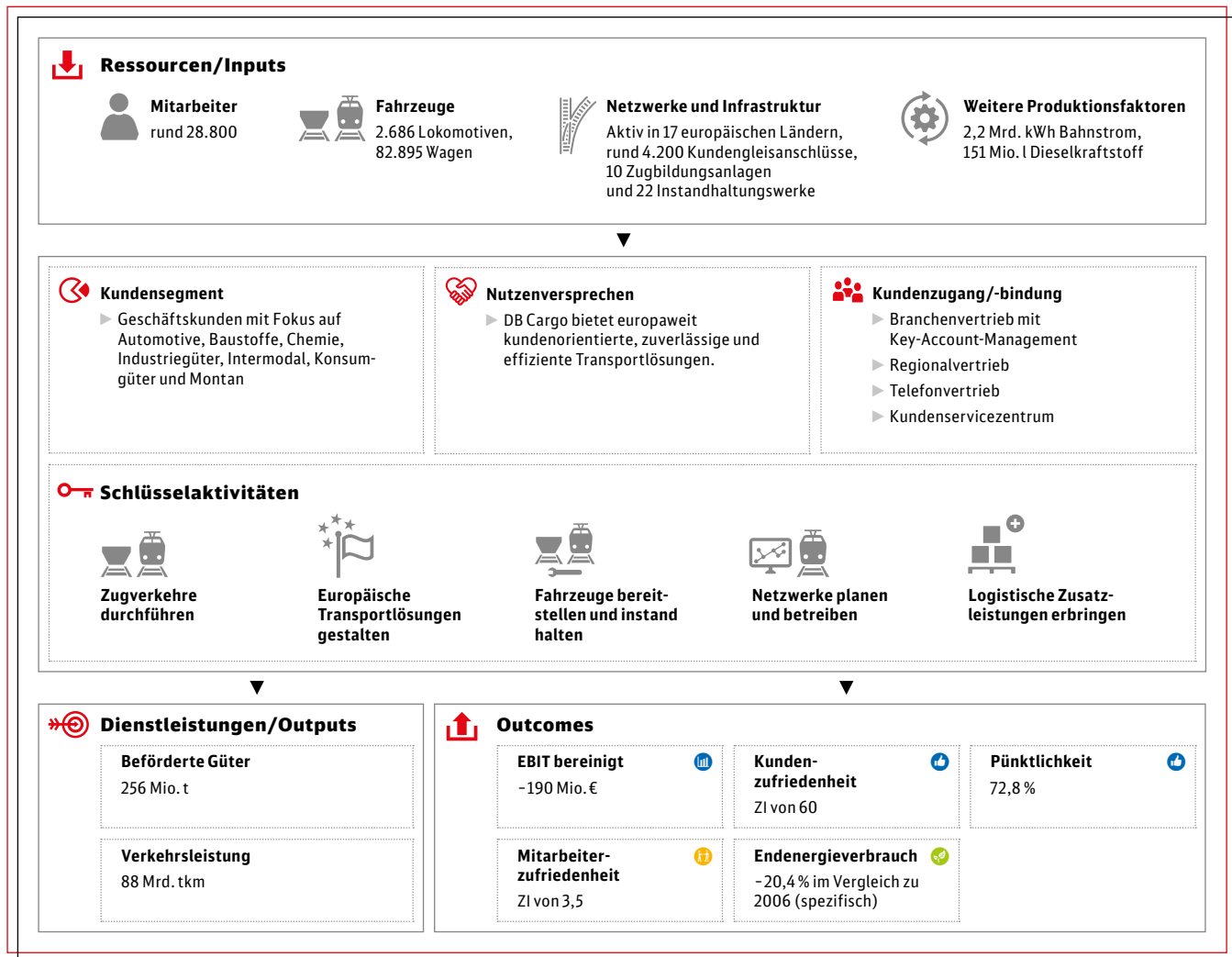
- ▶ Der globale Markt für Kontraktlogistik zeigte 2018 weiterhin ein überdurchschnittliches Wachstum. Sowohl Asien/Pazifik, Americas als auch Europa lagen über den Erwartungen. Durch ein hohes Volumen an Neugeschäftsabschlüssen in diesen Regionen wird sich dieser Trend trotz leichter Konjunkturabkühlungen fortsetzen.
- ▶ Als wesentliche Treiber dieser Entwicklung können die Vertical Markets Electronics und Industrial/Aerospace genannt werden, während Consumer/Retail in 2018 stagnierte.

Geschäftsfeld DB Cargo

Geschäftsmodell

DB Cargo bietet seinen Kunden mit rund 4.200 Kundengleisanschlüssen in Europa Zugang zu einem der größten Schienennetze der Welt und ist die Nummer eins im europäischen Schienengüterverkehr. Das engmaschige internationale Netzwerk erstreckt sich entlang der großen europäischen Güterverkehrskorridore. Damit werden europaweite Schienentransporte in den Segmenten Ganzzüge, Einzelwagen und Kombierter Verkehr angeboten. Individuelle Branchenlösungen der Industriesektoren Industrial, Intermodal und Logistics vervollständigen das Angebot. Zur Leistungserstellung werden im Wesentlichen eigene Triebfahrzeuge und Güterwagen genutzt. Die Schlüsselbranchen sind Montan, Chemie, Automotive, Baustoffe,

GESCHÄFTSMODELL DB CARGO



Industrie und Konsumgüter sowie der intermodale Verkehr. Großkunden prägen die Kundenstruktur. Die führende Leistungskennzahl ist die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern. Die relevante Auslastungskennzahl wird in Tonnen je Zug gemessen. Die Kostenstruktur wird hauptsächlich durch die Betriebsleistung in Zugkilometern beeinflusst. Wesentliche Kostentreiber sind Personal-, Infrastruktur- und Instandhaltungsaufwendungen.

Wichtigste Einnahmequelle sind die Transporte von Gütern auf der Schiene. Schlüsselressourcen sind eine enge Kundenbindung, ein gutes logistisches Kundenverständnis, motivierte und gut ausgebildete Mitarbeiter sowie ein effizienter Einsatz des Rollmaterials und eine kapazitätsbezogen leistungsfähige Infrastruktur. Die konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sind dabei wichtige Lieferanten.

Märkte und Strategie

DB Cargo betreibt ein engmaschiges internationales Netzwerk und ist in 17 europäischen Ländern aktiv. Dieses einzigartige Netzwerk ist das Fundament, um die Stellung als führendes europäisches Schienengüterverkehrsunternehmen auszubauen und sich bis 2030 als international integrierter Bahnlogistiker am Markt neu zu positionieren.

Der Schienengüterverkehr in Deutschland und Europa wird bis 2030 deutlich wachsen. Zum einen wird vor allem der gesamteuropäische Güterverkehrsmarkt aufgrund der stabilen globalen Wirtschaftsentwicklung und des Anstiegs des intraeuropäischen Handels weiter zunehmen und zum anderen wird der Klimawandel eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene unumgänglich machen. Weitere Wachstumserwartungen resultieren aus der Ausweitung der Kundenbasis, hier vor allem durch eine stärkere Beteiligung des Schienengüterverkehrs an der zunehmenden Transportnachfrage der Konsum- und Investitionsgüterindustrie und des Kombinierten Verkehrs. Eine entscheidende Rolle für

zusätzliches Leistungswachstum im Schienengüterverkehr spielt die digitale und technologische Erneuerung des Betriebs. (Teil-)Automatisiertes Fahren und Rangieren, die digitale Betriebs- und Flottensteuerung sowie vorausschauende Instandhaltung auf Basis von intelligentem Rollmaterial sind wesentliche Hebel. Auch der Abbau betrieblicher Hemmnisse im Wachstumsfeld grenzüberschreitender Verkehre stellt eine signifikante Chance für den Schienengüterverkehr dar.

Die Politik hat in Deutschland signifikante Initiativen ergriffen, um die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu forcieren. Durch den **Masterplan Schienengüterverkehr D 63** und den Klimaschutzplan 2050 wurden die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr verbessert. Zentrale Themenfelder darin sind eine erhöhte Leistungsfähigkeit der Infrastruktur, die Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs sowie die Förderung multimodaler Verkehrskonzepte. Zudem wurde eine Trassenpreisförderung beschlossen, um die Schiene kurzfristig gegenüber der Straße preislich attraktiver zu gestalten.

Die Transportleistung und der Umsatz von DB Cargo sind seit Jahren rückläufig. Diese Entwicklung schlägt sich im operativen Ergebnis nieder. Aufgrund nicht ausreichender und unflexibler Produktionskapazitäten zeigten Verbesserungsmaßnahmen bisher nicht die gewünschten Erfolge. Daher ist die Sanierung von DB Cargo ein Schwerpunkt der neuen **Agenda für eine bessere Bahn D 66 ff.**

► **Dimension Ökonomie** 🍷: Um unserem Anspruch als führendes europäisches Schienengüterverkehrsunternehmen gerecht zu werden und eine Trendwende bei Qualität, Umsatz und Profitabilität in 2019 herbeizuführen, setzen wir auf eine konsequente Wachstumsstrategie. Aufgrund der hohen Fixkostenbelastung kann die Wettbewerbs- und damit Zukunftsfähigkeit des Geschäfts nur durch ausreichende Produktivität der eingesetzten Ressourcen erreicht werden. Die Basis für das Umsatzwachstum liegt in der Erhöhung sowie der Flexibilisierung der eigenen Produktionskapazitäten und damit in einer Verbesserung der Transportqualität auf der Schiene. Um dieses Ziel zu erreichen, werden drei Maßnahmenpakete zeitnah umgesetzt:

- »Flüssig durchs Netz«: Wir lösen operative Hemmnisse im Produktionsprozess zeitnah und nachhaltig. Dazu adressieren wir Ressourcenengpässe durch die Nachführung operativer Personale und Investitionen in Rollmaterial. Wir erreichen eine effiziente Ressourcenallokation mithilfe von verbesserten Prozessen und IT und steigern die Zuverlässigkeit sowie Personal- und Asset-Produktivität durch einen Pakt

für Leistung mit Arbeitnehmern. Wir betreiben die digitale und technologische Erneuerung von Betriebs- und Instandhaltungsprozessen.

- »Selbstbewusst mit unseren Kunden wachsen«: Wir steigern den Umsatz durch konsequentes Nutzen unserer Vorteile sowie auch der Systemvorteile der Schiene bei langlaufenden Verkehren, indem wir eine Vorreiterrolle im Wachstumssegment grenzüberschreitender europäischer Verkehre einnehmen und im Segment »Rolling Stock Lifecycle Management« auf unsere langjährige Erfahrung und Kompetenz im Umgang mit Rollmaterial bauen. Darüber hinaus ermöglichen wir stärkeres Umsatzwachstum, indem wir die etablierten Transportsegmente Einzelwagen, Ganzzug und Kombierter Verkehr unter Berücksichtigung gewandelter Kundenbedarfe weiterentwickeln sowie die Marktwahrnehmung von DB Cargo als lösungsorientierter Bahnlogistiker und innovativer Road2Rail-Transportanbieter stärken.
- »Effizienz und Exzellenz als Maximen«: Wir richten Prozesse, Steuerung und Führung stringent auf die Kundenbedürfnisse aus und gestalten unsere Geschäftsprozesse dabei so schlank wie möglich, um unsere Effizienz zu verbessern. Prozessexzellenz erreichen wir durch Etablieren von Prozesseignern, Anwendung von Lean-Prinzipien sowie durch die Digitalisierung von Kernprozessen. Um die Unternehmenssteuerung zu verbessern, führen wir durchgängig Performance-Management-Formate ein und verstärken den Fokus auf das Erreichen gesamtunternehmerischer Ziele durch Betriebsbild-, Produktionsbild- und Korridororientierung. Mit Führungsexzellenz werden Anreize für stärkere Kundenorientierung, proaktive Übernahme von Verantwortung und damit wichtige Führungseigenschaften gefördert. Insgesamt erreichen wir auf diese Weise eine höhere Produktivität, die unseren Kunden zugutekommt.
- **Dimension Soziales** 🍷: Es ist unser Ziel, europaweit ein Top-Arbeitgeber zu sein. Hierzu nutzen wir zum Beispiel die Mitarbeiterbefragung als Feedbackinstrument zur Beurteilung unserer eingeleiteten Maßnahmen. Im Zentrum unserer europäischen HR-Arbeit stehen für uns Digitalisierung, Demografie und Diversität. Dabei wollen wir unsere Führungskräfte und Mitarbeiter mit gezielten Maßnahmen befähigen sowie weiterentwickeln. Um die Zufriedenheit unserer Mitarbeiter konsequent zu steigern, gestalten wir unsere Feedbackinstrumente sowie Austausch- und Dialogformate weiter

aus. So stellen wir eine gemeinsame Weiterentwicklung von DB Cargo sicher und bereiten uns auf die Trends des Logistikmarktes vor.

- Dimension **Ökologie** : Wir werden den Schienengüterverkehr als umwelt- und klimafreundliches Verkehrsmittel stärken und die Basis für eine Treibhausgasreduzierung durch Verkehrsverlagerung bieten. Dafür entwickeln wir nachhaltige Transportlösungen und modernisieren unsere Flotte. Wir werden unsere gesamte **aktive deutsche Wagenflotte mit leisen Bremssohlen**  92 ausrüsten. Unseren spezifischen Endenergieverbrauch werden wir bis zum Jahr 2020 um 21% gegenüber 2006 senken. Wir forcieren den Einsatz der Hybridtechnik, und im Forschungsprojekt **Aufbau und Erprobung von Innovativen Güterwagen**  92 werden weiterentwickelte Güterwagengattungen und innovative Komponenten für einen nachhaltigen und umweltfreundlichen Schienengüterverkehr erprobt. Unsere Position als Umwelt-Vorreiter untermauern wir durch umweltfreundliche Angebote wie **DBEco plus**  **Nr. 1** (CO₂-freier Schienentransport) und **DBEco neutral**  **Nr. 32** (CO₂-neutraler Transport). Darüber hinaus identifizieren wir in den Programmen Green Maintenance und Energy Management Energieeinsparpotenziale.

Digitalisierung und Innovation

- Bis 2020 soll die Güterwagenflotte in Deutschland mit modernster Telematik und Sensorik ausgerüstet werden. Rund 10.000 umgerüstete Güterwagen sind bereits unterwegs. Dafür investieren wir einen zweistelligen Millionenbetrag.
- Das Projekt **Innovativer Güterwagen**  92 startete die Erprobung im Betrieb. Das Projekt wird von DB Cargo in Zusammenarbeit mit der VTG AG im Auftrag des BMVI umgesetzt.
- myRailportal hat weitere Funktionen erhalten, um den Zugang zum Schienengütertransport zu erleichtern. Beauftragung, Leerwagenbestellung, Sendungsverfolgung und Abrechnung werden durchgängig und automatisiert von dem Portal unterstützt.

Umweltmaßnahmen

- Mit einer **Kennfeldoptimierung**  **Nr. 130** in der Motorsteuerung senkt DB Cargo Kraftstoffverbrauch und Treibhausgasemissionen. Bei knapp 400 Rangierloks wurde die Motorsteuerung optimiert. Dadurch werden pro Jahr 800.000 l Kraftstoff und 2,1 Mio. kg CO₂ eingespart. Dies entspricht einer Reduzierung des Kraftstoffbedarfs um rund 3%. Die Einsparung wurde im Rahmen von Messfahrten nachgewiesen.

- Für alle DB Cargo-Streckenlokführer gibt es eine **Energiespar-Olympiade**  **Nr. 8**. In 36 Monatevents und sechs Superevents wurden bereits über 2.400 Lokführer für ihre guten Leistungen honoriert.
- DB Cargo rüstet im Jahr 2019 weitere 150 Triebfahrzeuge mit dem Fahrassistenzsystem Leader aus. Seit Jahresende 2018 sind rund 500 Fahrzeuge mit dem System unterwegs.

Entwicklung im Berichtsjahr

- Beeinträchtigungen vor allem in Deutschland durch weiterhin angespannte Transportqualität (Ressourcenprobleme).
- Streiks in Frankreich beeinträchtigten Entwicklung.
- Positive Geschäftsentwicklung in Osteuropa.

Die Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr lag auf Vorjahresniveau. Verbesserte Pünktlichkeiten unter anderem in Großbritannien und den Niederlanden kompensierten den Pünktlichkeitsrückgang in Deutschland, der eine Folge der stark ausgelasteten Infrastruktur war. Zudem haben sich im Berichtsjahr erneut externe Störereignisse negativ auf die Pünktlichkeitsentwicklung ausgewirkt.

Die Kundenzufriedenheit 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.

Auch die Leistungsentwicklung war spürbar rückläufig. Getrieben wurde sie vor allem durch Western Europe und Central Europe. Die Menge der beförderten Güter und die Verkehrsleistung sowie die Betriebsleistung gingen zurück. Gegenläufig entwickelte sich die Auslastung pro Zug leicht positiv.

Die wirtschaftliche Entwicklung bleibt angespannt. Die rückläufigen Erträge, verbunden mit leicht gestiegenen Aufwendungen, führten zu deutlichen Rückgängen der operativen Ergebnisgrößen.

- Die Umsätze wurden zu 83% in Central Europe, zu 12% in Western Europe und zu 5% in Eastern Europe generiert. Der Umsatz ging im Wesentlichen aufgrund von Ressourcenengpässen und Streiks in Frankreich leicht zurück. Währungskurseffekte machten sich zusätzlich negativ bemerkbar. Gegenläufig wirkten sich die abrechnungstechnischen Umstellungseffekte vom Verfahren des Frachtausgleichs mit ausländischen Bahnen auf ein Leistungseinkaufsmodell positiv auf die Umsatzerlöse aus.



DB Cargo	2018	2017	Veränderung		2016
			absolut	%	
Pünktlichkeit in %	72,8	72,7	-	-	75,6
Kundenzufriedenheit in ZI	60	67	-	-	-
Beförderte Güter in Mio. t	255,5	271,0	- 15,5	- 5,7	277,4
Verkehrsleistung in Mio. tkm	88.237	92.651	- 4.414	- 4,8	94.698
Betriebsleistung in Mio. Trkm	165,8	175,6	- 9,8	- 5,6	179,1
Auslastung in t pro Zug	532,3	527,5	+ 4,8	+ 0,9	528,8
Gesamtumsatz in Mio. €	4.460	4.528	- 68	- 1,5	4.560
Außenumsatz in Mio. €	4.177	4.209	- 32	- 0,8	4.230
EBITDA bereinigt in Mio. €	54	130	- 76	- 58,5	108
EBIT bereinigt in Mio. €	- 190	- 90	- 100	+ 111	- 81
EBIT-Marge (bereinigt) in %	- 4,3	- 2,0	-	-	- 1,8
Brutto-Investitionen in Mio. €	587	328	+ 259	+ 79,0	304
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	28.842	28.257	+ 585	+ 2,1	29.671
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,5	-	-	-	3,4
Mitarbeiterzufriedenheit - Durchführungsquote Follow-upworkshops in %	-	96,5	-	-	-
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	11,3	10,6	-	-	11,2
Spezifischer Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	- 20,4	- 17,1	-	-	- 17,1
Leise Güterwagen in Deutschland per 31.12.	50.409	39.604	+ 10.805	+ 27,3	32.396

- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+15,1%) stiegen vor allem aufgrund der **Trassenpreisförderung D 63** (gegenläufige Effekte in den Umsatzerlösen) und von Lokomotivverkäufen in Rumänien an. Dämpfend wirkte der Wegfall des Effekts aus der Erstattung der Kernbrennstoffsteuer im Vorjahr.

Auf der Aufwandsseite kam es zu einem leichten Anstieg, getrieben durch den Personalaufwand:

- Der Materialaufwand (-0,2%) lag unter anderem währungskursbedingt auf Vorjahresniveau. Zudem wirkten niedrigere Trassen- und Energieaufwendungen kompensierend für gestiegene eingekaufte Transportleistungen.
- Der Personalaufwand (+2,2%) erhöhte sich tarifbedingt.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+4,4%) stiegen unter anderem infolge höherer Aufwendungen für Fahrzeugmieten und bezogener IT-Leistungen.
- Die Abschreibungen (+10,9%) stiegen vor allem investitionsbedingt sowie infolge von Wertminderungen von IT-Projekten.

Die Investitionstätigkeit nahm zu. Die Investitionen stiegen in Central Europe und Eastern Europe vor allem aufgrund höherer Investitionen in Lokomotiven und Güterwagen. Gegenläufig sanken die Investitionen in Western Europe.

66% der Mitarbeiter sind in Central Europe beschäftigt, 15% in Western Europe und 14% in Eastern Europe. Die Zahl der Mitarbeiter stieg in Central Europe und Western Europe an. Gegenläufig wirkte die Reduzierung der Mitarbeiter in Polen infolge eines rückläufigen Gleisanschluss- und Sandminengeschäfts.

Die Mitarbeiterzufriedenheit hat sich infolge der positiven Entwicklung in den Themenfeldern Arbeitszeitgestaltung und Weiterentwicklung verbessert.

Der Frauenanteil in Deutschland ist im Vergleich zum Vorjahr gestiegen.

Der Rückgang des spezifischen Endenergieverbrauchs im Vergleich zu 2006 ist stärker geworden.

Region Central Europe

- Angespannte Transportqualität durch Ressourcenengpässe.
- Mangelnde Produktqualität führt zu Leistungsverlusten.
- Erste Effekte aus Schienengüterverkehrsoffensive.

Region Central Europe	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	235,9	246,2	- 10,3	- 4,2
Verkehrsleistung in Mio. tkm	71.343	74.780	- 3.437	- 4,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm	134,0	140,9	- 6,9	- 4,9
Gesamtumsatz in Mio. €	4.852	4.836	+ 16	+ 0,3
Außenumsatz in Mio. €	3.451	3.431	+ 20	+ 0,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	75	160	- 85	- 53,1
EBIT bereinigt in Mio. €	- 98	6	- 104	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	521	270	+ 251	+ 93,0
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	18.991	18.494	+ 497	+ 2,7

Die Leistungsentwicklung in Central Europe war infolge der Auswirkungen der Streiks in Frankreich sowie durch Ressourcenprobleme bei Personal und Güterwagen rückläufig. Die Auslastung konnte hingegen leicht verbessert werden.

Die wirtschaftliche Entwicklung war negativ: Die Ertragssteigerungen konnten die Aufwandssteigerungen nicht ausgleichen, sodass die operativen Ergebnisgrößen deutlich zurückgingen.

- ▶ Trotz des Leistungsrückgangs konnte ein leichter Umsatzzuwachs erzielt werden. Dies resultierte unter anderem aus den positiv wirkenden Umstellungseffekten von Frachtverteilung auf Leistungseinkauf.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge (+23,1%) stiegen vor allem aufgrund der **Trassenpreisförderung D 63** (gegenläufige Effekte in den Umsatzerlösen).
- ▶ Der Materialaufwand (+3,2%) erhöhte sich unter anderem infolge gestiegener eingekaufter Transportleistungen spürbar. Geringere Aufwendungen für Energie sowie ein preis- und mengenbedingter geringerer Aufwand für Trassennutzung wirkten kompensierend.
- ▶ Der Personalaufwand (+2,8%) stieg trotz einer geringeren durchschnittlichen Mitarbeiterzahl infolge der Tarifierhöhungen.
- ▶ Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+7,2%) resultierte vorrangig aus höheren bezogenen IT-Leistungen und Aufwendungen für Schadenersatz.
- ▶ Die Abschreibungen (+11,7%) stiegen infolge von Wertminderungen von IT-Projekten sowie aufgrund erhöhter Investitionen in Lokomotiven und Güterwagen.

Die Brutto-Investitionen nahmen insbesondere aufgrund höherer Investitionen in Lokomotiven und Güterwagen deutlich zu.

Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich vor allem durch Einstellungen im Rahmen der Nachführung von Personal in operativen Funktionsgruppen und der Akquise von Personal im Rahmen von Neugeschäften unter anderem in Belgien und Italien.

Region Western Europe

- ▶ Streiks in Frankreich belasteten die Entwicklung.
- ▶ Portfoliabereinigungen in Großbritannien.
- ▶ Restrukturierungsmaßnahmen in Großbritannien und Frankreich schreiten voran.

Region Western Europe	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	48,5	55,4	- 6,9	- 12,5
Verkehrsleistung in Mio. tkm	11.910	13.255	- 1.345	- 10,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	23,6	26,8	- 3,2	- 11,9
Gesamtumsatz in Mio. €	640	668	- 28	- 4,2
Außenumsatz in Mio. €	516	544	- 28	- 5,1
EBITDA bereinigt in Mio. €	48	41	+ 7	+ 17,1
EBIT bereinigt in Mio. €	- 9	- 12	+ 3	- 25,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	47	48	- 1	- 2,1
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	4.365	4.207	+ 158	+ 3,8

In Western Europe verzeichneten die Menge der beförderten Güter, die Verkehrsleistung und die Betriebsleistung deutliche Rückgänge. Eine negative Entwicklung in Großbritannien, unter anderem durch Portfoliabereinigungen in den Segmenten Intermodal, Biomasse, Kohle und Chemie sowie in den Bereichen Bau und Verteidigung, belastete weiterhin die Leistungsentwicklung.

Die wirtschaftliche Entwicklung lag über Vorjahresniveau: Der Aufwandsrückgang konnte die gesunkenen Erträge überkompensieren, sodass sich die operativen Ergebnisgrößen verbesserten.

- ▶ Der Umsatz war leistungs- und währungskursbedingt vor allem durch die negativen Entwicklungen in Großbritannien rückläufig.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge (-11,8%) gingen insbesondere in Großbritannien infolge des Wegfalls von Erträgen aus einer Beteiligungstransaktion im Vorjahr und aufgrund von wegfallenden Erträgen aus Lokomotiv- sowie Güterwagenverkäufen zurück. Schadenersatzzahlungen der SNCF an die ECR infolge der Streiks in Frankreich wirkten kompensierend.
- ▶ Der Materialaufwand (-8,0%) war aufgrund von Währungskurseffekten und des geringeren Leistungsvolumens rückläufig.
- ▶ Der Personalaufwand (-5,9%) sank infolge von Restrukturierungsmaßnahmen. Gegenläufig wirkten sich Neueinstellungen beim betrieblichen Personal in Großbritannien zum Jahresende aus.
- ▶ Die Abschreibungen erhöhten sich aufgrund von Wertminderungen von IT-Projekten.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-6,5%) gingen aufgrund geringerer Mietaufwendungen und Rückstellungsaufösungen in Großbritannien zurück. Zudem wirkten Währungskurseffekte negativ.

Die Brutto-Investitionen gingen zurück. Dies resultierte vorrangig aus Revisionen von Lokomotiven in Großbritannien und Frankreich.

Die Mitarbeiterzahl stieg unter anderem beim betrieblichen Personal sowie in den Bereichen Maschinenbau und Infrastruktur an. Gegenläufig wirkte sich der Rückgang bei den Lokomotivführern aus.

Region Eastern Europe

- Leistungsentwicklung überwiegend positiv.
- Anpassung im Transportportfolio in Polen.
- Steigerung Personalkosten in Polen.

Region Eastern Europe	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	16,7	17,3	-0,6	-3,5
Verkehrsleistung in Mio. tkm	4.984	4.616	+368	+8,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	8,1	8,0	+0,1	+1,3
Gesamtumsatz in Mio. €	309	314	-5	-1,6
Außenumsatz in Mio. €	210	216	-6	-2,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	25	21	+4	+19,0
EBIT bereinigt in Mio. €	11	8	+3	+37,5
Brutto-Investitionen in Mio. €	19	10	+9	+90,0
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	3.914	4.076	-162	-4,0

Die Leistungsentwicklung in Eastern Europe bezogen auf die Verkehrs- und Betriebsleistung entwickelte sich positiv. Die Menge der beförderten Güter sank gegenläufig unter anderem infolge eines geringeren Verkehrsaufkommens in den Bereichen Logistics und Intermodal in Polen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war gedämpft: Die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT verbesserten sich, insbesondere getrieben durch Erträge aus dem Verkauf von Lokomotiven.

- Der Umsatz entwickelte sich im Wesentlichen währungskursbedingt rückläufig. Diese Entwicklung wurde verstärkt durch einen leistungsbedingten Rückgang im Sandminengeschäft in Polen und den Wegfall von China-Verkehren. Gegenläufig wirkten Preiseffekte teilweise kompensierend.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+14,3%) stiegen unter anderem aufgrund von Lokomotivverkäufen in Rumänien und Schadenersatzzahlungen in Polen.
- Der Materialaufwand (-8,7%) sank währungskursbedingt und infolge geringerer Transportleistungseinkäufe sowie niedrigerer Aufwendungen für Instandhaltung in Polen.
- Der Personalaufwand (+5,7%) stieg aufgrund von Tarifierhöhungen, unter anderem getrieben durch eine angespannte Arbeitsmarktlage und nationale Mindestlohnpolitik in Osteuropa an.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+22,2%) stiegen. Dies resultierte unter anderem aus Veräußerungskosten im Rahmen von Lokomotivverkäufen in Rumänien.
- Die Abschreibungen lagen auf Vorjahresniveau.

Die Investitionstätigkeit ist stark gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf Investitionen in Instandhaltungswerkstätten und Lokomotivprojekte zurückzuführen.

Die Mitarbeiterzahl war insbesondere aufgrund von Optimierungsmaßnahmen in Polen rückläufig. Gegenläufig stieg die Zahl der Mitarbeiter in Südosteuropa.

Geschäftsfeld DB Schenker

Geschäftsmodell

Als integrierter Transport- und Logistikdienstleister bedient DB Schenker etablierte Märkte und aufstrebende Volkswirtschaften mit einem weltweiten Netzwerk. Im Landverkehr verbindet das dichte Netzwerk die wichtigsten Wirtschaftsregionen in Europa. Das Angebot umfasst zeit- und kostenoptimierte Dienstleistungen für Stückgut-, Teil- und Komplettladungsverkehre sowie europaweite Tür-zu-Tür-Lösungen. Als einer der weltweit führenden Anbieter in der Luft- und Seefracht bietet DB Schenker die gesamte Palette der Dienstleistungen in diesem Segment. In der Kontraktlogistik umfasst das Leistungsangebot alle Stufen der Wertschöpfungskette – vom Lieferanten über den Produzenten/Handel bis zum Endkunden und zum Ersatzteilservice. Kernkompetenz ist die Planung und Abwicklung komplexer globaler Lieferketten, darunter auch nachhaltige Logistikkonzepte.

DB Schenker verfügt über eine weltweite Kundenbasis mit breitem Branchenmix und einem Fokus auf Industriekunden. Der Vertical-Market-Ansatz verfolgt das Ziel, branchenspezifische Lösungen zu entwickeln. Wichtige Großkunden werden als Global Accounts mit maßgeschneiderten Lösungen betreut.

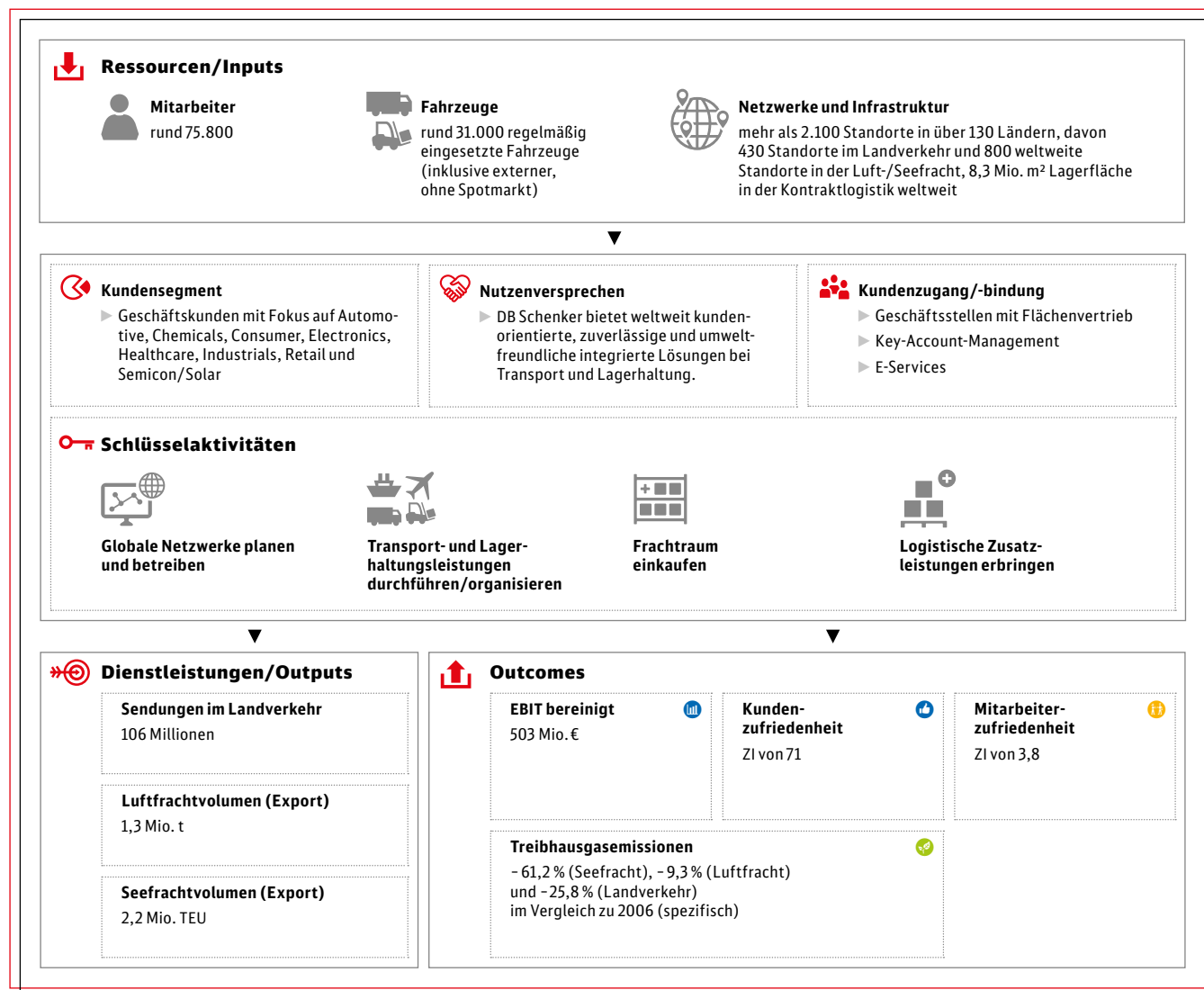
In der Luft- und Seefracht agieren wir ausschließlich als Spediteur ohne eigene Flugzeuge und Schiffe. In Teilen des Landverkehrs werden eigene Fahrzeuge und Ladegefäße verwendet. Umschlagterminals sowie Lagerhäuser sind meist unser Eigentum oder längerfristig angemietet.

Für einen Dienstleister sind motivierte und gut ausgebildete Mitarbeiter Schlüsselressourcen. Enge Kundenbeziehungen und Industrieexpertise sind von hoher Bedeutung. Darüber hinaus ist eine leistungsfähige IT essenziell für eine hohe Produkt- und Servicequalität.

Wichtige Partner sind neben Fluggesellschaften und Reedereien in der Luft- und Seefracht auch im Landverkehr Subunternehmer für die Durchführung von Transporten.

Das Leistungsvolumen wird in Abhängigkeit von der Sparte gemessen: Beim Landverkehr ist die Anzahl an Sendungen entscheidend, in der Luftfracht sind es die abgerechneten Tonnen, und in der Seefracht ist es das in TEU gemessene Frachtvolumen. In der Kontraktlogistik existiert keine vergleichbare Volumengröße. Marktvergleiche werden hier in der Regel auf Umsatzbasis durchgeführt. DB Schenker hat eine relativ geringe Kapitalintensität und Wertschöpfungstiefe. Rund 70% des Umsatzes der Transportsparten werden über Vorleistungen zugekauft. Die

GESCHÄFTSMODELL DB SCHENKER



Optimierung dieser Einkaufsbeziehungen und das Ausbalancieren über verschiedene Einflussfaktoren wie Transportrelationen, Volumen, Gewichte und Verkehrsmodus stellen daher einen wichtigen Erfolgsfaktor und Werttreiber dar. Gleiches gilt für das Management von Schwankungen bei Frachtraten und den spezifischen Zuschlägen auf diese Frachtraten. Unterhalb des Rohertrags ist vor allem ein effektiver und effizienter Personaleinsatz essenziell. Dies gilt insbesondere für die Sparte Kontraktlogistik. Hier sind industriebezogenes Know-how und Erfahrung in der optimalen Gestaltung innerbetrieblicher Logistikprozesse wesentliche Erfolgsfaktoren. Darüber hinaus ist eine effektive IT-Unterstützung von besonderer Bedeutung.

Wichtigste Einnahmequellen sind Transport- und Logistikdienstleistungen, inklusive Mehrwertleistungen wie die Montage von Modulen oder Baugruppen in der Automobilindustrie oder das Zusammenstellen von speziellen Verkaufsverpackungen für den Einzelhandel.

Märkte und Strategie

DB Schenker verfügt über eine sehr gute Positionierung in allen Marktsegmenten – europäischer Landverkehr, globale Luft- und Seefracht sowie Kontraktlogistik. Unsere Vision ist, der führende integrierte Transport- und Logistikanbieter mit globaler Reichweite zu sein. Unsere führende Marktposition wollen wir stärken und ausbauen. Mit der Strategie PRIMUS will DB Schenker die Profitabilität deutlich steigern und das Portfolio noch stärker auf internationale Wachstumsmärkte ausrichten.

Um die Veränderung in den drei Kernbereichen Wachstum, Effizienz und Kultur voranzutreiben, wurde ein umfassendes Transformationsprogramm aufgesetzt.

Die einzelnen Geschäftsbereiche des Landverkehrs, der Luft- und Seefracht und der Kontraktlogistik konzipieren Maßnahmen und setzen diese um. Darüber hinaus werden übergreifende Themen zentral gesteuert. Beispiele

sind umfassende Effizienzsteigerungsprogramme, die unter anderem die Implementierung neuer Steuerungslogiken beinhalten.

Die Digitalisierung als Disruptionstreiber der Logistikbranche gewinnt immer mehr an Bedeutung. DB Schenker hat deshalb eine dezidierte Digitalisierungseinheit. Hier werden Themen wie datengetriebene Geschäftsmodelle, Online-Plattformen und technische Innovationen global vorangetrieben.

- ▶ Dimension **Ökonomie** 🏢: Zentrale Herausforderung ist es, schneller auf die Marktnachfrage reagieren zu können. Dafür setzen wir auf Prozesse, die sich sowohl durch Standardisierung als auch durch Industrialisierung auszeichnen. Mit der konsequenten Anpassung der Lieferketten erfüllen wir Kundenwünsche und vertiefen gleichzeitig die Kundenbeziehung. Zudem steht der weitere Ausbau integrierter und innovativer Lösungen für die gesamte Logistikkette im Fokus. Wir haben das Ziel, profitabel zu wachsen und die EBIT-Marge nachhaltig zu steigern. Wir streben an, in allen Segmenten stärker als der Markt zu wachsen und unsere führenden Marktpositionen zu behaupten. Dafür erweitern und verdichten wir unser globales Netzwerk. Ein wesentlicher Fokus liegt auf dem Ausbau und der weltweiten Harmonisierung unserer IT-Landschaft. Zudem entwickeln wir neue digitale Angebote, die die Zusammenarbeit mit unseren Subunternehmern und das Leistungsversprechen für unsere Kunden verbessern.
- ▶ Dimension **Soziales** 👤: Wir haben den Anspruch, Top-Arbeitgeber in der Logistik zu sein. Zufriedene Mitarbeiter sind Voraussetzung für zufriedene Kunden. Zur Erreichung unserer Ziele stärken wir unsere Unternehmenskultur und bauen unsere individuellen und internationalen Programme zur Karriereentwicklung weiter aus. Darüber hinaus bieten wir ein modernes und familienfreundliches Arbeitsumfeld sowie gelebte Vielfalt.
- ▶ Dimension **Ökologie** 🌱: Unser umfangreiches Know-how bei Green Logistics bauen wir aktiv aus. Mit unseren Eco Operations erfassen, bewerten und erhöhen wir die Energie- und Materialeffizienz unserer internen Prozesse. Mit Eco Procurement legen wir den Fokus auf den Einkauf CO₂-freundlicher Leistungen bei unseren Carriern und Subdienstleistern. Hierzu dienen uns unter anderem unser Preferred-Carrier-Portfolio, die Carbon Reduction Agreements und Umweltpartnerschaften mit Top-Carriern. Eco Transparency beinhaltet Instrumente, mit denen sich die CO₂-Bilanz noch präziser berechnen lässt. Im Rahmen von **Eco Consulting**  **Nr. 12** bieten wir unseren Kunden Beratungsdienstleistungen, durch die sie ihre CO₂-Bilanz verbessern können.

Entwicklung des Netzwerks

- ▶ DB Schenker baut in Dubai in der Nähe des Flughafens sein **zweites Logistikzentrum D143** in der Region. Es ist die größte Investition in der Geschichte von DB Schenker Middle East&Africa. Es wird weltweit der erste Standort von DB Schenker sein, dessen Stromversorgung zu 100% mit Solarenergie abgedeckt wird.

Fortschritte bei Umsetzung von PRIMUS

Im Berichtsjahr wurde eine Vielzahl von Initiativen umgesetzt, die DB Schenker auf dem Weg, PRIMUS der Branche zu werden, voranbringen.

- ▶ Wachstum: Unter anderem die Geschäftsentwicklungsprogramme in allen Produkten trugen im Berichtsjahr zu einer Gesamtumsatzsteigerung von über einer 1 Mrd. € bei, darunter zum Beispiel gezielte regionale Spezialisierungen auf Schlüsselkunden in der Softwarebranche.
- ▶ Effizienz: Durch den weiteren Ausbau der Global Business Service Center in Bukarest und Manila richtete sich DB Schenker im Berichtsjahr konsequent effizienter aus. Zudem wurden große Fortschritte in Richtung einer transparenteren und schnelleren Unternehmenssteuerung gemacht, zum Beispiel durch neue Standards im Controlling der globalen Kostenentwicklung.
- ▶ Kultur: Nach dem Programmstart mit 133 Top-Führungskräften im Vorjahr, wurden im Berichtsjahr knapp 6.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als Katalysatoren in das »The Future is here«-Programm involviert. Sie treiben den Kulturwandel voran, der dazu beitragen soll, DB Schenker an die Spitze der Branche zu führen.

Digitalisierung und Innovation

- ▶ DB Schenker und Cisco gestalten gemeinsam den Wandel durch die Digitalisierung. In Houston, Texas/USA, wurde ein gemeinsames Innovations-Lab eröffnet, in dem neue Technologien für die Logistik erprobt und vermarktet werden sollen.
- ▶ Über das Online-Portal eSchenker können Kunden 3-D-Drucke konfigurieren und bestellen. Gedruckt werden derzeit zum Beispiel medizinische Geräte aus Edelstahl, Robotergreifinger aus Kunststoff oder individuelles Verpackungsmaterial.
- ▶ Über die neue Onlineplattform connect 4 land von DB Schenker können Kunden in Europa, beispielsweise in Deutschland, Spanien und Frankreich, ab sofort europaweite Stückguttransporte online anfragen und direkt buchen. Die neue Plattform richtet sich vor allem an

kleinere und mittelständische Kunden. Auch für die Luft- und Seefracht sind ähnliche Entwicklungen in Arbeit. DB Schenker setzt damit seine Digitalisierungsstrategie konsequent weiter um.

Umweltmaßnahmen

- ▶ DB Schenker hat sich der EV100-Initiative angeschlossen und verpflichtet sich damit, bis 2030 alle eigenen Fahrzeuge bis 3,5 t auf Elektrobetrieb umzustellen sowie 50% der Fahrzeuge von 3,5 bis 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht.
- ▶ DB Schenker hat von der Daimler-Tochter Charterway fünf **vollelektrische Lkw** grün **Nr. 122** vom Typ Fuso eCanter erworben und testet diese unter realen Produktionsbedingungen in verschiedenen deutschen Städten und einer europäischen Metropole. Die batteriebetriebenen 7,5-t-Elektro-Lkw haben rund 120 km Reichweite und unterstützen bei der CO₂-armen und schadstofffreien Zustellung und Abholung von Stückgutsendungen in den Städten. Der Fuso eCanter schafft je nach Aufbau und Einsatzart bis zu 4,5 t Last.
- ▶ Zur freiwilligen Umstellung von Schweröl auf schwefelarmen Schiffsdiesel in nicht regulierten Häfen konnte DB Schenker gemeinsam mit seinem Preferred Carrier Hapag Lloyd die Zusammenarbeit mit Topkunden fortsetzen. Ein erster Premiumkunde entrichtet auf alle Container, die in Häfen ohne Schwefelemissionsgrenzwerte verladen werden, einen Aufschlag zur Finanzierung des schwefelarmen Kraftstoffs.
- ▶ Im Rahmen der Maßnahme **LED-Beleuchtung** grün **Nr. 50** hat DB Schenker an sechs Standorten in Frankreich, Österreich und Spanien die Beleuchtungsanlagen vollständig auf LED umgestellt. Es wird eine Energieeinsparung von rund 1.100 MWh pro Jahr erwartet.
- ▶ In Polen wurden im Systemverkehr durchgängig 7,82-m-Jumbo-Wechselbrücken anstelle von Standard-Sattel-Equipment auf modernen Zugmaschinen eingesetzt und damit mehr als 3 Mio. Transportkilometer eingespart bei gleichzeitig fast 4 t höherer Zuladung. Dies ergab bereits bis Ende 2018 eine Einsparung von über 6.000 t CO₂e.
- ▶ DB Schenker hat im Rahmen der Maßnahme **Solarsystem** grün **Nr. 30** in den Vereinigten Arabischen Emiraten ein 35.000 m² großes temperaturgeregeltes Lager mit einem 2,3-MWp-Photovoltaikkraftwerk erbaut. Die Solar-PV-Anlage besteht aus 7.000 hocheffizienten 72-Zellen-Solarmodulen und anderen hochmodernen proprietären Komponenten, von denen erwartet wird, während ihrer gesamten Lebensdauer etwa 85.000 MWh erzeugen. Mit dieser Anlage plant DB Schenker, nahezu 100% des Eigenbedarfs des Gebäudes auszugleichen.

Beteiligungen

- ▶ Ende November 2018 hat DB Schenker 51% Anteile an der LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft mbH (LogCap GmbH), Wien/Österreich, von der Ersten Bank Group AG übernommen. Die Gesellschaft wurde 2005 als Joint Venture zwischen Schenker&Co. AG, Wien, (49%) und Erste Bank Group AG (51%) zur Finanzierung von Immobilieninvestitionen für die Schenker&Co. AG in Mitteleuropa gegründet. Alle drei von der LogCap GmbH beziehungsweise deren Tochtergesellschaft LogCap s.r.o., Slowakei, zuletzt gehaltenen Immobilien gehören zum Kernnetzwerk von Schenker in Mitteleuropa. Durch den Erwerb wurde sichergestellt, dass diese Immobilien DB Schenker dauerhaft zur Verfügung stehen.

Weitere Ereignisse

- ▶ Mit »Premium 13« bietet DB Schenker seit dem ersten Halbjahr 2018 in Europa die Zustellung von Waren bis 13 Uhr an; mit »Premium 10« können Kunden die garantierte Zustellung bis 10 Uhr am Folgetag wählen.
- ▶ DB Schenker wurde zum dritten Mal in Folge bei den Asian Freight, Logistics and Supply Chain Awards (AFLAS) als bester Logistikdienstleister in der Kategorie Rail ausgezeichnet. Mit der kontinuierlichen Verbesserung von Schienengüterverkehrstransporten zwischen Europa und Asien im Hinblick auf Kosten, Lieferzeit und Serviceoptionen haben wir eine führende Position bei trans-eurasischen Bahnverbindungen.
- ▶ DB Schenker hat erstmalig einen Ganzzugtransport von landwirtschaftlichen Frischprodukten von China nach Russland durchgeführt. Bei dem Test war ein mit Kühlcontainern beladener Zug 17 Tage von Chengdu nach Moskau unterwegs.

Veränderungen in der Spartendarstellung

- ▶ Die Sparte Landverkehr umfasst nun auch einen Teil der Landverkehrsaktivitäten außerhalb von Europa, im Wesentlichen in Asien/Pazifik, Nordamerika und Mexiko. Die Vergleichbarkeit zum Vorjahr ist dadurch stark eingeschränkt.
- ▶ Die Aktivitäten in der Luft- und Seefracht werden nun getrennt in jeweils einer eigenen Sparte dargestellt und ohne die Aktivitäten von Fairs&Exhibitions und Global Projects.

Entwicklung im Berichtsjahr

- ▶ Markt- und Wettbewerbsumfeld mit positiven Impulsen.
- ▶ Landverkehr, See- und Luftfracht mit positiver Entwicklung.
- ▶ Umfangreiche Initiativen für Kostenreduktionen, zur Verbesserung der Effizienz und zur Digitalisierung.

Die Kundenzufriedenheit 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.

Die Volumenentwicklung war in der Luft- und Seefracht positiv. Auch der Landverkehr verzeichnete eine insgesamt positive Entwicklung.

Die wirtschaftliche Entwicklung war erfreulich: Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich infolge eines Anstiegs der Erträge positiv. Auch der Rohertrag (+5,3%) legte zu, am deutlichsten in der Luftfracht. Die Rohertragsmarge verbesserte sich.

Die Umsätze wurden zu 42% im Landverkehr, zu 22% in der Luftfracht, zu 17% in der Seefracht sowie zu 15% in der Kontraktlogistik generiert.

Das bereinigte EBIT wurde zu 25% im Landverkehr, zu 35% in der Luftfracht, zu 16% in der Seefracht sowie zu 18% in der Kontraktlogistik generiert.

- ▶ Haupttreiber der positiven Umsatzentwicklung waren der Landverkehr und die Luftfracht. Die Kontraktlogistik und die Seefracht entwickelten sich währungskursbereinigt positiv.

- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge (-11,3%) sind im Berichtsjahr zurückgegangen.

Auch auf der Aufwandsseite machten sich die Mengen- und die Frachtratenentwicklung bemerkbar:

- ▶ Der Materialaufwand (+2,9%) stieg vor allem im Bereich der Luftfracht insbesondere infolge der Frachtratenentwicklung.

- ▶ Der Personalaufwand (+4,7%) stieg infolge der höheren Mitarbeiterzahl. Bereinigt um Währungskurseffekte fiel der Anstieg noch deutlicher aus.

- ▶ Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+4,5%) stiegen unter anderem infolge der Anmietung neuer Flächen sowie höherer bezogener IT-Dienstleistungen an.

- ▶ Die Abschreibungen stiegen auf niedrigem Niveau leicht. Die Investitionstätigkeit hat zugenommen. Der Zuwachs resultierte überwiegend aus den Regionen Europa und Amerika, wobei der Investitionsschwerpunkt weiterhin die Region Europa war.

28% der Mitarbeiter waren am Berichtsjahresende im Landverkehr, 9% in der Luftfracht, 7% in der Seefracht und 32% in der Kontraktlogistik tätig. Die Mitarbeiterzahl ist gestiegen. Treiber waren vor allem das Volumenwachstum und die Übernahme von Zeitarbeitnehmern.

DB Schenker	2018	2017	Veränderung		2016
			absolut	%	
Kundenzufriedenheit in ZI	71	74	-	-	-
Sendungen im Landverkehr in Tausend	106.468	100.452	+ 6.016	+ 6,0	99.638
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.304	1.300	+ 4	+ 0,3	1.179
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	2.203	2.169	+ 34	+ 1,6	2.006
Gesamtumsatz in Mio. €	17.050	16.430	+ 620	+ 3,8	15.128
Außenumsatz in Mio. €	16.973	16.345	+ 628	+ 3,8	15.059
Rohertragsmarge in %	34,8	34,3	-	-	36,0
EBITDA bereinigt in Mio. €	703	676	+ 27	+ 4,0	599
EBIT bereinigt in Mio. €	503	477	+ 26	+ 5,5	410
EBIT-Marge (bereinigt) in %	3,0	2,9	-	-	2,7
Brutto-Investitionen in Mio. €	273	246	+ 27	+ 11,0	209
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	75.817	71.888	+ 3.929	+ 5,5	68.388
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,8	-	-	-	3,8
Mitarbeiterzufriedenheit – Durchführungsquote Folgewerkshops in %	-	96,0	-	-	-
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	29,5	30,8	-	-	31,9
Spezifische Treibhausgasemissionen (Landverkehr) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	-25,8	-20,2	-	-	-16,3
Spezifische Treibhausgasemissionen (Luftfracht) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	-9,3	-8,8	-	-	-4,8
Spezifische Treibhausgasemissionen (Seefracht) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	-61,2	-60,7	-	-	-60,3

Die Messung der Mitarbeiterzufriedenheit erfolgt alle zwei Jahre und liegt auf dem Niveau der Mitarbeiterbefragung 2016.

Der Frauenanteil in Deutschland ist im Berichtsjahr leicht zurückgegangen.

Der größte Teil der Treibhausgasemissionen von DB Schenker sind sogenannte Scope-3-Emissionen unserer Subunternehmer. Wir haben daher ein umfassendes Monitoringsystem zur Überwachung der Zielentwicklung unserer Carrier entwickelt, um die Treibhausgasemissionen insgesamt zu reduzieren. Im Berichtsjahr konnte der Reduktionstrend in der Seefracht angesichts weiterer Marktkonsolidierungen gehalten werden. In der Luftfracht verstetigt sich die Reduktion durch die sukzessive Flottenerneuerung der Carrier. Im Landverkehr sind erhebliche Reduktionen aufgrund zunehmender Konsolidierungen in der Hub-Struktur, des Einsatzes von Jumbo-Wechselbrücken in Polen sowie als Folge eines deutlich gewachsenen Biokraftstoffanteils in Schweden zu verzeichnen. Hinzu kommen marktabhängige CargoMix-Effekte, die sich emissionsmindernd ausgewirkt haben.

Sparte Landverkehr

- Im System- und Direktverkehr stärkere Fokussierung auf internationale Verkehre.
- Preiseffekte wirken positiv.
- Europaweite Kostensenkungsinitiativen weiter umgesetzt.

Sparte Landverkehr	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Sendungen im Landverkehr in Tausend	106.468	100.452	+ 6.016	+ 6,0
Gesamtumsatz in Mio. €	7.092	6.608	+ 484	+ 7,3
Außenumsatz in Mio. €	7.023	6.531	+ 492	+ 7,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	196	163	+ 33	+ 20,2
EBIT bereinigt in Mio. €	125	94	+ 31	+ 33,0
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	21.580	20.323	+ 1.257	+ 6,2

Ab dem Berichtsjahr werden einige bisher unter anderem der Kontraktlogistik zugeordnete Aktivitäten in der Sparte Landverkehr ausgewiesen. Daraus resultieren Einschränkungen im Vorjahresvergleich.

Im Landverkehr war die Volumenentwicklung insgesamt positiv. Ein rückläufiger Stückgutverkehr wurde dabei durch gestiegene Volumina im Paketgeschäft und bei den Direktverkehren überkompensiert. Unter Bereinigung des Effekts aus den Umhängungen sank das Volumen bei den Direktverkehren infolge landesübergreifender Rückgänge in Europa.

Die wirtschaftliche Entwicklung war positiv: Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich deutlich besser. Dies resultierte allerdings im Wesentlichen aus den Umhängungen.

- Die Umsatzentwicklung war preis- und mengenbedingt sowie infolge der Umhängungen höher. Gegenläufig wirkten negative Währungskurseffekte.
 - Der Materialaufwand (+7,4%) stieg. Dies resultierte insbesondere aus höheren Kosten, bedingt durch die Umgliederung von Landverkehrsaktivitäten und die Leistungsausweitungen. Währungskurseffekte wirkten aufwandsmindernd.
 - Der Personalaufwand (+5,4%) erhöhte sich bedingt durch die Umgliederung von Landverkehrsaktivitäten und die Leistungsausweitungen. Hinzu kam ein Personalaufbau durch die Übernahme von Zeitarbeitnehmern.
- Die Mitarbeiterzahl ist infolge der Geschäftsentwicklung sowie der Übernahme von Zeitarbeitnehmern gestiegen.

Sparte Luftfracht

- Spürbare Effekte durch Frachtratenentwicklung trotz Kapazitätsausweitung im Markt.
- Fokus auf Verbreiterung der Kundenbasis und Verbesserung des Cargo-Mixes.
- Diverse Maßnahmen zur Standardisierung und Verbesserung der Produktivität in Umsetzung.

Sparte Luftfracht	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.304	1.300	+ 4	+ 0,3
Gesamtumsatz in Mio. €	3.804	3.530	+ 274	+ 7,8
Außenumsatz in Mio. €	3.804	3.530	+ 274	+ 7,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	186	166	+ 20	+ 12,0
EBIT bereinigt in Mio. €	178	158	+ 20	+ 12,7
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	7.032	6.571	+ 461	+ 7,0

Die Leistungsentwicklung war leicht positiv. Treiber dieser Entwicklung waren unter anderem die transatlantischen Verkehre und Verkehre zwischen Lateinamerika und Europa. Die Marktabkühlung im Laufe des Berichtsjahres wirkte dämpfend.

Die wirtschaftliche Entwicklung war positiv, die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich basierend auf der Umsatzsteigerung und Einmaleffekten. Währungskurseffekte wirkten sich gegenläufig dämpfend aus.

- Die Umsatzentwicklung war positiv. Haupttreiber waren die Frachtraten- und die Volumenentwicklung.
- Entsprechend der Volumen- und Frachtratenentwicklung stieg auch der Materialaufwand (+7,1%).
- Der Personalaufwand (+5,4%) erhöhte sich infolge einer höheren Mitarbeiterzahl.

Die Mitarbeiterzahl ist unter anderem infolge der Übernahme von Zeitarbeitnehmern angestiegen.

Sparte Seefracht

- ▶ Spürbare Effekte durch Frachtratenentwicklung.
- ▶ Fokus auf Auslastungs-, Kosten- und Einkaufsraten-optimierungen.

Sparte Seefracht	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	2.203	2.169	+ 34	+ 1,6
Gesamtumsatz in Mio. €	2.930	2.943	- 13	- 0,4
Außenumsatz in Mio. €	2.930	2.943	- 13	- 0,4
EBITDA bereinigt in Mio. €	84	82	+ 2	+ 2,4
EBIT bereinigt in Mio. €	81	80	+ 1	+ 1,3
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	4.974	4.882	+ 92	+ 1,9

Die Leistungsentwicklung war auch in der Seefracht leicht positiv. Hier wirkten sich Mittlerer-Osten-und-Afrika-(MEA-)bezogene Geschäfte und der Handel zwischen dem asiatisch-pazifischen Raum und Europa positiv aus.

Die wirtschaftliche Entwicklung war gedämpft, da die Umsatzsteigerung vollständig durch Aufwandsmehrun-gen aufgezehrt wurde. Die operativen Ergebnisgrößen profitierten von Einmaleffekten. Währungskurseffekte wirkten sich allerdings spürbar negativ aus.

- ▶ Der Umsatz entwickelte sich währungskursbedingt leicht rückläufig. Währungskursbereinigt war durch die Frachtraten- und die Volumenentwicklung getrieben ein Wachstum zu verzeichnen.
- ▶ Der Materialaufwand sank währungskursbedingt. Währungskursbereinigt war ein Anstieg in Einklag mit der Volumensteigerung zu verzeichnen.
- ▶ Der Personalaufwand (+2,3%) erhöhte sich gedämpft durch Währungseffekte infolge der Leistungsausweitung. Die Mitarbeiterzahl ist unter anderem infolge der Übernahme von Zeitarbeitnehmern angestiegen.

Sparte Kontraktlogistik

- ▶ Gute Entwicklung im Bestands- und Neukundengeschäft.
- ▶ Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung ergriffen.
- ▶ Operative Herausforderungen in Australien, Deutschland und den Niederlanden.

Sparte Kontraktlogistik	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Lagerhausfläche in Mio. m²	8,3	8,0	+ 0,3	+ 3,8
Gesamtumsatz in Mio. €	2.622	2.634	- 12	- 0,5
Außenumsatz in Mio. €	2.621	2.633	- 12	- 0,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	141	167	- 26	- 15,6
EBIT bereinigt in Mio. €	92	120	- 28	- 23,3
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	24.439	22.081	+ 2.358	+ 10,7

Ab dem Berichtsjahr werden einige bisher der Kontraktlogistik zugeordnete Aktivitäten in der Sparte Landverkehr ausgewiesen. Dies führt zu Umsatz- und Aufwandsrückgängen und damit zu Einschränkungen in der Vergleichbarkeit.

Die wirtschaftliche Entwicklung in der Sparte Kontraktlogistik verlief negativ: Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich infolge von höheren Aufwendungen im Zusammenhang mit Geschäftsausweitungen sowie durch die Umgliederung von Landverkehrsaktivitäten schlechter.

- ▶ Der Umsatz entwickelte sich währungskursbedingt leicht rückläufig. Währungskursbereinigt war durch die Geschäftsausweitung ein Anstieg zu verzeichnen. Die Umgliederungen wirkten dabei dämpfend.
- ▶ Der Materialaufwand (-17,8%) ist durch die Umgliederungen gesunken. Auch Währungskurseffekte wirkten aufwandsmindernd.
- ▶ Der Personalaufwand (+10,7%) stieg unter anderem durch die höhere Mitarbeiterzahl. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.

Der Anstieg der Mitarbeiterzahl resultierte aus der Geschäftsausweitung sowie aus der Übernahme von Zeitarbeitnehmern.

Infrastruktur

Einführung der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung

Mit Wirkung zum 1. Januar 2018 wurde zur Beschleunigung der Realisierung von Großprojekten die mit dem BMVI vereinbarte Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) eingeführt. Im vereinbarten Modell zur Umsetzung von Neu- und Ausbauprojekten für Schieneninfrastruktur durch den Bund werden jetzt neue Vorhaben und Ergebnisse aus der frühen Bürgerbeteiligung jährlich dem Bundestag vorgelegt. Im Berichtsjahr wurden die Berichte zu den Projekten Hanau–Fulda und Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung dem BMVI übergeben.

Statt der bisherigen Planungskostenpauschale fördert der Bund die Projektgesamtkosten, an denen sich der DB-Konzern in Höhe der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Projektportfolios beteiligt. Die Planungsbegleitung durch das EBA wird intensiviert und die Nichteinhaltung von Inbetriebnahmetermenen pönalisiert.

Modernisierung des Bestandsnetzes im Plan

Im vierten Jahr der **LuFV II § 234f.** haben wir die Modernisierung des Bestandsnetzes weiter intensiv vorangetrieben. Auch das Jahresprogramm 2018 war an dem übergeordneten Ziel ausgerichtet, die Qualität und Verfügbarkeit der bestehenden Schieneninfrastruktur nachhaltig zu verbessern. Dabei stehen aktuelle und zukünftige Kunden der Infrastruktur weiter im Blick. Mit der LuFV II haben wir ein Qualitätsversprechen abgegeben, an dessen Einhaltung wir mit höchster Anstrengung arbeiten.

Wir gehen davon aus, dass im Berichtsjahr die vereinbarten Vertragsziele erfüllt wurden. Die Dokumentation wird mit dem Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht 2018 erfolgen, den wir bis zum 30. April 2019 an den Bund übergeben werden.

Um den eingeschlagenen Weg der Modernisierung auch ab dem Jahr 2020 konsequent fortsetzen zu können, verhandeln wir mit dem Bund aktuell die Folgevereinbarung für die LuFV II, deren Laufzeit am 31. Dezember 2019 endet.

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

Am 26. Januar 2018 hat der Aufsichtsrat der DB AG über die Termin- und Kostensituation beim Projekt Stuttgart 21 beraten. Die Kostenprognose wurde auf einen Gesamtwertumfang von rund 7,7 Mrd. € erhöht. Zur Berücksichtigung unvorhergesehener Ereignisse sind zusätzlich rund 0,5 Mrd. € vorgesehen, sodass der Finanzierungsrahmen insgesamt auf 8,2 Mrd. € steigt. Neben Baupreissteigerun-

gen resultiert der Kostenanstieg insbesondere aus deutlich umfangreicheren Verfahren beim Tunnelbau im Anhydritgestein, aus umfangreicheren Genehmigungsverfahren unter anderem infolge des Artenschutzes sowie aus der Verschiebung der Inbetriebnahme in das Jahr 2025.

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

Zukunftsinvestitionsprogramm im dritten Jahr

Das BMVI hat im Rahmen des ZIP zusätzliche Bundesmittel für den Seehafenhinterlandverkehr, Lärmschutz, Barrierefreiheit und Digitalisierung in den Jahren 2016 bis 2018 zur Verfügung gestellt. In den ersten beiden Jahren wurden für die Infrastruktur insgesamt rund 293 Mio. € verausgabt, im Berichtsjahr waren es 283 Mio. €. Für die Jahre 2019 und 2020 wurden für einige Teilprogramme Anschlussfinanzierungen in Höhe von rund 93 Mio. € vereinbart.

Digitales Planen und Bauen wird Realität

Das BIM ist eine kooperative Arbeitsmethode, bei der alle Daten von Infrastrukturanlagen in eine optimierte Planung, Bauausführung und Bewirtschaftung über den gesamten Lebenszyklus einfließen und digital zur Verfügung stehen. Die EIU des DB-Konzerns wollen ab Ende 2020 neue Projekte, die standardisierbar oder komplex sind, mit der BIM-Methode realisieren. Die hierfür notwendige Erarbeitung von Grundlagen für effiziente, digitale Prozesse und Technologien bei der Planung, dem Bau und Betrieb von Eisenbahninfrastrukturanlagen soll bis dahin abgeschlossen werden. Für 13 Infrastrukturgroßprojekte erfolgt eine Förderung der BIM-Erprobung durch das BMVI. Zusätzlich wird die Methodik in sieben Projekten des Bestandsnetzes pilotiert. DB Netze Personenbahnhöfe plant und baut seit Januar 2017 alle neuen Bahnhofprojekte mithilfe der BIM-Methode. DB Engineering & Consulting (DB E&C) wendet die BIM-Methodik aktuell in rund 90 Projekten des DB-Konzerns an und plant, das Portfolio im Jahr 2019 um 100 weitere BIM-Projekte auszuweiten. Dabei setzt DB E&C modernste digitale Technologien bei der Bestandsdatenerfassung, Planung und Bauüberwachung ein und stellt durch ein modulares Schulungskonzept die BIM-Qualifizierung der Mitarbeiter sicher.

Unfall in Aichach

Am 7. Mai 2018 ist es im Bereich des Bahnhofs Aichach zu einer Kollision eines Personenzuges der Bayerischen Regio-bahn mit einem Güterzug gekommen. Dabei sind zwei Menschen ums Leben gekommen. Mehrere Personen wurden verletzt.

Entwicklung der Infrastruktur

Im Berichtsjahr sind mehr als 10 Mrd. € in Ausbau, Modernisierung und Instandhaltung des Schienennetzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen geflossen. Bundesweit wurden zwölf neue Baumaßnahmen in Großprojekten gestartet, Baubeginn erfolgte in 23 Maßnahmen. 18 Neu- und Ausbaustrecken wurden in Betrieb genommen. Für die Vielzahl an Baustellen – in Spitzenzeiten bis zu 800 am Tag – sind die Bündelung in über 100 Korridoren und ein professionelles Baumanagement unverzichtbar. Durch die Baustellenbündelung werden die Auswirkungen auf den laufenden Betrieb so gering wie möglich gehalten. Zusätzlich konnte auch das im Vorjahr eingerichtete Lagezentrum Bau die baubedingten Verspätungen (Verspätungen, die direkt einer Baustelle zugeordnet werden können) trotz eines weiter gestiegenen Bauvolumens um 10% reduzieren. Eine Übersicht der Baumaßnahmen im Berichtsjahr finden Sie auf der **Bauprojektekarte**  151. Weitere Informationen finden Sie zudem in unserem **BauInfoPortal**.

Inbetriebnahmen

- ▶ Nach mehr als drei Jahren Bauzeit ist am 6. August 2018 das neue ESTW für die 6 km lange Tunnelstammstrecke der S-Bahn Rhein-Main unter der Innenstadt von Frankfurt in Betrieb gegangen. Damit wurde das 40 Jahre alte Stellwerk für den City-Tunnel abgelöst. Insgesamt wurden über 100 Mio. € in neue Technik für eine der meistbefahrenen Strecken Deutschlands investiert.
- ▶ Nach rund vierjähriger Bauzeit wurde am 10. September 2018 der Zugbetrieb im neuen Pforzheimer Tunnel aufgenommen. Damit ging eine der größten Maßnahmen des Modernisierungs- und Investitionsprogrammes im Bestandsnetz von Baden-Württemberg pünktlich ans Netz. Rund 100 Mio. € wurden insgesamt für den Bau des 909 m langen zweigleisigen Tunnelbauwerks investiert.
- ▶ Die Inbetriebnahme der Strecke zwischen Knappenrode und der Grenze Deutschland/Polen ist im Dezember 2018 erfolgt. Nach der Inbetriebnahme erfolgte seit dem Fahrplanwechsel die Nutzung für den SPNV und Güterzüge mit Übergang in das polnische Oberleitungsnetz.
- ▶ Die neue Zugbildungsanlage in Halle (Saale) wurde am 29. Juni 2018 nach viereinhalb Jahren Bauzeit wie geplant in Betrieb genommen. Auf dem Gelände des ehemaligen

Halleschen Güterbahnhofs ist eine Anlage entstanden, die zu den modernsten in Europa zählt. Bund und DB-Konzern investierten insgesamt rund 180 Mio. €.

- ▶ Mit Inbetriebnahme des ESTW Neufahrn wurde Ende Juli 2018 der letzte wesentliche Meilenstein zur Gesamtinbetriebnahme der Neufahrner Kurve nach rund vierjähriger Bauzeit realisiert. Die Inbetriebnahme erfolgte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018.

Im Bau

Entwicklungen beim Projekt Stuttgart—Ulm

Für das Teilprojekt Stuttgart 21 sind im Berichtsjahr die Bauarbeiten weiter vorangeschritten:

- ▶ Beim Bau des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs sind die erste Kelchstütze, ein sogenannter Restkelch sowie insgesamt sechs Kelchfüße betoniert, zudem laufen die Arbeiten an der Bodenplatte des Bahnhofs.
- ▶ Im Fildertunnel ist die vierte und letzte Schildfahrt der Tunnelvortriebsmaschine gestartet. Der Tunnelvortrieb am Nordkopf ist abgeschlossen, alle relevanten Anhydritlinsen in den Tunneln Cannstatt und Feuerbach sind ohne nennenswerte Hebungen erfolgreich aufgefahren.
- ▶ Die Betonage des Nordkopfs, die Verbindung zwischen den Tunneln Feuerbach und Bad Cannstatt und dem künftigen Hauptbahnhof, hat begonnen.
- ▶ Die Neckarbrücke hat im Mai 2018 das Ostufer erreicht.
- ▶ Im Juni 2018 hat die vierte und letzte Tunnelröhre erfolgreich den Neckar unterfahren.
- ▶ Mit rund 43 km Länge sind über zwei Drittel der Tunnel für Stuttgart 21 vorgetrieben und ausgehoben.
- ▶ Infolge einer Klage vor dem Verwaltungsgerichtshof wurde im Dezember 2018 im Flughafenbereich für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3a die Entscheidung zur Wiedereinsetzung des Sofortvollzugs aufgehoben, die Urteilsbegründung steht aus.

Beim Teilprojekt NBS Wendlingen—Ulm hat die Tunnelvortriebsmaschine im Juni 2018 oberhalb des Filstals auch die zweite Röhre des 8.806 m langen Boßlertunnels durchgeschlagen. Für den letzten großen Tunnel, den Albvorlandtunnel, haben die beiden Tunnelvortriebsmaschinen jeweils schon rund 5,5 km von jeweils über 8 km Tunnel fertiggestellt. Entlang der Strecke auf der Albhochfläche laufen die Renaturierungsarbeiten. Dort ist die NBS im Rohbau nahezu fertiggestellt. Im Dezember 2018 wurden erste Streckenabschnitte an Bahntechnik/Oberbau übergeben. An der Filstalbrücke läuft die Betonage des Brückenoberbaus, zahlreiche Pfeiler sind bereits fertiggestellt.

Ausbau Knoten Köln

Der stark frequentierte Knoten Köln soll durch insgesamt 15 Infrastrukturmaßnahmen erweitert werden. Die Baumaßnahmen zum Ausbau der S13 von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel laufen weitestgehend planmäßig, unter anderem mit ersten Brückenbauarbeiten. Aktuell befindet sich das Projekt S11 Kernpaket mit den geplanten Ausbaumaßnahmen zwischen Köln Hauptbahnhof und Bergisch Gladbach in der Vorplanungsphase, die Planungsvereinbarung für die Erstellung der Planungsleistungen Leistungsphase 3/4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) ist derzeit in Abstimmung mit den Zuwendungsgebern. Das Projekt Ausbau südlich Gummersbacher Straße befindet sich kurz vor dem Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Im Projekt Ausbaustrecke (ABS) 4 Köln—Aachen befinden sich die Arbeiten im PFA 1 Bahnhof Eschweiler in der Ausführungsphase, im PFA 2 Aachen-Rothe Erde werden die Bauleistungen derzeit ausgeschrieben.

Neubau S-Bahn-Linie von Hamburg nach Bad Oldesloe

Der Ausbau der S-Bahn-Linie S4 dient der Stärkung des Nahverkehrs zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein sowie der Qualitätssteigerung für den Fern- und Güterverkehr. Es laufen für alle drei PFA die baurechtlichen Verfahren. Für den PFA 1 fand im April 2018 bereits der Erörterungstermin statt, für die PFA 2 und 3 ist eine Auslegung der Unterlagen im Jahr 2019 geplant. Die jeweiligen Beschlüsse werden schrittweise in den Jahren 2019 und 2020 erwartet. Eine Gesamtfertigstellung vor Inbetriebnahme der Fehmarnbeltquerung (2028) wird angestrebt. Die Finanzierung der Gesamtmaßnahme ist derzeit noch in Abstimmung zwischen den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein, der DB Netz AG und dem BMVI.

Ausbau Knoten Frankfurt

Der Knoten Frankfurt am Main ist einer der am stärksten frequentierten in unserem Netz. Mit den Maßnahmen zum Umbau des Bereichs am Frankfurter Stadion, der Zweigleisigkeit des Homburger Damms, der S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens, dem Ausbau der S6 Richtung Friedberg sowie dem Bau der Nordmainischen S-Bahn wird die Zukunftsfähigkeit des Schienenverkehrs gewährleistet. Beim Homburger Damm haben die Arbeiten für das Kreuzungsbauwerk begonnen. Entlang der S6 laufen die Arbeiten für den viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel.

Die Tunnelrohbaumaßnahmen im Projekt Gateway Gardens sind weit fortgeschritten, unter der Bundesautobahn 5 hat der Erdaushub begonnen. Die Tiefbauarbeiten auf der freien Strecke laufen planmäßig. Der Tunnelinnenausbau mit allen Gewerken kann im April 2019 planmäßig beginnen.

Fortschritte bei ABS Emmerich—Oberhausen

Die Bauarbeiten der ABS 46/2 Emmerich—Oberhausen verlaufen planmäßig. Mit dem im November 2018 abgeschlossenen letzten Erörterungstermin im PFA 3.5 Emmerich—Elten sind alle Planfeststellungsabschnitte erörtert. Der Planfeststellungsbeschluss im PFA 1.1 Oberhausen wurde 2015 erteilt. Die anhängige Klage der Stadt Oberhausen auf zusätzlichen Schallschutz im PFA 1.1 Oberhausen wurde vom Bundesverwaltungsgericht am 13. Dezember 2018 abgewiesen. Der zweite Planfeststellungsbeschluss im PFA 3.1 Rees-Haldern wurde der DB Netz AG am 21. Dezember 2018 zugestellt, wird jedoch erst 2019 veröffentlicht. Die Erteilung des Baurechts für weitere Planfeststellungsabschnitte wird für 2019 erwartet.

Entwicklungen bei Breisgauer S-Bahn

Die Gesamtinbetriebnahme des Ausbaus der westlichen Höllentalbahn zwischen Freiburg und Titisee erfolgte im Dezember 2018. Im Rahmen des Projekts wurden unter anderem die Bahnhöfe barrierefrei ausgebaut, Bahnübergänge und Personenunterführungen um- beziehungsweise neu gebaut, Gleise und Oberleitung abschnittsweise erneuert sowie Stellwerke neu gebaut.

Auf der östlichen Höllentalbahn zwischen Neustadt und Donaueschingen laufen die Arbeiten planmäßig seit 1. Juli 2018. Seit Mitte September 2018 erfolgen die Rückbaumaßnahmen entlang der Strecke und die Ausräumarbeiten in den Tunneln.

Für die Breisacher Bahn zwischen Freiburg und Breisach ist der Planfeststellungsbeschluss im Oktober 2018 ergangen. Die ersten Maßnahmen auf diesem Abschnitt der Breisgau-S-Bahn werden ab Februar 2019 beginnen.

Spatenstich bei der Südbahn

Nach dem Spatenstich am 23. März 2018 sind die Bauarbeiten im Abschnitt Ulm—Laupheim—Aulendorf ange-
laufen.

Im Abschnitt Ulm—Laupheim laufen die Arbeiten am Kabeltiefbau, der Neubau von 60 km Oberleitung, Ersatzneubau von 400 m Stützwänden sowie von zwei Straßenbrücken mit Hochdruck. Diese Arbeiten werden 2019 voraussichtlich abgeschlossen werden; zusätzlich sind für 2019 rund 60 km Oberbaumaßnahmen sowie der Umbau von drei Bahnübergängen geplant. Dabei werden die Maßnahmen des Projekts und des Oberbauprogramms gebündelt und gemeinsam umgesetzt.

Im Abschnitt Friedrichshafen—Lindau wurden die Arbeiten vergeben und die Ausführungsplanung begonnen. Der Baubeginn erfolgt im Frühjahr 2019.

Die Inbetriebnahme ist für Dezember 2021 geplant.

Fortschritte bei ABS 48 München—Lindau

Die Baurechtsverfahren wurden im Berichtsjahr in 19 von 20 Abschnitten abgeschlossen. Bis 2020 werden nun die Hauptbauphasen mit umfangreichen, abschnittswisen Streckensperrungen durchgeführt. Die für das Berichtsjahr geplanten und durch das später erteilte Baurecht verzögerten Hauptbauarbeiten an der Ausbaustrecke wurden durch eine Erweiterung des Schienenersatzverkehrs auf mehrere Streckenabschnitte und damit zusätzliche Sperrpausen im Wesentlichen im Berichtsjahr abgeschlossen.

Beginn der Hauptbaumaßnahmen am Dortmunder Hauptbahnhof

Am Dortmunder Hauptbahnhof begannen im Juni 2018 die Hauptbaumaßnahmen zur Modernisierung der Verkehrstation. Neben der Verbreiterung und Modernisierung der Personenunterführung werden alle Bahnsteige mit neuen Belägen, neuer Ausstattung und neuen Dächern versehen. Nach Abschluss der Arbeiten, voraussichtlich im Jahr 2024, wird der Bahnhof komplett barrierefrei sein und eine barrierefreie Vernetzung aller Verkehrsträger ermöglichen. Die Investitionssumme beläuft sich auf insgesamt rund 130 Mio. €, getragen vom Bund, vom Land Nordrhein-Westfalen und vom DB-Konzern.

Baurecht für den MegaHub Lehrte erteilt

Für das Vorhaben MegaHub Lehrte wurde im Februar 2018 die Genehmigung der zweiten Planrechtsänderung durch das EBA erteilt. Seit Mitte September 2018 erfolgt die Gründung der künftigen Kranbahn.

Nach der erfolgreichen Vergabe der Sortieranlage am 11. September 2018 erfolgen jetzt die Ausführungsplanungen. Alle relevanten Vergaben für die Realisierung des MegaHubs sind damit durchgeführt. Der Probetrieb soll im Jahr 2019 erfolgen.

Fortschritte bei 2. S-Bahn-Stammstrecke München

Seit April 2018 liegt für alle drei Planfeststellungsabschnitte der 2. Stammstrecke München rechtsgültiges Baurecht vor.

Derzeit finden bauvorbereitende Maßnahmen im Bereich Oberirdisch West, Marienhof und am Hauptbahnhof statt. Die Vergaben der drei Hauptbaumaßnahmen in diesen Bereichen erfolgte Ende 2018. Im Bauabschnitt München-Laim wurden 2018 zwei Baustellenunterführungen als bauvorbereitende Maßnahmen hergestellt. Über diese können

ab 2019 die Hauptbaumaßnahmen in Gleisinsellage für die Herstellung des vierten Gleises am Bahnhof Laim durch Lkw und Baustellenfahrzeuge angefahren werden. Am Marienhof und am Hauptbahnhof werden die Hauptbaumaßnahmen ebenfalls 2019 beginnen.

In Planung

Planungen des 740-m-Netzes sind gestartet

Die Schaffung eines durchgängigen Schienennetzes für 740 m lange Güterzüge ist ein wesentliches Element für einen wirtschaftlicheren Schienengüterverkehr und eine effizientere Nutzung der Eisenbahninfrastruktur.

Das BMVI hat daher ein Maßnahmenprogramm 740-m-Netz definiert, das unter der Sammelposition »Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung« in den potenziellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 eingeordnet wurde. Die Wirtschaftlichkeit des 740-m-Netzes wurde durch das für BMVI festgestellt und die Finanzierung des Planungsstarts aus Bundesmitteln sichergestellt. Gegenstand der Bedarfsplanmaßnahme sind aktuell rund 80 Einzelmaßnahmen, wie die Signalversetzungen und der Einbau von Weichen zur Neuschaffung von Überholmöglichkeiten.

Planung und Umsetzung bei Karlsruhe—Basel fortgesetzt

Im Projekt ABS/NBS Karlsruhe—Basel werden nach den Entscheidungen des Deutschen Bundestages und des Landtages Baden-Württemberg zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen über dem gesetzlichen Maß die Planungen fortgesetzt. In der Planung gehen die in den Sitzungen des Projektbeirats behandelten Kernforderungen der Region auf.

Planungen für Hanau—Fulda kommen voran

Im Projekt ABS/NBS Hanau—Würzburg/Fulda sind die Planungen für den neuen Streckenabschnitt zwischen Gelnhausen und Fulda vorangekommen.

Für die Trassenauswahl wurden im Untersuchungsraum aus über 1.000 Liniensegmenten 13 Varianten herausgearbeitet, diese wurden hinsichtlich Umwelt, Raumordnung und Verkehr/Volkswirtschaft verglichen und laufend in einem Dialogforum vorgestellt. Der Entscheidung ist ein mehrjähriger intensiver Dialog mit der Region vorangegangen. Die frühe und umfassende Beteiligung der Bürger gilt als beispielhaft.

Die sogenannte Variante IV wird als Antragsvariante in das Raumordnungsverfahren eingebracht.

Die Variante IV kann unter anderem die Fahrzeit zwischen Frankfurt und Fulda um elf Minuten verkürzen und das Nahverkehrsangebot verbessern.

AUSWAHL BAUPROJEKTE 2018

In Planung

1. ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung)
2. Großknoten-Ausbaumaßnahmen (Frankfurt am Main, Hamburg, München, Köln, Mannheim)
3. Optimierte Alpha-E: ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel
4. ABS/NBS Karlsruhe – Basel (Streckenabschnitte 7 und 8)
5. NBS Frankfurt – Mannheim
6. ABS Hagen – Siegen – Hanau
7. ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda
8. ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord)
9. ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd)
10. ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)
11. ABS München – Mühldorf – Freilassing
12. ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ (– Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale)
13. ABS Hannover – Berlin (Lehrter Stammbahn)
14. ABS Weimar – Gera – Gößnitz
15. NBS Dresden – Prag
16. ABS/NBS Ulm – Augsburg
17. ABS Angermünde – Stettin
18. Rhein-Ruhr-Express (Bereich Düsseldorf, Dortmund, Essen, Bochum, Leverkusen)
19. VDE 8.1 ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (Güterzugstrecke, Bamberg)
20. ABS Leipzig – Dresden (VDE 9, 3. Baustufe)
21. ABS Berlin – Dresden (Restmaßnahmen)
22. ABS 23 Saarbrücken – Ludwigshafen (POS Süd, Kurve Appenweier)
23. 740-m-Netz (Güterverkehr)
24. Umrichterwerk Südost (Neubau)
25. Umrichterwerk Kuppenheim (Neubau)
26. S-Bahn S4 Hamburg – Bad Oldesloe
27. Hauptbahnhof München und Starnberger Flügelbahnhof
28. Hauptbahnhof Hamburg
29. Nordmainische S-Bahn (Frankfurt – Hanau)

Im Bau

1. ABS Oldenburg – Wilhelmshafen
2. Umfahrung Maschen (Knoten Hamburg)
3. ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen
4. Knoten Frankfurt: S6, Gateway Gardens, Homburger Damm
5. ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg (Wendlingen – Ulm)
6. Elektrifizierung Südbahn (Ulm – Lindau)
7. ABS/NBS Karlsruhe – Basel
8. Berlin Nordkreuz (2. Baustufe)
9. ABS Leipzig – Dresden (VDE 9, 3. Baustufe)
10. ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL (Ausbau und Elektrifizierung)
11. ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden (Sachsenmagistrale: Lehnndorf, Bereich Neukieritzsch)
12. Knoten Halle mit Zugbildungsanlage
13. Knoten Leipzig
14. Hauptbahnhof Dortmund (Umbau)
15. ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL
16. ABS 23 Saarbrücken – Ludwigshafen (POS Nord)
17. Knoten Magdeburg
18. VDE 8.1 ABS Nürnberg – Ebersfeld (PFA18 Baiersdorf – Eggolsheim)
19. ABS Köln – Aachen (Umbau Bahnhof Eschweiler)
20. ABS Uelzen – Stendal (Rademin – Salzwedel)
21. ABS 48 München – Lindau – Grenze D/A
22. MegaHub Lehrte
23. Stuttgart 21
24. Neubau Bahnstromleitung 596 (Bengel nach Koblenz)
25. Ersatzneubau Bahnstromleitung 443 (Flörsheim nach Bingen)

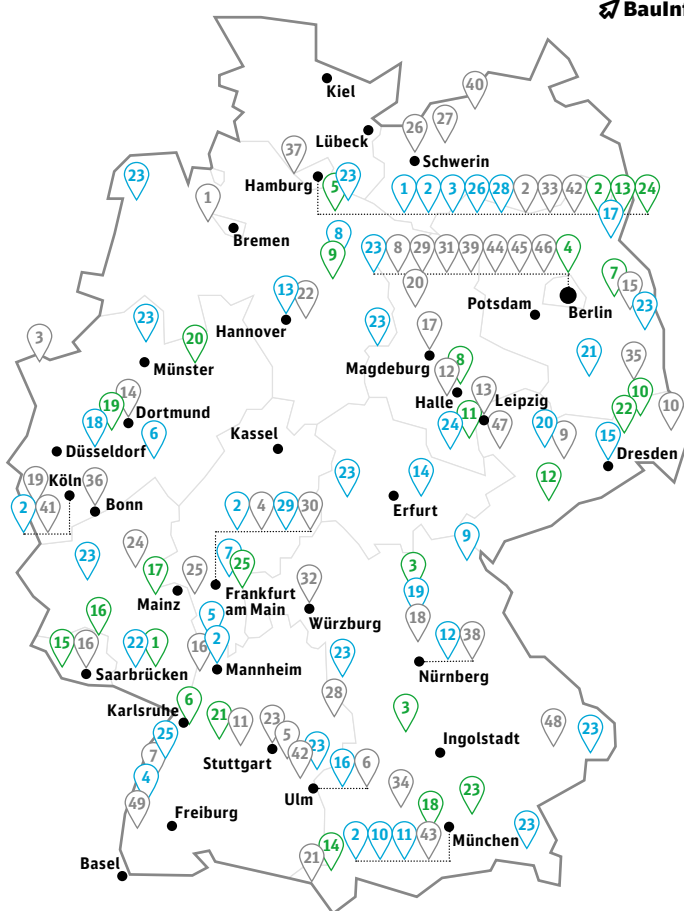
26. Dezentrales Umrichterwerk Schwerin (Neubau)
27. Dezentrales Umrichterwerk Bützow (Neubau)
28. Ertüchtigung Bahnstromleitung 488 (Aalen – Osterburken)
29. S-Bahn S21 Berlin
30. Hauptbahnhof Frankfurt (Modernisierung)
31. Bahnhof Berlin Ostkreuz (Umbau)
32. Würzburg Hauptbahnhof (Umbau)
33. S-Bahn-Station Elbbrücken (Neubau)
34. Hauptbahnhof Augsburg (barrierefreier Ausbau)
35. Bahnhof Cottbus (Umbau)
36. Bahnhof Bonn (Modernisierung)
37. Bahnhof Pinneberg (Modernisierung)
38. Bahnhof Nürnberg – VDE 8.1 ABS Nürnberg – Ebersfeld
39. Bahnhof Berlin Ostkreuz
40. ABS Rostock – Berlin
41. Knoten Köln
42. Bahnhof Merkingen (Neubau)
43. 2. S-Bahn Stammstrecke München
44. Berlin-Rummelsburg (Veränderung Gleislayout)
45. Berlin Südkreuz – Blankenfelde (Dresdner Bahn)
46. S-Bahn Berlin S2 Süd (Grunderneuerung)
47. Sachsen-Franken-Magistrale (Abschnitt Marktleeburg – Gaschwitz – Großdeuben)
48. Bahnhof Straubing (barrierefreier Ausbau)
49. Breisgau-S-Bahn 2020

Inbetriebnahmen

1. ABS Saarbrücken – Ludwigshafen (POS Nord, Teilbetriebnahme)
2. Knoten Hamburg (Teilbetriebnahme)
3. ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (4-gleisiger Ausbau – Baiersdorf – Forchheim) (Teilbetriebnahme)

4. Bahnhof Berlin Ostkreuz (Einrichtung Linien- und Richtungsbetrieb, Errichtung Regionalbahnsteige)
5. ABS Stelle – Lüneburg (ETCS, 3. Gleis)
6. ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden (Teilbetriebnahme)
7. ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL (Teilbetriebnahme)
8. Zugbildungsanlage Halle
9. ABS Uelzen – Stendal (Teilbetriebnahme)
10. ABS Hoyerswerda – Horka (Teilbetriebnahme)
11. Ersatzneubau Bahnstromleitung 304 (Großkorbetha nach Weimar)
12. Ersatzneubau Bahnstromleitung 305 (Chemnitz nach Dresden/Stetzsch)
13. Hamburg Hauptbahnhof (Erneuerung der Gleisbrücken)
14. Bahnhof Leutkirch (Modernisierung)
15. Bahnhof Merzig (Umbau Verkehrsstation)
16. Bahnhof Türkismühle (Umbau Verkehrsstation)
17. Haltepunkt Gensingen Horweiler (Neubau)
18. Bahnhof Stockdorf (barrierefreier Ausbau)
19. Bahnhof Bochum-Dahlhausen (Modernisierung)
20. Bahnhof Gütersloh (Modernisierung)
21. Pforzheimer Tunnel
22. Knappenrode – Horka und Grenze DE/PL (zweigleisige elektrifizierte Strecke)
23. Erdinger Ringschluss Neufahrner Nordkurve (inklusive ESTW Neufahrn)
24. Bahnhöfe Hamburg Jungfernstieg, Stadthausbrücke und Altona (Modernisierung)
25. ABS Hanau – Nantenbach

Auswahl von Neu- und Ausbau- sowie Bahnhofsprojekten, Stand: 31.12.2018



BauInfoPortal

Genehmigungsverfahren bei der Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung

Das Projekt Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung befindet sich in der Phase der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Die Genehmigungsunterlagen für den PFA 6 auf Fehmarn wurden beim EBA im April 2018 eingereicht. Bis Frühjahr 2019 folgen die weiteren sieben Abschnitte. Parallel zu den Genehmigungsverfahren wird ein Bericht für das BMVI in Vorbereitung einer Befassung des Deutschen Bundestages zu Forderungen der Region für zusätzlichen Lärmschutz vorbereitet. Im Zusammenhang mit der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung wird auch der Neubau einer Fehmarnsundquerung realisiert. Die Auswahl einer Vorzugsvariante wird voraussichtlich im dritten Quartal 2019 erfolgen.

Umsetzung Infrastrukturen für Rhein-Ruhr-Express

Für das ESTW Düsseldorf wurde die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund im Dezember 2018 gezeichnet. Gemeinsam investieren Bund und DB-Konzern rund 330 Mio. € in die neue Leit- und Sicherungstechnik. Im PFA 2.1, Düsseldorf, wurde am 25. September 2018 der Erörterungstermin durchgeführt. Die Planungen der Leistungsphase 2 in Düsseldorf-Reisholz durch die Neuaufnahme des Haltepunktes Düsseldorf-Benrath in den BVWP wurden begonnen. Im PFA 4.0, Mülheim, wurden die Bauarbeiten aufgenommen. Für den PFA 1.2 (Leverkusen) wurde der Planfeststellungsbeschluss am 8. Oktober 2018 erlassen.

Verlegung Fernbahnhof Hamburg-Altona

Die Maßnahme sieht den Ersatz des bestehenden Kopfbahnhofs Hamburg-Altona durch einen Neubau am Standort Diebsteich für den Fern- und Regionalverkehr inklusive des Neubaus eines Empfangsgebäudes vor. Der bisherige S-Bahnhof in Altona bleibt bestehen. Der neue Bahnhof wird sechs Fernbahn- und zwei S-Bahn-Gleise haben.

Im Dezember 2017 wurde der Planfeststellungsbeschluss vom EBA erlassen. Im Januar 2018 wurde die sofortige Vollziehung durch das EBA angeordnet. Am 15. August 2018 wurde durch das Oberverwaltungsgericht Hamburg (OVG HH) die aufschiebende Wirkung der Klage des Verkehrsclubs Deutschland Landesverband Nord e. V. gegen den Planfeststellungsbeschluss des EBA für das Vorhaben Hamburg-Altona wiederhergestellt. Der Beschluss des OVG HH ist unanfechtbar. Somit kann bis zur Beendigung des Hauptsacheverfahrens weder mit dem Bau fortgefahren werden, noch können die anstehenden Bauvergaben erfolgen.

Das OVG HH hat entschieden, dass die im bestehenden Bahnhof vorhandene Autoreisezuganlage im Planfeststellungsbeschluss nicht ausreichend gewürdigt wurde. Aktuell sind verschiedene Szenarien zur weiteren Projektrealisierung in Abstimmung mit den Projektpartnern.

Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg Geschäftsmodell

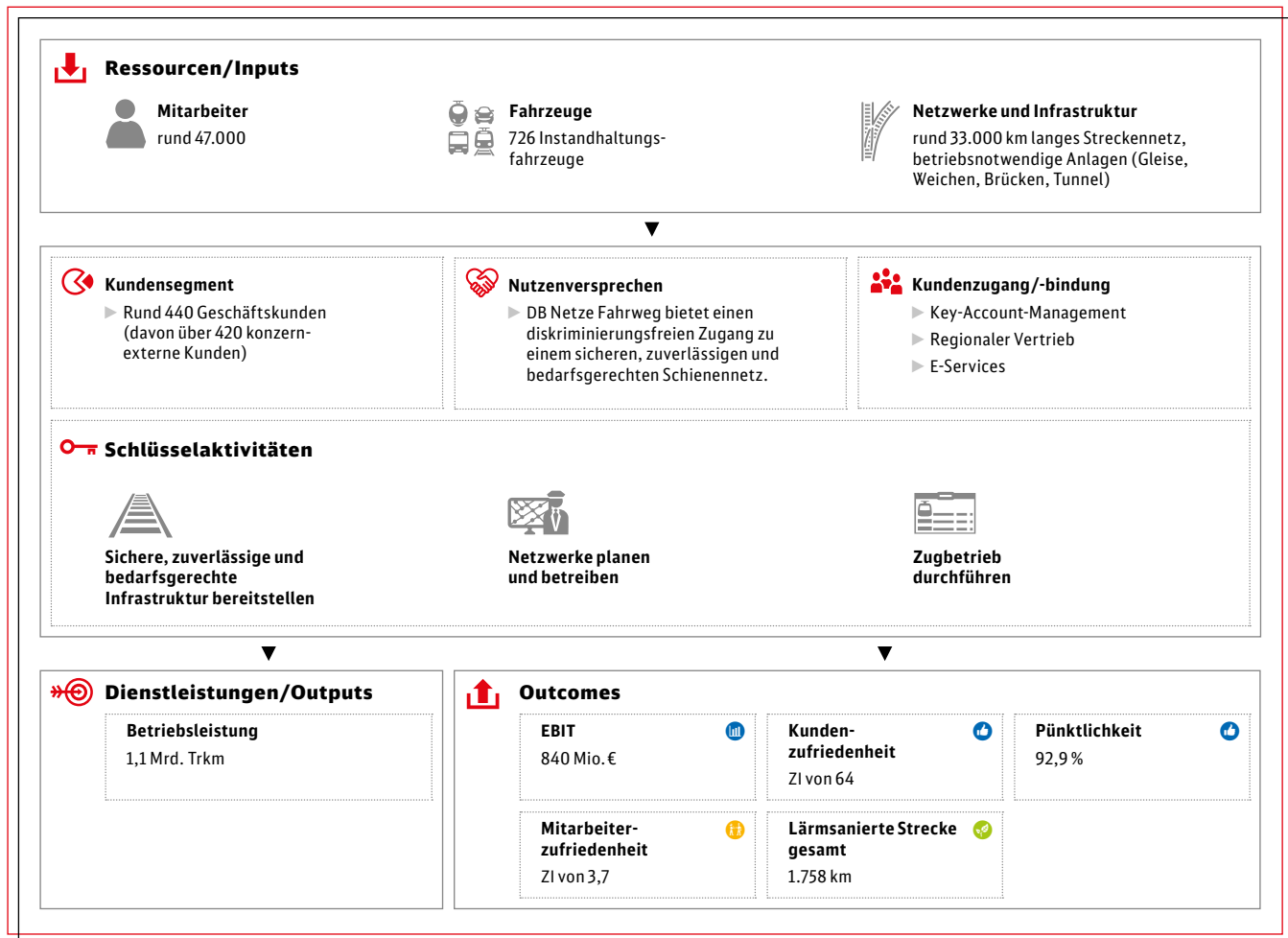
DB Netze Fahrweg ist die Nummer eins der europäischen Eisenbahninfrastrukturanbieter. Pro Jahr werden mehr als 1 Mrd. Trkm auf den Gleisen in Deutschland gefahren. Wichtigste Einnahmequelle sind Erlöse aus den Trassen, die über 90% des Gesamtumsatzes ausmachen. Die Trassenpreise sind transparent durch ein von der BNetzA reguliertes Trassenpreissystem festgelegt.

Neben der dauerhaften Sicherung einer hohen Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit und eines diskriminierungsfreien Zugangs zu Trassen und Serviceeinrichtungen ist DB Netze Fahrweg auch für das Management des Infrastrukturbetriebs verantwortlich. Dazu gehören die Fahrplanerstellung in enger Zusammenarbeit mit den Kunden, die Betriebsführung sowie das Baumanagement und die Instandhaltung.

Die Kostenstruktur ist fixkostenlastig. Zu den wichtigsten Kostentreibern gehört insbesondere das Streckennetz. Der Ressourcenverbrauch für Betrieb und Instandhaltung der Infrastrukturanlagen wird maßgeblich durch spezifische Ausstattungsmerkmale, Anforderungen an betriebliche Öffnungszeiten und den Rationalisierungsgrad in der Betriebsdurchführung beeinflusst. Da sich die Dimensionierung der Infrastruktur nur in längerfristigem Kontext durch Neu- und Ausbaumaßnahmen beziehungsweise gezielten Rückbau verändert, ist eine optimale Auslastung der bestehenden Infrastruktur für den wirtschaftlichen Erfolg von entscheidender Bedeutung.

Eine hohe Qualität und Verfügbarkeit für die Kunden erfordert außerdem eine vorausschauende integrierte Investitions- und Instandhaltungsstrategie. Die Auslastung wird durch die Betriebsleistung gemessen. Im Sinne einer relativen Netzauslastung lässt sich diese Mengengröße den Streckenkilometern gegenüberstellen. Für weiteres Wachstum ist es wichtig, dass sich Neu- und Ausbauvorhaben gezielt auf die Beseitigung von Engpässen und die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für Verkehrswachstum auf den Kernachsen und in Ballungsräumen konzentrieren. Die haushalterische Ausstattung insbesondere des Bundes ist von entscheidender Relevanz für die Finanzierung von Ersatzinvestitionen in die bestehende Infrastruktur, aber auch für die Finanzierung von Neu- und Ausbauvorhaben. Dabei ist eine in den Konzernverbund integrierte und unter-

GESCHÄFTSMODELL DB NETZE FAHRWEG



nehmerisch agierende Infrastruktur von essenzieller Bedeutung, um auch weiterhin einen Eigenbeitrag zur Mitfinanzierung dieser Infrastrukturmaßnahmen leisten zu können.

Märkte und Strategie

Maßgeblich für die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene sind insbesondere die Beiträge, die der Bund für die Infrastrukturfinanzierung leistet. Ein zentrales Instrument hierfür ist die **LuFV § 234 f.**

- **Dimension Ökonomie** 📈: Die kunden- und marktgerechte Weiterentwicklung der Infrastruktur ermöglicht dem gesamten Eisenbahnverkehrssektor die Ausschöpfung von Wachstumspotenzialen. Unsere Vision stellt die Kunden in den Mittelpunkt: »Gemeinsam mit unseren Kunden machen wir die Schiene zur ersten Wahl.« Damit leisten wir unseren Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Unsere Vision erreichen wir mithilfe von drei wesentlichen strategischen Ankerpunkten:

- einer Steigerung der Qualität,
- einer besseren Steuerung der Kapazität und
- einer Vereinfachung der Kundenschnittstelle.

Insbesondere Kapazitätsmanagement ist für uns im Netz ein großer Hebel zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit. Die Nachfrage im Personen- und vor allem Güterverkehr hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen, die Nutzungsintensität der Infrastruktur hat sich deutlich erhöht. Neben dem Aus- und Neubau konzentrieren wir uns dabei auf weitere Hebel wie die effizientere Nutzung von Sperrpausen im Rahmen von Bautätigkeiten, die Vermeidung von Überlastung der nutzbaren Kapazitäten sowie die Reduzierung von Störungen, die ungeplant Kapazität verzehren. Mittel- bis langfristig wird uns vor allem auch die Digitalisierung der Infrastruktur bei der Erreichung unserer Ziele unterstützen. Neben dem Programm **Digitale Schiene Deutschland § 71**, das durch den langfristig angestrebten Flächenrollout von ETCS und die Umstellung auf DSTW sowie einen digitalen Bahnbetrieb bis zu 20% mehr Kapazität für die Infrastruktur generieren soll, digitalisieren wir Prozesse, wo sinnvoll und

notwendig, in allen unseren Wertschöpfungsstufen. Ein grundlegendes Element zur Umsetzung unserer Vision ist darüber hinaus auch die Einführung von Lean-Management in der Organisation. Im Berichtsjahr wurden dafür bereits erste Voraussetzungen geschaffen. Ein Beispiel erfolgreicher Umsetzung ist die Standardisierung und Digitalisierung der Arbeitsvorbereitung und -durchführung in der Instandhaltung (Projekt **OPEX Standardisierung Produktionssystem Instandhaltung D75**). Ab Januar 2019 wird mit den Vorbereitungen eines flächendeckenden Rollouts gearbeitet, der dann gegen Jahresmitte die bereits laufenden Initiativen ergänzen wird.

- Dimension **Soziales** : Die Mitarbeiterstruktur von DB Netze Fahrweg ist von einem hohen Durchschnittsalter geprägt. Daher arbeiten wir bereits heute an einer rechtzeitigen und erfolgreichen Rekrutierung sowie der vorausschauenden Qualifizierung von neuen und bestehenden Mitarbeitern. Im Fokus steht dabei vor allem die Digitalisierung und die daraus entstehende Parallelität von digitaler und analoger Welt – insbesondere in den operativen Bereichen. Die Wertschätzung der Kenntnisse und Fähigkeiten unserer Mitarbeiter in diesen beiden Welten ist uns sehr wichtig.
- Dimension **Ökologie** : Zur Reduktion der spezifischen stationären Energieverbräuche und der Treibhausgasemissionen fokussiert sich DB Netze Fahrweg auf wertehaltige Effizienzmaßnahmen mit Schwerpunkt bei den besonders stromintensiven Verbrauchern (**Weichenheizen**  Nr. 94, Gleisfeldbeleuchtung und Stellwerke).

Rahmenbedingungen

BNetzA genehmigt Trassenpreise für 2019

Die zuständige Beschlusskammer hat am 17. Januar 2018 die Trassenpreise für das Fahrplanjahr 2018/2019 genehmigt, unter anderem die beantragte Steigerung der Trassenpreise des SPNV um 1,8%. Diese folgt aus der gesetzlichen Kopplung der Trassenpreisentwicklung an die Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel. Wie im Beschluss zum TPS 2018 wurden die beantragten Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr im Zuge der Genehmigung angehoben und im Schienengüterverkehr abgesenkt; jeweils um rund 28 Mio. €. Die DB Netz AG hat gegen diese Entscheidung geklagt. Mit einer ersten Entscheidung ist frühestens Ende 2019 zu rechnen.

BNetzA legt Obergrenze der Gesamtkosten für Netzfahrplanperiode 2019/2020 fest

Im Rahmen der Anreizregulierung der Trassenpreise legte die BNetzA die Obergrenze der Gesamtkosten der DB Netz AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH mit Beschluss vom 13. August 2018 für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 fest. Die BNetzA hat die erstmals beantragte Anerkennung der LuFV II als sogenannte qualifizierte Regulierungsvereinbarung stattgegeben. Der dortige Mindestinstandhaltungsaufwand wurde ersatzweise herangezogen, da die eigentlich maßgebliche LuFV III noch nicht vorliegt.

Anreizsystem von der BNetzA nicht genehmigt

Am 31. August 2018 hat die BNetzA das von der DB Netz AG beantragte Anreizsystem in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) nicht genehmigt. Die Weiterentwicklung des Anreizsystems zwischen den EVU und der DB Netz AG sollte ursprünglich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 eingeführt werden. Im Vergleich zu den bisherigen Regelungen sollen unter anderem bei baustellenbedingten Verzögerungen deutlich höhere Zahlungen fällig werden. Im Rahmen eines Marktdialogs konnte im Personenverkehr jedoch am 19. November 2018 über alle wesentlichen Eckpunkte des Anreizsystems eine Einigung erzielt werden. Die Änderungen der SNB für das Anreizsystem für den SPV sollen noch im Frühjahr 2019 nach Durchlaufen des Genehmigungsverfahrens bei der BNetzA in Kraft treten. Im Güterverkehr wurde bisher keine Einigung erzielt. Die DB Netz AG hat vier Kundenveranstaltungen für 2019 terminiert, um eine gemeinsame Vereinbarung über ein Anreizsystem im Schienengüterverkehr mit Einführung zum Dezember 2019 zu erzielen.

Maßnahmen für kundenfreundliches Bauen

Anfang Juni 2018 haben Unternehmen und Verbände der Schienenverkehrsbranche ihren Ergebnisbericht »Runder Tisch Baustellenmanagement« an das BMVI übergeben. Ziel war es, Maßnahmen für mehr Verkehr, bessere Qualität und Zuverlässigkeit zu entwickeln, um während der dringend notwendigen Modernisierung des Schienennetzes die Beeinträchtigungen für die Fahrgäste und Verlader in der Bauphase so gut es geht zu reduzieren. Konkret hat der Runde Tisch Baustellenmanagement ein aus vier Bausteinen bestehendes Gesamtpaket empfohlen: Vereinbarungen zwischen Bund und DB Netz AG zum kundenorientierten Bauen, ein Anreizsystem zwischen der DB Netz AG und EVU, eine bessere Risikoverteilung zwischen Aufgabenträgern und EVU sowie die Optimierung von Bauprozessen und Baukommunikation.

Digitalisierung und Innovation

Rollout Weichenantriebsdiagnose

Um die Verfügbarkeit von Weichen zu optimieren, wird ein digitales Ferndiagnosesystem eingesetzt, mit dem potenzielle Störungen vor Eintritt erkannt werden können. Über die Diagnoseplattform DIANA kann die Instandhaltung Störungen präventiv beheben. Antriebsbedingte Störungen an Weichen sollen damit um bis zu 50% reduziert werden. Rund 23.500 Weichen sind seit Ende 2018 an DIANA angeschlossen.

Umweltmaßnahmen

Lärmabhängiges Trassenpreissystem unterstützt

Umrüstung von Güterwagen

Das Lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) sieht einen Zuschlag für laute Güterzüge von derzeit 5,5% auf den regulären Trassenpreis vor. Güterzüge, die zu mindestens 90% aus Wagen mit leisen Bremssohlen bestehen, sind von der Zahlung ausgenommen. In der Netzfahrplanperiode 2016/2017 wurden rund 17 Mio. € generiert, die vollständig der Finanzierung von Bonuszahlungen für EVU zugutekommen werden, die Güterwagen nutzen, die auf leise **Verbundstoff-bremssohlen** gsm Nr. 5 umgerüstet wurden. Im Berichtsjahr haben wir für das Programmjahr 2017 im LaTPS insgesamt 36.646 Anträge (für 2016: 25.643 Anträge) zur Förderung lärmgeminderter Bestandsgüterwagen erhalten und positiv beschieden. Insgesamt wurden für die gestellten Anträge rund 8 Mio. € (für 2016: 4,4 Mio. €) als Bonus an die EVU ausgezahlt. Das LaTPS wird bis Ende 2020 bestehen. Über die gesamte Laufzeit ist das Programm erlösneutral.

Rechtliche Themen

Schlichtungsverfahren Tunnel Rastatt läuft

Nach der Havarie in der Oströhre des Tunnels Rastatt laufen seit März 2018 vorbereitende Arbeiten zur Sanierung des Tunnels. Parallel läuft das zwischen dem DB-Konzern und der ARGE Tunnel Rastatt vereinbarte Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen des Schadens beim Tunnelvortrieb und der damit verbundenen Verantwortlichkeiten. Ein gemeinsames Team aus technischen und juristischen Gutachtern soll die Ursachen aufarbeiten sowie einen Schlichtungsvorschlag erarbeiten. Jedoch sind zur Klärung der Schadensursachen weitere Erkundungen erforderlich. Dazu wurde unter anderem ein umfangreiches Bohrprogramm durchgeführt. Das Schlichtungsverfahren dauert weiter an.

Die DB Netz AG hat am 16. August 2018 mit der ARGE Tunnel Rastatt eine Vereinbarung zum Weiterbau der nicht havarierten Weströhre abgeschlossen. In dieser Vereinbarung verzichten beide Parteien bis Ende 2019 auf das Kündigungsrecht und es wurde festgelegt, zwei Vortriebsvarianten technisch zu planen.

Weitere Ereignisse

- ▶ Aufgrund der anhaltenden Störungen auf der Marschbahn arbeiten wir an einem Sanierungskonzept. Kernpunkt ist eine Investitionsoffensive im Oberbau, die vorsieht, Investitionen vorzuziehen. Dafür erhöhen wir in den nächsten vier Jahren das Investitionsvolumen um 53 Mio. € auf knapp 160 Mio. €.
- ▶ Die DB Netz AG ist dem europäischen Schienengüterverkehrskorridor (Rail Freight Corridor; RFC) Orient/East–Med beigetreten. Für grenzüberschreitende Transporte entsteht damit eine rund 9.000 km lange Verkehrsachse, die sich von der Nord- und Ostsee bis zur Ägäis und zum Schwarzen Meer erstreckt. Ziel ist es, Grenzhemmnisse zu beseitigen und verlässliche, harmonisierte Transportdienstleistungen anzubieten. Damit wird der Schienengüterverkehr über Europa hinaus weiter gestärkt.
- ▶ Um die Verkehrsströme auch bei international wirkenden Großstörungen aufrechterhalten zu können, hat die DB Netz AG zusammen mit dem Schienengüterverkehrskorridor Rhine-Alpine ein Handbuch für internationales Störfallmanagement entwickelt, anschließend mit Unterstützung der Europäischen Kommission mit dem Sektor abgestimmt und im Mai 2018 einstimmig von den europäischen Infrastrukturbetreibern beschließen lassen. Kernpunkte des Handbuchs sind schnelle Prozesse für eine bessere Koordination und Kommunikation unter den Infrastrukturbetreibern bei internationalen Störungen sowie die Entwicklung und Veröffentlichung internationaler Störfallszenarien entlang aller europäischen Korridore unter Angabe aller relevanten Umleitungsstrecken und ihrer technischen Parameter. So können sich EVU auf Umleitungen vorbereiten und im Störfall schnell handeln.

Entwicklung im Berichtsjahr

- ▶ Gestiegene Umsätze aus Preis- und Mengeneffekten.
- ▶ Höhere Aufwendungen vor allem für Personal und Instandhaltung belasteten operative Ergebnisentwicklung.
- ▶ Brutto-Investitionen auf hohem Niveau weiter gestiegen.

Die stark ausgelastete Infrastruktur und das hohe Störgeschehen führten im Berichtsjahr zu einem Rückgang der Pünktlichkeit.

Auch die Kundenzufriedenheit 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 Betriebsleistung auf dem Netz stieg vor allem infolge einer höheren Nachfrage konzernexterner Kunden (insbesondere im Güter- und Regionalverkehr) sowie von DB Fernverkehr. Dämpfend wirkte die geringere Nachfrage konzerninterner Kunden im Güterverkehr.

Die wirtschaftliche Entwicklung war allerdings insgesamt verhalten. Insbesondere höhere Aufwendungen für Personal und Instandhaltung überstiegen die positive Ertragsentwicklung, sodass das bereinigte EBITDA leicht unter dem Vorjahr liegt. Aufgrund der niedrigeren Abschreibungen entwickelte sich das bereinigte EBIT positiv.

- Der Gesamtumsatz entwickelte sich durch die Nachfragesteigerung und Preiseffekte besser.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+9,4%) erhöhten sich unter anderem infolge gestiegener Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen (Grundstücksverkauf) und Schrott sowie höherer Kostenerstattungen für Projekte deutlich.

Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Zusatzbelastungen:

- Der Materialaufwand (+5,2%) erhöhte sich im Wesentlichen infolge gestiegener Aufwendungen für Qualitätsmaßnahmen und die Beseitigung von Unwetterschäden sowie höherer Aufwendungen für präventive Maßnahmen gegen Witterungsrisiken.

- Der Personalaufwand (+6,5%) stieg tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeiterzahl.
- Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+4,5%) resultierte unter anderem aus einem mengenbedingten Anstieg bei Serviceleistungen, IT und Mieten. Zudem wirkten sich auch höhere Projektaufwendungen und Preiseffekte aus.
- Die Abschreibungen (–24,0%) gingen im Wesentlichen aufgrund der Neueinschätzungen von wirtschaftlichen Nutzungsdauern deutlich zurück.

Auch das operative Ergebnis nach Zinsen verbesserte sich, zusätzlich unterstützt durch geringere Zinsaufwendungen, die zu einer Verbesserung des operativen Zinssaldos führten.

Die positive EBIT-Entwicklung, gedämpft durch einen gegenläufigen leichten Anstieg des Capital Employed, führte zu einer Verbesserung des ROCE.

Die Netto-Finanzschulden überschritten den Vorjahresendwert unter anderem infolge negativer Working-Capital-Effekte leicht. Dadurch ging auch die Tilgungsdeckung leicht zurück.

Das Investitionsvolumen im Bestandsnetz stieg spürbar. Infolge eines Anstiegs der **Investitionszuschüsse** **108 f.** sanken die Netto-Investitionen.

DB Netze Fahrweg	2018	2017	Veränderung		2016
			absolut	%	
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	93,4	93,9	-	-	94,3
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ¹⁾ in %	92,9	93,6	-	-	93,9
Kundenzufriedenheit in ZI	64	67	-	-	69
Betriebslänge per 31.12. in km	33.299	33.348	-49	-0,1	33.241
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.084	1.072	+12	+1,1	1.066
davon konzernexterne Bahnen	349,2	331,3	+17,9	+5,4	321,9
Anteil konzernexterner Bahnen in %	32,2	30,9	-	-	30,2
Gesamtumsatz in Mio. €	5.511	5.364	+147	+2,7	5.228
Außenumsatz in Mio. €	1.559	1.522	+37	+2,4	1.408
Anteil am Gesamtumsatz in %	28,3	28,4	-	-	26,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.446	1.484	-38	-2,6	1.484
EBIT bereinigt in Mio. €	840	687	+153	+22,3	561
Operatives Ergebnis nach Zinsen in Mio. €	634	442	+192	+43,4	311
ROCE in %	4,6	3,8	-	-	3,1
Capital Employed per 31.12. in Mio. €	18.172	17.866	+306	+1,7	17.821
Netto-Finanzschulden per 31.12. in Mio. €	9.499	9.386	+113	+1,2	10.396
Tilgungsdeckung in %	13,9	14,0	-	-	12,7
Brutto-Investitionen in Mio. €	6.901	6.601	+300	+4,5	6.226
Netto-Investitionen in Mio. €	564	660	-96	-14,5	688
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	46.969	45.375	+1.594	+3,5	43.974
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,7	-	-	-	3,7
Mitarbeiterzufriedenheit – Durchführungsquote Folgewerkshops in %	-	99,1	-	-	-
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	19,2	18,8	-	-	18,6
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	1.758	1.701	+57	+3,4	1.598

¹⁾ Konzernexterne und -interne EVU.

Die Zahl der Mitarbeiter ist maßgeblich durch Zugänge zur Bedarfsdeckung und Nachfolgesicherung, insbesondere in den Bereichen Instandhaltung, Bauprojekte sowie Betrieb, gestiegen.

Die Messung der Mitarbeiterzufriedenheit erfolgt alle zwei Jahre. Der Zufriedenheitsindex ist stabil geblieben.

Der Frauenanteil konnte im Berichtsjahr leicht erhöht werden.

Im Rahmen des **Lärmsanierungsprogramms D78 f.** haben wir auch im Berichtsjahr weitere Strecken lärmsaniert.

Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe Geschäftsmodell

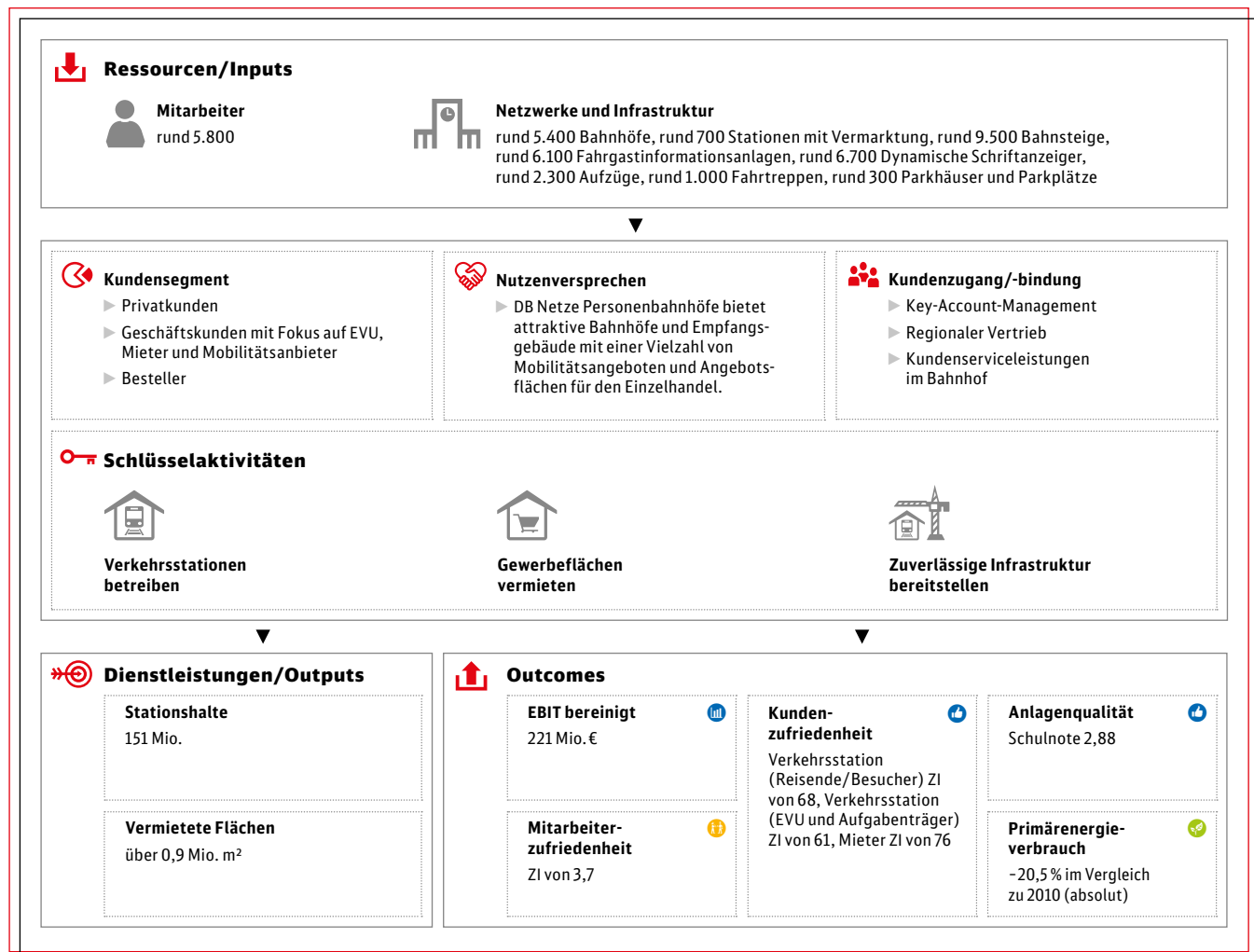
DB Netze Personenbahnhöfe ist der größte Bahnhofs-
betreiber Europas. Neben dem Kerngeschäft – der Entwicklung
und dem Betrieb von Bahnhöfen – vereint das Geschäftsfeld
vielfältige mobilitätsorientierte Dienstleistungen am Bahn-
hof. Mit über 0,9 Mio. m² Mietfläche zählen wir zudem zu
Deutschlands größten Gewerbevermietern.

An unseren Bahnhöfen halten täglich mehr als 410.000
Züge von rund 100 EVU mit insgesamt über 20 Millionen
Reisenden und Besuchern. Um ein hohes Maß an Qualität
sicherzustellen, setzen wir besondere Schwerpunkte in den
Bereichen Service, Sicherheit und Sauberkeit. Zudem küm-
mern sich unsere Bahnhofsmanagements vor Ort um den
reibungslosen Betriebsablauf.

Unser Bahnportfolio zeichnet sich durch eine hohe
Flächenpräsenz aus. Die benötigte Infrastruktur ist durch
hohe Fixkostenanteile geprägt. Eine bedarfsgerechte Vor-
haltung von Ausstattungselementen und baulicher Infra-
struktur ist von entscheidender Bedeutung für wirtschaft-
lichen Erfolg.

Umsätze werden aus Stationshalten (reguliert, Anteil:
rund 70%) in den Verkehrsstationen und aus der Vermie-
tung von Gewerbeflächen (nicht reguliert) generiert. Die
wichtigsten Partner auf der Regulierungsseite sind die
BNetzA und das EBA.

GESCHÄFTSMODELL DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE



Märkte und Strategie

Wir stehen vor einem großen Wandel. Der Mobilitätsmarkt wächst und verändert sich. Digitale Lösungen beschleunigen diese Entwicklung enorm. Neue Mobilitätsformen entstehen und der Autoverkehr wird zunehmend hinterfragt. Strukturen in der Gesellschaft erneuern sich: Die Altersschere geht weiter auseinander; Städte wachsen und stoßen an ihre infrastrukturellen Grenzen; ländliche Räume schrumpfen und müssen zugleich den Zugang zu Mobilität erhalten. Um die Zukunft mitzugestalten, haben wir unsere Strategie in wesentlichen Punkte weiterentwickelt. Mit unserer Neuausrichtung zahlen wir aktiv auf die drei Dimensionen der DB2020+ ein:

- ▶ Dimension **Ökonomie** : Kern unserer Strategie ist die Entwicklung unserer Bahnhöfe für mehr Reisendenwachstum und mehr Besucher. Hierfür wollen wir das Kundenerlebnis an unseren Bahnhöfen stärken und dabei auch das Bahnhofsumfeld mit einbeziehen. Neben dem Ausbau von Mobilitätshubs schaffen wir eine angenehme Aufenthaltsqualität und holen neue Angebote und Dienstleistungen an unsere Bahnhöfe. Im ersten Schritt werden wir für 16 Zukunftsbahnhöfe spezifische Konzepte entwickeln und 2019/2020 erproben. Kostenlose WLAN-Zugänge an großen Bahnhöfen und komfortable Aufenthaltsbereiche ermöglichen es den Reisenden schon heute, Wartezeit sinnvoll zu nutzen. Wir bauen zusätzliche performante WLAN-Zugänge aus und bringen neue digitale Services für unsere Kunden in die Entwicklung. Durch neue Vermarktungskonzepte wie Station Food und die Erweiterung unseres Branchennetzes schaffen wir attraktive Konsum- und Retail-Angebote. Durch eine kontinuierliche Optimierung unserer Reinigungs- und Instandhaltungskonzepte und eine Erhöhung der Budgets verbessern wir die Basisqualität an unseren Bahnhöfen und passen die Kapazität an Stationen mit frequenzbedingten Engpässen an. Auch die im Rahmen von Zukunft Bahn angestoßenen Qualitätsinitiativen treiben wir weiter voran. In einem Sonderprogramm haben wir im Berichtsjahr zusätzlich 30 hochfrequente S-Bahnhöfe neu gestaltet und dort die Aufenthaltsqualität für unsere Kunden verbessert.
- ▶ Dimension **Soziales** : Wir arbeiten beständig an der Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur und der Zufriedenheit unserer Mitarbeiter. Leitlinien hierfür sind die fünf Elemente Kundenfokus, Zusammenarbeit, Führung, Verantwortung und Leistung. Dabei gehört zu einer Leistungskultur neben Anspruch und Kritikfähigkeit auch Wertschätzung für den Beitrag, den jeder einzelne Mitarbeiter erbringt. Eine gemeinsame Zielkultur wird in Dialogformaten und durch Führungsqualifi-

zierung geformt. Wir fokussieren Instrumente zur Förderung beruflicher Weiterbildung und bieten damit Leistungs- und Potenzialträgern attraktive Entwicklungsmöglichkeiten.

- ▶ Dimension **Ökologie** : Ab 2019 betreiben wir unsere 15 Top-Bahnhöfe mit Ökostrom. Bis 2030 wollen wir den absoluten Primärenergieverbrauch gegenüber 2010 um 30% beziehungsweise gegenüber 2017 um 15% senken. Als Betreiber eines komplexen Anlagenportfolios setzen wir auf den Einsatz ökologischer Anlagen und Gebäudetechnologien. Dementsprechend wird unter anderem bei Modernisierungen und Neubauten der Einsatz von **innovativen Beleuchtungstechnologien**  **Nr. 50**, Erdwärmekopplung, Kraft-Wärme-Kopplung und **Photovoltaik**  **Nr. 30** am jeweiligen Standort geprüft.

Rahmenbedingungen

BNetzA genehmigt Stationspreise 2019

Die zuständige Beschlusskammer der BNetzA hat am 10. Juli 2018 die Stationspreise der DB Station & Service AG wie beantragt genehmigt. Bei der Prüfung der Kostenbasis erfolgte eine geringfügige Kürzung, die aber keine Auswirkung auf die Stationspreise hatte.

Entwicklung der Infrastruktur

Bahnhofsoffensive: Rekordinvestitionen in Bahnhöfe

Zwischen 2019 und 2023 sollen 8,5 Mrd. € in die Modernisierung und Instandhaltung von Bahnhöfen fließen. Für die Modernisierung der Bahninfrastruktur, insbesondere zur Verbesserung der Barrierefreiheit, stellen Bund und Länder erhebliche Fördermittel zur Verfügung. Herausragende Projekte sind unter anderem die Um- und Neugestaltungen der Hauptbahnhöfe Dortmund, Frankfurt am Main, München und Stuttgart. Aber auch in zahlreiche kleinere und mittelgroße Bahnhöfe wird stark investiert, zum Beispiel in neue Fahrtreppen, Aufzüge, Infotafeln für Reisende, Sitzbänke, Wegeleitsysteme, Fußböden und Rampen für barrierefreie Zugänge. Mittlerweile sind 78% der 5.400 Personenbahnhöfe stufenfrei – damit werden bereits 84% der Reisenden erreicht. Für blinde und sehbehinderte Menschen sind bereits über 5.100 der 9.200 Bahnsteige mit einem taktilen, das heißt ertastbaren Leitsystem aus Bodenindikatoren ausgestattet. Darüber hinaus verfügen alle neu eingebauten Aufzüge über taktile Bedienelemente sowie ein Sprachmodul.

Eine Übersicht der Baumaßnahmen 2018 finden Sie auf der **Bauprojektekarte**  **151**.

Revitalisierung von S-Bahn-Tunnelstationen

Bis 2020 investieren wir einen dreistelligen Millionenbetrag, um 27 unterirdische S-Bahn-Stationen in Frankfurt am Main, Hamburg, München und Stuttgart mit täglich zwei Millionen Fahrgästen zu sanieren. Insgesamt fließen rund 48 Mio. € in die Auffrischung der Tunnelstationen im Hamburger S-Bahn-Netz.

Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Bahnhof

Wir haben zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität unserer Bahnhöfe angestoßen und abgeschlossen. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 23 Mio. € für Maßnahmen zur Steigerung der Kundenzufriedenheit investiert. Davon flossen 13 Mio. € in Einzelmaßnahmen. Rund 10 Mio. € investierten wir an bundesweit 30 hoch frequentierten S-Bahn-Stationen und in deren gestalterische Aufwertungsmaßnahmen.

Bahnsteigentwicklungsprogramm vorangetrieben

In Schleswig-Holstein wurde im August 2018 das Modernisierungsprogramm für die Bahnstationen im Land fortgesetzt. Zwei Rahmenvereinbarungen legen die Maßnahmen und ihre Finanzierung für die nächsten sieben Jahre fest. Insgesamt 41 Stationen sollen ganz oder teilweise modernisiert werden, darunter fällt auch der Bau sieben neuer Bahnstationen. Die Gesamtkosten aller in der Vereinbarung festgeschriebenen Modernisierungsmaßnahmen liegen mit Planungsleistungen bei rund 60 Mio. €. Die Kosten werden zur Hälfte aus Mitteln des Landes Schleswig-Holstein und zur Hälfte aus Bundesmitteln sowie DB-Mitteln getragen. Das Programm läuft in unterschiedlichem Umfang auch in anderen Bundesländern.

Digitalisierung und Innovation

Reisendeninformation der Zukunft

Die »Reisendeninformation der Zukunft« ist das bisher größte Softwareentwicklungsprojekt von DB Netze Personenbahnhöfe. IRIS+ ermöglicht als neues IT-System die zentrale Verarbeitung von Informationen aus der Reisendeninformationsplattform, dem neuen sogenannten Single Point of Truth für die Reisendeninformation. Sichtbar am Bahnhof wird die Reisendeninformation der Zukunft durch optimierte Layouts auf bestehenden Anzeigern. Bis Ende des Berichtsjahres wurden bereits 35 Bahnhöfe in Sachsen erfolgreich auf diese neuen Systeme umgestellt. Langfristig – aber auch bereits gegenwärtig an einzelnen Bahnhöfen sichtbar – werden die Anzeiger durch eine neue Generation von digitalen Monitoren in unterschiedlichen Formaten abgelöst. Diese ermöglichen auch die verbesserte Darstellung neuer Inhalte wie der Auslastung der Züge und spezifischen Informationen bei Großstörungen.

Hörbar am Bahnhof wird die »Reisendeninformation der Zukunft« mithilfe der Text-to-Speech-Technologie, die flüssigere, flexiblere Ansagen im Bahnhof ermöglicht. In die Auswahl »der neuen Stimme am Bahnhof« wurden DB-Mitarbeiter und Kundenverbände involviert.

Pilot zur Frequenzmessung und Personenstromanalyse

In den kommenden Jahren wird das Reisendenaufkommen weiter steigen. Um besser zu verstehen, wie sich diese Zunahme auf den Bahnhofsbetrieb auswirkt, werden aktuell neue Technologien zur Frequenzmessung und Personenstromanalyse getestet. Einen ersten Piloten haben wir im Berichtsjahr am Stuttgarter Hauptbahnhof getestet. Über eine digitalisierte Auszählung der Reisenden wollen wir künftig Stoßzeiten genauer erkennen und betriebliche Engpässe besser auffangen, zum Beispiel mit angepassten Konzepten für die Reisendenlenkung.

Umstellung von Anlagentechnik

DB Netze Personenbahnhöfe betreibt an den Bahnhöfen eine Vielzahl von technischen Anlagen, die Datenverbindungen zu zentralen Systemen benötigen. Ein Großteil der Anlagen nutzt dazu bislang Modem- und ISDN-Verbindungen zum konzerninternen Telefonnetz sowie zum öffentlichen Telefonnetz. Im Rahmen des Programms TOPKO werden die betroffenen Anlagen auf die Nachfolgetechnik IP umgestellt. Im Berichtsjahr wurde unter anderem die Notruftechnik von rund 2.400 Aufzügen an Bahnhöfen vollständig ausgetauscht. Weitere Umstellungen fielen für Brandmeldeanlagen, Gebäudeautomation und Notrufsäulen an. Im Vordergrund stand dabei stets der Funktionserhalt der Anlagen bei Minimierung umbaubedingter Stillstandszeiten. Die Migrationen werden 2019 voraussichtlich abgeschlossen. Mit dem Projekt »IP auf Verkehrsstationen« (Erschließung von rund 1.000 Verkehrsstationen mit IP-Breitbandanschlüssen) wird dabei zugleich ein Grundstein für künftige Digitalisierungsprojekte gelegt.

Neue App DB Barrierefrei

Die App DB Barrierefrei bietet in erster Linie Menschen mit Mobilitäts- und Sinneseinschränkungen, aber auch allen anderen Reisenden, eine digitale Unterstützung ihrer Bahnreise. Sie liefert aktuelle Informationen über das Zugangebot in allen deutschen Bahnhöfen. Auch kann der Verlauf von Fernverkehrszügen in Echtzeit nachverfolgt werden, und der Nutzer erhält wichtige Änderungen zur Reise als Push-Nachricht auf sein Smartphone. Daneben liefert die

App aktuelle Informationen zur Funktionsfähigkeit von Aufzügen und Rolltreppen. Der Zugang zur App ist barrierefrei gestaltet, sie kann also auch von seh- oder hörbehinderten Menschen genutzt werden. Informationen werden akustisch und visuell wiedergegeben.

Weitere Ereignisse

- Das Gastronomie-Joint-Venture Station Food hat Anfang Oktober 2018 seinen zweiten Foodcourt in Berlin Hauptbahnhof in Betrieb genommen.
- Der erfolgreiche Piloteinsatz der Bahnsteigkoordinatoren (Übernahme betrieblicher Tätigkeiten für EVU/EIU) in Hannover Hauptbahnhof und Frankfurt am Main Hauptbahnhof endete am 31. Dezember 2018 und wird als reguläres Produkt fortgeführt. Das Angebot wird zudem auf zwei weitere Bahnhöfe (Dortmund Hauptbahnhof und Mannheim Hauptbahnhof) erweitert.
- Bei Großstörungen werden unsere operativen Servicemitarbeiter an 14 Knotenbahnhöfen zukünftig durch geschäftsfeldübergreifende Rufbereitschaften unterstützt. Hierdurch wollen wir eine bestmögliche Betreuung unserer Reisenden auch in Ausnahmesituationen sicherstellen.

Entwicklung im Berichtsjahr

- Nachfragesteigerung durch zusätzliche Verkehre und Taktverdichtungen.
- Ergebnisbelastungen durch Aufwandssteigerungen (insbesondere Personal und Qualitätsmaßnahmen).
- Stabiles Vermietungsgeschäft.

Die Bewertung Anlagenqualität (BAQ) wird örtlich erhoben und in einem detaillierten Berechnungs- und Gewichtungsalgorithmus gemäß den Vorgaben der **LuFV II D 234f.** ermittelt. Die Anlagenqualität blieb stabil auf einem guten Niveau.

Die Kundenzufriedenheiten verschlechterten sich leicht. Geringe Werte waren insbesondere bei den Themen Baukommunikation, Ausstattung und Zustand der Verkehrsstationen 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.

Die Leistungsentwicklung wurde geprägt durch einen leichten Anstieg der Zahl der Stationshalte. Dieser resultierte im Wesentlichen aus Taktverdichtungen sowie zusätzlichen Verkehren im Regionalverkehr. Der Anstieg der Nachfrage wurde insbesondere durch konzernexterne Bahnen getrieben.

DB Netze Personenbahnhöfe	2018	2017	Veränderung		2016
			absolut	%	
Personenbahnhöfe	5.368	5.365	+3	+0,1	5.367
Anlagenqualität in Schulnote	2,88 ¹⁾	2,89 ¹⁾	-	-	2,92
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (Reisende/Besucher) in Zi	68	69	-	-	69
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (EVU und Aufgabenträger) in Zi	61	62	-	-	62
Kundenzufriedenheit Mieter in Zi	76	78	-	-	78
Stationshalte in Mio.	150,9	150,0	+0,9	+0,6	149,4
davon konzernexterne Bahnen	36,8	35,9	+0,9	+2,5	35,3
Gesamtumsatz in Mio. €	1.314	1.265	+49	+3,9	1.233
davon Stationserlöse in Mio. €	880	851	+29	+3,4	831
davon Vermietung in Mio. €	391	384	+7	+1,8	377
Außenumsatz in Mio. €	569	540	+29	+5,4	519
EBITDA bereinigt in Mio. €	362	372	-10	-2,7	359
EBIT bereinigt in Mio. €	221	233	-12	-5,2	221
ROCE in %	8,0	8,4	-	-	7,9
Capital Employed per 31.12. in Mio. €	2.758	2.766	-8	-0,3	2.777
Netto-Finanzschulden per 31.12. in Mio. €	1.260	1.268	-8	-0,6	1.257
Tilgungsdeckung in %	22,7	23,0	-	-	22,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	883	709	+174	+24,5	584
Netto-Investitionen in Mio. €	164	103	+61	+59,2	117
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	5.804	5.463	+341	+6,2	5.093
Mitarbeiterzufriedenheit in Zi	3,7	-	-	-	3,7
Mitarbeiterzufriedenheit – Durchführungsquote Folgewerkshops in %	-	97,8	-	-	-
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	45,2	46,2	-	-	47,3
Absoluter Primärenergieverbrauch (Bahnhöfe) im Vergleich zu 2010 in %	-20,5	-17,1	-	-	-16,8

¹⁾ Vorläufiger Wert.

Die wirtschaftliche Entwicklung war rückläufig: Deutliche Aufwandssteigerungen insbesondere für zusätzliche Maßnahmen zur Steigerung der Qualität und im Bereich Personal konnten dabei nicht vollständig durch Zuwächse auf der Ertragsseite kompensiert werden, sodass die operativen Ergebnisgrößen zurückgingen.

- ▶ Der Umsatzanstieg ist auf vor allem preisbedingt höhere Stationserlöse sowie gestiegene Erlöse aus Vermietung und Verpachtung zurückzuführen. Bei den Stationserlösen wirkten zudem Leistungszuwächse. In der Außenumsatzentwicklung spiegelt sich der wachsende Marktanteil konzernexterner Bahnen wider.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge (+21,8%) wuchsen deutlich, maßgeblich infolge höherer Baukostenzuschüsse sowie gesteigener Erträge aus Grundstücksverkäufen. Auf der Aufwandsseite kam es zu erheblichen Zusatzbelastungen:
- ▶ Der Materialaufwand (+10,2%) stieg insbesondere infolge zusätzlicher Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität sowie höherer Aufwendungen für Instandhaltung ebenfalls deutlich. Geringere Energieaufwendungen wirkten teilweise kompensierend.
- ▶ Der Personalaufwand (+8,0%) verzeichnete tarifbedingt sowie infolge eines höheren Personalbestands einen starken Anstieg.
- ▶ Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+9,7%) ist unter anderem auf höhere IT- und Kommunikationsleistungen, auch infolge des gestiegenen Mitarbeiterbestands, zurückzuführen. Neben Mietaufwendungen stiegen zudem auch die Sachanlagenabgänge.
- ▶ Die Abschreibungen (+1,4%) nahmen infolge des gestiegenen Investitionsvolumens zu.

Die rückläufige EBIT-Entwicklung führte zu einer Verschlechterung des ROCE, da sich das Capital Employed annähernd stabil entwickelte.

Die Netto-Finanzschulden sind im Wesentlichen infolge von Working-Capital-Effekten leicht zurückgegangen.

Die Tilgungsdeckung verschlechterte sich vor allem infolge des ergebnisbedingt geringeren operativen Cashflows.

Die höheren Investitionen erfolgten im Wesentlichen in die Erneuerung bestehender Verkehrsstationen sowie in Projekte zur Verbesserung der Qualität.

Die Zahl der Mitarbeiter stieg vor allem infolge des Personalaufbaus in den Bereichen Bau- und Anlagenmanagement.

Die Messung der Mitarbeiterzufriedenheit erfolgt alle zwei Jahre. Der Zufriedenheitsindex ist stabil geblieben.

Der Frauenanteil ist leicht zurückgegangen.

Mit der weiteren Reduzierung des Primärenergieverbrauchs der Bahnhöfe im Vergleich zu 2010, zum Beispiel durch den Einsatz energiesparender Technologien, setzte sich der positive Trend der vergangenen Jahre fort.

Geschäftsfeld DB Netze Energie

Geschäftsmodell

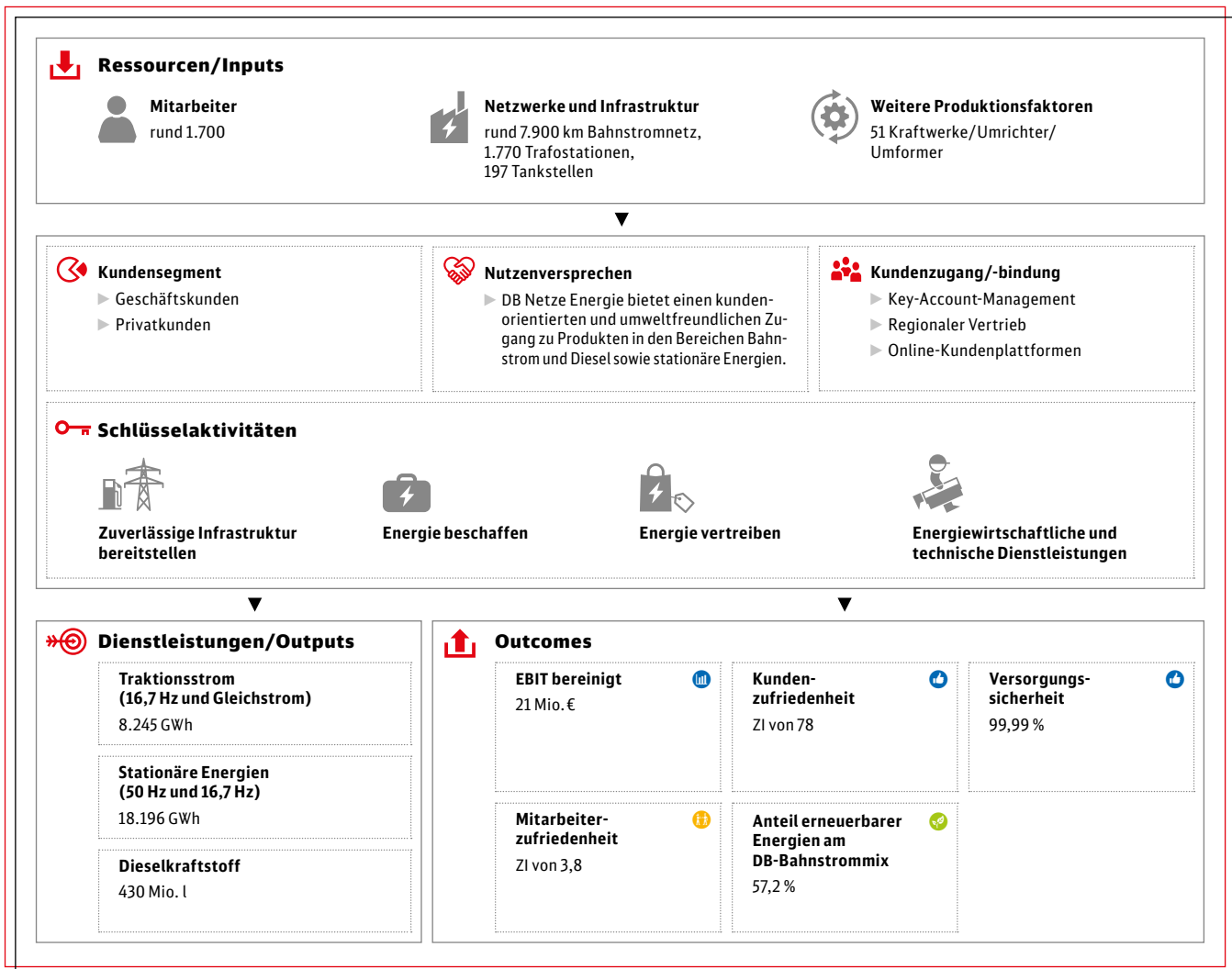
DB Netze Energie bietet kundenorientierte und umweltfreundliche Produkte und Dienstleistungen in den Bereichen Bahnstrom und Diesel sowie stationäre Energien. Als integriertes Energieunternehmen umfasst das Angebot von DB Netze Energie in Deutschland alle branchenüblichen Energieprodukte rund um Traktionsenergie sowie stationäre Energieversorgung. Hierzu gehören Bahnstrom und Diesel für den Schienenverkehr sowie Strom, Gas und Wärme in Bahnhöfen und weiteren Liegenschaften des DB-Konzerns. Darüber hinaus beliefert DB Netze Energie Industriekunden deutschlandweit mit einem breiten Angebot an Strom- und Gasprodukten. Auch Privatkunden können bundesweit mit **zertifiziertem Ökostrom** grün **Nr. 4** versorgt werden. Abgerundet wird das Leistungsspektrum durch energiewirtschaftliche Beratung sowie technische Dienstleistungen.

Das Bahnstromnetz ist das technische Rückgrat der Bahnstromversorgung in Deutschland, für das DB Netze Energie als Netzbetreiber die Versorgungssicherheit auf einem hohen Niveau gewährleistet. Der erforderliche Strom wird in Bahnstromkraftwerken erzeugt beziehungsweise über **Umrichter** grün **Nr. 99**/Umformer eingespeist. Zur Versorgung von Dieselmotrfahrzeugen stellt DB Netze Energie ein deutschlandweites Tankstellennetz bereit, das zum Teil auch von Straßenfahrzeugen genutzt werden kann. Darüber hinaus betreibt DB Netze Energie 50-Hz-Mittelspannungsnetze für die Energieversorgung in Bahnhöfen und bietet **Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge** grün **Nr. 36** auf der Straße an. Die von DB Netze Energie betriebene Infrastruktur unterliegt in unterschiedlichen Ausprägungen der Regulierung durch die BNetzA.

Märkte und Strategie

DB Netze Energie ist für die ökonomisch und ökologisch effiziente Energiebeschaffung sowie die zuverlässige Energiebereitstellung für EVU verantwortlich. Zusätzlich verfügt DB Netze Energie über eine leistungsfähige Infrastruktur zur Strom- und Dieselversorgung von mobilen und stationären Verbrauchern. Mit der im Berichtsjahr weiterentwickelten Geschäftsfeldstrategie »Aufbruch zur DB EnergieWende« hat DB Netze Energie die Erreichung des Klimaziels des DB-Konzerns in den Fokus gerückt. Im Sinne einer ökologisch nachhaltigen Energieversorgung werden bestehende fossile Kraftwerksverträge künftig durch erneuerbare Energien ersetzt. Gleichzeitig wird der Diesel-

GESCHÄFTSMODELL DB NETZE ENERGIE



ersatz auf Schiene und Straße vorangetrieben und die Energieeffizienz in Liegenschaften und Immobilien des DB-Konzerns erhöht. Um das zunehmend komplexere Gesamtsystem der Energieversorgung auch weiterhin mit hoher Versorgungssicherheit managen zu können, bilden Digitalisierungsmaßnahmen einen weiteren strategischen Schwerpunkt. Die dritte zentrale Stoßrichtung bildet die Absicherung der ökonomischen Werthaltigkeit in einem auch weiterhin herausfordernden Umfeld.

- **Dimension Ökonomie** 📈: Die Versorgungssicherheit des von DB Netze Energie betriebenen Bahnstromnetzes liegt auf einem hohen Niveau und kontinuierlich über dem mit dem Bund in der **LuFV D 234 f.** vereinbarten Zielwert. Dieses Qualitätsniveau äußert sich auch in einer hohen Kundenzufriedenheit. Den nach wie vor volatilen Rohstoffpreisen auf dem Energiemarkt begegnet DB Netze Energie mit einer strukturierten Energiebeschaf-

fung, einer effektiven Steuerung der Energieebenkosten sowie mittels einer im DB-Konzern festgelegten Sicherungsstrategie.

- **Dimension Soziales** 👤: Transparente Information und Kommunikation sind die Grundlage für den Kulturentwicklungsprozess und eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit bei DB Netze Energie. Unseren Mitarbeitern wird die Möglichkeit gegeben, Programme zur persönlichen Weiterentwicklung zu nutzen und eigene Ideen zu Innovationsthemen einzubringen. Außerdem wurden Formate initiiert, in denen Strategiethemen mitgestaltet werden können.
- **Dimension Ökologie** 🌱: Als Energieversorger der EVU in Deutschland setzt DB Netze Energie das Klimaziel des DB-Konzerns in der Beschaffung und Bereitstellung um und treibt damit die Energiewende auf der Schiene und im gesamten Verkehrssektor voran. DB Netze Energie verfolgt die Vision, bis 2050 den DB-Bahnstrombedarf zu 100% CO₂-frei aus erneuerbaren Energien zu decken.

Bereits heute können Kunden grüne Produkte auf Basis von 100% erneuerbaren Energien in Anspruch nehmen. Zusätzlich initiiert und unterstützt DB Netze Energie Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz im DB-Konzern. Die Dienstleistungen hinsichtlich Effizienzmaßnahmen und der Reduktion von Treibhausgasemissionen werden dabei nicht nur für EVU, sondern auch für Kunden aus Industrie und Gewerbe erbracht. Durch das umfassende Angebot an Dienstleistungen rund um die **Ladeinfrastruktur für Elektromobilität** print **Nr. 36** leistet DB Netze Energie darüber hinaus einen Beitrag zur Verkehrswende auf der Straße.

Rahmenbedingungen

BNetzA muss Eigenkapitalverzinsung im Stromnetz neu festlegen

Am 22. März 2018 hat das Oberlandesgericht Düsseldorf entschieden, dass die BNetzA bei der Ermittlung der Eigenkapitalverzinsung methodisch fehlerhaft vorgegangen ist. Rund 1.100 Stadtwerke und Netzbetreiber, darunter DB Netze Energie, hatten gegen die von der BNetzA vorgenommene Kürzung der zulässigen Eigenkapitalverzinsung geklagt. Vorgaben zur neuen Höhe machte das Gericht nicht. Die BNetzA hat gegen die Entscheidung Rechtsbeschwerde beim Bundesgerichtshof eingelegt.

Weiterentwicklung Netzzugangsmodell Bahnstrom

DB Netze Energie stellt den Netzzugang zum Bahnstromnetz seit 2014 bereit. Im Berichtsjahr haben wir wesentliche Schritte unternommen, um das Netzzugangsmodell prozessual zu vereinfachen. Entsprechende Vorschläge sind nunmehr Gegenstand einer im Oktober 2018 begonnenen Marktkonsultation durch die BNetzA, die in eine förmliche Festlegung der Behörde münden soll. Durch diese Verfügung bekommt das Netzzugangsmodell verbindlichen Charakter und bildet eine stabile Grundlage für die IT-seitige Umsetzung. Im Übrigen zeigt die Entwicklung der Marktanteile konzernexterner Lieferanten, dass der Wettbewerb im Bahnstromnetz funktioniert: Im Berichtsjahr wurden etwa 70% des Letztverbrauchs konzernexterner Bahnen von Drittlieferanten bereitgestellt.

Digitalisierung und Innovation

Ladeinfrastruktur für Elektromobilität

DB Netze Energie hat sich mit dem Projekt Laden am Bahnhof am Bundesprogramm Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland des BMVI beteiligt. An den Bahnhöfen Frankfurt am Main, Hanau, Regensburg und Düsseldorf

wurde eine öffentlich zugängliche Schnellladeinfrastruktur mit Ökostrom errichtet. Durch die Teilnahme am Roaming-Verbund können auch Kunden anderer E-Mobility-Provider die Ladeinfrastruktur nutzen. Wir unterstützen damit die Weiterentwicklung der intermodalen Verkehrsschnittstelle zwischen Schiene und Straße.

Entwicklung im Berichtsjahr

- ▶ Rückläufige Nachfrage nach Traktionsenergie – Industriekundengeschäft verzeichnet Zuwächse.
- ▶ Erhebliche Preissteigerungen an Primärenergiemärkten, die nur teilweise an Kunden weitergegeben werden konnten.
- ▶ Verstärkte Investitionen in Neubau und Ertüchtigung von Bahnstromleitungen.

Das hohe Niveau der Versorgungssicherheit konnte erneut beibehalten werden.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit wurden rund 250 Kunden befragt. Durch die Umstellung des Erhebungszyklus erfolgte im Vorjahr keine Messung der Kundenzufriedenheit. Die Kundenzufriedenheit lag im Berichtsjahr erneut auf hohem Niveau. Der Rückgang im Vergleich zu 2016 ist auf den Bereich Bahnstrom zurückzuführen.

Die Mengenentwicklung war rückläufig:

- ▶ Der Absatz von Traktionsstrom sank leicht. Die geringere Nachfrage konzerninterner Kunden, insbesondere im Güterverkehr, wurde größtenteils durch Nachfragesteigerungen konzernexterner Kunden kompensiert.
- ▶ Die für konzernexterne Kunden durchgeleitete Traktionsenergie verringerte sich vor allem durch den Wegfall von Einmaleffekten im Vorjahr deutlich.
- ▶ Im Bereich stationäre Energien ging die Absatzmenge zurück. Maßgeblich waren geringe Optimierungsmöglichkeiten am Strommarkt. Gegenläufig stieg das operative Geschäft im Industriekundenbereich an.
- ▶ Die rückläufige Nachfrage nach Dieselmotoren ist auf die Entwicklung der konzerninternen Kunden im Güter- und Personennahverkehr zurückzuführen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war deutlich rückläufig. Stark gestiegene Bezugspreise an den Primärenergiemärkten konnten nur teilweise durch Ertragssteigerungen kompensiert werden, sodass sich die operativen Ergebnisgrößen verschlechterten.

- ▶ Der Umsatz lag durch preis- und mengenbedingte Steigerungen im Industriekundengeschäft sowie höhere Absatzpreise für Mineralölprodukte über dem Vorjahr. Nachfragerückgänge konzerninterner Kunden und rückläufige Absatzmengen aus der Durchleitung von Traktionsenergie wurden dadurch überkompensiert.

- Der deutliche Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge (+58,2%) resultierte aus positiven Effekten aus der Auflösung von Rückstellungen sowie aus höheren Versicherungserträgen.

Auf der Aufwandsseite kamen vor allem die höheren Energiebezugspreise zum Tragen:

- Der Materialaufwand (+6,5%) stieg deutlich an. Negative Effekte aus gestiegenen Primärenergiepreisen für Strom- und Mineralölprodukte wurden nur geringfügig durch gesunkene Bezugsmengen kompensiert.
- Der Personalaufwand (+3,3%) erhöhte sich im Wesentlichen tarifbedingt.
- Der Rückgang des sonstigen betrieblichen Aufwands (-13,3%) ist in erster Linie auf ergebnisneutrale Ausweisänderungen zurückzuführen. Der Materialaufwand wurde durch einen gegenläufigen Effekt belastet.
- Der Rückgang der Abschreibungen (-4,3%) resultierte aus der Anpassung der bilanziellen Nutzungsdauer einzelner Energieerzeugungsanlagen.

Der ROCE verschlechterte sich deutlich infolge des überproportionalen Rückgangs des operativen Ergebnisses im Vergleich zum Capital Employed. Der Rückgang des Capital Employed ist insbesondere auf temporär erhöhte Verbindlichkeiten für den Energiebezug zurückzuführen.

Der deutliche Rückgang der Tilgungsdeckung resultierte im Wesentlichen aus einem stark rückläufigen operativen Cashflow. Unterstützend wirkten die etwas niedrigeren Netto-Finanzschulden.

Verstärkte Investitionen in den Neubau sowie die Ertüchtigung von Bahnstromleitungen führten zu einem Anstieg des Investitionsvolumens.

Die Mitarbeiterzahl erhöhte sich leicht.

Die Messung der Mitarbeiterzufriedenheit erfolgt alle zwei Jahre. Der Zufriedenheitsindex ist stabil geblieben.

Auch der Frauenanteil blieb unverändert.

Der Anteil erneuerbarer Energien am **DB-Bahnstrommix** **2018** ist deutlich gestiegen.

DB Netze Energie	2018	2017	Veränderung		2016
			absolut	%	
Versorgungssicherheit in %	99,99 ¹⁾	99,99 ¹⁾	-	-	99,99
Kundenzufriedenheit ²⁾ in ZI	78	-	-	-	80
Kundenzufriedenheit Bahnstrom und Diesel ²⁾ in ZI	75	-	-	-	80
Kundenzufriedenheit Strom und Gas Plus (konzerninterne Kunden) ²⁾ in ZI	79	-	-	-	79
Kundenzufriedenheit Strom und Gas Plus (konzernexterne Kunden) ²⁾ in ZI	81	-	-	-	82
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	8.245	8.284	-39	-0,5	8.902
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	1.576	1.906	-330	-17,3	1.419
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	18.196	19.331	-1.135	-5,9	17.589
Dieselmotorkraftstoff in Mio. l	429,6	436,1	-6,5	-1,5	433,7
Gesamtumsatz in Mio. €	2.850	2.794	+56	+2,0	2.779
Außenumsatz in Mio. €	1.350	1.301	+49	+3,8	1.194
EBITDA bereinigt in Mio. €	87	141	-54	-38,3	197
EBIT bereinigt in Mio. €	21	72	-51	-70,8	126
ROCE in %	2,0	6,7	-	-	14,3
Capital Employed per 31.12. in Mio. €	1.053	1.081	-28	-2,6	878
Netto-Finanzschulden per 31.12. in Mio. €	623	630	-7	-1,1	390
Tilgungsdeckung in %	9,8	17,7	-	-	32,9
Brutto-Investitionen in Mio. €	187	177	+10	+5,6	174
Netto-Investitionen in Mio. €	65	53	+12	+22,6	52
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	1.734	1.721	+13	+0,8	1.736
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,8	-	-	-	3,8
Mitarbeiterzufriedenheit - Durchführungsquote Folgewerkshops in %	-	100	-	-	-
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	13,8	13,5	-	-	13,3
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in %	57,2	44,0	-	-	42,0

¹⁾ Vorläufiger ungerundeter Wert.

²⁾ Keine Erhebung in 2017.

Beteiligungen/Sonstige

DB Engineering & Consulting

Die Expertise der DB E&C ist weltweit gefragt:

- ▶ Im TEN-Projekt Karlsruhe—Basel ist DB E&C planerisch für Verkehrsanlagen und konstruktiven Ingenieurbau tätig. Der Vertrag wurde im Berichtsjahr auf die ausrüstungstechnischen Gewerke erweitert. Damit liefert DB E&C für die Planfeststellungsabschnitte Haltingen—Weil am Rhein und Basel eine planerische Komplettleistung inklusive Plan- und Abnahmeprüfungen sowie Bauaufsicht.
- ▶ Bei den Modernisierungsmaßnahmen am Dortmunder Hauptbahnhof ist DB E&C seit Juni 2018 für die Bauüberwachung der Bahnsteiganlagen inklusive Personenunterführung beauftragt. Dazu gehören auch Leistungen der Baubetriebsplanung, der schweißtechnischen und umwelttechnischen Überwachung sowie der Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordination.
- ▶ Im Januar 2018 hat DB E&C in Mumbai/Indien einen Beratungsvertrag für die »Metro Mumbai Line 4« unterzeichnet. Die 32,5 km lange Linie mit 32 Stationen soll im Jahr 2031 rund 335.000 Fahrgäste pro Tag befördern. DB E&C führt als General Consultant ein Konsortium mit Louis Berger und Hill International. Nach Bhopal und Indore ist es bereits das dritte große Metroprojekt für DB E&C in Indien innerhalb weniger Monate.
- ▶ Zusammen mit Yenon hat DB E&C den Zuschlag für Planung und Bauüberwachung der 28 km langen Stadtbahnlinie »Purple Line« in Tel Aviv/Israel erhalten. Für eine weitere Stadtbahnlinie (»Red Line«, 24 km) erbringen die Experten für das Joint Venture CRTG-CREEG Leistungen für die Systemintegration ins Gesamtsystem. Des Weiteren berät DB E&C die staatliche israelische Eisenbahngesellschaft ISR zu ihrem Elektrifizierungsprogramm, zur Regelwerkserstellung und zur Fahrzeugbeschaffung.

Digitalisierung und Innovation

IBN-InfraTool sorgt durch Digitalisierung für effiziente Projektabwicklung

Die Inbetriebnahmesteuerung führt technische, organisatorische und terminliche Faktoren eines Infrastrukturprojekts zusammen und schafft die Voraussetzungen für eine sichere, plangerechte und pünktliche Inbetriebnahme (IBN). Das IBN-InfraTool unterstützt die IBN-Steuerung durch strukturierte Daten- und Dokumentenerfassung, -lenkung und -auswertung, intelligente Verknüpfungen, Vollständigkeits- und Plausibilitätsprüfungen sowie die automatisierte Erstellung von Berichten und Anträgen.

Entwicklung im Berichtsjahr

- ▶ Personalaufwand infolge von Tarifeffekten und einer höheren Mitarbeiterzahl gestiegen.
- ▶ Optimierung der Dienstleistungsgesellschaften.
- ▶ Digitalisierung und Konzernprojekte vorangetrieben.

Beteiligungen/Sonstige	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Gesamtumsatz in Mio. €	4.990	4.854	+136	+2,8
Außenumsatz in Mio. €	573	627	-54	-8,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	-200	-136	-64	+47,1
EBIT bereinigt in Mio. €	-453	-392	-61	+15,6
Brutto-Investitionen in Mio. €	511	358	+153	+42,7
Netto-Investitionen in Mio. €	508	357	+151	+42,3
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	53.877	51.937	+1.940	+3,7

Der Bereich Beteiligungen/Sonstige umfasst die Gruppenfunktionen (unter anderem Konzernentwicklung, Finanzen und Treasury sowie Personal) sowie die unselbstständigen administrativen Serviceeinheiten (unter anderem Shared Service Center Buchhaltung und Personalservices) der Holdinggesellschaft DB AG. Darüber hinaus werden in diesem Segment die rechtlich selbstständigen administrativen Serviceeinheiten des DB-Konzerns (unter anderem DB Zeitarbeit und DB JobService) sowie die selbstständigen operativen Serviceeinheiten (unter anderem DB Fahrzeuginstandhaltung und DB Systel), die für mehrere Geschäftsfelder des DB-Konzerns Leistungen erbringen, gebündelt.

Der Anstieg des Gesamtumsatzes resultierte im Wesentlichen aus höheren Umsätzen mit konzerninternen Kunden unter anderem im Zusammenhang mit einem erhöhten IT-Projektgeschäft bei DB Systel, Projekten im Bereich Baumaßnahmen der Infrastruktur bei der DB Bahnbau sowie für Sicherheits- und Reinigungsleistungen. Gegenläufig wirkte unter anderem ein Rückgang des Bau- und Projektgeschäfts der DB Bahnbau mit konzernexternen Kunden.

Der Rückgang der operativen Ergebnisgrößen resultierte im Wesentlichen aus Tarifeffekten im Personalaufwand, einem Anstieg der Aufwendungen für IT-Leistungen sowie aus Projektkosten infolge der Maßnahmen zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und Produktqualität.

Die höheren Investitionen resultierten unter anderem aus Vertragsverlängerungen für zwei Mietobjekte, die als Finanzierungsleasing behandelt werden. Darüber hinaus stiegen die Investitionen für Konzernprojekte unter anderem im Bereich Digitalisierung sowie infolge der Anschaffung von Baufahrzeugen bei DB Bahnbau.

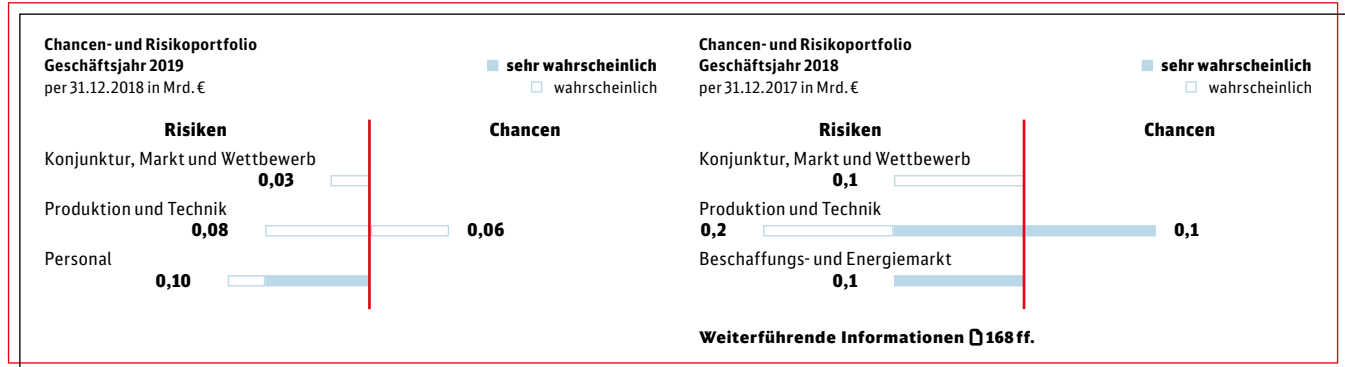
Die Zahl der Mitarbeiter ist unter anderem infolge des Personalaufbaus für Konzernprojekte, von Leistungsbeauftragungen und Erhöhung der Eigenfertigungstiefe insbesondere bei DB E & C, DB Systel, DB Services, DB Fahrzeuginstandhaltung und DB Sicherheit gestiegen.

Chancen- und Risikobericht

166 Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern

168 Wesentliche Chancen und Risiken

BEWERTUNG DER RISIKOPOSITION NACH KATEGORIEN



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.

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

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

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 frühzeitig zu begegnen, beobachten wir im DB.Trend.Radar die für den DB-Konzern 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 entsprechen

ender 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

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

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

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

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

Über einen quartalsweise durchgeführten internen Meldeprozess bestätigt das Management der zum Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns gehörenden Gesellschaften

und der einzelnen Geschäftsfelder unter anderem die Vollständigkeit und Richtigkeit der abschlussrelevanten Berichtsdaten. Zusätzlich wird bestätigt, dass das verantwortliche Management die zentral vorgegebenen IKS-Mindeststandards der Berichterstattung eingerichtet und, wenn erforderlich, um eigene dokumentierte Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ergänzt hat.

Beurteilung der Risikosituation durch die Unternehmensleitung

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

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** **□ 178 f.** 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.

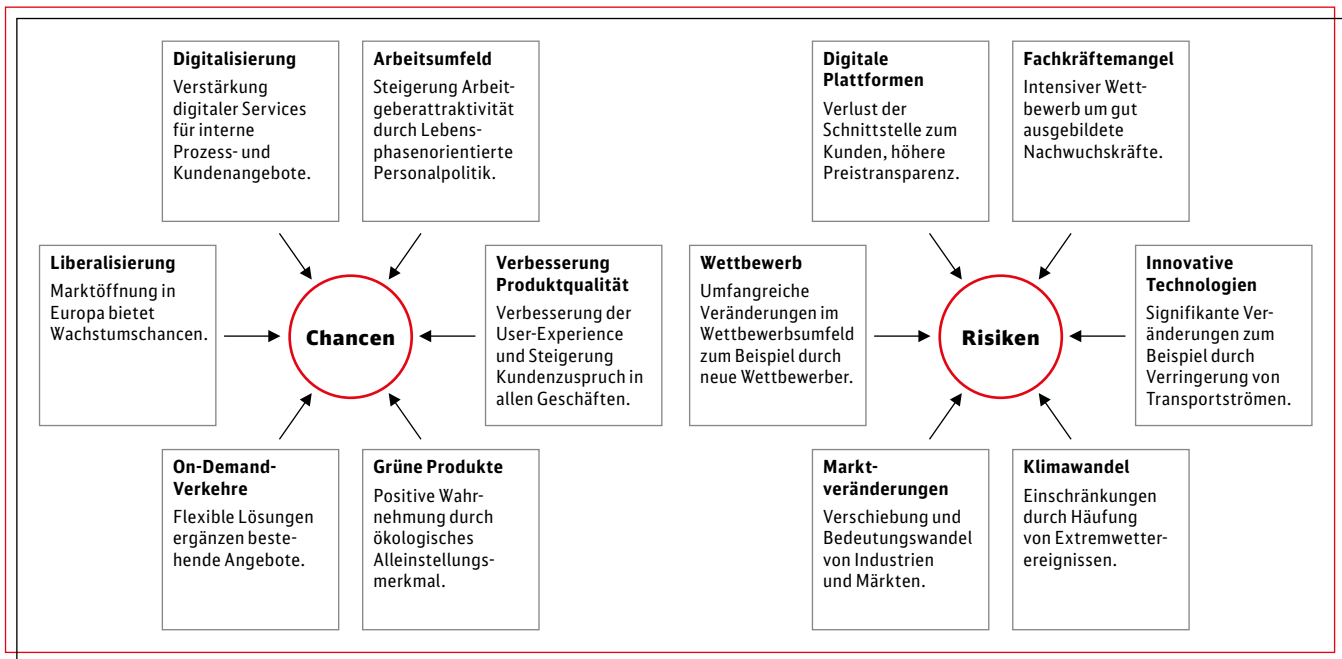
Chancen über die EBIT-Prognose hinaus bestehen in Höhe von 0,1 Mrd. € (davon sw: 0,0 Mrd. €). Diese Chancen bestehen im Bereich Produktion und Technik.

Weitere Qualitätsverbesserungen bezogen auf die Pünktlichkeit und den Reisekomfort im Schienenverkehr in Deutschland haben wir mit der **Agenda für eine bessere Bahn** **□ 66 ff.** und dem **Fünf-Punkte-Plan** **□ 68** 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** **□ 103** 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 Maßnah-

ÜBERBLICK CHANCEN UND RISIKEN



men 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.

kürzungen) 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.

GRI Wesentliche Chancen und Risiken

102-11



Konjunktur, Markt und Wettbewerb

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

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

- Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Trends in 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 Ausgaben-

- 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** [D 66 ff.](#) 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 tendenziell geringerem Gewicht und höherer Wertdichte wie elektronische Bauelemente überdurchschnittlich. Schwere Massenwaren wie Stahl, Papier und Chemikalien verlieren.

Um den daraus resultierenden Chancen und Risiken angemessen zu begegnen, haben wir unter anderem unsere umfassende Digitalisierungsstrategie mit einem eigenen **digitalen Ökomanagement-System** [D 69 f.](#) entwickelt.

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

Die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen ist zum Teil auch abhängig von der Entwicklung der Absatzmärkte unserer 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 Pönalzahlungen 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 begegnen wir durch ein vorausschauendes 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. Unser Informationssicherheitsmanagement 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.

Im Schienengüterverkehr ist die **Pünktlichkeit § 76 f.** der Transporte für unsere Kunden ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten beim Transport ergeben, wie zum Beispiel Zollverstöße und Diebstähle. Dem begegnen wir unter anderem durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinatoren sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.

Personal

- Scope: Tarifabschlüsse, konzernweiter Arbeitsmarkt, Verpflichtungen aus Pensionszusagen

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

Durch den demografischen Wandel und den damit einhergehenden Fachkräftemangel wird es immer schwieriger, offene Stellen mit qualifiziertem Personal nachzubestücken. 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 § 85**. Den daraus resultierenden Risiken treten wir insbesondere mit der Verbesserung unserer **Arbeitgeberattraktivität § 83 f.** 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 ordnungspolitischen Rahmenbedingungen der Schieneninfrastruktur (Zugang, Preisbildung sowie Entflechtungsvorgaben)

Regulierung zum Nachteil der Schiene zum Beispiel durch gesetzlich beschlossene Mehrbelastungen gefährdet die intermodale Wettbewerbsfähigkeit. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft 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 unseren EIU 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 bringen wir unsere 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 begegnen wir unter anderem durch den Einsatz geeigneter **derivativer Finanzinstrumente § 209 ff.** 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 unserem internationalen Geschäft 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 § 209 ff.** 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 Aufwen-

dungen 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 § 254 f.**

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

Unsere Aktivitäten basieren auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenem System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns 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 § 77**) und zur Vermeidung einer

eingeschränkter 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** **257**, können zu zusätzlichen Aufwandsbelastungen führen.

Sonstige Themen

Projektrisiken

Mit unseren Maßnahmen 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. Wir tragen 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** **66 ff.** für den Systemverbund Bahn oder **Primus** **142** 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 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 haben wir mit dem Bund eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2019 festschreibt. Die **LuFV II** **234 f.** und die damit verbundene langfristige Sicherung von Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit verbessern die Attraktivität des Verkehrs-

trägers 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** **147** 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 Großbritanniens 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 unsere Kunden und verbessern die externe Wahrnehmung. Daraus resultieren erhebliche Chancen. Unsere Aktivitäten wirken sich positiv auf die Reduktion von Treibhausgasen aus und können auch einen positiven Einfluss auf die Kundenzufriedenheit und Marktposition haben. Unsere 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 unsere Aktivitäten im Busverkehr haben.

Nachtragsbericht

- 174 Drei Anleihen emittiert
- 174 Tarifverhandlungen abgeschlossen
- 174 Vergabeerfolge im Regionalverkehr

- 174 Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten
- 174 Zugunglück in Dänemark
- 174 Bestellung von Fernverkehrszügen

Drei Anleihen emittiert

Über die DB Finance haben wir 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 D 85** 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 D 61** 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

- 175** Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung des DB-Konzerns durch die Unternehmensleitung
- 175** Künftige Ausrichtung des DB-Konzerns
- 176** Konjunkturelle Aussichten leicht schwächer

- 176** Wachstum der Verkehrsmärkte setzt sich voraussichtlich fort
- 177** Beschaffungsmärkte
- 178** Finanzmärkte
- 178** Voraussichtliche Entwicklung des DB-Konzerns

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung des DB-Konzerns durch die Unternehmensleitung

Die wirtschaftliche Entwicklung verlief im Berichtsjahr unter den Erwartungen. Dies gilt vor allem für die Ergebnisse im Systemverbund Bahn. Um das Ergebnisziel trotzdem erreichen zu können, haben wir unter anderem eine qualifizierte Ausgabensteuerung eingeführt. Nach der schwierigen Entwicklung im Berichtsjahr geht der Vorstand der DB AG davon aus, dass sich der DB-Konzern auch im Geschäftsjahr 2019 verhalten entwickeln wird. Mit unserer **Agenda für eine bessere Bahn** **166 ff.** legen wir den Grundstein für ein nachhaltig erfolgreiches Unternehmen. Denn nur über hohe Produktqualität und zufriedene Kunden lassen sich Umsatz und Ergebnis auf Dauer steigern. Wir werden dafür auch die Investitionen erhöhen. Das ist notwendig, um den Systemverbund Bahn fit für Zukunft, Wachstum und Beschäftigung zu machen. Unsere Aktivitäten unterliegen unterschiedlichen Risiken, die im **Chancen- und Risikobericht** **166 ff.** dargestellt sind. Für das Geschäftsjahr 2019 sehen wir insbesondere Risiken in den Bereichen Personal sowie Produktion und Technik. Der DB-Konzern hat aus Sicht des Vorstands die erforderlichen Maßnahmen eingeleitet, um sich gegen die aktuellen Risiken zu schützen und mögliche Chancen nutzen zu können.

Künftige Ausrichtung des DB-Konzerns

Künftige Geschäftspolitik

Wir wollen im Geschäftsjahr 2019 unsere **Marktpositionen** **58** behaupten und in unseren Geschäftsfeldern organisch weiter wachsen. Mit unserer Agenda für eine bessere Bahn haben wir die Grundlage für die notwendigen Maßnahmen geschaffen, um dies in den nächsten Jahren zu erreichen. Nach der schwachen Entwicklung im Berichtsjahr liegt dabei weiterhin ein Schwerpunkt auf der Entwicklung der **Pünktlichkeit** **76 f.**

Künftige strategische Ausrichtung

Im Rahmen der Strategieentwicklung 2018 haben wir mit der Agenda für eine bessere Bahn die kurzfristig wichtigsten und dringlichsten Handlungsfelder des Systemverbunds Bahn in Deutschland adressiert und in ein konkretes Programmportfolio überführt. Der Fokus wird 2019 auf den folgenden Programmen liegen:

- Steuerung und Erhöhung der Netzkapazität und Pünktlichkeit durch Kapazitätsmanagement und Digitale Schiene Deutschland, Ausweitung der Fahrzeugkapazität und -verfügbarkeit bei DB Fernverkehr, Sicherung der notwendigen Personalkapazität;
- Stabilisierung und Verbesserung der Lage bei DB Cargo, Stabilisierung und Verbesserung der Lage bei DB Regio (Schiene und Bus), Mobilitätsportfolio Personenverkehr;
- Stärkung Prozessperspektive sowie Steuerung und Führung im Verbund.

Die Agenda für eine bessere Bahn ist unsere Basis für die zukünftige strategische Ausrichtung des DB-Konzerns. Im ersten Halbjahr 2019 werden wir darauf aufbauend eine neue Konzernstrategie mit Zielhorizont 2030 entwickeln.

Künftige Absatzmärkte

Im deutschen Personenverkehrsmarkt sind unsere Wachstumsmöglichkeiten aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität und kartellrechtlicher Einschränkungen begrenzt. Unser Fokus liegt daher auf der Verteidigung unserer starken Marktstellung sowie der Anteilssteigerung der Schiene im intermodalen Wettbewerb. Im deutschen Personenverkehrsmarkt erwarten wir mittelfristig infolge neuer, datenbasierter Geschäftsmodelle absehbar einen Wandel hin zu bedarfsorientierten Verkehren auf der Straße. Beispielsweise wird das autonome Fahren dazu führen, dass immer weniger Menschen einen eigenen Pkw besitzen müssen. Gleichzeitig bieten autonome Verkehre auf der Straße das Potenzial, den öffentlichen Verkehr in gewissen Teilen unabhängig von Haltestellen und Fahrplänen und damit flexibler zu machen. Unsere Wachstumspotenziale im Personenverkehr liegen außerhalb Deutschlands und im grenzüberschreitenden SPfV.

Im Schienengüterverkehr liegt unser Fokus unverändert auf dem europäischen Markt. Wir verfügen über eine gute Position auf allen zentralen europäischen Achsen und bieten Verbindungen bis nach China an.

Auch im Bereich Spedition und Logistik erwarten wir 2019 keine signifikanten Veränderungen. DB Schenker ist bereits heute in allen wichtigen Märkten und Regionen stark vertreten.

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 in 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 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 wachsen als der Nahverkehr.
- Im ÖSPV ist eine Stagnation zu erwarten. Zwar wird der Buslinienfernverkehr wieder leicht zulegen, der Busliniennahverkehr dürfte jedoch aufgrund der demografischen Entwicklung abnehmen.
- Der motorisierte Individualverkehr kann voraussichtlich von fortgesetzt positiver 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 Trassenpreisförderung als Teil des **Masterplans Schienengüterverkehr D 63** 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 Steinkohlebergbaus 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 in 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 erwarten wir eine positive Absatzentwicklung durch die erhöhten Regionalisierungsmittel.
- 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 rechnen wir mit einer leicht steigenden Entwicklung der Stationshalte. 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 an 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.

Bei Bauleistungen erwarten wir eine weitere Erhöhung des Preisniveaus.

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 Netto-Anleihekäufe im Rahmen des Asset-Purchase-Programms (APP) ist hierfür ein erstes Signal.

Voraussichtliche Entwicklung des DB-Konzerns

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

Im Geschäftsjahr 2019 wird der DB-Konzern erstmals unter Anwendung des neuen Rechnungslegungsstandards **IFRS 16** **□189** bilanzieren. Durch den geänderten Ausweis der Verpflichtungen aus Leasingverträgen wird auch die Ertrags- und Finanzlage spürbar beeinflusst:

- ▶ Durch den Wegfall der Leasingaufwendungen als operative Aufwendungen wird ein signifikant höheres operatives Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) ausgewiesen (~ +0,8 Mrd. €).
- ▶ Das EBIT hingegen wird infolge der zusätzlichen Abschreibungen auf die Leasinggegenstände nur in geringerem Maß positiv beeinflusst (~ +25 Mio. €).
- ▶ Die Investitionen werden spürbar steigen (~ +1,0 Mrd. €).
- ▶ Der ROCE wird auf ein grundsätzlich niedrigeres Niveau zurückgehen (~ -0,4 Prozentpunkte), da sich das Capital Employed überproportional zum EBIT erhöht.
- ▶ Zudem werden die Finanzschulden per 31. Dezember 2019 einmalig signifikant durch die Einbeziehung der Leasingverbindlichkeiten steigen (~ +4,4 Mrd. €).

Wirtschaftliche Entwicklung

- ▶ Weitere Verbesserungen im Geschäftsjahr 2019 erwartet.
- ▶ Spürbare Auswirkungen durch erstmalige Anwendung IFRS 16.
- ▶ Ergebnisentwicklung voraussichtlich schwächer.

Voraussichtliche Entwicklung	2018	2019
Verkehrsleistung Schienenpersonenverkehr (Deutschland) in Mrd. Pkm	84,5	> 85
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr in Mrd. tkm	88,2	> 97
Betriebsleistung auf dem Netz in Mrd. Trkm	1,1	> 1,1
Sendungen im Landverkehr in Mio.	106,5	~ 110
Luftfrachtvolumen (Export) in Mio. t	1,3	> 1,3
Seefrachtvolumen (Export) in Mio. TEU	2,2	> 2,4
Kundenzufriedenheit Reisende in Zi	75,1	~ 77
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	93,4	> 94
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	74,9	76,5
Umsatz in Mrd. €	44,0	> 45
EBIT bereinigt in Mrd. €	2,1	≥ 1,9
ROCE in %	5,8	~ 4,4
Tilgungsdeckung in %	17,6	~ 17

Die Verkehrsleistung sollte im Geschäftsjahr 2019 infolge einer verbesserten Leistungsqualität und Ausweitung des Angebots weiter steigen. Auch die Trassennachfrage sollte unter anderem deshalb zunehmen. Hier wirken zudem auch Nachfragesteigerungen im SPNV infolge zusätzlicher Regionalisierungsmittel sowie im Schienengüterverkehr infolge von Impulsen aus dem **Masterplan Schienengüterverkehr** **□63**. Der Trend der kontinuierlichen Erhöhung der Trassennachfrage konzernexterner Kunden wird dabei anhalten.

Auch bei DB Schenker erwarten wir eine weitere positive Entwicklung der Volumina.

Die Stabilisierung und Verbesserung der Pünktlichkeit steht 2019 in unserem Fokus. Die **Agenda für eine bessere Bahn** **□66 ff.** soll bereits im ersten Halbjahr 2019 für eine Verbesserung der Pünktlichkeit sorgen.

Basierend auf der positiven Leistungsentwicklung werden insbesondere DB Schenker, DB Cargo und DB Fernverkehr Treiber des Umsatzwachstums sein.

Ergebnisseitig erwarten wir, dass sich die Umsatzzuwächse nicht in der Entwicklung widerspiegeln. Hier machen sich insbesondere zusätzliche Aufwendungen zum Beispiel aus Tarifsteigerungen und für unsere Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Digitalisierung bemerkbar.

Aufgrund der erwarteten leicht rückläufigen Entwicklung des bereinigten EBIT bei einem gleichzeitigen deutlichem Anstieg des Capital Employed (auch durch die Erstanwendung des IFRS 16) entwickelt sich der ROCE voraussichtlich rückläufig. Für 2020 erwarten wir wieder eine spürbar positive Entwicklung von operativem Ergebnis und ROCE.

Die Tilgungsdeckung dürfte vor allem infolge der Erst-anwendung des IFRS 16 zurückgehen.

Geschäftsfelder entwickeln sich voraussichtlich uneinheitlich

Voraussichtliche Entwicklung in Mio. €	Umsatz bereinigt		EBIT bereinigt	
	2018	2019	2018	2019
DB Fernverkehr	4.682	↗	417	↗
DB Regio	8.968	↘	492	↘
DB Arriva	5.441	→	300	→
DB Cargo	4.460	↗	-190	↗
DB Schenker	17.050	↗	503	↗
DB Netze Fahrweg	5.511	↗	840	↘
DB Netze Personenbahnhöfe	1.314	↗	221	↘
DB Netze Energie	2.850	↗	21	↗

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
→ auf Vorjahresniveau
↘ unterhalb des Vorjahreswerts

DB Fernverkehr

Bei DB Fernverkehr rechnen wir im Geschäftsjahr 2019 mit einem Umsatz über Vorjahresniveau, getrieben durch die Verbesserung im Angebot, die zielgerichtete Marktbearbeitung, die Maßnahmen zur Qualitätssteigerung sowie die erwartete Konjunktorentwicklung. Dies spiegelt sich auch positiv in der Entwicklung des bereinigten EBIT wider.

DB Regio

Bei DB Regio rechnen wir im Geschäftsjahr 2019 infolge von Leistungsverlusten mit einem rückläufigen Umsatz und einer leicht sinkenden operativen Ergebnisentwicklung.

DB Arriva

Das schwierige Marktumfeld bei UK Bus und Mainland Europe sowie die Beendigung des Arriva-Trains-Wales-Franchise bei UK Trains dürften die positiven Effekte aus der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung von VT-Arriva kompensieren, sodass sich Umsatz und operatives Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres entwickeln sollten.

DB Cargo

Bei DB Cargo erwarten wir für das Geschäftsjahr 2019 einen Anstieg der Verkehrsleistung unter anderem aufgrund der Effekte aus dem **Masterplan Schienengüterverkehr D 63**. Der Umsatz sollte daher ansteigen. Auch das operative Ergebnis sollte sich verbessern.

DB Schenker

Bei DB Schenker erwarten wir im Geschäftsjahr 2019 weitere Zuwächse bei Umsatz und operativem Ergebnis, die unter anderem aus Mengeneffekten und weiteren Effizienzsteigerungen resultieren.

DB Netze Fahrweg

Bei DB Netze Fahrweg rechnen wir im Geschäftsjahr 2019 mit einer positiven Umsatzentwicklung infolge von Mengen- und Preiseffekten. Zusätzliche Aufwandsbelastungen aus der **Agenda für eine bessere Bahn D 66 ff.** dürften aber zu einem rückläufigen operativen Ergebnis führen.

DB Netze Personenbahnhöfe

Bei DB Netze Personenbahnhöfe sollten die Umsätze im Geschäftsjahr 2019 steigen, resultierend aus einem Mengeneffekt bei den Stationshalten wie auch aus der jährlichen Dynamisierung. Zusätzliche Aufwandsbelastungen aus der **Agenda für eine bessere Bahn D 66 ff.** werden allerdings zu einer operativen Ergebnisentwicklung leicht unter dem Vorjahresniveau führen.

DB Netze Energie

Bei DB Netze Energie dürfte die Umsatzentwicklung vor allem durch Preiseffekte positiv beeinflusst werden und auch zu einer Verbesserung des operativen Ergebnisses führen.

Top-Arbeitgeber

Voraussichtliche Entwicklung	2018	2019
Mitarbeiterzufriedenheit in Zi	3,7	-
Arbeitgeberattraktivität - Rang in Deutschland	13	13

Bei der Arbeitgeberattraktivität erwarten wir eine stabile Entwicklung auf hohem Niveau. Durch den demografischen Wandel wird der Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt weiter zunehmen, denn das Angebot an Arbeitnehmern wird in allen Zielgruppen stetig kleiner und auch andere Konzerne setzen stark auf Employer-Branding und Recruiting-Aktivitäten.

Entsprechend unserem zweijährigen Rhythmus wird in 2019 keine Mitarbeiterbefragung stattfinden. Stattdessen werden Folgeworkshops auf Teamebene durchgeführt und deren Durchführungsquote gemessen. Mit diesem Format arbeiten wir unter anderem weiter an der Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit.

Umwelt-Vorreiter

Voraussichtliche Entwicklung	2018	2019
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 in %	-33,2	-33,7
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in %	57,2	~ 60
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	1.758	~ 1.840
Leise Güterwagen in Deutschland per 31.12.	50.409	~ 57.500

Bei der Reduktion unserer Treibhausgasemissionen liegen wir bereits auf einem guten Niveau aufgrund der erzielten Effizienzverbesserungen insbesondere in der Seefracht und im Landverkehr von DB Schenker sowie im Schienenverkehr in Deutschland. Die Reduktion der spezifischen Treibhausgasemissionen unserer weltweiten Transporte und der stationären Anlagen in Deutschland werden wir auch 2019 fortsetzen. Unsere wesentlichen Maßnahmen sind hier die fortlaufende Modernisierung unserer Flotten und Anlagen sowie die Verringerung der Treibhausgasintensität des Bahnstroms in Deutschland durch eine sukzessive Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien. Unser Ziel ist hier ein Anteil von 80% im Jahr 2030. Die Umrüstung unserer **Güterwagen**  **Nr. 5** auf Flüsterbremsen verläuft weiter in Richtung des Zielwerts für 2020.

Wir erwarten im **Lärmschutz**  **Nr. 25** auch in 2019 wieder eine spürbare Entlastung der Anwohner an Gleisstrecken.

Erwartete Investitionen

Voraussichtliche Entwicklung in Mrd. €	2018	2019
Brutto-Investitionen	11,2	>13
Netto-Investitionen	4,0	>5,5

Unsere Qualitäts- und Investitionsoffensive für den Systemverbund Bahn in Deutschland werden wir mit hohen Investitionen weiter fortführen. Wir wollen damit unsere Qualität und die Kundenzufriedenheit verbessern, die Digitalisierung (inklusive Verbesserung der IT-Sicherheit) vorantreiben und unsere Leistungsfähigkeit steigern.

Die Investitionen werden im Geschäftsjahr 2019 voraussichtlich noch einmal oberhalb des Niveaus des Berichtsjahres liegen. Hier machen sich höhere Fahrzeuginvestitionen bei DB Fernverkehr (ICE 4 und IC 2) und höhere Investitionen in die Schieneninfrastruktur bemerkbar. Zudem wirkt sich auch die Erstanwendung des **IFRS 16**  **185** spürbar aus.

Erwartete Finanzlage

Voraussichtliche Entwicklung in Mrd. €	2018	2019
Fälligkeiten	2,2	2,2
Anleiheemissionen	2,9	≤ 3
Flüssige Mittel per 31.12.	3,5	~ 3
Netto-Finanzschulden per 31.12. (ohne Effekte aus IFRS 16)	19,5	~ 20
Netto-Finanzschulden per 31.12.	23,7 ¹⁾	~ 24,4

¹⁾ Per 1. Januar 2019 inklusive IFRS-16-Effekten.

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch im Geschäftsjahr 2019 eine hohe Priorität für uns. Wir konzentrieren uns darauf, den Mittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit kontinuierlich zu prognostizieren, da dieser die Hauptquelle für liquide Mittel darstellt. Die Liquiditätsprognose erfolgt monatsweise rollierend anhand eines Liquiditätsplans für zwölf Monate. Im Geschäftsjahr 2019 haben wir fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in vergleichbarer Höhe zum Vorjahr 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 in 2019.

Für unsere Kapitalmarktaktivitäten verfügen wir unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus unseren **Debt-Issuance-Programmen**  **101f.** sowie unserem **Commercial-Paper-Programm**  **101f.** Die **garantierten Kreditfazilitäten**  **101f.** dienen als Rückfallebene im Fall der Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch im Geschäftsjahr 2019 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen 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 werden daher per 31. Dezember 2019 voraussichtlich leicht über dem Niveau des Berichtsjahresendes liegen.

Unsere M&A-Aktivitäten werden wir 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 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.



Konzern- Abschluss

- 182 Konzern-Gewinn- und
Verlustrechnung**
- 183 Konzern-Bilanz**
- 184 Konzern-Kapitalflussrechnung**
- 185 Konzern-Eigenkapitalspiegel**
- 186 Konzern-Anhang**
- 250 Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers**

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. in Mio. €	Anhang	2018	2017
Umsatzerlöse	(1)	44.065	42.693
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	(2)	3.091	2.900
Gesamtleistung		47.156	45.593
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	2.998	2.954
Materialaufwand	(4)	-22.258	-21.457
Personalaufwand	(5)	-17.301	-16.665
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	(6)	-2.688	-2.847
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-6.088	-5.890
Operatives Ergebnis (EBIT)		1.819	1.688
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	(8)	12	14
Zinsergebnis	(9)	-645	-704
Übriges Finanzergebnis	(10)	-14	-30
Finanzergebnis		-647	-720
Ergebnis vor Ertragsteuern		1.172	968
Ertragsteuern	(11)	-630	-203
Jahresergebnis		542	765
Jahresergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG		528	745
nicht beherrschenden Anteilen		14	20
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)	(12)		
unverwässert		1,23	1,73
verwässert		1,23	1,73

Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. in Mio. €	2018	2017
Jahresergebnis	542	765
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	-818	651
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-818	651
Änderung aus Währungsumrechnung	23	-175
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere	0	-
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	16	51
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-1	-
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	38	-124
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)	-780	527
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	40	-41
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	40	-41
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Wertpapiere	-	-
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Cashflow-Hedges	-1	-4
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-1	-4
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)	-741	482
Gesamtergebnis	-199	1.247
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den		
Aktionären der Deutschen Bahn AG	-211	1.235
nicht beherrschenden Anteilen	12	12

Konzern-Bilanz

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2018	31.12.2017
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	(13)	40.757	39.608
Immaterielle Vermögenswerte	(14)	3.730	3.599
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	(15)	486	500
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	(17)	45	40
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	380	302
Derivative Finanzinstrumente	(21)	216	160
Aktive latente Steuern	(16)	1.032	1.416
		46.646	45.625
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	(18)	1.369	1.151
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	(17)	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(19)	4.962	4.571
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(19)	1.870	1.620
Forderungen aus Ertragsteuern	(20)	62	52
Derivative Finanzinstrumente	(21)	47	19
Flüssige Mittel	(22)	3.544	3.397
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	(23)	26	0
		11.881	10.811
Bilanzsumme		58.527	56.436

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2018	31.12.2017
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(24)	2.150	2.150
Rücklagen	(25)	4.074	4.813
Erwirtschaftete Ergebnisse	(26)	7.211	7.110
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG		13.435	14.073
Nicht beherrschende Anteile	(27)	157	165
		13.592	14.238
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	20.626	19.716
Übrige Verbindlichkeiten	(29)	258	233
Derivative Finanzinstrumente	(21)	372	341
Pensionsverpflichtungen	(32)	4.823	3.940
Sonstige Rückstellungen	(33)	2.246	2.374
Passive Abgrenzungen	(34)	627	785
Passive latente Steuern	(16)	152	121
		29.104	27.510
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	2.618	2.360
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(29)	5.491	5.157
Sonstige Verbindlichkeiten	(29)	3.660	3.399
Ertragsteuerschulden	(30)	195	150
Derivative Finanzinstrumente	(21)	19	41
Sonstige Rückstellungen	(33)	2.822	2.743
Passive Abgrenzungen	(34)	1.021	838
Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	(23)	5	-
		15.831	14.688
Bilanzsumme		58.527	56.436

Konzern-Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. in Mio. €	Anhang	2018	2017
Ergebnis vor Steuern		1.172	968
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		2.688	2.847
Abschreibungen/Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		8	0
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		-162	-121
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		-37	-19
Zins- und Dividendenerträge		-25	-53
Zinsaufwendungen		669	757
Fremdwährungsergebnis		-2	19
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen		-12	-14
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge		871	1.291
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		-950	-639
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten		-176	-1.966
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel		4.044	3.070
Erhaltene Zinsen		22	39
Erhaltene/gezahlte (-) Dividenden und Ausschüttungen		-8	-10
Gezahlte Zinsen		-529	-592
Gezahlte (-)/erstattete (+) Ertragsteuern		-158	-178
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit		3.371	2.329
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		431	341
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		-11.242	-10.524
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		7.209	6.724
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen		-39	-63
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten		0	5
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-24	-28
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettoszahlungsmittel		0	2
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettoszahlungsmittel sowie für den Erwerb von Unternehmensteilen		-3	-30
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen		0	4
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-3.668	-3.569
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen		-	1.000
Gewinnausschüttung an Gesellschafter		-450	-600
Gewinnausschüttungen an Minderheitsgesellschafter		-13	-12
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		-42	-53
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen		2.927	2.038
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen		-1.900	-1.819
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Zinslosen Darlehen		-204	-206
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper		185	100
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper		-54	-209
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		449	239
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel		152	-1.001
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	(22)	3.397	4.450
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		-5	-52
Flüssige Mittel am Ende der Periode	(22)	3.544	3.397

Konzern-Eigenkapitalspiegel

in Mio. €	Rücklagen							Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere	Marktbewertung Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen				
Stand per 01.01.2017	2.150	5.310	158	0	-168	-1.965	-12	7.000	12.473	184	12.657
+ Kapitalerhöhung	-	1.000	-	-	-	-	-	-	1.000	9	1.009
- Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-3	-3
- Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	-600	-600	-12	-612
± Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-35	-35	-25	-60
± Gesamtergebnis	-	-	-167	-	47	610	-	745	1.235	12	1.247
davon Jahresergebnis	-	-	-	-	-	-	-	745	745	20	765
davon Währungsänderungen	-	-	-167	-	-	-	-	-	-167	-8	-175
davon latente Steuern	-	-	-	-	-4	-41	-	-	-45	-	-45
davon Marktbewertung	-	-	-	-	51	-	-	-	51	-	51
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	651	-	-	651	-	651
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stand per 31.12.2017	2.150	6.310	-9	0	-121	-1.355	-12	7.110	14.073	165	14.238

in Mio. €	Rücklagen							Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere	Marktbewertung Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen				
Stand per 01.01.2018	2.150	6.310	-9	0	-121	-1.355	-12	7.110	14.073	165	14.238
+ Anpassung aufgrund IFRS 9	-	-	-	-	-	-	-	24	24	-	24
+ Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
- Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1	-1
- Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	-450	-450	-13	-463
± Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-1	-1	-9	-10
± Gesamtergebnis	-	-	25	-1	15	-778	-	528	-211	12	-199
davon Jahresergebnis	-	-	-	-	-	-	-	528	528	14	542
davon Währungsänderungen	-	-	25	-	-	-	-	-	25	-2	23
davon latente Steuern	-	-	-	-	-1	40	-	-	39	-	39
davon Marktbewertung	-	-	-	0	16	-	-	-	16	-	16
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	-818	-	-	-818	0	-818
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-1	-	-	-	-	-1	-	-1
Stand per 31.12.2018	2.150	6.310	16	-1	-106	-2.133	-12	7.211	13.435	157	13.592

GRI
201-1

Konzern-Anhang

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

	DB Fernverkehr		DB Regio		DB Arriva		DB Cargo		DB Schenker	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. bzw. per 31.12. in Mio. €										
Externe Umsatzerlöse	4.528	4.193	8.862	8.629	5.433	5.338	4.177	4.209	16.973	16.345
Interne Umsatzerlöse	154	154	106	105	8	7	283	319	77	85
Umsatzerlöse	4.682	4.347	8.968	8.734	5.441	5.345	4.460	4.528	17.050	16.430
Externe übrige Erträge	141	167	264	234	210	256	354	269	267	304
Interne übrige Erträge	49	81	92	151	6	-	43	76	9	7
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	15	8	83	63	2	-	42	41	6	7
Erträge	4.887	4.603	9.407	9.182	5.659	5.601	4.899	4.914	17.332	16.748
Materialaufwand	-2.634	-2.495	-5.506	-5.383	-1.630	-1.606	-2.509	-2.513	-11.225	-10.906
Personalaufwand	-978	-946	-2.050	-1.968	-2.439	-2.393	-1.654	-1.618	-3.289	-3.142
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-600	-551	-725	-675	-1.015	-1.033	-682	-653	-2.115	-2.024
EBITDA	675	611	1.126	1.156	575	569	54	130	703	676
Planmäßige Abschreibungen ²⁾	-258	-230	-633	-645	-273	-265	-230	-215	-199	-198
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ²⁾	-	0	-1	-3	-2	-3	-14	-5	-1	-1
EBIT (operatives Ergebnis)	417	381	492	508	300	301	-190	-90	503	477
Operativer Zinssaldo ³⁾	-1	4	-51	-48	-35	-39	-47	-51	-38	-38
Operatives Ergebnis nach Zinsen ³⁾	416	385	441	460	265	262	-237	-141	465	439
Sachanlagen	3.658	2.837	6.616	6.738	2.217	2.203	2.597	2.291	1.522	1.451
+ Immaterielle Vermögenswerte	8	8	29	22	1.726	1.711	180	161	1.422	1.417
davon Goodwill	0	0	6	5	1.377	1.387	1	1	1.146	1.131
+ Vorräte	110	85	208	177	98	97	122	107	75	68
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ⁴⁾	57	75	601	437	454	320	481	458	2.504	2.506
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte ⁴⁾	148	142	512	462	447	414	180	137	640	549
- Forderungen aus Finanzierung ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
+ Forderungen aus Ertragsteuern	-	-	1	-	21	23	3	3	31	18
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴⁾	-296	-248	-216	-322	-634	-548	-508	-506	-2.119	-1.975
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten ⁴⁾	-297	-293	-626	-517	-287	-242	-619	-311	-667	-539
- Ertragsteuerschulden	0	-	-1	-1	-77	-83	-2	-	-105	-63
- Sonstige Rückstellungen	-35	-60	-1.527	-1.349	-305	-137	-174	-198	-390	-458
- Passive Abgrenzungen	-474	-386	-138	-161	-246	-126	-4	-6	-12	-13
- Abgegrenzte Verbindlichkeiten ⁴⁾	-95	-131	-200	-172	-194	-189	-209	-167	-411	-373
- Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capital Employed ⁵⁾	2.784	2.029	5.259	5.314	3.220	3.443	2.047	1.969	2.490	2.588
Netto-Finanzschulden	463	-258	2.781	2.885	741	890	1.692	1.356	847	909
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	1	-	4	4	99	124	38	28	11	13
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	-	1	-	7	4	-1	4	1	2
Brutto-Investitionen	1.081	1.060	539	674	326	374	587	328	273	246
Erhaltene Investitionszuschüsse	-	-	-13	-46	-14	-2	-1	-4	-	-
Netto-Investitionen	1.081	1.060	526	628	312	372	586	324	273	246
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen)	-	-	-	-	165	66	-	3	-	5
Mitarbeiter ⁶⁾	16.548	15.993	35.881	35.651	53.056	54.650	28.842	28.257	75.817	71.888

¹⁾ Betrifft Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge sowie die Überleitung des Capital Employed auf die externe Darstellung.

²⁾ Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

³⁾ Kennzahl aus dem internen Berichtswesen, keine externe Darstellung.

⁴⁾ Inhaltliche Zuordnung gemäß Managementberichterstattung. Vorjahr angepasst.

⁵⁾ Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen beziehungsweise den Segmentschulden zugerechnet.

⁶⁾ Die Mitarbeiterzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).



DB Netze Fahrweg		DB Netze Personenbahnhöfe		DB Netze Energie		Beteiligungen/ Sonstige		Summe Segmente		Konsolidierung		DB-Konzern bereinigt		Überleitung ¹⁾		DB-Konzern	
2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
1.559	1.522	569	540	1.350	1.301	573	627	44.024	42.704	-	-	44.024	42.704	41	-11	44.065	42.693
3.952	3.842	745	725	1.500	1.493	4.417	4.227	11.242	10.957	-11.242	-10.957	-	-	-	-	-	-
5.511	5.364	1.314	1.265	2.850	2.794	4.990	4.854	55.266	53.661	-11.242	-10.957	44.024	42.704	41	-11	44.065	42.693
832	735	167	134	53	127	574	572	2.862	2.798	-	4	2.862	2.802	136	152	2.998	2.954
251	255	23	22	34	-72	1.161	1.082	1.668	1.602	-1.668	-1.602	-	-	-	-	-	-
942	890	50	40	21	19	778	722	1.939	1.790	1.152	1.110	3.091	2.900	-	-	3.091	2.900
7.536	7.244	1.554	1.461	2.958	2.868	7.503	7.230	61.735	59.851	-11.758	-11.445	49.977	48.406	177	141	50.154	48.547
-1.968	-1.870	-594	-539	-2.617	-2.457	-2.933	-2.826	-31.616	-30.595	9.362	9.154	-22.254	-21.441	-4	-16	-22.258	-21.457
-2.945	-2.764	-338	-313	-124	-120	-3.331	-3.099	-17.148	-16.363	-1	0	-17.149	-16.363	-152	-302	-17.301	-16.665
-1.177	-1.126	-260	-237	-130	-150	-1.439	-1.441	-8.143	-7.890	2.308	2.218	-5.835	-5.672	-253	-218	-6.088	-5.890
1.446	1.484	362	372	87	141	-200	-136	4.828	5.003	-89	-73	4.739	4.930	-232	-395	4.507	4.535
-651	-839	-141	-139	-66	-69	-252	-255	-2.703	-2.855	49	48	-2.654	-2.807	-60	-73	-2.714	-2.880
45	42	-	0	0	0	-1	-1	26	29	-	-	26	29	-	4	26	33
840	687	221	233	21	72	-453	-392	2.151	2.177	-40	-25	2.111	2.152	-292	-464	1.819	1.688
-206	-245	-32	-34	-17	-16	-189	-215	-616	-682	-2	-	-618	-682	-	-	-	-
634	442	189	199	4	56	-642	-607	1.535	1.495	-42	-25	1.493	1.470	-	-	-	-
19.514	19.544	3.154	3.145	984	977	1.246	1.158	41.508	40.344	-751	-736	40.757	39.608	-	-	40.757	39.608
139	138	23	13	24	32	209	111	3.760	3.613	-30	-14	3.730	3.599	-	-	3.730	3.599
-	0	0	0	-	0	14	15	2.544	2.539	-	-	2.544	2.539	-	-	2.544	2.539
211	168	0	-	89	86	480	382	1.393	1.170	-24	-19	1.369	1.151	-	-	1.369	1.151
164	134	22	29	268	233	400	372	4.951	4.564	-	-	4.951	4.564	11	7	4.962	4.571
472	271	20	55	161	157	1.585	1.111	4.165	3.298	-2.052	-1.500	2.113	1.798	137	124	2.250	1.922
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-174	-131	-174	-131
0	-	0	-	0	-	6	8	62	52	-	-	62	52	-	-	62	52
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26	0	26	0
-587	-529	-92	-88	-361	-280	-572	-552	-5.385	-5.048	1	2	-5.384	-5.046	-107	-111	-5.491	-5.157
-674	-630	-191	-184	-59	-52	-885	-868	-4.305	-3.636	2.049	1.500	-2.256	-2.136	-1.662	-1.496	-3.918	-3.632
-	-	0	-	-	-	-28	-18	-213	-165	18	15	-195	-150	-	-	-195	-150
-275	-342	-34	-56	-39	-59	-2.280	-2.446	-5.059	-5.105	-9	-12	-5.068	-5.117	-	-	-5.068	-5.117
-521	-663	-122	-131	-3	-3	-127	-135	-1.647	-1.624	-1	1	-1.648	-1.623	-	-	-1.648	-1.623
-271	-225	-22	-17	-11	-10	-361	-323	-1.774	-1.607	-	-	-1.774	-1.607	1.774	1.607	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-5	-	-5	-
18.172	17.866	2.758	2.766	1.053	1.081	-327	-1.200	37.456	35.856	-799	-763	36.657	35.093	-	-	36.657	35.093
9.499	9.386	1.260	1.268	623	630	1.643	1.557	19.549	18.623	-	-	19.549	18.623	-	-	19.549	18.623
1	1	0	-	0	-	332	330	486	500	-	-	486	500	-	-	486	500
1	-	-	-	0	-	3	4	12	14	-	-	12	14	-	-	12	14
6.901	6.601	883	709	187	177	511	358	11.288	10.527	-83	-63	11.205	10.464	-	-	11.205	10.464
-6.337	-5.941	-719	-606	-122	-124	-3	-1	-7.209	-6.724	-	-	-7.209	-6.724	-	-	-7.209	-6.724
564	660	164	103	65	53	508	357	4.079	3.803	-83	-63	3.996	3.740	-	-	3.996	3.740
-	-	-	-	-	-	-	1	165	75	-	-	165	75	-	-	165	75
46.969	45.375	5.804	5.463	1.734	1.721	53.877	51.937	318.528	310.935	-	-	318.528	310.935	-	-	318.528	310.935

186 Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten
188 Informationen nach Regionen
188 Grundlagen und Methoden
194 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
202 Erläuterungen zur Bilanz

227 Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
228 Erläuterungen zur Segmentberichterstattung
229 Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente
233 Sonstige Angaben

Informationen nach Regionen

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. in Mio. €	Externe Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte ¹⁾		Capital Employed ¹⁾		Brutto-Investitionen		Netto-Investitionen		Mitarbeiter ¹⁾	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Deutschland	24.929	24.093	38.207	36.961	30.903	29.330	10.682	9.906	3.487	3.184	196.334	189.423
Europa (ohne Deutschland)	13.593	13.318	6.044	6.030	5.356	5.340	506	546	492	544	92.336	93.655
Asien/Pazifik	3.035	2.935	847	793	787	824	79	61	79	61	16.751	15.971
Nordamerika	1.905	1.801	196	192	371	339	16	9	16	9	9.736	8.921
Übrige Welt	562	557	27	28	43	39	5	5	5	5	3.371	2.965
Konsolidierung	-	-	-782	-749	-803	-779	-83	-63	-83	-63	-	-
DB-Konzern bereinigt	44.024	42.704	44.539	43.255	36.657	35.093	11.205	10.464	3.996	3.740	318.528	310.935
Überleitung	41	-11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DB-Konzern	44.065	42.693	44.539	43.255	36.657	35.093	11.205	10.464	3.996	3.740	318.528	310.935

¹⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

Grundlagen und Methoden

Grundlegende Informationen

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) sowie ihre Tochtergesellschaften (zusammen DB-Konzern) erbringen Dienstleistungen in den Bereichen Personenverkehr sowie Transport und Logistik und betreiben eine umfangreiche Eisenbahninfrastruktur, die auch konzernexternen Nutzern diskriminierungsfrei zur Verfügung steht. Während die Geschäftsaktivitäten in der Eisenbahninfrastruktur maßgeblich im Heimatmarkt Deutschland stattfinden, sind die Geschäftsaktivitäten im Personenverkehr europaweit und im Bereich Güterverkehr und Logistik weltweit aufgestellt.

Die DB AG, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, ist eine Aktiengesellschaft, deren Anteile vollständig von der Bundesrepublik Deutschland (Bund) gehalten werden. Im Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg wird die Gesellschaft unter der Nummer HRB 50000 geführt. Der DB-Konzern hat Wertpapiere i. S. d. § 2 Abs. 1 Satz 1 des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) emittiert, die an organisierten Märkten gemäß § 2 Abs. 11 WpHG gehandelt werden.

Dieser Konzern-Abschluss wurde durch den Vorstand aufgestellt und wird dem Aufsichtsrat für die Aufsichtsratssitzung am 27. März 2019 vorgelegt.

Grundlagen der Abschlusserstellung

Der Konzern-Abschluss wird auf der Grundlage des § 315e HGB und in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das IFRS Interpretations Committee erstellt. Die Rechnungslegungsnormen wurden über die gesamte Berichtsperiode hinweg und grundsätzlich unverändert zum Vorjahr stetig angewendet.

Das Geschäftsjahr der DB AG und ihrer einbezogenen Tochtergesellschaften entspricht dem Kalenderjahr. Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden, soweit nicht anders angegeben, in Millionen Euro (Mio. €) ausgewiesen.

a) Standards, Überarbeitungen von Standards und Interpretationen, die erstmalig verbindlich für Berichtsperioden ab dem 1. Januar 2018 anzuwenden sind

Im Berichtsjahr wurden im Konzern-Abschluss alle neuen und überarbeiteten Standards und Interpretationen berücksichtigt, die erstmalig verbindlich ab dem 1. Januar 2018 anzuwenden sind, darüber hinaus Relevanz für den DB-Konzern besitzen und nicht bereits in Vorperioden vorzeitig angewendet wurden. Die Änderungen der Standards wurden entsprechend den Übergangsvorschriften berücksichtigt. Die erstmalige Anwendung dieser neuen Regelungen hat zu keinen wesentlichen Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss geführt. Bei den relevanten und für den DB-Konzern wesentlichen neuen Standards, Klarstellungen und Interpretationen handelt es sich um:

► **IFRS 9: »Finanzinstrumente« (veröffentlicht Juli 2014, anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2018)**

Mit der erstmaligen Anwendung von IFRS 9 erfolgen Änderungen bei der Klassifizierung von Finanzinstrumenten sowie Änderungen bei der Ermittlung von Wertminderungen von Forderungen. Darüber hinaus werden zukünftig alle Beteiligungen sowie Forderungen, die im Rahmen von Factoringverträgen weiterveräußert werden, »zum beizulegenden Zeitwert« klassifiziert.

Die bisher unter IAS 39 geltenden Kategorien wurden im Rahmen des IFRS 9 von vier auf drei reduziert. Unterschieden wird weiterhin, ob die Bewertungseffekte aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn- und Verlustrechnung bei Fälligkeit beziehungsweise Abgang umgegliedert werden oder ob sie im Eigenkapital verbleiben.

Bei der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen werden das betriebliche Risikomanagement und das Hedge-Accounting enger verknüpft.

► **IFRS 15: »Erlöse aus Verträgen mit Kunden« (veröffentlicht Mai 2014, anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2018)**

Der Standard sieht ein einheitliches, prinzipienbasiertes, fünfstufiges Modell für die Erlösermittlung und -erfassung vor, das auf alle Verträge mit Kunden anzuwenden ist. Er ersetzt insbesondere IAS 18 »Revenue« und IAS 11 »Construction Contracts«. Daneben enthält IFRS 15 Ergänzungen in Bezug auf die Identifizierung von Leistungsverpflichtungen, Prinzipal-Agent-Erwägungen und Lizenzen sowie zur Anwendung von Übergangserleichterungen. Wesentliche Änderungen haben sich infolge der Anwendung von IFRS 15 im Konzern-Abschluss nicht ergeben.

b) Standards, Überarbeitungen von Standards und Interpretationen, die zum Berichtszeitpunkt verabschiedet waren, jedoch noch nicht verpflichtend anzuwenden sind und nicht vorzeitig angewendet werden

Standard	Gegenstand	Veröffentlicht	Anzuwenden ab Geschäftsjahr	Auswirkungen
IFRS 16	Leasing	Januar 2016	2019	Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss

Der 2016 verabschiedete IFRS 16 regelt die Bilanzierung von Leasingverträgen. Danach ist aus Sicht des Leasingnehmers für jedes Leasingverhältnis ein Nutzungsrecht an dem Leasinggegenstand zu aktivieren und die dazugehörige Verpflichtung zur Zahlung von Leasingraten ist als Verbindlichkeit zu passivieren. Für Leasingverträge über Gegenstände von geringem Wert und für kurzfristige Leasingverträge mit einer Laufzeit von zwölf Monaten und weniger sieht IFRS 16 Erleichterungen vor, von denen der DB-Konzern Gebrauch macht. Die Bilanzierungsvorschriften für Leasinggeber bleiben dagegen weitgehend unverändert.

Der DB-Konzern wird IFRS 16 erstmals zum 1. Januar 2019 nach der modifizierten retrospektiven Methode anwenden und Vorjahresabschlüsse nicht anpassen. Für Leasingverträge, die zum Erstanwendungszeitpunkt aktiv waren und die unter IAS 17 als operatives Leasingverhältnis eingestuft waren, werden Leasingverbindlichkeiten angesetzt und in Höhe der verbliebenen Leasingzahlungen mit dem DB-Grenzfremdkapitalzinssatz zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung abgezinst. Der anfängliche Buchwert des Nutzungsrechts umfasst den Betrag der Leasingverbindlichkeit und etwaiger aktiver Abgrenzungen. Für Leasingverträge erfasste passive Abgrenzungen vermindern dagegen den Buchwert des Nutzungsrechts.

Für die Erstanwendung von IFRS 16 hat der DB-Konzern ein konzernweites Projekt initiiert, in dem die von der Umstellung betroffenen Leasingverträge erhoben, inventarisiert und in einer eigenen Software bewertet werden. Wir erwarten, dass sich das Capital Employed und die Finanzschulden per 1. Januar 2019 infolge der Erstanwendung um 4,2 Mrd. € erhöhen werden. Auf weitere Bilanzposten einschließlich der Gewinnrücklagen erwarten wir keine wesentlichen Auswirkungen durch die Erstanwendung von IFRS 16.

Des Weiteren ergeben sich Verschiebungen in der Gewinn- und Verlustrechnung, da der linearisierte sonstige betriebliche Aufwand aus der laufenden Erfassung der Leasingraten entfällt. Im Gegenzug sind Abschreibungen auf das Nutzungsrecht und Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeit zu erfassen. Aus diesen Änderungen erwarten wir eine Verbesserung des EBIT für das Geschäftsjahr 2019 von rund 25 Mio. €.

In der Kapitalflussrechnung sorgt der unterschiedliche Ausweis der vormaligen Leasingaufwendungen und der Abschreibungen für einen verbesserten Mittelfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit und einen geringeren Mittelfluss aus der Finanzierungstätigkeit.

Gliederung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung

Vermögenswerte und Schulden werden in der Bilanz entsprechend ihrer Fristigkeit als kurz- oder langfristige Posten dargestellt. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, sofern sie innerhalb von zwölf Monaten nach dem Ende des Berichtszeitraums realisiert werden oder fällig sind. Die Bilanzgliederung berücksichtigt die Anforderungen der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung folgt der Gliederung des Gesamtkostenverfahrens.

Grundlagen des Konzern-Abschlusses

Vergleichbarkeit zum Vorjahr

Die Vergleichbarkeit der für das Berichtsjahr vorgelegten Finanzinformationen mit dem Vorjahr ist durch die Berücksichtigung folgender Sachverhalte gegeben:

Veränderungen des Konsolidierungskreises

Die nicht wesentlichen Veränderungen des Konsolidierungskreises führen für das Berichtsjahr zu Finanzinformationen in der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung, der Kapitalflussrechnung sowie der Segmentberichterstattung, die nicht direkt mit denen der Vorperiode vergleichbar sind. Detaillierte Informationen zu diesen Erwerben sowie Erläuterungen zu den übrigen Transaktionen sind in dem Abschnitt »Veränderungen im DB-Konzern« dargelegt.

Überprüfung angesetzter Nutzungsdauern im Segment DB Netze Fahrweg

Der DB-Konzern hat zum Anfang des Jahres für die bei der Abschreibung berücksichtigten Nutzungsdauern überprüft, inwieweit diese die tatsächliche Abnutzung widerspiegeln. Die Überprüfung führte bei einigen Anlageklassen zum Ansatz höherer Nutzungsdauern, sodass sich die planmäßigen Abschreibungen im Segment DB Netze Fahrweg von 839 Mio. € im Vorjahr auf 651 Mio. € im Berichtsjahr hauptsächlich aus diesem Grund verringert haben. Auch in den Folgejahren werden verringerte Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahr für die vorhandenen Anlagen dieser Anlageklassen erwartet.

Anpassung von Schätzungsparametern bei der Vorratsbewertung

Vorräte werden mit den Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten aktiviert. Zum Bilanzstichtag werden die Vorräte mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert bewertet. Im Berichtsjahr wurden einige Schätzungsparameter, insbesondere zur Verwendbarkeit von länger vorzuhaltendem Material, an die geänderten Rahmenbedingungen angepasst. Dies ist im Wesentlichen die Ursache für den Rückgang der Wertberichtigung von 372 Mio. € auf 316 Mio. €. Inwieweit sich aus der Anpassung der Schätzungsparameter Auswirkungen auf die Folgeperioden ergeben werden, ist nicht bestimmbar.

GRI

102-48



Konsolidierungsmethoden

a) Grundsätze der Konsolidierung

Im Konzern-Abschluss werden die DBAG und alle Unternehmen (Tochtergesellschaften) vollkonsolidiert, deren Finanz- und Geschäftspolitik von der DBAG bestimmt werden kann. Die Einbeziehung in den Konzern-Abschluss beginnt mit dem Zeitpunkt, zu dem die DBAG die Möglichkeit der Beherrschung (Control) nach IFRS 10 erlangt.

Die verbundenen Unternehmen haben zum Zweck der einheitlichen Bilanzierung die Bilanzierungsrichtlinien des Mutterunternehmens angewendet.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt entsprechend IFRS 3 nach der Erwerbsmethode.

Das Eigenkapital der Konzernaktionäre wird getrennt von den nicht beherrschenden Anteilen am Eigenkapital von Tochtergesellschaften ausgewiesen. Die Höhe dieses Anteils ergibt sich aus den nicht beherrschenden Anteilen im Zeitpunkt der Erstkonsolidierung sowie der auf diesen Anteil entfallenden Änderung des Eigenkapitals nach diesem Zeitpunkt.

Konzerninterne Schuldverhältnisse beziehungsweise Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften werden vollständig eliminiert.

b) Unternehmenszusammenschlüsse

Alle nach dem 31. Dezember 2002 erworbenen Tochtergesellschaften sind nach der Erwerbsmethode im Sinne des IFRS 3 konsolidiert worden.

Ein Differenzbetrag zwischen den Anschaffungskosten des Unternehmenszusammenschlusses und dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten erworbenen Vermögen wird als Firmenwert ausgewiesen. Sollte der Kaufpreis unter dem beizulegenden Zeitwert des erworbenen Vermögens liegen, wird der Differenzbetrag nach nochmaliger Prüfung unmittelbar erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Die nicht beherrschenden Anteile ergeben sich anteilig aus den zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerten, Schulden und Eventualverpflichtungen.

Der Erwerb und der Verkauf von Anteilen an einem bereits vollkonsolidierten Unternehmen, die zu keiner Änderung der Beherrschungsmöglichkeit führen, werden erfolgsneutral im Eigenkapital ausgewiesen. Es ergeben sich insofern keine Buchwertänderungen der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden aus solchen Transaktionen.

c) Gemeinschaftsunternehmen, gemeinschaftliche Tätigkeiten und assoziierte Unternehmen

Als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) gelten Unternehmen, die von der DB AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden und bei der die Partner Rechte am Nettovermögen des Unternehmens besitzen.

Als gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) gelten Vereinbarungen, die von der DBAG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden und bei der die gemeinschaftlich Tätigen Rechte an den der Vereinbarung zuzurechnenden Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden haben.

Assoziierte Unternehmen sind Beteiligungen, bei denen der DB-Konzern einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann. Der maßgebliche Einfluss beruht regelmäßig darauf, dass die DBAG direkt oder indirekt 20 bis 50% der Stimmrechte an diesen Unternehmen innehat und die damit verbundene Assoziierungsvermutung nicht widerlegt wird.

In Ausnahmefällen werden auch Gesellschaften, an denen der DB-Konzern weniger als 20% der Stimmrechte hält, als assoziierte Unternehmen eingestuft. Maßgeblicher Einfluss besteht hier trotz geringerer Anteilsquote zum Beispiel aufgrund verschiedener Mitbestimmungsrechte in wesentlichen Fragen der Geschäftspolitik oder weil Mitglieder der Geschäftsführung durch den DB-Konzern gestellt werden.

Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen werden im Rahmen der At-Equity-Bewertung nach IAS 28 (Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen) einbezogen. Abweichend hiervon werden sie nach IFRS 5 bewertet, soweit die Anteile als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden.

Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig eliminiert.

Bei gemeinschaftlichen Tätigkeiten sind die Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen anteilig zu bilanzieren.

Veränderungen im DB-Konzern

a) Tochtergesellschaften

Nach IFRS 3 bestimmen sich die Anschaffungskosten eines Unternehmenszusammenschlusses nach den beizulegenden Zeitwerten der ermittelten Vermögenswerte und der eingegangenen oder übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden, unabhängig von eventuellen nicht beherrschenden Anteilen, nach IFRS 3 mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Abweichend hiervon werden erworbene langfristige Vermögenswerte beziehungsweise Gruppen von Vermögenswerten, die gemäß IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden, mit dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten (Fair Value less Costs to Sell) ausgewiesen.

Der Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns hat sich wie folgt entwickelt:

Anzahl	Deutsch- land 2018	Übrige Welt 2018	Ins- gesamt 2018	Ins- gesamt 2017
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN				
Stand per 01.01.	126	452	578	618
Zugänge	5	4	9	18
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	1	2	3	2
Abgänge	7	28	35	60
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Stand per 31.12.	125	430	555	578

In den Zugängen ist der Erwerb der restlichen 51% der Anteile an der LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft m.b.H., Wien/Österreich, enthalten. Hierbei wurde kein Geschäftsbetrieb im Sinne von IFRS 3 erworben; ein Unternehmenszusammenschluss im Sinne von IFRS 3 liegt hier nicht vor.

Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Insgesamt wurden im Berichtsjahr 70 Mio. € netto (im Vorjahr: 37 Mio. € netto) für Unternehmenskäufe nach IFRS 3 aufgewendet. Sämtliche Erwerbe waren aus Sicht des DB-Konzerns nicht wesentlich. Es handelt sich um:

Gesellschaft/Unternehmensteil	Tätigkeitsbereich	Segment	Zeitpunkt der Einbeziehung in den Konzernabschluss
Geschäftsbetrieb in Deutschland (Erwerb von Bussen, Marken und Schutzrechten sowie Übernahme von Mitarbeitern)	Busverkehr	DB Regio	18.06.2018
GHT Mobility GmbH (Erwerb von 45,486 %)	Personenverkehr	Beteiligungen/Sonstige	07.08.2018
VT-ARRIVA Személyszállító és Szolgáltató Kft. (VT-Arriva), Székesfehérvár/Ungarn (Erwerb von 50,09 %)	Busverkehr	DB Arriva	01.12.2018

Die Ermittlung der sich aus den Erwerben ergebenden Firmenwerte ergibt sich wie folgt:

in Mio. €	2018	davon Geschäftsbetrieb	davon GHT Mobility GmbH	davon VT-Arriva
KAUFPREIS				
Geleistete Zahlungen	18	2	6	10
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	52	-	-	52
Gesamte übertragene Gegenleistung	70	2	6	62
+ Beizulegender Zeitwert des bereits vor dem Erwerb gehaltenen Eigenkapitalanteils	64	-	3	61
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	124	1	- 1)	123
Firmenwert	1	1	- 1)	0

¹⁾ Die GHT Mobility GmbH wurde mit der Absicht erworben, die Anteile binnen Jahresfrist weiterzuveräußern. Aus diesem Grund wurde auf eine Kaufpreisallokation verzichtet.

Das vorläufige erworbene Nettovermögen des Zugangs VT-Arriva ist nachfolgend dargestellt. Diese Kaufpreisallokation ist aufgrund des kurzen Zeitraums zwischen dem Stichtag des Closings und dem Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses noch nicht abschließend durchgeführt:

in Mio. €	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	76	-	76
Immaterielle Vermögenswerte	0	88	88
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0	-
Vorräte	1	-	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17	-	17
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	3	-	3
Flüssige Mittel	17	-	17
Vermögenswerte	114	88	202
Finanzschulden	55	-	55
Verbindlichkeiten	12	-	12
Passive latente Steuern	4	8	12
Schulden	71	8	79
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	-	-	-
Nicht beherrschende Anteile	-	-	-
Erworbenes Nettovermögen	43	80	123
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	10	-	10
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	17	-	17
Zahlungsmittelzufluss durch Transaktionen	-7	-	-7

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 17 Mio. €, darin sind keine Wertberichtigungen enthalten.

Wäre VT-Arriva bereits zum 1. Januar 2018 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 71 Mio. € und ein zusätzliches Ergebnis von 9 Mio. € ausgewiesen.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat VT-Arriva einen Umsatz von 7 Mio. € sowie ein Ergebnis von 1 Mio. € erwirtschaftet.

Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um 13 Verschmelzungen, 21 Liquidationen sowie einen Verkauf. Aus dem Verkauf ergab sich kein Zahlungsmittelzufluss.

Im Berichtsjahr gab es wie im Vorjahr keine wesentlichen Ergebnisauswirkungen aufgrund des Verlusts der Beherrschung.

Die Ergebnisse werden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen beziehungsweise Erträgen ausgewiesen.

Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Die folgende Übersicht zeigt zusammengefasst die Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus den gegenüber dem Vorjahr eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises:

in Mio. €	DB-Konzern 01.01. bis 31.12.2018	davon aus Konsolidierungskreis-zugängen	Beträge für Konsolidierungskreis-abgänge
Umsatzerlöse	44.065	45	-1
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	3.091	0	-
Gesamtleistung	47.156	45	-1
Sonstige betriebliche Erträge	2.998	3	-1
Materialaufwand	-22.258	-15	0
Personalaufwand	-17.301	-19	3
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	-2.688	-3	-
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-6.088	-11	1
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.819	0	2
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	12	0	-
Zinsergebnis	-645	-1	0
Übriges Finanzergebnis	-14	0	0
Finanzergebnis	-647	-1	0
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.172	-1	2
Ertragsteuern	-630	0	0
Jahresergebnis	542	-1	2

Die Umsatzerlöse aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen:

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. 2018 in Mio. €	Umsatzerlöse aus	
	Konsolidierungs- kreiszugängen	Konsolidierungs- kreisabgängen
Autotrans d.o.o., Cres/Kroatien ¹⁾	25	-
Trans-Eurasia Logistics GmbH, Berlin (jetzt firmierend unter DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin) ¹⁾	7	-
VT-Arriva	7	-
Etihad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate	5	-
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin ¹⁾	1	-
RIVIERA TRASPORTI LINEAS P.A., Imperia/Italien	-	1
Insgesamt	45	1

¹⁾ Im Vorjahr unterjährig erworben.

b) Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Unternehmen mit gemeinsamer Geschäftstätigkeit

Anzahl	Deutsch- land 2018	Übrige Welt 2018	Ins- gesamt 2018	Ins- gesamt 2017
AT EQUITY BEWERTETE GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN				
Stand per 01.01.	13	17	30	30
Zugänge	0	0	0	2
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Abgänge	1	0	1	1
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	3	3	1
Stand per 31.12.	12	14	26	30
AT EQUITY BEWERTETE ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN				
Stand per 01.01.	50	44	94	100
Zugänge	1	0	1	2
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Abgänge	3	2	5	6
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	2
Stand per 31.12.	48	42	90	94
UNTERNEHMEN MIT GEMEINSAMER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT				
Stand per 01.01.	0	0	0	0
Zugänge	0	0	0	0
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	1	1	0
Abgänge	0	0	0	0
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Stand per 31.12.	0	1	1	0

Die Abgänge aus der Änderung der Einbeziehungsart bei den at Equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen enthalten unter anderem die Etihad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate, die zu den Unternehmen mit gemeinsamer Geschäftstätigkeit (Joint Operations, IFRS 11) umgegliedert wurde.

Sämtliche Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sind aus Konzernsicht sowohl einzeln als auch zusammen betrachtet unwesentlich.

Währungsumrechnung

Die Währungsumrechnung erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung nach IAS 21 (Auswirkungen von Änderungen der Wechselkurse) beziehungsweise nach IAS 29 (Rechnungslegung in Hochinflationenländern) bei Jahresabschlüssen von Tochtergesellschaften, die ihren Sitz in einem Hochinflationenland haben.

Im Berichts- und im Vergleichszeitraum hatte kein wesentliches Tochterunternehmen seinen Sitz in einem Hochinflationenland.

Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt (Berichtswährung); die Abschlüsse von Tochterunternehmen, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden nach IAS 21 in die Berichtswährung umgerechnet.

Für die Währungsumrechnung wurden unter anderem folgende Wechselkurse zugrunde gelegt:

1 € entspricht	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
	2018	2017	2018	2017
Australischer Dollar (AUD)	1,62200	1,53460	1,57968	1,47317
Kanadischer Dollar (CAD)	1,56050	1,50390	1,52936	1,46472
Schweizer Franken (CHF)	1,12690	1,17020	1,15496	1,11167
Renminbi Yuan (CNY)	7,87510	7,80440	7,80808	7,62900
Dänische Krone (DKK)	7,46730	7,44490	7,45317	7,43863
Britisches Pfund (GBP)	0,89453	0,88723	0,88471	0,87667
Hongkong-Dollar (HKD)	8,96750	9,37200	9,25594	8,80451
Japanischer Yen (JPY)	125,85000	135,01000	130,39588	126,71118
Norwegische Krone (NOK)	9,94830	9,84030	9,59749	9,32704
Polnischer Zloty (PLN)	4,30140	4,17700	4,26149	4,25701
Schwedische Krone (SEK)	10,25480	9,84380	10,25826	9,63509
Singapur-Dollar (SGD)	1,55910	1,60240	1,59261	1,55882
US-Dollar (USD)	1,14500	1,19930	1,18095	1,12968

Kapitalmanagement im DB-Konzern

(gemäß IAS 1 [Darstellung des Abschlusses])

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

Als zentraler Bestandteil des Wertmanagementkonzepts wird auf Basis des bereinigten EBIT als Kennzahl ein Return on Capital Employed (ROCE) errechnet. Das Capital Employed stellt dabei den im DB-Konzern gebundenen und mit Renditeerwartungen versehenen Kapitaleinsatz von Eigen- und Fremdkapitalgebern dar. Die Ableitung erfolgt auf Basis der jeweiligen Schlussbilanz des Berichtsjahres. Die folgende Tabelle zeigt die aktivische Herleitung des Capital Employed unter Zugrundelegung der in der Bilanz ausgewiesenen Aktiv- und Passivpositionen.

Per 31.12. in Mio.€	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Sachanlagen	40.757	39.608	+1.149	+2,9
+ Immaterielle Vermögenswerte/ Goodwill	3.730	3.599	+131	+3,6
+ Vorräte	1.369	1.151	+218	+18,9
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.962	4.571	+391	+8,6
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2.250	1.922	+328	+17,1
- Forderungen aus Finanzierung	-174	-131	-43	+32,8
+ Forderungen aus Ertragsteuern	62	52	+10	+19,2
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	26	0	+26	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-5.491	-5.157	-334	+6,5
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-3.918	-3.632	-286	+7,9
- Ertragsteuerschulden	-195	-150	-45	+30,0
- Sonstige Rückstellungen	-5.068	-5.117	+49	-1,0
- Passive Abgrenzungen	-1.648	-1.623	-25	+1,5
- Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	-5	-	-5	-
Capital Employed	36.657	35.093	+1.564	+4,5

Zur weiteren Berechnung werden in der folgenden Tabelle das bereinigte EBIT und EBITDA aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen operativen Ergebnis (EBIT) hergeleitet. Die entsprechenden Angaben auf Segmentebene wurden nach der gleichen Methodik abgeleitet.

in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.819	1.688	+131	+7,8
Erträge aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	-56	-20	-36	-
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	19	1	+18	-
Restrukturierung/personal- vertragliche Verpflichtungen	120	224	-104	-46,4
Drohverluste (DB Arriva)	204	-	+204	-
Rückstellungen im Oberbau (DB Netze Fahrweg)	-24	125	-149	-
Rückstellung Zivilverfahren Infrastrukturentgelte	-50	15	-65	-
Sonstiges	20	46	-26	-56,5
Operatives Ergebnis (EBIT) bereinigt um Sondereffekte	2.052	2.079	-27	-1,3
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	59	73	-14	-19,2
EBIT bereinigt	2.111	2.152	-41	-1,9
Abschreibungen	2.688	2.847	-159	-5,6
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	-59	-73	+14	+19,2
Wertminderungen und Wertaufholungen	-1	4	-5	-
EBITDA bereinigt	4.739	4.930	-191	-3,9

Im Berichtsjahr wurden im EBIT Sondereffekte von insgesamt 233 Mio.€ bereinigt. Diese resultieren überwiegend aus der Bildung einer Drohverlustrückstellung bei DB Arriva sowie Rückstellungen für Restrukturierungen und für Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen (Segment Beteiligungen/Sonstige). Die Zuführung für Restrukturierungen betreffen vor allem die Segmente DB Arriva und DB Cargo. Gegenläufig wurden Rückstellungen für Zivilverfahren im Zusammenhang mit Infrastrukturentgelten aufgelöst, da sich die Risikobewertung aufgrund eines Urteils des EuGH reduziert hat. Des Weiteren wurde die Amortisation von Kunden- und Franchiseverträgen aus dem EBIT umgegliedert, die infolge der Aktivierung als immaterielle Vermögenswerte im Rahmen von Kaufpreisallokationen (Purchase Price Allocation; PPA) über die Restdauer der jeweiligen Verträge abgeschrieben werden (59 Mio.€). Der Betrag betrifft im Wesentlichen DB Arriva.

Aus dem Capital Employed und dem bereinigten EBIT ergeben sich folgende Werte für den Return on Capital Employed (ROCE):

in Mio. €	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
EBIT bereinigt	2.111	2.152	-41	-1,9
/ Capital Employed per 31.12.	36.657	35.093	+1.564	+4,5
ROCE in %	5,8	6,1	-	-

Das Gearing wird nicht mehr zur Steuerung der Kapitalstruktur im DB-Konzern verwendet.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Der Konzern-Abschluss basiert auf Einschätzungen und Annahmen, die die Zukunft betreffen. Ausgehend von historischen Erfahrungen und vernünftigen Erwartungen zukünftiger Ereignisse werden die abgeleiteten Schätzungen und Beurteilungen kontinuierlich überprüft und gegebenenfalls adjustiert. Dennoch entsprechen die Schätzungen nicht immer den späteren tatsächlichen Gegebenheiten.

Schätzungen und Annahmen, die innerhalb des nächsten Berichtsjahres ein signifikantes Risiko in Form wesentlicher Anpassungen der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden mit sich bringen könnten, werden bei den jeweiligen Posten erörtert.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die im DB-Konzern erwirtschafteten Erlöse betreffen die Erbringung von Beförderungs-, Transport- und Logistikleistungen, die Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur, den Verkauf von Gütern und sonstige, insbesondere im Zusammenhang mit dem Eisenbahngeschäft stehende Dienstleistungen abzüglich Umsatzsteuer, Rabatten und gegebenenfalls Preisnachlässen. Sie werden zum erhaltenen beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die vom DB-Konzern erbrachten Dienstleistungen werden im Regelfall mit einem Zeithorizont von wenigen Stunden/Tagen abgewickelt. Daher wird der Umsatz zum Beispiel im Regional- und Fernverkehr, außer bei Zeitkarten, zu dem Zeitpunkt erfasst, zu dem die Fahrkarten verkauft worden sind. Ausnahmen hiervon bilden im Wesentlichen die Segmente DB Regio und DB Arriva, bei denen die Auftragsabwicklung in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Auftraggebern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung haben. Auch in der Sparte Kontraktlogistik im Segment DB Schenker, die rund 6% der Konzernumsätze erzielt, bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden.

Die Umsatzrealisierung gemäß IFRS 15 basiert auf dem Grundsatz, dass Umsatzerlöse erfasst werden, wenn die Verfügungsgewalt über eine Ware oder Dienstleistung auf den Kunden übergeht. Erlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen werden mit dem Betrag erfasst, der als Gegenleistung erwartet wird, sobald die Verfügungsmacht über die Dienstleistungen übertragen wurde.

Grundsätzlich sind alle Aufwendungen und Erträge unsaldiert ausgewiesen, es sei denn, die Rechnungslegungsvorschriften gemäß IFRS erlauben oder verlangen eine Saldierung.

Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung oder zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam.

Bei den unter den Erträgen und Aufwendungen (»Insgesamt«) dargestellten Sondereffekten handelt es sich um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außergewöhnlich gelten. Unabhängig von deren Höhe werden hierunter Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen sowie Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden, ausgewiesen. Darüber hinaus werden unter den Sondereffekten Einzelsachverhalte ausgewiesen, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch abgrenzbar sind, bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Neben den Sondereffekten werden Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte gesondert angegeben. Bei der Summe »Insgesamt – vergleichbar« handelt es sich nicht um IFRS-Werte, sondern um zusätzliche Angaben nach dem internen Berichtswesen.

(1) Umsatzerlöse

in Mio. €	2018	2017
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen	39.490	38.293
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	6.472	4.761
Umsatzerlöse aus Betreiben von Infrastruktur	1.760	1.704
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	437	432
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	1.393	1.339
Sonstige Umsatzerlöse	1.057	1.004
Erlösschmälerungen	-72	-79
Insgesamt	44.065	42.693
± Sondereffekte	-41	11
± Konsolidierungskreiseffekte	-45	-1
± Währungskurseffekte	507	-
Insgesamt – vergleichbar	44.486	42.703

Die Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen wurden im Wesentlichen durch Gesellschaften aus den Segmenten DB Schenker, DB Regio, DB Arriva und DB Fernverkehr erbracht. Umsatzerlöse aus dem Betreiben von Infrastruktur betreffen die Segmente DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe. Umsatzerlöse aus Warenverkäufen fielen im Wesentlichen im Segment DB Netze Energie und Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung im Wesentlichen im Segment DB Netze Personenbahnhöfe an. Sonstige Umsatzerlöse betreffen nahezu alle Geschäftsfelder.

Gegenüber dem Vorjahr ist eine Ausweisänderung der Davon-Angabe »Bestellerentgelte für Schienenverkehr« aus Bruttoverträgen bei DB Regio erfolgt. Im Vorjahr wurden die im Rahmen von Bruttoverträgen ausgewiesenen Bestellerentgelte um anrechenbare Fahrgeldeinnahmen gemindert. Im Berichtsjahr werden Entgelte von DB Regio aus Bruttoverträgen vollständig als Bestellerentgelte ausgewiesen. Bei gleichem Ausweis wäre der Vorjahreswert um 921 Mio. € höher ausgefallen. Die Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen ändern sich dadurch nicht.

Im Berichtsjahr stiegen die Umsatzerlöse um 1.372 Mio. € (+3,2%) auf 44.065 Mio. €. Das Umsatzwachstum im Vergleich zum Vorjahr ist vor allem auf DB Fernverkehr, DB Regio und DB Schenker zurückzuführen. Bei DB Schenker wirken sich neben höheren Transportvolumina auch gestiegene Frachtraten in der Luftfracht auf der Beschaffungsseite aus. Diese Kostensteigerungen können zum Teil an die Kunden weitergereicht werden. Die höheren Umsatzerlöse von DB Fernverkehr resultieren sowohl aus einer deutlich gestiegenen Verkehrsleistung als auch einem höheren spezifischen Erlössatz. DB Regio liegt aufgrund gesteigerter Bestellerentgelte (bereinigt um Ausweisänderung) über dem Vorjahr, was unter anderem auf die Bestellerentgelttdynamisierung zurückzuführen ist. Auch DB Arriva überschreitet das Umsatzniveau des Vorjahres, vor allem aufgrund gesteigerter Bestellerentgelte bei Arriva Rail North.

In den Umsatzerlösen sind negative Währungskurseffekte von 507 Mio. € enthalten, die sich insbesondere bei DB Schenker auswirken. Diese negativen Währungskurseffekte resultieren vor allem aus der im Vorjahresvergleich schwächeren Entwicklung der schwedischen Krone sowie des US-Dollars.

Auch bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte liegen die Umsatzerlöse über dem Vorjahresniveau (+1.783 Mio. €; +4,2%).

Die Entwicklung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung ersichtlich.

Erlösschmälerungen aus langfristigen Verkehrsverträgen (Pönale) werden direkt mit den Umsatzerlösen aus Transport- und Beförderungsleistungen verrechnet. Die separat ausgewiesenen Erlösschmälerungen (–72 Mio. €) betreffen hauptsächlich ebenfalls Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen (zum Beispiel Fahrgastrechte).

Der Auftragsbestand aus Kundenverträgen mit vertraglich fest bestimmten ausstehenden Erlösen (sogenannte gesicherte Erlöse) verteilt sich wie folgt:

Auftragsbestand gesichert (Nominalwerte) per 31.12. in Mio. €	2018
Verkehrsverträge	62.222
Logistikverträge ¹⁾	208
Übrige Verträge ¹⁾	114
Insgesamt	62.544

¹⁾ Verträge mit einer Laufzeit von mindestens zwölf Monaten und einem Gesamtvolumen von mindestens 5 Mio. €.

Der wesentliche Teil des gesicherten Auftragsbestands wird innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren mit über dem Zeitablauf abnehmenden Anteilen erfüllt (**Auftragsbestand im Personenverkehr**  114).

Die Erleichterungsvorschrift des IFRS 15.121 (a) wurde für die Logistikverträge und die übrigen Verträge in Anspruch genommen.

Variable Gegenleistungen aus Verkehrsverträgen wie Preisgleitklauseln oder Pönale werden bei der Schätzung der gesicherten Erlöse nur berücksichtigt, sofern sie hochwahrscheinlich sind.

Ansprüche aus vertraglichen Vermögenswerten¹⁾ von 29 Mio. € werden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert und haben sich wie folgt entwickelt:

Vertraglicher Vermögenswert in Mio. €	2018
Stand per 01.01.	96
Zugänge	113
Wertminderungen	-1
Änderungen aufgrund geänderter Zahlungsbedingungen	-
Erfüllung/Bezahlung	-118
Sonstige Änderungen	-61
Stand per 31.12.	29

Ein Betrag von 12 Mio. € entfällt auf langfristige vertragliche Vermögenswerte.

Zu den vertraglichen Verbindlichkeiten im DB-Konzern zählen erhaltene Anzahlungen sowie andere vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden (zum Beispiel für Zeitkarten). Verpflichtungen aus vertraglichen Verbindlichkeiten von 1.266 Mio. € (davon langfristig: 40 Mio. €) werden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und haben sich wie folgt entwickelt:

Vertragliche Verbindlichkeit in Mio. €	2018
Stand per 01.01.	1.158
Zugänge	3.157
Erfüllung von Verbindlichkeiten	-3.177
Sonstige Änderungen	128
Stand per 31.12.	1.266

Der wesentliche Teil der Erfüllung zum Bilanzstichtag bezieht sich auf vertragliche Verpflichtungen, die im Berichtsjahr zugeflossen sind.

¹⁾ Unter den vertraglichen Vermögenswerten werden unter anderem Ansprüche aus unfertigen Arbeiten aus langfristiger Fertigung gezeigt.

(2) Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio. €	2018	2017
Bestandsveränderungen	15	-36
Andere aktivierte Eigenleistungen	3.076	2.936
Insgesamt	3.091	2.900
± Sondereffekte	-	-
± Konsolidierungskreiseffekte	0	-
± Währungskurseffekte	0	-
Insgesamt – vergleichbar	3.091	2.900

Investive Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit dem Bau- und Projektgeschäft in der Eisenbahninfrastruktur sowie bei der Modernisierung von Fahrzeugen und der Aufarbeitung entsprechender Fahrzeugsatzteile an. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist auf ein höheres Bauvolumen in der Schieneninfrastruktur zurückzuführen.

(3) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2018	2017
LEISTUNGEN FÜR DRITTE UND MATERIALVERKÄUFE		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	5	20
Verkauf von Material und Energie	123	112
Sonstige Leistungen für Dritte	505	530
	633	662
Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung	181	182
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	271	268
ERTRÄGE AUS STAATLICHEN ZUSCHÜSSEN		
Ausgleichszahlungen des Bundes	114	92
Übrige Investitionszulagen	0	1
Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen	144	144
Übrige staatliche Zuschüsse	278	161
	536	398
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	278	257
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	56	20
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	341	336
ÜBRIGE ERTRÄGE		
Erträge aus Gebühren von Dritten	38	51
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	51	47
Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	71	55
Sonstige übrige Erträge	542	678
	702	831
Insgesamt	2.998	2.954
± Sondereffekte	-136	-152
± Konsolidierungskreiseffekte	-3	-1
± Währungskurseffekte	7	-
Insgesamt – vergleichbar	2.866	2.801

Bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte liegen die sonstigen betrieblichen Erträge leicht über dem Niveau des Vorjahres (+65 Mio. €). Der Anstieg der Erträge aus staatlichen Zuschüssen ist vor allem auf die Förderung des Schienengüterverkehrs über Zuschüsse des Bundes zu den Trassenentgelten sowie auf höhere Ausgleichszahlungen für höhengleiche Kreuzungen zurückzuführen. Der Rückgang der sonstigen übrigen Erträge beruht vor allem auf der Erstattung der Kernbrennstoffsteuer im Vorjahr (–104 Mio. €).

(4) Materialaufwand

in Mio. €	2018	2017
AUFWENDUNGEN FÜR ROH-, HILFS- UND BETRIEBS-STOFFE UND FÜR BEZOGENE WAREN		
Aufwendungen für Energie		
Strom	1.872	1.771
Stromsteuer	158	156
Diesel, sonstige Treibstoffe	1.078	1.052
Sonstige Energien	233	205
Energiepreiserivate	18	51
	3.359	3.235
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	571	552
Preis- und Wertberichtigungen Material	-176	-91
	3.754	3.696
AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN		
Eingekaufte Leistungen Transport	12.058	11.660
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	397	359
Provisionen	171	161
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur		
Nutzung Trassen	351	359
Nutzung Stationen ¹⁾	57	63
Nutzung örtliche Anlagen	14	13
	422	435
Sonstige bezogene Leistungen	1.047	953
	14.095	13.568
Aufwendungen für Instandhaltung/Erstellung	4.409	4.193
Insgesamt	22.258	21.457
± Sondereffekte	-4	-16
± Konsolidierungskreiseffekte	-15	0
± Währungskurseffekte	317	-
Insgesamt - vergleichbar	22.556	21.441

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

Gegenüber dem Vorjahr ist der Materialaufwand um 801 Mio. € (+3,7%) gestiegen.

Die im Materialaufwand erfassten Werterhöhungen auf das Vorratsvermögen betragen 64 Mio. € (im Vorjahr: Wertberichtigungen in Höhe von 24 Mio. €). Der Rückgang der erfassten Wertberichtigungen um 88 Mio. € ergibt sich im Wesentlichen aus der Veränderung von Schätzungsparametern.

Die Aufwendungen für Strom sind im Vergleich zum Vorjahr aufgrund höherer Energiepreise gestiegen.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind im Vorjahresvergleich deutlich gestiegen (+3,9%). Dieser Anstieg resultiert aus höheren eingekauften Transportleistungen bei DB Schenker, die sowohl aus gestiegenen Transportvolumina als auch aus gestiegenen Frachtraten am Markt resultieren.

Die Aufwendungen für Instandhaltung und Erstellung von Baumaßnahmen und Aufarbeitung von Ersatzteilen sind im Berichtsjahr um 5,2% gestiegen.

(5) Personalaufwand und Beschäftigte

in Mio. €	2018	2017
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	13.024	12.324
für zugewiesene Beamte	1.012	1.058
	14.036	13.382
SOZIALE ABGABEN		
für Arbeitnehmer	2.402	2.268
für zugewiesene Beamte	229	238
Aufwendungen zur Personalanpassung	151	282
Aufwendungen für Altersversorgung	483	495
	3.265	3.283
Insgesamt	17.301	16.665
± Sondereffekte	-152	-302
± Konsolidierungskreiseffekte	-19	-3
± Währungskurseffekte	104	-
Insgesamt - vergleichbar	17.234	16.360

Im ausgewiesenen Personalaufwand (»Soziale Abgaben«) sind Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne von 1.182 Mio. € (im Vorjahr: 1.121 Mio. €) enthalten.

Der Betrag zur Personalanpassung umfasst im Wesentlichen Aufwendungen aus Restrukturierungsaufwendungen, aus Verpflichtungsüberschüssen im Rahmen von Beschäftigungsverhältnissen sowie aus Abfindungs- und Altersteilzeitvereinbarungen.

Die Aufwendungen zur Altersversorgung erstrecken sich auf aktive sowie nicht mehr im DB-Konzern beschäftigte Personen beziehungsweise deren Hinterbliebene. Sie resultieren primär aus dem Dienstzeitaufwand, den Arbeitgeberanteilen zur betrieblichen Zusatzversorgung sowie den Beiträgen zum Pensions-Sicherungs-Verein aG. Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Für detaillierte Erläuterungen zur Entwicklung der Pensionsverpflichtungen verweisen wir auf die Ausführungen unter **Anhangziffer (32) D 220 ff.**

Die Tätigkeit der 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).

Die Erhöhung der Löhne und Gehälter in Deutschland wird maßgeblich geprägt durch das Wahlmodell ab 1. Januar 2018 (lineare Erhöhung der Tabellenentgelte um 2,6%, sechs Tage mehr Urlaub oder Absenkung der Wochenarbeitszeit um eine Stunde) aus dem Tarifabschluss 2016/2017. Die Entscheidung der Beschäftigten für 2,6% führte zu erhöhten Tabellenentgelten. Die Entscheidung für sechs Tage mehr Urlaub oder eine Stunde weniger Arbeitszeit führte zu erhöhtem Personalbedarf und daraus folgend zu einem Personalaufbau. Des Weiteren wirkt die im Tarifabschluss 2018/2019 vereinbarte Einmalzahlung von 1.000 € pro Mitarbeiter für den Zeitraum Oktober 2018 bis Juni 2019. Sie wurde für 2018 anteilig im Personalaufwand berücksichtigt.

Darüber hinaus führt die Erhöhung der Beschäftigtenzahl zu einem deutlichen Anstieg des Personalaufwands.

Die Entwicklung der Beschäftigtenanzahl im DB-Konzern, jeweils auf Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet, wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
in VZP	2018	2017	2018	2017
Arbeitnehmer	298.343	288.565	294.337	284.459
Beamte	20.185	22.370	22.564	24.212
Mitarbeiter	318.528	310.935	316.901	308.671
Auszubildende und dual Studierende	11.053	10.983	9.695	9.857
Beschäftigte	329.581	321.918	326.596	318.528

Im Fall von Veränderungen des Konsolidierungskreises werden die Mitarbeiter bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt beziehungsweise ab dem Datum der Erstkonsolidierung zeitanteilig einbezogen.

Zum Jahresende lag die Beschäftigtenzahl im DB-Konzern über dem Vorjahresniveau. Auf Ebene der Segmente zeigte sich der Mitarbeiteraufbau insbesondere bei DB Schenker infolge des fortgesetzten Wachstumskurses im Bereich der Kontraktlogistik und bei DB Netze Fahrweg in den Bereichen Instandhaltungs- und Bauprojekte. Darüber hinaus stieg die Anzahl der Beschäftigten bei DB Fernverkehr und DB Cargo.

Die Entwicklung der Beschäftigten nach Anzahl der natürlichen Personen (NP) ergibt folgendes Bild:

	am Jahresende	
in NP	2018	2017
Arbeitnehmer	310.443	300.391
Beamte	21.125	22.990
Mitarbeiter	331.568	323.381
Auszubildende und dual Studierende	11.053	10.983
Beschäftigte	342.621	334.364

(6) Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen

Bei den Sachanlagen erfolgen planmäßige Abschreibungen linear über die erwartete Nutzungsdauer. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden für die wesentlichen Gruppen des Sachanlagevermögens zugrunde gelegt:

	Jahre
Bahnkörper, Tunnel, Brücken, Bahnübergänge	15–100
Gleisanlagen	13–30
Gebäude, Hallen, Überdachungen	10–75
Übrige bauliche Anlagen	8–60
Signalanlagen	10–40
Fernmeldeanlagen	5–20
Bahnstromanlagen	10–40
Schienenfahrzeuge	10–30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5–40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3–15

Die Angemessenheit der gewählten Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauern wird jährlich überprüft. Ebenso werden unsere Erwartungen hinsichtlich des Restwerts jährlich aktualisiert.

Bei den immateriellen Vermögenswerten erfolgen planmäßige Abschreibungen linear. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden der planmäßigen Abschreibung zugrunde gelegt:

	Jahre
Konzessionen, Rechte o. Ä.	Vertragslaufzeit
Warenzeichen	Nutzungszeit
Markennamen	Nutzungszeit
Kundenstamm	Nutzungszeit
Entgeltlich erworbene Software	3–10
Selbst erstellte Software	3–15

Firmenwerte ergeben sich als positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten für den Erwerb der Anteile und den beizulegenden Zeitwerten der einzelnen erworbenen Vermögenswerte, übernommenen Schulden und Eventualverbindlichkeiten. Sie werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern unterliegen dem jährlichen Impairment-Test. Impairment-Verluste auf Firmenwerte werden nicht wieder aufgeholt.

Die Angemessenheit der Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauer wird jährlich überprüft.

Wertminderungen von Vermögenswerten

IAS 36 regelt die Werthaltigkeitsprüfung materieller und immaterieller Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer, die mithilfe eines sogenannten indikatorbasierten Asset-Impairment-Tests durchgeführt wird. Ein solcher Asset-Impairment-Test ist dann durchzuführen, wenn Indikatoren (sogenannte Triggering Events) einen möglichen Wertverlust anzeigen. Ferner sind gemäß IAS 36 Firmenwerte (Goodwills) sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung zu unterziehen.

Abgrenzung der Cash-generating Units

Werthaltigkeitsprüfungen im Rahmen des Asset-Impairment-Tests sind grundsätzlich auf Ebene einzelner Vermögenswerte durchzuführen. Sofern für einzelne Vermögenswerte keine weitgehend unabhängigen zukünftigen Cashflows festgestellt werden können, sind sogenannte zahlungsmittelgenerierende Einheiten (Cash-generating Units; CGUs) als Aggregation von Vermögenswerten, deren zukünftige Cashflows voneinander abhängen, zu bilden. Seit Beginn des Geschäftsjahres 2016 entspricht die CGU-Struktur vollständig der Planungs- und Berichtsstruktur des DB-Konzerns. Im Geschäftsjahr 2018 wurden keine Anpassungen an der CGU-Struktur vorgenommen.

Durch die Kongruenz zwischen Führungsstruktur und Legalstruktur bestehen die identifizierten CGUs zudem immer aus mindestens einer rechtlichen Einheit. Dadurch können die für den Asset-Impairment-Test notwendigen Daten aus Jahresabschluss- und Planungsdaten abgeleitet werden.

Die Werthaltigkeitsprüfung von Firmenwerten wird auf Ebene der CGU oder Gruppe von CGUs durchgeführt, der dieser Firmenwert zugeordnet worden ist. Diese entspricht seit dem 1. Januar 2016 den operativ tätigen Segmenten. Wesentliche Firmenwerte bestehen derzeit in den CGUs DB Arriva und DB Schenker. Zum Ausweis der Firmenwerte je CGU verweisen wir auch auf die Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten.

Methodisches Vorgehen

Beim Impairment-Test nach IAS 36 ist der Buchwert (Carrying Amount) eines Vermögenswerts oder einer CGU mit dem entsprechenden erzielbaren Betrag (Recoverable Amount) zu vergleichen. Ist der positive Buchwert nicht mehr durch den erzielbaren Betrag gedeckt, führt dies zu einem entsprechenden Wertminderungsbedarf.

Der Buchwert einer CGU ergibt sich durch die Addition der Buchwerte der Vermögenswerte abzüglich der Verbindlichkeiten, die mit den einbezogenen Vermögenswerten verbunden sind (Nettoposition). Darüber hinaus sind bei der Bestimmung des Buchwerts einer CGU auch gemeinschaftlich von mehreren CGUs genutzte Vermögenswerte (Corporate Assets) und Verbindlichkeiten (Corporate Liabilities) anteilig zu berücksichtigen, und das für die entsprechende CGU notwendige Umlaufvermögen (Working Capital) ist mit einzubeziehen.

Der erzielbare Betrag ist definiert als der höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Abgangskosten (Fair Value less Costs of Disposal) und dem Nutzungswert (Value in Use). In den im DB-Konzern durchgeführten Impairment-Tests wird der erzielbare Betrag durch den Nutzungswert repräsentiert. Der Nutzungswert ermittelt sich als Barwert der aus der Fortführung einer CGU zu erwartenden Free Cashflows vor Zinsen und nach Steuern. Dabei wurde eine pauschale Steuerquote auf das EBIT von 30,5% (unverändert gegenüber dem Vorjahr) angesetzt. Die Prognose der Cashflows spiegelt vergangene Erfahrungen wider und berücksichtigt die Erwartungen der Unternehmensführung hinsichtlich zukünftiger Marktentwicklungen. Basis dieser Cashflow-Prognosen ist die vom Konzernvorstand der DBAG beschlossene Mittelfristplanung, die einen Planungshorizont von fünf Jahren umfasst. Sofern Cashflow-Prognosen über den fünfjährigen Planungshorizont hinaus notwendig sind, wird aus der Planung ein nachhaltiger Free Cashflow abgeleitet und auf Basis einer an der spezifischen Marktentwicklung orientierten Wachstumsrate fortgeschrieben. Wie im Vorjahr wird von einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 1% p.a. ausgegangen. Für die CGU DB Arriva wird seit dem Geschäftsjahr 2018 ebenfalls eine Wachstumsrate von 1% (im Vorjahr: 2%) angewendet und somit für alle CGUs im DB-Konzern mit einer einheitlichen Wachstumsannahme gerechnet.

Zur Diskontierung der Free Cashflows wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarktes für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber dem DB-Konzern widerspiegelt. Aufgrund der ermittelten Free Cashflows nach Steuern wird auch ein Kapitalkostensatz nach Steuern verwendet. Risiken der Free Cashflows werden durch einen risikoäquivalenten Kapitalisierungszinssatz berücksichtigt.

Die Kapitalkosten des DB-Konzerns sind im Vergleich zum Vorjahr von 4,8% auf 4,7% gesunken. Unter Berücksichtigung der typischen Steuerquote auf das EBIT von 30,5% entspricht dies einem korrespondierenden Kapitalisierungszinssatz vor Steuern von 6,8% (im Vorjahr: 7,0%).

Es wird jeweils ein spezifischer Kapitalkostensatz für die drei Bereiche Personenverkehr, Güterverkehr und Logistik sowie Infrastruktur ermittelt.

Die jeweils zum Jahresabschluss 2017 beziehungsweise 2018 gültigen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital; WACC) für die CGUs der jeweiligen Bereiche sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

	2018		2017	
	vor Steuern	nach Steuern	vor Steuern	nach Steuern
in %				
DB-Konzern	6,8	4,7	7,0	4,8
Personenverkehr	6,9	4,8	7,3	5,1
Güterverkehr und Logistik	8,5	5,9	8,6	6,0
Infrastruktur	5,8	4,0	6,0	4,2

Die Veränderungen der Kapitalisierungszinssätze im Vergleich zum Vorjahr resultieren aus aktuellen Erwartungen der mittel- beziehungsweise langfristigen Entwicklung des Kapitalmarktes.

Asset-Impairment-Test

Zur Durchführung des Asset-Impairment-Tests wurden Prozesse implementiert, die den spezifischen Anforderungen des IAS 36 gerecht werden. Die im Rahmen des Asset-Impairment-Tests angesetzte Nutzungsdauer orientiert sich für die einzelnen CGUs an der Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder einer Gruppe homogener Vermögenswerte, der oder die für die betreffende CGU am bedeutsamsten ist.

Darüber hinaus werden im Rahmen der Nutzungswertermittlung Vermögenswerte beziehungsweise künftige Cashflows, die sich aus wesentlichen künftigen strukturellen Veränderungen, Desinvestitionen oder Erweiterungsinvestitionen ergeben, nicht berücksichtigt. Die hieraus abgeleiteten Anpassungen der originären Planungen betreffen grundsätzlich vor allem die in der Infrastruktur geplanten größeren Neu- und Ausbauvorhaben, deren Bauzeit sich über den Mittelfristzeitraum (über das Jahr 2023) hinaus erstreckt und deren geplante Eigenmittel noch nicht im Wesentlichen investiert wurden. Demzufolge war bei der Nutzungswertermittlung auch das Projekt Stuttgart 21 gemäß IAS 36.44 nicht zu berücksichtigen, da zum Bilanzstichtag ein wesentlicher Teil der Investition noch nicht realisiert wurde und der Fertigstellungstermin außerhalb des Mittelfristzeitraums liegt. In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Bei Leistungsbeziehungen zwischen Transport- und Infrastrukturbereichen gelten die veröffentlichten Infrastrukturpreise, wobei im Prognosezeitraum auch Preissteigerungen berücksichtigt werden.

Regelmäßig nach Fertigstellung der Mittelfristplanung wird überprüft, ob Wertberichtigungen auf CGU-Ebene notwendig werden. Außerhalb dieses jährlichen Turnusses wird eine Überprüfung vorgenommen, wenn aktuelle Erkenntnisse aus der Geschäftsentwicklung oder Prämissenänderungen eine wesentliche Verschlechterung des Nutzungswerts vermuten lassen.

Die im betrachteten Zeitraum durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen zeigten für alle CGUs eine Überdeckung.

Unabhängig von den durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen der CGUs werden einzelne Vermögenswerte wertgemindert, die nicht mehr in vollem Umfang nutzbar sind. Diese Wertminderungen sind unter den Angaben zu der jeweiligen Bilanzposition dargestellt.

Goodwill-Impairment-Test

Für alle CGUs, denen ein Firmenwert zugeordnet werden kann, muss jährlich ein Goodwill-Impairment-Test durchgeführt werden. Da die im DB-Konzern aufgrund erfolgter Akquisitionen entstandenen Firmenwerte immer eindeutig einer CGU zugeordnet sind, ist dieser Goodwill-Impairment-Test integraler Bestandteil des ohnehin jährlich für alle CGUs durchgeführten Asset-Impairment-Tests.

Die für die firmenwerttragenden Segmente durchgeführten Goodwill-Impairment-Tests ergaben keinen Wertberichtigungsbedarf.

Der entsprechende erzielbare Betrag wird dabei grundsätzlich durch den Nutzungswert der CGU repräsentiert, der wiederum aus der Mittelfristplanung der betroffenen Segmente abgeleitet wurde. Die oben dargestellten methodischen Ausführungen gelten daher analog. Bei DB Arriva und DB Schenker ist zusätzlich zu beachten, dass für die relevanten internationalen Märkte gesonderte Annahmen zur Entwicklung von Konjunktur, Markt- und Wettbewerbsumfeld sowie Währungsrelationen getroffen wurden. Basis für diese Annahmen waren die zum Planungszeitpunkt verfügbaren externen und internen Experteneinschätzungen.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Wertminderungsbedarf bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (Cash-generating Units; CGUs)

Im Rahmen des Impairment-Tests wurden die wesentlichen Prämissen und Annahmen, die Einfluss auf die Werthaltigkeit einer CGU haben, in Form standardisierter Sensitivitätsanalysen überprüft.

Grundsätzlich sieht sich DB Cargo weiterhin mit großen Herausforderungen aus dem Markt- und Wettbewerbsumfeld konfrontiert. Eine nachhaltige Stabilisierung der Ergebnissituation wird ab dem Jahr 2019 erwartet.

Generell bestehen auch bei den CGUs der Infrastruktur unverändert Risiken aus dem Umfang der langfristigen Baukostenzuschüsse für Ersatzinvestitionen ins Bestandsnetz und der damit zusammenhängenden Höhe an Eigenmitteln aufseiten der Infrastrukturunternehmen. Die in der Mittelfristplanung hinterlegten Baukostenzuschüsse basieren auf der von BMVI und DB-Konzern unterzeichneten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II.

EBIT-Marge

Für die Szenarioanalyse aus Ergebnisunterschreitungen wurde das Risiko einer um 10% reduzierten EBIT-Marge betrachtet. Diese Modellrechnung ergibt einen Wertminderungsbedarf bei DB Cargo von 303 Mio. €, das heißt, der Nutzungswert (Value in Use) dieser CGU liefert keine ausreichende Deckung mehr für den Buchwert des betriebsnotwendig eingesetzten Kapitals (Carrying Amount). Die CGU DB Cargo hält der Absenkung der EBIT-Marge um bis zu 5,8% stand. Alle übrigen CGUs zeigen auch bei einer Absenkung der EBIT-Marge um 10% eine stabile Überdeckung.

Durchschnittliche reale Wachstumsrate der Cashflows

Zur Prüfung der Sensitivität des Impairment-Test-Ergebnisses in Bezug auf das angenommene langfristige Wachstum der Cashflows (1%) wurde eine Reduzierung der langfristigen Wachstumsrate um 10% simuliert. Analog zum Vorjahr ergibt sich in diesem Szenario für keine der betrachteten CGUs ein Wertminderungsbedarf.

Gewichtete Kapitalkosten

Risiken aus den Annahmen zum Kapitalisierungszinssatz, der standardmäßig zur Barwertberechnung des Nutzungswerts (Value in Use) herangezogen wird, sind durch die Simulation der Werthaltigkeit je CGU bei einem Kapitalkostenaufschlag von 10% untersucht worden. Die Basis für diese Simulation bildeten die aktuell angesetzten gewichteten Kapitalkosten (nach Steuern): DB-Konzern 4,7%, Personenverkehr 4,8%, Güterverkehr und Logistik 5,9% und Infrastruktur 4,0%. In diesem Szenario ergibt sich für keine CGU ein Wertminderungsbedarf. Die CGU DB Cargo zeigt in diesem Szenario noch eine knappe Überdeckung.

Nutzungsdauer und Restwert

Bezüglich der Annahmen zur Nutzungsdauer beziehungsweise zum Restwert wurde die Wirkung eines um 10% geminderten Restwerts am Ende der Nutzungsdauer (= Terminal Value) geprüft. Alle CGUs zeigten auch in diesem Szenario eine Überdeckung.

Die Abschreibungen setzen sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

in Mio. €	2018	2017
Planmäßige Abschreibungen	2.714	2.880
Erfasste Wertminderungen	25	165
Erfasste Wertaufholungen	- 51	- 198
Insgesamt	2.688	2.847
± Sondereffekte	- 60	- 69
± Konsolidierungskreiseffekte	- 3	-
± Währungskurseffekte	6	-
Insgesamt - vergleichbar	2.631	2.778

Die Abschreibungen lagen im Berichtsjahr unter dem Vorjahreswert und betreffen überwiegend die als Eisenbahninfrastruktur genutzten Vermögenswerte des Sachanlagevermögens sowie die Schienenfahrzeuge. Sie werden in der Gewinn- und Verlustrechnung vermindert um die im Berichtszeitraum vorgenommenen Wertaufholungen ausgewiesen. Der Rückgang der planmäßigen Abschreibungen resultiert aus dem Ansatz höherer Nutzungsdauern bei einzelnen Anlageklassen (**Vergleichbarkeit zum Vorjahr □ 189**).

Für weitere Erläuterungen wird auf die Darstellungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens beziehungsweise der immateriellen Vermögenswerte unter den **Anhangziffern (13) □ 202 ff. und (14) □ 204 f.** verwiesen.

(7) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2018	2017
AUFWENDUNGEN AUS LEASING, MIETEN, PACHTEN		
Aufwendungen aus Operate Leases	1.801	1.768
Bedingte Leasingaufwendungen	1	2
	1.802	1.770
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	355	345
Gebühren und Beiträge	248	249
Aufwendungen aus Versicherungen	172	179
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	178	188
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	69	73
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	323	311
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	29	23
SONSTIGE BEZOGENE DIENSTLEISTUNGEN		
Bezogene IT-Leistungen	487	435
Sonstige Kommunikationsdienste	47	55
Sonstige Serviceleistungen	794	745
	1.328	1.235
Aufwendungen aus Schadenersatz	175	164
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte ¹⁾	27	36
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	116	136
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	19	1
Sonstige betriebliche Steuern	67	66
ÜBRIGE AUFWENDUNGEN		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	94	81
Konzessionskosten für Personenverkehr	124	111
Sonstiger personalbezogener Aufwand	230	213
Sonstige übrige Aufwendungen	732	709
	1.180	1.114
Insgesamt	6.088	5.890
± Sondereffekte	-253	-218
± Konsolidierungskreiseffekte	-11	-1
± Währungskurseffekte	71	-
Insgesamt - vergleichbar	5.895	5.671

¹⁾ Einschließlich Zahlungseingängen auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

Der sonstige betriebliche Aufwand ist um 198 Mio. € (+3,4%) gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

Der Anstieg ist vor allem auf sonstige bezogene Dienstleistungen zurückzuführen. Hier sind die bezogenen IT-Leistungen in nahezu allen Segmenten gestiegen. Der Anstieg der sonstigen Serviceleistungen resultiert aus der Geschäftsausweitung in der Kontraktlogistik im Segment DB Schenker.

Der Anstieg der übrigen Aufwendungen ist vor allem auf das Segment DB Arriva zurückzuführen. In den sonstigen übrigen Aufwendungen ist die Zuführung zur Drohverlustrückstellung bei DB Arriva enthalten. Gegenläufig sanken die sonstigen übrigen Aufwendungen im Segment Beteiligungen/Sonstige aufgrund des Wegfalls der im Vorjahr enthaltenen Zuführung zur Rückstellung für ökologische Altlasten.

In den Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten sind Honoraraufwendungen für den Konzern-Abschlussprüfer von 29,4 Mio. € (im Vorjahr: 27,6 Mio. €¹⁾) erfasst; davon entfallen auf Abschlussprüfungsleistungen 8,2 Mio. € (im Vorjahr: 8,1 Mio. €), auf andere Bestätigungsleistungen 5,0 Mio. € (im Vorjahr: 4,2 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,6 Mio. € (im Vorjahr: 0,6 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 15,6 Mio. € (im Vorjahr: 14,7 Mio. €¹⁾). Von den sonstigen erbrachten Leistungen entfallen 8,5 Mio. € (im Vorjahr: 7,4 Mio. €) auf Leistungen von verbundenen Unternehmen des Konzern-Abschlussprüfers.

(8) Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen

Aus Anteilen an Unternehmen, auf die ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann beziehungsweise die gemeinschaftlich geführt werden, sind folgende Ergebnisbeiträge in die Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen:

in Mio. €	2018	2017
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN		
VT-ARRIVA Személyszállító és Szolgáltató Kft., Székesfehérvár/Ungarn	5	6
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien	4	3
Übrige	0	4
	9	13
ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN		
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz	3	3
Übrige	0	-2
	3	1
Insgesamt	12	14

(9) Zinsergebnis

in Mio. €	2018	2017
ZINSERTRÄGE		
Nettozinsertrag Pensionsrückstellungen	6	4
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	21	43
Erträge aus Wertpapieren	0	1
Operative Zinserträge	27	48
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	-3	5
	24	53
ZINSAUFWENDUNGEN		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-519	-624
Nettozinsaufwand Pensionsrückstellungen	-99	-82
Zinsaufwand aus Finanzierungsleasing	-27	-27
Operativer Zinsaufwand	-645	-733
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-24	-24
	-669	-757
Insgesamt	-645	-704
± Sondereffekte	-	0
± Konsolidierungskreiseffekte	1	0
± Währungskurseffekte	-1	-
Insgesamt - vergleichbar	-645	-704
nachrichtlich:		
Operativer Zinssaldo	-618	-685

Der Rückgang der Erträge aus sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen betrifft mit rund 17 Mio. € Zinsen für die im Vorjahr erstattete Kernbrennstoffsteuer.

¹⁾ Zahl angepasst.

Die Aufwendungen aus sonstigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen haben sich aufgrund der durchschnittlich niedrigeren Zinsen für die im Berichtsjahr und im Vorjahr emittierten Anleihen im Vergleich zu den in diesem Zeitraum getilgten Anleihen trotz insgesamt gestiegener Finanzschulden deutlich reduziert. Des Weiteren ist der Rückgang mit dem Wegfall von Zinsaufwendungen einmaliger Sachverhalte im Vorjahr zu erklären.

(10) Übriges Finanzergebnis

in Mio. €	2018	2017
Ergebnis aus Beteiligungen	1	0
Ergebnis aus Währungskurseffekten	-57	324
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	59	-343
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	0	5
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	-
Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente	-8	-
Übriges Finanzergebnis	-9	-16
Insgesamt	-14	-30
± Sondereffekte	-	-
± Konsolidierungskreiseffekte	0	0
± Währungskurseffekte	-3	-
Insgesamt - vergleichbar	-17	-30

Dividendenerträge werden in dem Zeitpunkt erfasst, in dem das Recht auf den Empfang der Zahlung entsteht. Zinserträge werden nach der Effektivzinsmethode in der Periode, in der sie entstehen, erfolgswirksam erfasst.

Das Ergebnis aus Währungskurseffekten resultiert aus der erfolgswirksamen Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten und -forderungen zum Stichtagskassakurs (IAS 21). Das Ergebnis aus Währungskurseffekten ist mit dem Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten saldiert zu betrachten. Die moderaten Währungskursschwankungen im Berichtsjahr resultieren im Wesentlichen aus der Kursentwicklung des Euro gegenüber dem Schweizer Franken, dem australischen Dollar und dem japanischen Yen. Die starken Währungskursschwankungen im Vorjahr waren auf das Kursverhältnis des Euro gegenüber den meisten Währungen, insbesondere gegenüber dem Schweizer Franken, zurückzuführen. Das Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten enthält Reklassifizierungen erfolgsneutral im Eigenkapital erfasster währungsinduzierter Marktwertänderungen von Cashflow-Hedges. Das Ergebnis aus sonstigen Derivaten betrifft die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IAS 39 (Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung) qualifiziert sind.

(11) Ertragsteuern

in Mio. €	2018	2017
Tatsächlicher Steueraufwand	-222	-202
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	30	22
Tatsächliche Ertragsteuern	-192	-180
Latenter Steueraufwand	-438	-23
Ertragsteuern	-630	-203

Die tatsächlichen Ertragsteuern sind weiterhin größtenteils bei ausländischen Konzerngesellschaften angefallen. Bei den latenten Steuern ergibt sich im Berichtsjahr ein wesentlich höherer Aufwand als im Vorjahr. Dieser entfällt fast ausschließlich auf Deutschland und resultiert im Wesentlichen aus der Abwertung aktiver latenter Steuern. Aufgrund der schwächeren Ergebniserwartung im Planungshorizont wird künftig mit einer geringeren Nutzung von Verlustvorträgen sowie temporären Differenzen gerechnet. Im Ausland ergeben sich Effekte aus höheren Ertragsteuerrisiken sowie neu entstehenden steuerlichen Verlusten, die voraussichtlich nicht zur Verrechnung genutzt werden können.

Beginnend mit dem Ergebnis des DB-Konzerns vor Ertragsteuern und den bei einer kalkulatorischen Steuerquote von 30,5% darauf entfallenden rechnerischen Ertragsteuern, wird nachfolgend die steuerliche Überleitungsrechnung zu den tatsächlichen Ertragsteuern dargestellt:

in Mio. €	2018	2017
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.172	968
Konzernsteuersatz in %	30,5	30,5
Erwarteter Steueraufwand (-)	-357	-295
Anpassung der erwarteten künftigen Nutzung von Verlustvorträgen und neu entstandene temporäre Differenzen und Verlustvorträge	-299	-3
Auswirkung von Änderungen von Steuersätzen	0	-15
Steuerfreie Erträge	30	28
Steuerliche Sachverhalte gemäß IAS 12.33	55	59
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	-16	-7
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	30	48
Übrige Effekte	-73	-18
Ausgewiesene Ertragsteuern	-630	-203
Effektiver Steuersatz in %	53,8	21,0

Der Überleitungsbetrag im Sinne des IAS 12.33 bezieht sich ausschließlich auf steuerliche Mehrabschreibungen, die daraus resultieren, dass steuerfreie Zuschüsse im IFRS-Abschluss direkt von den Anschaffungskosten der Vermögenswerte abgesetzt wurden. Auf diese temporären Unterschiede dürfen keine latenten Steuern gebildet werden.

In den übrigen Effekten sind im Berichtsjahr insbesondere Auswirkungen aus der Abweichung bei den Bemessungsgrundlagen unterschiedlicher Ertragsteuerarten und die Bildung von Rückstellungen für Ertragsteuerrisiken im Ausland enthalten.

(12) Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich nach IAS 33 (Ergebnis je Aktie) aus der Division des den Aktionären der DB AG zustehenden Jahresergebnisses des DB-Konzerns und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Berichtsjahres ausgegebenen Aktien. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

in Mio. €	2018	2017
Jahresergebnis	542	765
davon nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis	14	20
davon auf die Aktionäre der DB AG entfallendes Jahresergebnis	528	745
Anzahl der ausgegebenen Aktien per 31.12.	430.000.000	430.000.000
Ergebnis je Aktie (in €/Aktie)		
unverwässert	1,23	1,73
verwässert	1,23	1,73

Erläuterungen zur Bilanz

(13) Sachanlagen

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten nach IAS 16 (Sachanlagen). Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten direkt zurechenbare Gemeinkosten.

Sind für die Herstellung eines Vermögenswerts notwendigerweise mindestens zwei Jahre erforderlich, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen Zustand zu versetzen, so werden direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten als Herstellungskosten des Vermögenswerts aktiviert. Sofern kein direkter Bezug hergestellt werden kann, wird der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz des Berichtsjahres herangezogen. Im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung von Sachanlagen anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

Nachträgliche Kosten werden aktiviert, wenn die Aufwendungen den wirtschaftlichen Nutzen der Sachanlage erhöhen und die Kosten verlässlich ermittelt werden können. Andere Reparaturen oder Wartungen werden dagegen grundsätzlich als Aufwand erfasst.

Im Verhältnis zu den gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten wesentliche Komponenten einer Sachanlage werden separat bilanziert und linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben.

Investitionszuschüsse werden direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt.

Vermögenswerte aus Finanzierungsleasing

Gemietete und geleaste Vermögenswerte, deren zugrunde liegende Leasingverträge nach IAS 17 (Leasingverhältnisse) als Finanzierungsleasing eingestuft werden, werden zum Zeitpunkt des Beginns der Vertragslaufzeit mit dem beizulegenden Zeitwert oder dem niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen aktiviert und über die wirtschaftliche Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder die kürzere Laufzeit des Leasingverhältnisses linear abgeschrieben.

Sachanlagen in Mio. €	Grundstücke	Geschäfts- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausstattung und Sicherungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Insgesamt
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand per 01.01.2018	4.150	7.707	15.210	16.921	31.317	1.842	5.107	4.108	86.362
Änderungen Konsolidierungskreis	3	30	-	-	112	1	1	0	147
davon Zugang Konsolidierungskreis	3	30	-	-	112	1	1	0	147
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-	0	-	-
Zugänge	51	326	767	1.168	1.868	114	447	6.138	10.879
Zugang Fremdkapitalkosten	-	-	-	-	-	-	-	39	39
Investitionszuschüsse	0	-87	-640	-1.012	-16	-24	-53	-5.335	-7.167
Umbuchungen	8	226	160	135	220	56	157	-961	1
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	0	-	-	-	-	0	-	0
Abgänge	-55	-79	-22	-194	-529	-76	-369	26	-1.298
Währungsumrechnungsdifferenzen	-2	-10	0	0	-34	-3	-5	0	-54
Stand per 31.12.2018	4.155	8.113	15.475	17.018	32.938	1.910	5.285	4.015	88.909
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand per 01.01.2018	-681	-3.489	-5.253	-12.583	-20.049	-1.295	-3.399	-5	-46.754
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-14	-	-	-36	-1	0	-	-51
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-14	-	-	-36	-1	0	-	-51
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-	0	-	-
Abschreibungen	-8	-245	-193	-353	-1.224	-97	-398	0	-2.518
Wertminderungen	-1	-2	0	-1	-3	-1	-2	-	-10
Wertaufholungen	-	0	-	45	5	1	0	-	51
Umbuchungen	1	4	0	1	28	9	-42	-1	0
Abgänge	19	60	13	178	444	71	314	0	1.099
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	7	0	1	19	1	3	0	31
Stand per 31.12.2018	-670	-3.679	-5.433	-12.712	-20.816	-1.312	-3.524	-6	-48.152
Bilanzwert per 31.12.2018	3.485	4.434	10.042	4.306	12.122	598	1.761	4.009	40.757
Bilanzwert per 31.12.2017	3.469	4.218	9.957	4.338	11.268	547	1.708	4.103	39.608

Sachanlagen in Mio. €	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahn- körper und Bauten des Schienen- wegs	Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Sicher- ungs- anlagen	Fahr- zeuge für Personen- und Güter- verkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausrüstung	Geleistete Anzahl- ungen und Anlagen im Bau	Insgesamt
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand per 01.01.2017	4.194	7.517	14.984	16.869	30.286	1.762	4.976	3.623	84.211
Änderungen Konsolidierungskreis	9	22	-	-	36	3	2	0	72
davon Zugang Konsolidierungskreis	11	28	-	-	52	3	3	-	97
davon Abgang Konsolidierungskreis	-2	-6	-	-	-16	0	-1	-	-25
Zugänge	23	257	740	1.338	1.468	87	497	5.796	10.206
Zugang Fremdkapitalkosten	-	-	-	-	-	-	-	38	38
Investitionszuschüsse	0	-108	-653	-1.222	-49	-12	-58	-4.594	-6.696
Umbuchungen	3	126	150	127	200	49	104	-763	-4
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	0	-	-	-	-	0	-	0
Abgänge	-67	-76	-10	-191	-578	-42	-380	9	-1.335
Währungsumrechnungsdifferenzen	-12	-31	-1	0	-46	-5	-35	-1	-131
Stand per 31.12.2017	4.150	7.707	15.210	16.921	31.317	1.842	5.107	4.108	86.362
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand per 01.01.2017	-819	-3.306	-5.038	-12.160	-19.395	-1.254	-3.349	-6	-45.327
Änderungen Konsolidierungskreis	-1	-10	-	-	-23	-3	-3	-	-40
davon Zugang Konsolidierungskreis	-1	-12	-	-	-34	-3	-3	-	-53
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	2	-	-	11	0	0	-	13
Abschreibungen	-8	-247	-223	-521	-1.197	-86	-394	-	-2.676
Wertminderungen	0	-5	-1	-127	-8	-1	0	-	-142
Wertaufholungen	120	0	-	48	30	0	0	-	198
Umbuchungen	0	1	0	0	-1	5	-6	1	0
Abgänge	23	63	8	177	521	40	328	0	1.160
Währungsumrechnungsdifferenzen	4	15	1	0	24	4	25	0	73
Stand per 31.12.2017	-681	-3.489	-5.253	-12.583	-20.049	-1.295	-3.399	-5	-46.754
Bilanzwert per 31.12.2017	3.469	4.218	9.957	4.338	11.268	547	1.708	4.103	39.608
Bilanzwert per 31.12.2016	3.375	4.211	9.946	4.709	10.891	508	1.627	3.617	38.884

Die Zugänge zu den Fremdkapitalkosten enthalten einen durchschnittlichen Fremdkapitalkostensatz von 2,54% (im Vorjahr: 2,77%).

Die Wertminderungen von 10 Mio. € (im Vorjahr: 142 Mio. €) betreffen im Wesentlichen Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr.

Wertaufholungen von 51 Mio. € (im Vorjahr: 198 Mio. €) entfallen im Wesentlichen auf Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen der DB Netz AG (45 Mio. €) sowie Fahrzeuge für den Güterverkehr der Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich.

In den Buchwertabgängen der Anlagen im Bau sind im Berichtsjahr positive Buchwertabgänge von 27 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €) enthalten. Diese resultieren aus der Rückzahlung von bereits in Vorjahren erhaltenen und aktivisch abgesetzten Investitionszuschüssen.

Beschränkungen an Verfügungsrechten über Sachanlagevermögen bestanden per 31. Dezember 2018 in Höhe von 39 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 37 Mio. €), im Wesentlichen bei der SIA Società Italiana Autoservizi S.P.A., Brescia/Italien, und der S.A.B. Autoservizi S.R.L., Bergamo/Italien.

In den Sachanlagen sind gemietete Vermögenswerte enthalten, die in der nachfolgenden Übersicht gesondert ausgewiesen werden. Bei den gemieteten Sachanlagen handelt es sich um Vermögenswerte, die dem wirtschaftlichen, nicht jedoch dem juristischen Eigentum des DB-Konzerns zugerechnet werden, sodass die zugrunde liegenden Leasingverträge als Finanzierungsleasing zu klassifizieren sind.

Als Finanzierungsleasing klassifizierte gemietete Vermögenswerte in Mio. €	Grund- stücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Fahr- zeuge für Per- sonen- und Güterverkehr	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausrüstung	Insgesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten	17	711	143	0	871
Kumulierte Abschreibungen	-5	-233	-51	0	-289
Buchwert per 31.12.2018	12	478	92	0	582
Anschaffungs- und Herstellungskosten	20	646	171	0	837
Kumulierte Abschreibungen	-5	-219	-63	0	-287
Buchwert per 31.12.2017	15	427	108	0	550

Der Ausweis zu den Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten bei den gemieteten Vermögenswerten des Sachanlagevermögens betrifft unter anderem Immobilien der DB AG, Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station&Service AG und Energieanlagen der DB Energie GmbH. Der Ausweis unter den Fahrzeugen für Personen- und Güterverkehr bezieht sich im Wesentlichen auf von den Transportgesellschaften des DB-Konzerns genutzte Schienenfahrzeuge (Lokomotiven, Güterwagen) sowie Busse. Die Zugänge im Berichtsjahr betreffen im Wesentlichen Betriebs- und Geschäftsgebäude sowie Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr.

Die zum Teil auf der Grundlage retrograder Ermittlungen und durchgeführter Erhebungen ermittelten Vermögenswerte, die im Wege des Operating Lease vermietet werden, weisen nachfolgende Restbuchwerte aus:

Als Operating Lease klassifizierte vermietete Vermögenswerte in Mio. €	Immobilien	Mobilien
Anschaffungs- und Herstellungskosten	1.470	6.092
Kumulierte Abschreibungen	- 459	- 4.616
Buchwert per 31.12.2018	1.011	1.476
Anschaffungs- und Herstellungskosten	1.518	5.781
Kumulierte Abschreibungen	- 469	- 4.522
Buchwert per 31.12.2017	1.049	1.259

Die Restbuchwerte und die kumulierten Abschreibungen liegen sowohl bei den Immobilien (Grundstücke und Gebäude) als auch bei den Mobilien (hauptsächlich Fahrzeuge) auf Vorjahresniveau. Unter anderem führte die vermehrte Vermietung von neuen Fahrzeugen beziehungsweise Fahrzeugen mit höheren Anschaffungs- oder Herstellungskosten im Vorjahresvergleich bei den Mobilien zu geringfügig höheren Restbuchwerten sowie einem leichten Anstieg der planmäßigen Abschreibungen. Aus der Vermietung der Vermögenswerte werden Miet- und Leasingeinzahlungen in zukünftigen Jahren gemäß nachfolgender Übersicht erwartet:

Künftige Miet- und Leasingzahlungen (Nominalwerte) in Mio. €	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
PER 31.12.2018								
Mindestleasingzahlung	374	206	170	147	133	671	1.327	1.701
PER 31.12.2017								
Mindestleasingzahlung	377	228	177	127	104	434	1.070	1.447

(14) Immaterielle Vermögenswerte

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden mit den Anschaffungskosten nach IAS 38 (Immaterielle Vermögenswerte) angesetzt. Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden zu ihren Herstellungskosten bilanziert und betreffen größtenteils Software.

Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen Kosten für Material und Dienstleistungen, Lohn- und Gehaltskosten sowie zuzurechnende Gemeinkosten.

Die Folgebewertung der immateriellen Vermögenswerte (außer den Firmenwerten und der Marke Arriva) erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen zuzüglich Wertaufholungen.

Immaterielle Vermögenswerte in Mio. €	Aktivierte Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte		Aktivierte Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte		Erworbene immaterielle Vermögenswerte		Firmenwerte		Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer		Geleistete Anzahlungen		Insgesamt	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN														
Stand per 01.01.	175	108	186	239	2.455	2.281	3.026	3.120	5	5	0	0	5.847	5.753
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-	89	20	1	9	-	-	-	-	90	29
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	89	21	1	10	-	-	-	0	90	31
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-1	-	-1	-	-	-	-	-	-2
Zugänge	59	60	230	143	37	55	-	0	-	0	-	-	326	258
Investitionszuschüsse	-	-1	-41	-26	-1	-1	-	-	-	-	-	-	-42	-28
Umbuchungen	45	13	-71	-154	25	145	0	-	-	0	-	0	-1	4
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	-	-	-	0	-10	-	-	-	-	-	-	0	-10
Abgänge	-1	-4	-8	-15	-170	-11	-2	0	-	-	0	-	-181	-30
Währungsumrechnungsdifferenzen	-1	-1	0	-1	-9	-24	0	-103	-	0	-	-	-10	-129
Stand per 31.12.	277	175	296	186	2.426	2.455	3.025	3.026	5	5	0	0	6.029	5.847
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN														
Stand per 01.01. angepasst	-40	-30	-2	-2	-1.719	-1.546	-487	-484	0	0	-	-	-2.248	-2.062
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	0	0
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	0	0
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	0
Abschreibungen	-22	-14	-	-	-174	-190	-	-	-	-	-	-	-196	-204
Wertminderungen	-5	-	-5	-6	-4	-17	-1	-	-	-	-	-	-15	-23
Wertaufholungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	2	0	-1	0	-	-	-	0	-	-	1	0
Abgänge	0	4	-	6	147	16	3	-	-	0	-	-	150	26
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-	0	5	18	4	-3	-	0	-	-	9	15
Stand per 31.12.	-67	-40	-5	-2	-1.746	-1.719	-481	-487	0	0	-	-	-2.299	-2.248
Bilanzwert per 31.12.	210	135	291	184	680	736	2.544	2.539	5	5	0	0	3.730	3.599
Bilanzwert per 31.12. des Vorjahres	135	78	184	237	736	735	2.539	2.636	5	5	0	0	3.599	3.691

Die erworbenen immateriellen Vermögenswerte enthalten im Wesentlichen Software (rund 276 Mio. € Buchwert), Konzessionen und Rechte (rund 148 Mio. € Buchwert) und erworbene Kunden- und Franchiseverträge (rund 210 Mio. € Buchwert).

Für die erworbene Marke Arriva (32 Mio. € Buchwert) liegen keine sonstigen rechtlichen, regulatorischen, vertraglichen, wettbewerbsbedingten, wirtschaftlichen oder anderen Faktoren vor, die die Nutzungsdauer beschränken.

Wertminderungen von rund 14 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €) erfolgten im Wesentlichen bei der DB Cargo AG und der Transportes Ferroviarios Especiales S.A., Madrid/Spanien.

Die Zuordnung der ausgewiesenen Firmenwerte zu den Segmenten ist in der Segmentberichterstattung enthalten.

(15) Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen

Anteile an assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen werden nach IAS 28 at Equity bewertet. Aufbauend auf den Konzernanschaffungskosten im Erwerbszeitpunkt wird der Wertansatz jeweils in Höhe der auf die Anteile des DB-Konzerns entfallenden Eigenkapitalveränderung bei dem at Equity bewerteten Unternehmen fortgeschrieben.

Die Anteile an den at Equity bilanzierten Unternehmen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	2018	2017
Stand per 01.01.	500	534
Zugänge	0	0
Abgänge	-26	-1
Anteil des Konzerns am Ergebnis	12	14
Kapitalerhöhung	0	0
Vereinnahme Dividenden	-11	-19
Wertberichtigung	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen	11	-28
Sonstige Bewertungen	0	0
Stand per 31.12.	486	500

Der Bilanzansatz per 31. Dezember 2018 entfällt im Wesentlichen auf die gehaltenen Anteile an den assoziierten Unternehmen EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA), Basel/Schweiz, und Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal. Die Anteile an der EUROFIMA sind hinsichtlich ihrer Veräußerbarkeit eingeschränkt; neue Aktionäre müssen Eisenbahnverwaltungen sein, die zusätzlich eine Garantie ihres jeweiligen Staates benötigen, der ihre Verpflichtungen garantiert. Die Abgänge betreffen im Wesentlichen **VT-Arriva D 190 ff.**

(16) Latente Steuern

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 (Ertragsteuern) bilanziert.

Zur Ermittlung der latenten Steuern bei inländischen Gesellschaften wird der kalkulatorische Ertragsteuersatz für Kapitalgesellschaften von 30,5% herangezogen. Der Ertragsteuersatz berücksichtigt den Körperschaftsteuersatz zuzüglich Solidaritätszuschlag sowie einen durchschnittlichen Gewerbesteuersatz. Ausländische Tochtergesellschaften verwenden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweiligen lokalen Steuersätze.

Ein latenter Anspruch wird in Anwendung von IAS 12.24 beziehungsweise IAS 12.34 angesetzt, soweit es nach Abzug entsprechender passiver latenter Steuern wahrscheinlich ist, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis verfügbar ist. Als Grundlage hierfür wird die Mittelfristplanung herangezogen. Aktive latente Steuern auf nach dem Mittelfristzeitraum erzielbare Erträge werden als nicht zuverlässig abschätzbar nicht angesetzt.

Die latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, deren Gültigkeit für die Periode, in der die latente Steuer realisiert wird, aufgrund bestehender oder im Wesentlichen verabschiedeter Gesetze erwartet werden kann.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Der Bestimmung der aktiven latenten Steuern liegt in der Regel die Mittelfristplanung zugrunde. Sollte sich die Summe der im Mittelfristzeitraum geplanten Jahresüberschüsse bei ansonsten unveränderten steuerlichen Parametern um 10% verringern, wären die aktiven latenten Steuern um 93 Mio. € (im Vorjahr: 142 Mio. €) zu vermindern.

Die aktiven latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

Per 31.12. in Mio. €	2018	2017
Aktive latente Steuern auf temporäre Differenzen	506	652
Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge	526	764
Insgesamt	1.032	1.416

Auf folgende Verlustvorträge und temporäre Differenzen wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet:

Per 31.12. in Mio. €	2018	2017
Verlustvorträge, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	14.440	13.564
Temporäre Differenzen, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	4.622	3.917
Temporäre Differenzen, die dem Ansatzverbot gemäß IAS 12.24b i. V. m. 12.33 unterliegen	2.273	2.465
Insgesamt	21.335	19.946

Die Verlustvorträge resultieren primär aus der steuerrechtlichen Behandlung der in der Vergangenheit geleisteten Zuwendungen des Bundes an die DBAG nach §21 Abs. 5 und §22 Abs. 1 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) als Einlage.

Die inländischen Verlustvorträge sind nach dem derzeitigen Gesetzesstand dem Grunde und der Höhe nach unbegrenzt abzugsfähig.

Die temporären Differenzen, die dem Ansatzverbot nach IAS 12.33 unterliegen, betreffen ausschließlich steuerliche Mehrabschreibungen aus früher erhaltenen steuerfreien Investitionszuschüssen.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzpositionen und auf steuerliche Verlustvorträge entfallen die nachfolgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

Per 31.12. in Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2018	2017	2018	2017
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Sachanlagen	119	186	150	145
Immaterielle Vermögenswerte	3	2	43	42
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	1	1	1	1
Andere finanzielle Vermögenswerte	5	5	0	2
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Vorräte	3	3	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8	9	1	1
Andere finanzielle Vermögenswerte	5	5	9	12
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	38	71	2	3
Übrige Verbindlichkeiten	61	45	4	7
Derivative Finanzinstrumente	4	7	0	0
Pensionsverpflichtungen	207	172	3	3
Sonstige Rückstellungen	109	138	0	1
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	6	23	1	1
Sonstige Verbindlichkeiten	39	41	46	20
Sonstige Rückstellungen	30	72	23	10
Verlustvorräte	526	764	0	0
Zwischensumme	1.164	1.544	284	249
Saldierung ¹⁾	-132	-128	-132	-128
Bilanzansatz	1.032	1.416	152	121

¹⁾ Soweit zulässig gemäß IAS 12 (Ertragssteuern).

Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden saldiert, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen, fristenkongruent sind und dasselbe Steuersubjekt betreffen.

Von den aktiven latenten Steuern von 1.164 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 1.544 Mio. €) werden voraussichtlich 91 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 153 Mio. €) innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert. Von den passiven latenten Steuern in Höhe von 284 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 249 Mio. €) werden voraussichtlich 83 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 45 Mio. €) innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert.

Aktive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung in Höhe von 110 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 77 Mio. €) sind im Bilanzansatz der latenten Steuern enthalten.

(17) Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere

Sonstige Beteiligungen werden zum beizulegenden Zeitwert ausgewiesen.

Lang- oder kurzfristige Wertpapiere werden zum Bilanzstichtag – soweit vorhanden – mit ihren Marktwerten angesetzt. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden erfolgsneutral in der Rücklage aus der Marktbewertung von Wertpapieren berücksichtigt.

Die sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Sonstige Beteiligungen		Wertpapiere		Insgesamt	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Stand per 01.01.	38	10	3	3	41	13
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0	0	0
Änderung Konsolidierungskreis	-1	-	-	-	-1	-
Zugänge	15	28	0	0	15	28
Abgänge durch Veräußerung	0	0	-	0	0	0
Sonstige Abgänge	0	-	-	-	0	-
Marktwertänderungen	-	-	-1	0	-1	0
Reklassifizierungen	-8	0	-	-	-8	0
Übrige	0	0	-	-	0	0
Stand per 31.12.	44	38	2	3	46	41
davon at Cost/Anschaffungskosten	-	38	0	0	0	38
davon Fair Value (erfolgsneutral)	28	-	2	3	30	3
davon Fair Value (erfolgswirksam)	16	-	-	-	16	-
Langfristiger Anteil	44	38	1	2	45	40
Kurzfristiger Anteil	-	-	1	1	1	1

(18) Vorräte

Als Anschaffungskosten der Vorräte werden alle Kosten aktiviert, die mit dem Beschaffungsvorgang in direkter Beziehung stehen. Die Bestimmung der Anschaffungskosten von fungiblen und homogenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen erfolgt auf Basis der Durchschnittsmethode. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten die direkt zurechenbaren Gemeinkosten; Fremdkapital- und Leerkosten werden nicht aktiviert, sondern in der Periode ihres Anfalls als Aufwand erfasst.

Zum Bilanzstichtag werden die Vorräte mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert (Lower of Cost or Net Realisable Value) bewertet.

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Per 31.12. in Mio. €	2018	2017
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.383	1.253
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	159	136
Fertige Erzeugnisse und Waren	102	93
Geleistete Anzahlungen	41	41
Wertberichtigungen	-316	-372
Insgesamt	1.369	1.151

(19) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

Die Bewertung von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten erfolgt im Regelfall zu fortgeführten Anschaffungskosten. Forderungen aus Finanzierungsleasing, geleistete Anzahlungen und Plan Assets nach IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) sind keiner Kategorie des IFRS 9 (im Vorjahr: IAS 39) zuzuordnen (**Bewertungskategorien nach IFRS 9 § 219**).

Forderungen, bei denen objektiv substantielle Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen, werden angemessen einzelwertberichtigt. Außerdem werden portfoliobasierte Wertminderungen auf Gruppen von Vermögenswerten vorgenommen; dabei werden vor allem historische Ausfallquoten berücksichtigt. Im DB-Konzern werden die Fälligkeiten der Forderungen und die Ausfallrisiken laufend überwacht.

Einige Verkehrsverträge sehen eine Übergabeverpflichtung bezüglich der eingesetzten, im Eigentum des DB-Konzerns stehenden Vermögenswerte am Vertragsende vor. Andere Verkehrsverträge beinhalten die Anmietung der eingesetzten Vermögenswerte von der Bestellerorganisation oder die Abgabe von Kapitaldienstgarantien durch die Besteller für die Anmietung bei unabhängigen Finanzdienstleistern. In Übereinstimmung

mit IFRIC 12 (Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen) werden die entsprechenden Investitionen unter Separierung der garantierten Restwerte am Vertragsende als Forderungen aus Verkehrskonzessionen aktiviert. Die Tilgung dieser Forderungen erfolgt aus dem Bestellerentgelt, sodass nicht das gesamte Bestellerentgelt zu Umsatzerlösen führt. Die Restwertforderungen werden zum Barwert unter den Forderungen aus Finanzierung ausgewiesen.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Die Wertberichtigung zweifelhafter Forderungen umfasst in erheblichem Maß Einschätzungen und Beurteilungen einzelner Forderungen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, aktuellen Konjunkturentwicklungen und der Analyse historischer Forderungsausfälle auf Portfoliobasis beruhen. Soweit die Wertberichtigung aus historischen Ausfallraten auf Portfoliobasis abgeleitet wird, führt ein Rückgang des Forderungsvolumens zu einer entsprechenden Verminderung solcher Vorsorgen und umgekehrt.

Die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte enthalten im Einzelnen:

in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Forderungen aus Finanzierung	Forderungen aus Verkehrskonzessionen	Geleistete Anzahlungen	Übrige Vermögenswerte	Insgesamt
PER 31.12.2018						
Bruttowert	5.128	184	163	282	1.638	7.395
Wertberichtigung	-142	-10	0	-	-31	-183
Nettowert	4.986	174	163	282	1.607	7.212
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	34	12	-	0	384	430
PER 31.12.2017						
Bruttowert	4.791	137	126	243	1.442	6.739
Wertberichtigung	-181	-6	-	-	-59	-246
Nettowert	4.610	131	126	243	1.383	6.493
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	41	14	-	0	276	331

Der DB-Konzern hat Factoringvereinbarungen mit einer Bank geschlossen, wonach diese zum revolvingierenden Ankauf von kurzfristig fälligen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in bestimmten Gesellschaften des Segments DB Schenker bis zu einem maximalen Forderungsvolumen von 709 Mio. € verpflichtet ist. Kriterien zur Abgrenzung der Forderungen sind unter anderem die rechtliche Durchsetzbarkeit, die Fälligkeit nach Rechnungsdatum innerhalb von 180 Tagen und dass es sich um keinen konzerninternen Schuldner handelt. Die Laufzeit der Vereinbarung ist zeitlich unbefristet. Der DB-Konzern übernimmt im Auftrag der Bank bis auf Widerruf weiterhin die Debitorenbuchhaltung und das Mahnwesen. Die für die Risikobeurteilung relevanten Risiken hinsichtlich der verkauften Forderungen sind das Kreditrisiko sowie das Risiko verspäteter Zahlung (Späzzahlungsrisiko). Der Kaufpreis entspricht dem Nominalbetrag. Der DB-Konzern trägt aus den verschie-

denen Tranchen kreditrisikobedingte Ausfälle sowie Späzzahlungsrisiken von höchstens 162 Mio. €. Die übrigen kreditrisikobedingten Ausfälle übernimmt die Bank. So gut wie alle mit den Forderungen verbundenen Chancen und Risiken wurden weder übertragen noch zurückbehalten (Aufteilung der wesentlichen Risiken zwischen DB-Konzern und Bank). Für einen Teil der Forderungen ging die Verfügungsgewalt über die verkauften Forderungen auf die Bank über, da sie über die tatsächliche Fähigkeit zum Weiterverkauf verfügt. Für diese Forderungen erfolgt eine vollständige Ausbuchung. Per 31. Dezember 2018 waren ausstehende Forderungen im Volumen von 686 Mio. € verkauft; davon wurden 250 Mio. € vollständig und 436 Mio. € in Höhe des übertragenen Risikos ausgebucht. Von der Bank erhaltene Kaufpreiszahlungen erhöhten den operativen Cashflow.

In den Forderungen aus Finanzierung sind mit den Aufgabenträgern von Verkehrsverträgen vereinbarte Restwerte im Umfang von 62 Mio. € enthalten. Diese Restwertforderungen betreffen hauptsächlich Schienenfahrzeuge, die zum Ende des Verkehrsvertrags an den Aufgabenträger oder an einen von ihm benannten Dritten zu einem fixierten Preis veräußert werden.

Unter den sonstigen Vermögenswerten werden erstmals Vertrags-erfüllungskosten von 22 Mio. € ausgewiesen.

Die Wertberichtigungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Forde- rungen aus Lie- ferungen und Lei- stungen	Forde- rungen aus Finanzie- rung	Forde- rungen aus Ver- kehrs- konzes- sionen	Übrige Vermö- gens- werte	Ins- gesamt
Stand per 01.01.2018	-181	-6	-	-59	-246
Methodenänderung IFRS 9	24	0	-	0	24
Zuführung	-26	-4	0	-3	-33
Auflösung	24	-	-	11	35
Inanspruchnahme	17	0	-	20	37
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	-	0	0
Währungsumrechnungs- differenzen	0	0	-	0	0
Stand per 31.12.2018	-142	-10	0	-31	-183
Stand per 01.01.2017	-206	-3	-	-47	-256
Methodenänderung IFRS 9	-	-	-	-	-
Zuführung	-15	-3	0	-18	-36
Auflösung	32	-	-	5	37
Inanspruchnahme	7	0	-	1	8
Änderungen Konsolidierungskreis	-2	0	-	0	-2
Währungsumrechnungs- differenzen	3	0	-	0	3
Stand per 31.12.2017	-181	-6	-	-59	-246

Forderungen werden einzelwertberichtigt, sofern objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Für gleichartige Forderungen (Forderungsportfolios), die nicht einzeln als wertgemindert identifiziert werden können, wird außerdem seit dem Berichtsjahr im Rahmen der erstmaligen Anwendung von **IFRS 9** **§ 188** eine Risikovorsorge für erwartete Kreditverluste gebildet. Vorgenommene Wertberichtigungen werden aktivisch von den finanziellen Vermögenswerten abgesetzt. Liegen die Gründe für eine Wertminderung nicht mehr vor, wird eine Wertaufholung vorgenommen.

Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen und sonstigen Vermögenswerten fielen im Berichtsjahr in Höhe von 49 Mio. € (im Vorjahr: 50 Mio. €) an.

Erträge aus dem Zahlungseingang auf ausgebuchte Forderungen und sonstige Vermögenswerte waren in Höhe von 16 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) zu verzeichnen.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der DB-Konzern den vereinfachten Ansatz nach IFRS 9 an, um die erwarteten Kreditverluste zu bemessen. Demzufolge werden für alle Forderungen aus Lieferungen und Leistungen die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste herangezogen. Zur Bemessung der erwarteten Kreditverluste

wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf Basis gemeinsamer Kreditrisikomerkmale zusammengefasst. Die Ermittlung der erwarteten Kreditverluste erfolgte auf kollektiver Basis mithilfe von Wertberichtigungsmatrizen. Diese wurden auf Basis der einzelnen Segmente innerhalb des DB-Konzerns ermittelt. Die erwarteten Kreditverluste beliefen sich per 31. Dezember 2018 auf 23 Mio. €.

Per 31.12.2018 in Mio. €	Netto- buch- wert	Erwar- tete Verlust- rate in %	Risiko- vorsorge	davon Risiko- vorsorge über- fällige Forde- rungen	davon Risiko- vorsorge nicht über- fällige Forde- rungen
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.986	0,46	23	13	10

Auf Basis wesentlicher Forderungsausfälle lassen sich die Wertberichtigungsmatrizen für überfällige Forderungen in folgende Fälligkeitsstruktur auffächern:

Per 31.12.2018 in Mio. €	überfällig (in Tagen)		
	bis 30	31-120	über 120
Risikovorsorge überfällige Forderungen	1	7	5

Für Forderungen aus Finanzierung sowie sonstige finanzielle Forderungen erfolgte die Ermittlung des erwarteten Wertberichtigungsbedarfs bei wesentlichen Positionen forderungsspezifisch. Per 31. Dezember 2018 wurde hier insgesamt eine Risikovorsorge von 6 Mio. € gebildet.

Für wesentliche sonstige finanzielle Forderungen wird hier auf die aktuellen kontrahentenspezifischen Ausfallraten abgestellt. Bei einem Bruttobuchwert von 55 Mio. € ergibt sich eine Verlustrate von 6,0%. Für sonstige finanzielle Forderungen wird auf die durchschnittliche gewichtete Ausfallrate des jeweiligen Landes abgestellt. Bei einem Bruttobuchwert von 1.456 Mio. € ergibt sich eine Verlustrate von 0,2%.

Durch die Umstellung der Ermittlung für erwartete Kreditverluste ergibt sich im DB-Konzern ein einmaliger positiver Effekt von 24 Mio. €, der im Eigenkapital separat ausgewiesen wurde (**Konzern-Eigenkapital-spiegel** **§ 185**).

In der nachfolgenden Übersicht wird die Fälligkeitsstruktur der Forderungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente und die geleisteten Anzahlungen dargestellt:

in Mio. €	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
PER 31.12.2018								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.962	15	8	1	0	0	24	4.986
Forderungen aus Finanzierung	98	3	1	1	1	70	76	174
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	16	10	10	10	10	107	147	163
Geleistete Anzahlungen	230	52	-	-	-	-	52	282
Übrige Vermögenswerte	1.526	27	3	15	6	30	81	1.607
Insgesamt	6.832	107	22	27	17	207	380	7.212
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	549	64	2	5	0	13	84	633
PER 31.12.2017								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.571	17	14	7	1	0	39	4.610
Forderungen aus Finanzierung	77	7	3	1	1	42	54	131
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	13	10	10	10	10	73	113	126
Geleistete Anzahlungen	196	47	-	-	-	-	47	243
Übrige Vermögenswerte	1.334	30	11	0	0	8	49	1.383
Insgesamt	6.191	111	38	18	12	123	302	6.493
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	513	47	-	-	-	6	53	566

Der deutliche Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber dem Vorjahr ergab sich bei nahezu allen Segmenten. Eine leichte gegenläufige Entwicklung zeigte sich vor allem im Segment DB Fernverkehr.

Die kurzfristigen übrigen Vermögenswerte enthalten auch die Zollforderungen des Segments DB Schenker. Bei nahezu allen Segmenten zeigten sich bei den übrigen Vermögenswerten Erhöhungen gegenüber dem Vorjahr; wesentliche Verminderungen betreffen das Segment DB Arriva. Der Anstieg der übrigen Vermögenswerte ergab sich insbesondere aus gestiegenen Forderungen gegenüber dem Bund.

Aufgrund der großen Anzahl von Kunden in den jeweiligen operativen Segmenten ist bei den Lieferungs- und Leistungsorderungen eine Konzentration von Kreditrisiken nicht festzustellen.

Die beizulegenden Zeitwerte der Bilanzpositionen Forderungen und sonstige Vermögenswerte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Sonstige Forderungen und Vermögenswerte entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Das maximale Ausfallrisiko entspricht im Wesentlichen jeweils dem Buchwert. Sicherheiten werden regelmäßig nicht gehalten.

Zum Abschlussstichtag liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Schuldner der weder wertgeminderten noch überfälligen Forderungen ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

(20) Forderungen aus Ertragsteuern

Die Forderungen aus Ertragsteuern betreffen geleistete Vorauszahlungen und anrechenbare Quellensteuern.

(21) Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden bei Vertragsabschluss generell als Sicherungsinstrument zur Absicherung der Zahlungsströme aus vertraglichen Verpflichtungen oder aus erwarteten Geschäftsvorfällen (Cashflow-Hedge) klassifiziert.

Cashflow-Hedges

Mit Cashflow-Hedges werden Schwankungen der Cashflows von finanziellen Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten oder erwarteten Geschäftsvorfällen abgesichert. Bei Sicherung der zukünftigen Zahlungsströme wird die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert vorgenommen. Bewertungsänderungen werden zunächst erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und erst zu dem Zeitpunkt erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt, zu dem die korrespondierenden Verluste oder Gewinne aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden oder die Geschäfte auslaufen. Auftretende Ineffektivitäten werden gemäß IFRS 9 erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung gebucht.

Derivative Finanzinstrumente, die nicht den Anforderungen zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften gemäß IFRS 9 entsprechen

Sofern Sicherungsgeschäfte, die betriebswirtschaftlich der Zins-, Währungs- oder Preissicherung dienen, nicht die Anforderungen des IFRS 9 für eine Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllen, werden die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts (Fair Value)

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs zum Bilanzstichtag. Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet. 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. Geschäfte, für die keine Prämie gezahlt worden ist, haben bei Abschluss einen Zeitwert von null. Die DBAG betreibt ihr Geschäft mit langlaufenden Finanzderivaten grundsätzlich auf besicherter Basis und nimmt für besicherte Transaktionen keine Kreditrisikoadjustierung des Zeitwerts vor. Für kurzfristige Derivate wird aufgrund von Wesentlichkeitsgründen auf eine Kreditrisikoadjustierung verzichtet. Sofern eine Kreditrisikoadjustierung erfolgt, werden die anzuwendenden Abschläge aus den am Markt beobachtbaren Credit-Default-Swap-(CDS-)Werten abgeleitet.

Sämtliche im DB-Konzern eingesetzten Derivate werden mit gängigen Methoden wie Optionspreis- oder Barwertmodellen bewertet, da ihre beizulegenden Zeitwerte nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden. Es werden keine Parameter aus nicht beobachtbaren Märkten für die Bewertung herangezogen.

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

Nominalwerte der gesicherten Verbindlichkeiten				
Per 31.12. in Mio. €	2018	Rest-laufzeit bis 1 Jahr	Rest-laufzeit über 1 Jahr	2017
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	92	0	92	100
	92	0	92	100
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	796	796	0	925
Devisenforwards	1.683	1.636	48	1.471
Zins-Währungs-Swaps	6.061	248	5.813	5.545
	8.540	2.680	5.861	7.941

Volumen				
Per 31.12. in 1.000 t	2018	Rest-laufzeit bis 1 Jahr	Rest-laufzeit über 1 Jahr	2017
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Diesel	962	126	836	1.117
Kohle	4.116	1.284	2.832	60

Das Volumen der Zinsswaps ging per 31. Dezember 2018 auf 92 Mio. € zurück, Neugeschäfte wurden nicht getätigt. Die Veränderungen der Bestände an Devisenswaps und -forwards variieren mit den entsprechenden Sicherungsbedürfnissen der Tochtergesellschaften. Der Nominalwert der Zins-Währungs-Swaps stieg um 516 Mio. € auf 6.061 Mio. €, da im Berichtsjahr Fremdwährungsanleihen emittiert wurden, deren Zahlungsströme in Euro getauscht wurden.

Der Umfang der Dieselsicherungen ging um 0,1 Mio. t auf 1,0 Mio. t zurück, da das Volumen der auslaufenden Geschäfte die Neuabschlüsse überstieg. Der Bestand der Kohlesicherungen erhöhte sich per 31. Dezember 2018 aufgrund einer höheren Sicherungspräferenz deutlich um rund 4,0 Mio. t auf 4,1 Mio. t.

Die folgende Tabelle zeigt die durchschnittlichen Sicherungspreise/ Sicherungskurse der wesentlichen derivativen Sicherungsinstrumente des DB-Konzerns je Währung im Berichtsjahr:

Währung	Sicherungspreis		Sicherungskurs			
	Diesel	Kohle	Cross Currency Swaps (CCS)	Interest Rate Swaps (IRS)	Devisen-swaps	Devisen-forwards
EUR	533,51	66,40	-	0,04	-	-
USD	-	-	1,27	-	1,15	1,15
GBP	381,91	-	0,87	-	0,90	0,90
CHF	-	-	1,22	-	-	1,13
JPY	-	-	117,50	-	-	127,52
AUD	-	-	1,52	-	-	1,60
HKD	-	-	-	-	9,02	8,93
NOK	-	-	8,67	-	9,94	9,88
SEK	-	-	8,99	-	-	10,31
DKK	-	-	7,46	-	-	7,47
SGD	-	-	1,63	-	1,56	1,57
NZD	-	-	1,65	-	-	1,67
PLN	1.706,00	-	4,23	-	4,47	4,29
CZK	10.853,69	-	26,26	-	-	25,79
HUF	-	-	300,20	-	-	327,67
RON	-	-	4,51	-	4,66	4,68
HRK	-	-	7,45	-	7,47	7,42
CNY	-	-	-	-	-	7,96
ILS	-	-	-	-	-	4,27
SAR	-	-	4,29	-	-	-
AED	-	-	-	-	-	4,19
QAR	-	-	-	-	-	4,39

Grundsätzlich unterliegen sämtliche derivativen Finanzinstrumente einer stichtagsbezogenen Marktbewertung. Die nachfolgende Gesamtübersicht stellt die Aufgliederung des Bilanzausweises nach der Art des zugrunde liegenden Sicherungsgeschäfts dar:

Per 31.12. in Mio. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2018	2017	2018	2017
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	-	-	9	11
Zinsforwards	0	-	-	-
	0	-	9	11
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	1	1	5	3
Devisenforwards	4	5	6	5
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	202	126	326	316
darin Effekte aus Währungssicherungen	199	119	222	194
	207	132	337	324
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	56	47	45	47
	56	47	45	47
Insgesamt	263	179	391	382
Zinsbezogene Geschäfte	-	-	9	11
Währungsbezogene Geschäfte	168	113	326	296
Sonstige Geschäfte	48	47	37	34
Langfristiger Anteil	216	160	372	341
Kurzfristiger Anteil	47	19	19	41

Cashflow-Hedges

Zur Minimierung des Zins- und Wechselkursänderungsrisikos werden sowohl Fremdwährungsemissionen als auch konzerninterne Fremdwährungsdarlehen grundsätzlich in Euro transformiert und variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeiten in der Regel in festverzinsliche Finanzverbindlichkeiten umgewandelt. Energiepreissicherungen dienen der Verringerung der Preisschwankungen beim Energiebezug.

Die negative Bewertung der Zinsswaps resultiert weiterhin aus dem fortdauernden Absinken des Zinsniveaus seit Abschluss der Transaktionen. Die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps basiert überwiegend auf der Abwertung des Euros gegenüber dem Schweizer Franken und dem japanischen Yen, die teilweise durch die Aufwertung gegenüber dem britischen Pfund und dem australischen Dollar kompensiert wurde.

Die positive Marktbewertung der Energiepreisderivate spiegelt die Entwicklung an den zugrunde liegenden Rohstoffmärkten wider.

Die Marktwerte der Cashflow-Hedges werden wie folgt unter den Vermögenswerten und Schulden ausgewiesen:

Per 31.12. in Mio. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2018	2017	2018	2017
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	-	-	9	11
	-	-	9	11
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	1	1	5	3
Zins-Währungs-Swaps	202	126	291	277
	203	127	296	280
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	56	47	45	47
Sonstige übrige Derivate	-	-	0	-
	56	47	45	47
Insgesamt	259	174	350	338
Zinsbezogene Geschäfte	-	-	9	11
Währungsbezogene Geschäfte	167	113	291	256
Sonstige Geschäfte	48	47	37	34
Langfristiger Anteil	215	160	337	301
Kurzfristiger Anteil	44	14	13	37

Die Cashflow-Hedges sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Die gesicherten Cashflows der Grundgeschäfte werden voraussichtlich in den Jahren 2019 bis 2032 (Zins- und Tilgungszahlungen) beziehungsweise in den Jahren 2019 bis 2025 (Zahlungen für Energie) eintreten und ergebniswirksam.

Angaben für Sicherungs- und Grundgeschäfte gemäß IFRS 9

in Mio. €	2018		31.12.2018
	Veränderung der Sicherungs- und Grundgeschäfte	davon ineffektiv (ergebnis-wirksam)	Stand der Hedging-Rücklage Cashflow-Hedges
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE			
Zinsswaps	+2	-	-6
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE			
Devisenswaps	-2	-	+1
Zins-Währungs-Swaps	+62	-	-112
SONSTIGE GESCHÄFTE			
Energiepreissicherung	+11	-	+4

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 Bestimmung von Ineffektivitäten 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. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der linearen Regression. Die Ineffektivität wird unter Anwendung der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Hierbei werden die Marktwertänderungen des Grundgeschäfts den Marktwertänderungen des Sicherungsinstruments gegenübergestellt. Der hieraus ermittelte Quotient bestimmt die Ineffektivität.

Die erfolgswirksam erfassten Ineffektivitäten aus Cashflow-Hedges der Energiepreisderivate betragen im Berichtsjahr 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €).

Non-Hedge-Derivate

Zur Absicherung des operativen Geschäfts getätigte Devisenforwards werden grundsätzlich als Non-Hedge-Derivate klassifiziert.

Die Marktwerte der Non-Hedge-Derivate werden unter den Vermögenswerten und Schulden wie folgt ausgewiesen:

Per 31.12. in Mio. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2018	2017	2018	2017
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsforwards	-	-	-	-
	-	-	-	-
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenforwards	4	5	6	5
Zins-Währungs-Swaps	-	-	35	39
	4	5	41	44
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	0	0	-	-
	0	0	-	-
Insgesamt	4	5	41	44
Währungsbezogene Geschäfte	1	0	35	40
Langfristiger Anteil	1	0	35	40
Kurzfristiger Anteil	3	5	6	4

Die Zins-Währungs-Swaps beruhen auf einer Redesignierung von Hedge-Beziehungen aufgrund der Übertragung von Geschäften zwischen Banken. Die Konditionen inklusive der Zahlungsströme der Derivate blieben dabei unverändert, somit ist die wirtschaftliche Absicherung weiterhin gegeben. Der leichte Rückgang resultiert aus der Auflösung der redesignierten Beträge entsprechend den Restlaufzeiten der Swaps.

Die Non-Hedge-Derivate sind der Kategorie »Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading)« des IFRS 9 zugeordnet.

Die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Finanzinstrumente gehören zum Bewertungslevel 2 und in geringem Umfang zum Bewertungslevel 1.

	2018				2017			
	Level 1	Level 2	Level 3	Insgesamt	Level 1	Level 2	Level 3	Insgesamt
Per 31.12. in Mio. €								
VERMÖGENSWERTE								
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere at Fair Value)	2	-	-	2	2	-	-	2
Derivate - Non-Hedge	-	4	-	4	-	5	-	5
Derivate - Hedging	-	259	-	259	-	174	-	174
Insgesamt	2	263	-	265	2	179	-	181
VERBINDLICHKEITEN								
Derivate - Non-Hedge	-	41	-	41	-	44	-	44
Derivate - Hedging	-	350	-	350	-	338	-	338
Insgesamt	-	391	-	391	-	382	-	382

Umgruppierungen zwischen den Bewertungsleveln haben im Berichtsjahr nicht stattgefunden.

Bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente werden die vertraglich zugesagten beziehungsweise höchstwahrscheinlich eintretenden Zahlungsströme mit dem passenden Marktzinssatz diskontiert, wobei das Kreditrisiko mittels Credit Spreads berücksichtigt wird. Dabei werden für besicherte Exposures keine Kreditrisikoabschläge vorgenommen. Das aus dem Derivateportfolio entstehende Kreditrisiko wird auf Nettobasis behandelt. Zur Minimierung des Kreditrisikos der langfristigen Zins- und Zins-/Währungsgeschäfte sowie der Energiederivate wurden Besicherungsanhänge abgeschlossen, die einem täglichen Sicherheitenausgleich bei einem Schwellenwert von 0 € unterliegen.

(22) Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel umfassen Kassen- und Scheckbestände, Einlagen bei Kreditinstituten, die bei Sicht jederzeit fällig sind, sowie Zahlungsmitteläquivalente. Zu den Guthaben bei Kreditinstituten zählen sowohl täglich fällige Gelder als auch Festgelder (inklusive Rückkaufvereinbarungen [Repos]) mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

Die flüssigen Mittel werden zum Nennwert (at amortised Cost/fortgeführte Anschaffungskosten) angesetzt.

Die flüssigen Mittel enthalten:

Per 31.12. in Mio. €	2018	2017
Bankguthaben/Kassenbestände	3.543	3.396
Zahlungsmitteläquivalente	1	1
Insgesamt	3.544	3.397
Effektivzinssatz kurzfristiger Bankeinlagen in %	- 0,20	- 0,16
Durchschnittliche Laufzeit kurzfristiger Bankeinlagen in Monaten	0,4	0,4

Die Zinssätze für kurzfristige Bankeinlagen lagen in einem Korridor zwischen - 0,60% und 0,19% (im Vorjahr: zwischen - 0,55% und 0,18%) und resultieren aus Geldanlagen in Euro. Die Laufzeiten der Geldanlagen bewegen sich zwischen einem Tag und drei Monaten.

Zur Definition des Finanzmittelbestands siehe Abschnitt »Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung« **227**.

(23) Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

Langfristige Vermögenswerte werden als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte nach IFRS 5 klassifiziert, wenn ihr Buchwert durch Verkauf realisiert werden soll und nicht durch fortgesetzte Nutzung. Es kann sich dabei um einen einzelnen Vermögenswert, eine Veräußerungsgruppe oder einen Bestandteil eines Unternehmens handeln. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Marktwert abzüglich noch anfallender Kosten bewertet.

Der Ausweis betrifft die GHT Mobility GmbH, Berlin, an der der DB-Konzern im Berichtsjahr durch mehrere Tranchen die Mehrheit der Anteile erworben hat. Für die Einbeziehung wurde die vereinfachte Methode nach IFRS 5, IG Beispiel 13 angewendet.

(24) Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital der DB AG beträgt 2.150 Mio. €. Es ist eingeteilt in 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Sämtliche Anteile werden vom Bund gehalten.

(25) Rücklagen

a) Kapitalrücklage

Bei der Kapitalrücklage handelt es sich um Rücklagen, die kein Ergebnisbestandteil waren.

b) Rücklage aus erfolgsneutraler Bewertung

Rücklage für Unterschiede aus Währungsumrechnung

Die sich aufgrund der Methode der funktionalen Währung (IAS 21) ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden separat als Bestandteil des Konzerneigenkapitals ausgewiesen.

Rücklage für die Marktbewertung von Wertpapieren

Bestandteil der Rücklage sind die erfolgsneutral zu berücksichtigenden Marktwertänderungen von Finanzinstrumenten. Die Rücklage ist bei Veräußerung oder bei Veräußerung/Fälligkeit beziehungsweise Reklassifizierung eines Finanzinstruments erfolgswirksam aufzulösen beziehungsweise auszubuchen.

Aus der erfolgsneutralen Bewertung von Finanzinstrumenten wurden im Berichtsjahr keine aktiven latenten Steuern (per 31. Dezember 2017: keine) gebildet.

Rücklage aus der Marktbewertung von Cashflow-Hedges

Die Entwicklung der Rücklage wird nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	2018	2017
Stand per 01.01.	-121	-168
Marktwertänderung	90	-368
Reklassifizierungen		
Finanzergebnis	-59	344
Zinsergebnis	3	24
Materialaufwand	-18	51
Änderung latenter Steuern	-1	-4
Stand per 31.12.	-106	-121

Rücklage für die Neubewertung von Pensionen

Die sich aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne nach IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) ergebenden Effekte werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Sonstige Veränderungen in den Rücklagen

Unter dieser Position werden im Wesentlichen Beträge, die aus Transaktionen in Bezug auf Reduzierungen oder Erhöhungen von nicht beherrschenden Anteilen zwischen den Aktionären der DB AG und den nicht beherrschenden Anteilen resultieren, abgebildet.

(26) Erwirtschaftete Ergebnisse

Das erwirtschaftete Eigenkapital enthält die gesamten erwirtschafteten Jahresergebnisse seit dem 1. Januar 1994 abzüglich der unter HGB bis zum 31. Dezember 2002 verrechneten Firmenwerte und der an den Aktionär gezahlten Dividenden.

Unter dieser Position werden auch die Eigenkapitalauswirkungen durch die erstmalige Anwendung von IFRS ausgewiesen, soweit sie nicht unter die Rücklagen aus erfolgsneutraler Bewertung fallen.

(27) Nicht beherrschende Anteile

Die nicht beherrschenden Anteile enthalten den Anteil Dritter am Reinvermögen konsolidierter Tochterunternehmen. Die Anteile Dritter an der Währungsrücklage betragen – 8 Mio. € (per 31. Dezember 2017: – 6 Mio. €).

(28) Finanzschulden

Die Bewertung von Verbindlichkeiten erfolgt nach IFRS 9 grundsätzlich zum Nominalbetrag, der dem beizulegenden Zeitwert im Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung und den fortgeführten Anschaffungskosten bis zum Ausgleichsdatum entspricht. Finanzschulden und andere langfristige Verbindlichkeiten werden im Rahmen ihres erstmaligen Ansatzes mit dem Wert angesetzt, der dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen Vermögenswerte entspricht, gegebenenfalls abzüglich der Transaktionskosten. In der Folge werden sie zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Zinslos gewährte Darlehen, die mit Investitionen in die Infrastruktur in Zusammenhang stehen, werden mit dem Barwert der Rückzahlungsbeträge erfasst und über die Laufzeit auf ihren nominalen Rückzahlungsbetrag aufgezinnt. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominalen Darlehensbetrag und dem Barwert wird als gewährter Zinsvorteil in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen. Die Erträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen werden als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen, die gemäß den Zuordnungskriterien des IAS 17 als Finanzierungsleasingverträge zu klassifizieren sind, werden zum Beginn der Vertragslaufzeit mit dem niedrigeren Wert aus dem beizulegenden Zeitwert (Fair Value) und dem Barwert der Mindestleasingzahlungen passiviert und in der Folge in Höhe der fortgeführten Anschaffungskosten unter den Finanzschulden ausgewiesen. Die Leasingraten werden in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil der Leasingrate wird aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Einige Verkehrsverträge beinhalten die Anmietung insbesondere von Schienenfahrzeugen von der öffentlichen Hand oder von unabhängigen Finanzdienstleistern, wobei diese vom Aufgabenträger eine Kapitaldienstgarantie, eine Wiedereinsatzgarantie oder Ähnliches erhält. Der Barwert dieser Zahlungsverpflichtungen wird unter den Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen ausgewiesen.

Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der zum Barwert angesetzten Zinslosen Darlehen ausgewiesen. Im Einzelnen weisen die Finanzschulden folgende Fälligkeitsstruktur auf:

in Mio. €	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
PER 31.12.2018								
Zinslose Darlehen	174	153	140	134	128	122	677	851
Anleihen	1.958	2.137	1.804	1.544	1.916	11.353	18.754	20.712
Bankschulden	240	4	1	400	0	1	406	646
EUROFIMA-Darlehen	-	-	200	-	-	-	200	200
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	44	43	59	36	41	339	518	562
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	6	6	6	7	7	13	39	45
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	196	24	1	0	6	1	32	228
Insgesamt	2.618	2.367	2.211	2.121	2.098	11.829	20.626	23.244
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen	186	153	341	134	128	122	878	1.064
PER 31.12.2017								
Zinslose Darlehen	200	167	146	134	128	239	814	1.014
Anleihen	1.900	1.940	2.085	1.809	1.547	10.335	17.716	19.616
Bankschulden	121	5	2	2	400	1	410	531
EUROFIMA-Darlehen	-	-	-	200	-	-	200	200
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	75	33	33	42	28	290	426	501
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	6	6	6	6	7	21	46	52
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	58	102	0	1	0	1	104	162
Insgesamt	2.360	2.253	2.272	2.194	2.110	10.887	19.716	22.076
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen	208	167	146	335	128	239	1.015	1.223

In Gegenüberstellung zu den Buchwerten ergeben sich zusammengefasst folgende Marktwerte:

Per 31.12. in Mio. €	2018		2017	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Zinslose Darlehen	851	955	1.014	1.152
Anleihen	20.712	21.722	19.616	20.921
Bankschulden	646	647	531	532
EUROFIMA-Darlehen	200	223	200	229
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	562	712	501	647
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	45	47	52	53
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	228	229	162	172
Insgesamt	23.244	24.535	22.076	23.706

Die Unterschiede zwischen den Buch- und den Marktwerten der Finanzschulden sind in den zumeist veränderten Marktzinssätzen für Finanzschulden mit vergleichbarem Risikoprofil begründet. Die sonstigen Finanzierungsverbindlichkeiten weisen infolge kurzer Laufzeiten und demzufolge einer marktnahen Verzinsung keine materiellen Abweichungen zwischen den Buchwerten und den Marktwerten auf.

Die Zinslosen Darlehen ergeben sich fast ausschließlich aus Finanzierungen des Bundes für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege. Grundlage hierfür bildet die grundgesetzlich verantwortete und im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) konkretisierte Verantwortung für die Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit (Art. 87e Abs. 4 GG).

Die Tilgung der Darlehen ist in Einzel- und Sammelfinanzierungsvereinbarungen geregelt. In der Regel werden die Darlehen in jährlich gleichen Raten zurückgezahlt, deren Höhe sich an den entsprechenden jährlichen Abschreibungsbeträgen der finanzierten Vermögenswerte orientiert.

Die Zinslosen Darlehen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	2018	2017
Stand per 01.01.	1.014	1.172
Tilgung	-204	-206
Umgliederungen	-	-
Aufzinsung	41	48
Stand per 31.12.	851	1.014

Die begebenen Anleihen setzen sich aus nachfolgenden Transaktionen zusammen:

Anleihen per 31.12. in Mio. €	Emissions- volumen	Emissions- währung	Restlaufzeit in Jahren	Effektiv- zins in %	2018		2017	
					Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
NICHT BÖRSENNOTIERTE ANLEIHEN								
DB Finance	973	AUD, JPY, EUR	0,8 – 13,8		931	994	731	784
					931	994	731	784
BÖRSENNOTIERTE ANLEIHEN DER DB FINANCE								
Anleihe 2003 – 2018	1.000	EUR	0,0	5,000	-	-	1.000	1.010
Anleihe 2004 – 2018	300	EUR	0,0	4,850	-	-	300	303
Anleihe 2006 – 2018	300	EUR	0,0	4,510	-	-	300	303
Anleihe 2007 – 2019	600	EUR	0,6	5,110	600	617	599	649
Anleihe 2009 – 2019	1.000	EUR	0,2	4,923	1.000	1.009	999	1.061
Anleihe 2009 – 2021	600	EUR	2,7	4,445	599	669	599	697
Anleihe 2010 – 2020	500	EUR	1,4	3,572	500	526	499	545
Anleihe 2010 – 2025	500	EUR	6,5	3,870	497	597	496	618
Anleihe 2010 – 2020	410	JPY	1,8	1,150	374	381	349	358
Anleihe 2010 – 2022	500	EUR	3,8	3,464	498	562	498	578
Anleihe 2010 – 2020	567	CHF	1,4	1,924	664	686	638	675
Anleihe 2011 – 2021	700	EUR	2,4	3,797	699	765	699	791
Anleihe 2012 – 2022	496	GBP	3,5	2,821	446	468	449	482
Anleihe 2012 – 2023	400	EUR	4,1	2,116	398	431	398	436
Anleihe 2012 – 2024	83	CHF	5,1	1,586	88	96	85	93
Anleihe 2012 – 2024	500	EUR	5,2	3,119	497	567	497	580
Anleihe 2012 – 2072	75	GBP	53,9	4,524	67	105	67	110
Anleihe 2013 – 2018	300	EUR	0,0	FRN	-	-	300	300
Anleihe 2013 – 2028	50	EUR	9,1	2,707	50	58	50	58
Anleihe 2013 – 2025	202	NOK	6,2	4,017	151	166	152	172
Anleihe 2013 – 2023	386	CHF	4,6	1,425	421	452	405	439
Anleihe 2013 – 2026	497	GBP	7,6	3,351	468	518	471	534
Anleihe 2013 – 2023	500	EUR	4,7	2,578	498	553	498	560
Anleihe 2013 – 2020	300	EUR	1,8	1,899	299	311	298	316
Anleihe 2013 – 2019	186	USD	0,2	FRN	218	218	208	208
Anleihe 2014 – 2024	59	AUD	5,1	5,395	55	61	59	64
Anleihe 2014 – 2021	142	SEK	2,1	2,940	122	128	127	135
Anleihe 2014 – 2021	40	SEK	2,1	FRN	34	34	36	36
Anleihe 2014 – 2019	73	SGD	0,1	2,338	80	80	78	78
Anleihe 2014 – 2024	246	CHF	5,7	1,522	266	290	256	282
Anleihe 2014 – 2029	500	EUR	10,2	2,886	494	581	493	588
Anleihe 2014 – 2020	300	EUR	1,6	FRN	300	301	300	302
Anleihe 2014 – 2022	300	EUR	3,7	FRN	300	302	300	304
Anleihe 2014 – 2022	300	EUR	3,1	FRN	300	302	300	303
Anleihe 2015 – 2023	600	EUR	4,8	FRN	599	605	599	610
Anleihe 2015 – 2025	600	EUR	6,8	1,391	595	628	594	630
Anleihe 2015 – 2030	366	NOK	11,8	2,760	341	344	345	350
Anleihe 2015 – 2025	115	AUD	6,8	3,864	110	117	116	120
Anleihe 2015 – 2030	650	EUR	11,8	1,707	644	678	644	685
Anleihe 2015 – 2025	161	CHF	6,9	0,143	155	155	149	150
Anleihe 2016 – 2026	500	EUR	7,2	0,880	496	503	495	509
Anleihe 2016 – 2031	750	EUR	12,5	0,964	742	709	742	713
Anleihe 2016 – 2021	350	EUR	2,5	0,040	350	350	350	349
Anleihe 2016 – 2028	500	EUR	9,7	0,765	493	487	493	487
Anleihe 2016 – 2024	41	HKD	5,2	2,100	39	37	37	36
Anleihe 2017 – 2032	79	NOK	13,1	2,514	70	68	71	71
Anleihe 2017 – 2032	500	EUR	13,9	1,541	497	504	497	510
Anleihe 2017 – 2025	341	GBP	6,5	1,437	334	328	337	335
Anleihe 2017 – 2032	55	SEK	13,6	2,226	52	51	54	52
Anleihe 2017 – 2030	261	CHF	11,9	0,463	266	262	256	257
Anleihe 2017 – 2024	300	EUR	5,9	FRN	303	301	303	305
Anleihe 2018 – 2027	1.000	EUR	9,0	1,086	993	1.013	-	-
Anleihe 2018 – 2033	750	EUR	14,6	1,680	745	765	-	-
Anleihe 2018 – 2028	346	CHF	9,6	0,470	356	359	-	-
Anleihe 2018 – 2031	500	EUR	12,2	1,508	493	505	-	-
Anleihe 2018 – 2043	125	EUR	24,9	1,867	125	125	-	-
Insgesamt					19.781	20.728	18.885	20.137
Gesamtbetrag Anleihen					20.712	21.722	19.616	20.921

Im Berichtsjahr wurden eine festverzinsliche börsennotierte Anleihe der Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) über 1.600 Mio. € (emittiert in drei Tranchen: 1.000 Mio. € und zweimal 300 Mio. €) und eine variabel verzinsliche börsennotierte Anleihe über 300 Mio. € planmäßig getilgt.

Des Weiteren hat die DB Finance sechs Anleihen emittiert und eine bestehende Anleihe aufgestockt. Die Transaktionen hatten einen Gesamtwert von 2.948 Mio. €. Dabei handelt es sich um fünf festverzins-

liche börsennotierte Anleihen über 1.000 Mio. €, 750 Mio. €, 400 Mio. CHF (346 Mio. €), 500 Mio. € und 125 Mio. € sowie eine festverzinsliche nicht börsennotierte Anleihe über 206 Mio. AUD (133 Mio. €). Eine festverzinsliche nicht börsennotierte Anleihe wurde um 150 Mio. AUD (94 Mio. €) aufgestockt.

Die Bankschulden werden in der nachfolgenden Tabelle detailliert dargestellt:

Bankschulden per 31.12. in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	2018		2017	
				Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Bankdarlehen 2002-2022	EUR	3,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2003-2022	EUR	3,7	FRN	200	200	200	200
Sonstige				246	247	131	132
Insgesamt				646	647	531	532

Der Anstieg der sonstigen Bankschulden ist insbesondere auf eine Erhöhung der kurzfristigen fälligen Sicherheiten (114 Mio. €; im Vorjahr: 61 Mio. €) zurückzuführen, die aus Sicherungsvereinbarungen im Rahmen von Derivatetransaktionen resultieren.

Verbindlichkeiten werden im DB-Konzern grundsätzlich nicht besichert.

Dem DB-Konzern standen per 31. Dezember 2018 garantierte Kreditfazilitäten mit einem Gesamtvolumen von 4.561 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 4.292 Mio. €) zur Verfügung. Davon entfielen 2.080 Mio. € (per

31. Dezember 2017: 2.080 Mio. €) auf Back-up-Linien für das 2,0-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG und der DB Finance. Keine dieser Back-up-Linien war am 31. Dezember 2018 in Anspruch genommen. Globale Kreditfazilitäten über insgesamt 2.481 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 2.212 Mio. €) dienen der Working-Capital- und Avalfinanzierung der weltweit tätigen Tochtergesellschaften, überwiegend in den Segmenten DB Schenker und DB Arriva.

Die Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA sind in der folgenden Übersicht detailliert ausgewiesen:

Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA per 31.12. in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	2018		2017	
				Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Darlehen 2010-2021	EUR	2,8	4,050	200	223	200	229
Insgesamt				200	223	200	229

Es wurden keine neuen EUROFIMA-Darlehen aufgenommen. Die Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA sind aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeugen) gesichert.

Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing betreffen mit 19 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 22 Mio. €) einen Immobilienleasingvertrag für ein Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station&Service AG. Der

Mobilienleasingvertrag über Triebwagen ist zum Berichtsjahresende planmäßig getilgt worden. Diese Vereinbarungen wurden im Wesentlichen als Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Realisierung vorteilhafter Finanzierungsbedingungen mit deutschen Leasinggebern abgeschlossen.

Die nachfolgende Übersicht enthält Angaben zu den wesentlichen Finanzierungsleasingverhältnissen:

Per 31.12. in Mio. €	Nominal- volumen	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	2018		2017	
					Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
FINANZIERUNGSLEASING ÜBER MOBILIEN								
Nahverkehrsdieseltreibwagen (2009)	55	EUR	0,0	8,34	0	0	44	47
					0	0	44	47
FINANZIERUNGSLEASING ÜBER IMMOBILIEN								
Bahnhofsempfangsgebäude (1998)	254	EUR	3,0	5,550	19	21	22	24
					19	21	22	24
Sonstige					543	691	435	576
Insgesamt					562	712	501	647

Der Finanzierungsleasingvertrag für das Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station&Service AG hat eine Restlaufzeit von drei Jahren und ist im Rahmen der festen Grundmietzeit unkündbar. Zum Ende der Vertragslaufzeit verfügt der Leasingnehmer über ein Ankaufsrecht zum Festpreis. Im Falle der Nichtausübung verlängert sich das Mietverhältnis um eine zweite Mietperiode, an deren Ende der Leasinggeber ein Andienungsrecht für die Immobilie gegenüber der DB Station&Service AG hat.

Darüber hinaus sind Verpflichtungen aus Finanzierungsleasingverhältnissen (**Anhangziffer (13) 202ff.**) durch Rechte der Leasinggeber an den Leasinggegenständen gesichert. Die Leasinggegenstände haben einen Buchwert von 582 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 550 Mio. €).

Die Position Sonstige umfasst neben zahlreichen europaweiten Leasingverträgen für Busse und Züge bei DB Arriva unter anderem den Buchwert eines Strombezugsvertrags der DB Energie GmbH in Höhe von

58 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 67 Mio. €) sowie den Buchwert eines Umrichterwerkvertrags der DB Energie GmbH in Höhe von 28 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 32 Mio. €). Beide Verträge werden aufgrund der überwiegenden Abnahme durch die DB Energie GmbH sowie der zugrunde liegenden Vertragsdauer gemäß IFRIC 4 in Verbindung mit IAS 17 als eingebettete Finanzierungsleasingverhältnisse (Embedded Financial Leases) klassifiziert.

Der Anstieg der Position Sonstige resultiert aus der Übernahme von Finanzierungsleasingverträgen für Busse in Höhe von 51 Mio. € infolge des Kaufs der VT-Arriva sowie aus einer vorzeitigen Vertragsverlängerung (41 Mio. €) und einer Umklassifizierung im Rahmen einer Vertragsverlängerung (38 Mio. €) bei zwei Bestandsimmobilien. Gegenläufig verringerte sich das Finanzierungsvolumen planmäßig tilgungsbedingt.

In den Folgejahren sind im Zusammenhang mit Finanzierungsleasingverhältnissen folgende Zahlungen zu leisten:

Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing in Mio. €	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
PER 31.12.2018								
Mindestleasingzahlungen (nominal)	63	61	75	50	54	497	737	800
abzüglich des zukünftigen Zinsaufwands	19	18	16	14	13	158	219	238
Insgesamt	44	43	59	36	41	339	518	562
PER 31.12.2017								
Mindestleasingzahlungen (nominal)	96	50	48	56	40	450	644	740
abzüglich des zukünftigen Zinsaufwands	21	17	15	14	12	160	218	239
Insgesamt	75	33	33	42	28	290	426	501

Die Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen gemäß IFRIC 12 sind in der folgenden Übersicht detailliert ausgewiesen:

Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen per 31.12. in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	2018		2017	
				Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Güterlokomotiven (2016)	EUR	7,0	1,06	36	38	42	43
Triebwagen (2016)	EUR	7,0	1,06	9	9	10	10
Insgesamt				45	47	52	53

Zur Erfüllung der Schienenpersonennahverkehrsleistungen im Netz Schleswig-Holstein wurden diverse Lokomotiven und Triebwagen über die gesamte Laufzeit des Verkehrsvertrags von neun Jahren von der verantwortlichen Bestellerorganisation angemietet. Finanzierungsverbind-

lichkeiten aus Verkehrskonzessionen stehen Forderungen aus Verkehrskonzessionen gegenüber (**Anhangziffer (19) D 207 ff.**).

Die beizulegenden Zeitwerte der langfristigen Finanzschulden werden den folgenden Bewertungshierarchien zugeordnet:

Per 31.12. in Mio. €	2018				2017			
	Level 1	Level 2	Level 3	Insgesamt	Level 1	Level 2	Level 3	Insgesamt
FINANZSCHULDEN - LANGFRISTIG								
Zinslose Darlehen	-	781	-	781	-	952	-	952
Anleihen	2.642	17.095	-	19.737	1.902	17.104	-	19.006
Bankschulden	-	407	-	407	-	411	-	411
EUROFIMA-Darlehen	-	223	-	223	-	229	-	229
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	-	668	-	668	-	572	-	572
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	-	41	-	41	-	47	-	47
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	-	33	-	33	-	114	-	114
Insgesamt	2.642	19.248	-	21.890	1.902	19.429	-	21.331

Die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Zinslosen Darlehen werden durch eine Abzinsung der in Laufzeitscheiben aufgeteilten Nominalwerte der Zinslosen Darlehen mit der DB-Zinskurve (Marktzinskurve plus aktueller DB-Spread; Quelle: Thomson Reuters beziehungsweise Bloomberg) und mit einer Laufzeit bis 2024 ermittelt.

Für Anleihen der DB Finance, die als Level 1 eingestuft werden, werden Marktpreise aus einem aktiven Markt herangezogen, multipliziert mit den Bilanzstichtags-Fremdwährungskursen. Die Quellen für die Notierungen sind unter anderem Thomson Reuters und Bloomberg. Die Anleihen, bei denen die Marktaktivität den Anforderungen eines aktiven

Marktes nicht entspricht, wurden dem Level 2 zugeordnet. Für die Ermittlung der Marktpreise dieser Anleihen wurden bindende Angebote unter anderem bei Thomson Reuters und Bloomberg zugrunde gelegt, die anhand der Bewertungsmodelle unter Einbeziehung der am Markt beobachtbaren Parameter wie Zinskurven und Wechselkurse verifiziert wurden.

Für die Marktwertbetrachtung ausstehender EUROFIMA-Darlehen wird eine theoretische Refinanzierung über Anleihen der DB Finance unterstellt. Für die Berechnung wird ein Discounted-Cashflow-Verfahren verwendet. Der eingehende Referenzzinssatz wird über Interpolation der laufzeitäquivalenten Rendite der Anleihen der DB Finance ermittelt.

Der beizulegende Zeitwert der Finance-Lease-Verträge sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen wird durch eine Abzinsung der noch ausstehenden Leasingraten mit der DB-Zinskurve (Marktzinskurve plus aktueller DB-Spread; Quelle: Thomson Reuters beziehungsweise Bloomberg) ermittelt.

(29) Andere Verbindlichkeiten

Die Bewertung von Verbindlichkeiten erfolgt nach IFRS 9 grundsätzlich zum Nominalbetrag, der dem beizulegenden Zeitwert im Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung und den fortgeführten Anschaffungskosten bis zum Ausgleichsdatum entspricht, gegebenenfalls abzüglich der Transaktionskosten. In der Folge werden langfristige Verbindlichkeiten zu

fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbeitrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Die beizulegenden Zeitwerte der Bilanzpositionen Übrige Verbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige Verbindlichkeiten entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Die anderen Verbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
PER 31.12.2018								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	5.491	116	14	15	9	13	167	5.658
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	3.660	10	7	7	6	61	91	3.751
Insgesamt	9.151	126	21	22	15	74	258	9.409
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	2.306	24	2	1	2	11	40	2.346
davon erhaltene Anzahlungen	219	24	2	1	2	11	40	259
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	323	0	0	0	0	0	0	323
PER 31.12.2017								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	5.157	59	57	13	10	20	159	5.316
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	3.399	13	9	6	7	39	74	3.473
Insgesamt	8.556	72	66	19	17	59	233	8.789
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	1.998	30	24	2	1	12	69	2.067
davon erhaltene Anzahlungen	177	30	24	2	1	12	69	246
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	222	0	0	0	0	0	0	222

Nichtfinanzielle Verbindlichkeiten und erhaltene Anzahlungen sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Die übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im Einzelnen:

Per 31.12. in Mio. €	2018	2017
PERSONALBEZOGENE VERBINDLICHKEITEN		
Verbindlichkeiten für Urlaubsrückstände	368	339
Verbindlichkeiten für nicht abgewinkelte Arbeitsmehrlösungen	279	248
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	118	115
Verbindlichkeiten für Abfindungen	25	25
Verbindlichkeiten für Weihnachtsgeld	8	6
Verbindlichkeiten für Urlaubsgeld	24	17
Sonstige Personalverpflichtungen	889	741
SONSTIGE STEUERN		
Umsatzsteuer	97	56
Lohn- und Kirchensteuer, Solidaritätszuschlag	139	148
Übrige Steuern	140	125
Verbindlichkeiten aus Zinsen	206	257
Erlösschmälerungen	62	114
Nicht verrechnete Baukostenzuschüsse	277	185
Verbindlichkeiten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz	3	2
Verbindlichkeiten aus Rückgabeverpflichtungen	4	4
Weitere übrige und sonstige Verbindlichkeiten	1.112	1.091
Insgesamt	3.751	3.473

Die sonstigen Personalverpflichtungen enthalten auch Tantiemeverpflichtungen.

Die anderen Verbindlichkeiten waren per 31. Dezember 2018 mit 0 Mio. € besichert (per 31. Dezember 2017: 0 Mio. €).

In den übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten sind Risiken aus Factoringvereinbarungen enthalten.

(30) Ertragsteuerschulden

Die Ertragsteuerschulden per 31. Dezember 2018 betrafen insbesondere Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden in Großbritannien, den USA und Deutschland.

(31) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Die finanziellen Vermögenswerte und Schulden werden, sofern im Anwendungsbereich des IFRS 9, gemäß IFRS 9 kategorisiert und bewertet. Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die sich nicht im Anwendungsbereich des IFRS 9 befinden, werden gemäß den einschlägigen Standards bewertet und keiner Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet.

Nachfolgend werden die Buchwerte sowie das Nettoergebnis je Bewertungskategorie des IFRS 9 angegeben. Die Angabe der beizulegenden Zeitwerte sowie Angaben zu einzelnen Klassen von Finanzinstrumenten erfolgen innerhalb der Erläuterungen zu den jeweiligen Bilanzposten.

Finanzielle Vermögenswerte, die einer Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet sind, betreffen im DB-Konzern im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie flüssige Mittel.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die einer Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet sind, betreffen im DB-Konzern im Wesentlichen Zinslose Darlehen, Anleihen, EUROFIMA-Darlehen, Bankschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten.

a) Klassifizierung der finanziellen Vermögenswerte

Die bisher unter IAS 39 geltenden Kategorien wurden im Rahmen der **erstmaligen Anwendung von IFRS 9** **188** von vier auf drei reduziert. Die bisherige Kategorie »Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)« wurde mit 24 Mio. € der Kategorie »Fair Value (erfolgswirksam)« sowie mit 14 Mio. € der Kategorie »Fair Value (erfolgsneutral)« übergeleitet. Aus der Umklassifizierung ergaben sich keine Ergebniseffekte. Unterschieden wird hier weiterhin, ob die Bewertungseffekte aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden oder im Eigenkapital verbleiben.

	Fair Value (erfolgswirksam)	Fair Value (erfolgsneutral)	Fortgeführte Anschaffungskosten
Finanzielle Vermögenswerte per 31.12.2017	5	2	9.333
Reklassifizierung von sonstigen Beteiligungen	+24	+14	-38
Reklassifizierung von Forderungen, die für den Forderungsverkauf vorgesehen sind	+353	-	-353
Finanzielle Vermögenswerte per 01.01.2018	382	16	8.942

Nachfolgend werden die Bewertungskategorien des IFRS 9 angegeben:

in Mio. €	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert		Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert				Derivate in Sicherungs- beziehungen		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Nicht im Anwendungsbereich des IFRS 7		Insgesamt	
			mit Recycling		ohne Recycling									
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
BUCHWERT PER 31.12.														
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	17	0	1	2	28	-	215	160	295	282	85	58	641	502
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	598	358	1	0	-	-	44	14	9.207	8.698	600	538	10.450	9.608
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	35	40	-	-	-	-	337	301	20.326	19.454	558	495	21.256	20.290
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	6	4	-	-	-	-	13	37	9.419	8.843	2.355	2.073	11.793	10.957
Nettoergebnis	-1	6	-	-	-	-	-	-	30	20	-531	-632	-502	-606

Sonstige Beteiligungen werden nach erstmaliger Anwendung von IFRS 9 im DB-Konzern seit dem Berichtsjahr grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert bewertet und nicht wie bisher der Kategorie »Zur Veräußerung verfügbar« zugeordnet.

Änderungen ergeben sich außerdem bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die im Rahmen von Factoringvereinbarungen weiterveräußert werden und bislang der Kategorie »Zu fortgeführten Anschaffungskosten« zugeordnet gewesen sind und nun der Kategorie »Zum beizulegenden Zeitwert (erfolgswirksam)« zugeteilt werden.

Das Nettoergebnis nach Bewertungskategorien enthält insbesondere Zinserträge von 18 Mio. € (im Vorjahr: 34 Mio. €) sowie Zinsaufwendungen von 516 Mio. € (im Vorjahr: 595 Mio. €) aus den nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten beziehungsweise Verbindlichkeiten.

b) Hedge-Accounting

Im Rahmen der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen ergeben sich Erweiterungen im Bereich der Designationsmöglichkeiten sowie eine engere Verknüpfung zwischen Hedge-Accounting und Risikomanagement. Darüber hinaus besteht die Notwendigkeit zur Implementierung erweiterter Buchungs- und Bewertungslogiken. Im DB-Konzern ist dies insbesondere für eine differenzierte Behandlung der Currency-Basis-Spreads relevant, die unter IFRS 9 keinen Bestandteil des Grundgeschäfts einer Sicherungsbeziehung mehr darstellen. Die sich daraus ergebenden Ineffektivitäten werden, sofern notwendig, ergebniswirksam erfasst. Darüber hinaus entfallen mit IFRS 9 die quantitativen Grenzen für den Effektivitätstest.

(32) Pensionsverpflichtungen

Der DB-Konzern gewährt seinen Mitarbeitern in zahlreichen Ländern Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Die Ausgestaltung der Pensionszusagen richtet sich nach den rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen des jeweiligen Landes.

Im DB-Konzern bestehen sowohl leistungsorientierte (Defined Benefit) als auch beitragsorientierte (Defined Contribution) Altersversorgungssysteme. Die Bewertung und Bilanzierung der leistungsorientierten Zusagen erfolgt in Übereinstimmung mit IAS 19. Wesentliche Pensionsverpflichtungen bestehen nur in Deutschland sowie in Großbritannien. Aus diesem Grund werden auch nur diese im Folgenden näher beschrieben.

Deutschland

Pensionsverpflichtungen des DB-Konzerns in Deutschland umfassen sowohl solche für Beamte als auch für Arbeitnehmer.

Die den Gesellschaften des DB-Konzerns zugewiesenen Beamten erhalten nach ihrer Pensionierung Ruhestandsbezüge durch das BEV nach dem Beamtenversorgungsgesetz.

Nur während der aktiven Tätigkeit der zugewiesenen Beamten für den DB-Konzern werden Zahlungen an das BEV im Rahmen der Als-ob-Abrechnung wie für neu eingestellte Arbeitnehmer (§21 Abs. 1 DBGrG) geleistet. Hierin enthalten sind auch fiktive Anteile für gesetzliche Rentenversicherungsbeiträge sowie fiktive Aufwendungen nach dem Tarifvertrag über die betriebliche Zusatzversorgung der Arbeitnehmer der DBAG (ZVersTV). Bei den Zahlungen an das BEV für die Altersversorgung und die Zusatzversorgung der Beamten handelt es sich um beitragsorientierte Altersversorgungspläne.

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern betreffen überwiegend folgende Regelungen:

a) Arbeitnehmer, die vor der Gründung der DBAG (1. Januar 1994) zur Deutschen Bundesbahn gehörten, verfügen über eine fortwirkende Zusatzversorgung im Rahmen ihrer damaligen Zugehörigkeit zum öffentlichen Dienst. Der Anspruch der Arbeitnehmer auf Leistungen dieser Renten-Zusatzversicherung richtet sich gegen die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS). Die KBS hat als Behörde nicht nur die Führung und Zahlung der gesetzlichen Rente von Arbeitnehmern des DB-Konzerns übernommen, sondern führt für die anspruchsberechtigten übergeleiteten Arbeitnehmer die Renten-Zusatzversicherung fort.

Das BEV trägt die Kosten für diese Zusatzversorgung, reduziert um die Selbstbeteiligung des Arbeitnehmers (§14 Abs. 2 DBGrG). Für die DBAG entstehen daher keine Rückstellungen für diese Versorgung durch die öffentliche Hand.

b) Arbeitnehmer der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und die nach dem 1. Januar 1994 eingestellten Arbeitnehmer erhalten eine betriebliche Zusatzversorgung durch die DBAG im Rahmen des ZVersTV. Bei dieser betrieblichen Zusatzversorgung handelt es sich um eine leistungsorientierte Altersversorgungsordnung, die gehalts- und dienstzeitabhängig ist. Die Anpassung der laufenden Rentenleistungen erfolgt jährlich nach den Vorschriften des Betriebsrentengesetzes. Als Leistungen werden Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen in Form einer lebenslänglichen Rente gewährt. Für diesen Plan wird kein Planvermögen gebildet.

c) Gegenüber Führungskräften im DB-Konzern, die eine Führungskraftzusage vor dem 1. Januar 2007 erhalten haben, bestehen unterschiedliche leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen. Die Höhe dieser Leistungen hängt grundsätzlich von der Dienstzeit und dem Gehalt ab. Im Allgemeinen werden Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen in Form einer lebenslänglichen Rente gewährt. Mit Ausnahme einer geringen Anzahl von Rückdeckungsversicherungen besteht kein Planvermögen.

d) Führungskräften des DB-Konzerns, die eine Führungskraftzusage nach dem 31. Dezember 2006 erhalten haben, wird grundsätzlich eine Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage gewährt. Hierbei wird in jedem Dienstjahr ein Versorgungsbaustein ermittelt, der von Gehalt und Alter des Berechtigten abhängt. Die Finanzierung dieser Leistungen erfolgt über eine Treuhandstruktur (Contractual Trust Arrangement; CTA), den Deutsche Bahn Pension Trust e.V. Die Leistungshöhe richtet sich grundsätzlich nach der Rendite des CTA, wobei eine Mindestverzinsung garantiert wird. Langleblichkeitsrisiken werden dadurch vermieden, dass die Leistungen grundsätzlich in Form einer fünfjährigen Ratenzahlung gewährt werden. Bei dem Vermögen des CTA handelt es sich um Planvermögen. Durch den wirtschaftlichen Gleichlauf von Pensionsverpflichtung und Planvermögen bei entsprechender Wertentwicklung des CTA werden Anlagerisiken minimiert. Es bestehen weder rechtliche noch regulatorische Mindestdotierungsverpflichtungen des Deutsche Bahn Pension Trust e.V. Die Anlage der Beiträge erfolgt entsprechend der grundsätzlichen Prämisse, dass die zugesagte Versorgungsleistung durch eine entsprechende Garantiekomponente gewährleistet wird. Dazu wird bei jeder Einzahlung für den einzelnen Versorgungsanwärter ein altersabhängiger Anlagebetrag in Nullkuponanleihen (Zerobonds) bester Bonität investiert. Der nach Dotierung der Garantiekomponente verbleibende Anlagebetrag wird renditeoptimierend vorrangig in passiv verwaltete europäische Aktien- und Rentenfonds (beziehungsweise vergleichbare Produkte) investiert.

e) Für Führungskräfte besteht die Möglichkeit, an einem Entgeltumwandlungsprogramm (Deferred-Compensation-Programm) teilzunehmen. Diese arbeitnehmerfinanzierte Form der betrieblichen Altersversorgung stellt eine leistungsorientierte Pensionsverpflichtung dar.

Großbritannien

a) Bei der betrieblichen Altersversorgung der DB Cargo (UK) Holdings Limited handelt es sich im Wesentlichen um einen leistungsorientierten Pensionsplan (gehalts- und dienstzeitabhängig) innerhalb des britischen Railway Pension Scheme. Die Planvermögenswerte werden von einem unabhängigen Treuhänder verwaltet. Die Erhebung der Mitgliederdaten im Plan zum Zweck der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen gegenüber den Planmitgliedern erfolgt in der Regel alle drei Jahre, zuletzt per 31. Dezember 2016. Zu den dazwischenliegenden Bewertungsstichtagen erfolgt die Bewertung der Verpflichtungen im Plan anhand der entsprechend fortgeschriebenen Bestandsdaten. Der Pensionsplan ist endgehaltsabhängig, als Leistungen werden lebenslängliche Renten gewährt. Die Pensionsverpflichtungen sind im Wesentlichen durch Planvermögen gedeckt. Die Kapitalanlage wird durch den Treuhänder des Planvermögens in Abstimmung mit dem DB-Konzern vorgenommen.

b) Bei DB Arriva bestehen hauptsächlich leistungsorientierte Altersversorgungszusagen. Bedeutende leistungsorientierte Versorgungspläne (entgelt- und dienstzeitabhängig) bestehen für Mitarbeiter von DB Arriva innerhalb des Railway Pension Scheme in Großbritannien. Hierbei handelt es sich um andere Sektionen als den DB Cargo UK Plan innerhalb des Railway Pension Scheme. Die Kosten der Pensionspläne werden in einem 60:40-Verhältnis von Arbeitgeber und Arbeitnehmer getragen und anteilig bilanziert. Die Pensionspläne sind endgehaltsabhängig, als Leistungen werden lebenslängliche Renten gewährt. Die entsprechenden Pensionsverpflichtungen sind weitgehend durch Fondsvermögen gedeckt. Die Kapitalanlage wird durch den Treuhänder des Planvermögens in Abstimmung mit dem DB-Konzern vorgenommen.

Einige Gesellschaften leisten im Rahmen einer Franchisevereinbarung für die während der Dauer der Vereinbarung (Franchisedauer) angestellten Arbeitnehmer Beiträge an den britischen Railway Pension Scheme. Die Verpflichtungen gegenüber diesen Mitarbeitern sowie das Planvermögen werden nach Abzug des durch die Arbeitnehmer finanzierten Teils (40%) vollständig bilanziert. Im Rahmen der Bilanzierung des Effekts aus Franchisevereinbarungen verbleibt als in der Bilanz erfasste Nettoschuld der Barwert der für die Dauer der Franchisevereinbarungen zu entrichtenden Beiträge zum Abbau eines Plandefizits. Als Personalaufwand werden die laufenden Beiträge zum Versorgungsplan ausgewiesen.

Ferner gewähren vereinzelte Gesellschaften von DB Arriva ihren Mitarbeitern beitragsorientierte Altersversorgungszusagen. Hierbei geht der Arbeitgeber über die Entrichtung von Beitragszahlungen an einen externen Versorgungsträger hinaus keine weiteren Verpflichtungen ein. Die Höhe der zukünftigen Pensionsleistungen richtet sich ausschließlich nach der Höhe der an den externen Versorgungsträger gezahlten Beiträge, einschließlich der Erträge aus der Anlage dieser Beiträge.

Außerdem werden vereinzelt Beiträge zu sozialen Pensionsfonds im Rahmen gesetzlicher Bestimmungen geleistet (staatliche Pläne).

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Bei den leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen im In- und Ausland liegen die versicherungsmathematischen Risiken beim DB-Konzern. Die Bewertung leistungsorientierter Pensionszusagen sowie pensionsähnlicher Leistungszusagen und der hieraus resultierenden Aufwendungen und Erträge erfolgt mittels versicherungsmathematischer Methoden. Den Bewertungen liegen versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Versicherungsmathematische Risiken, die als typisch für Unternehmen mit leistungsorientierten Plänen zu erachten sind, bestehen in folgender Weise:

- **Zinsrisiko:** Die angesetzten Abzinsungsfaktoren spiegeln die Zinssätze unter Berücksichtigung der der Verpflichtung zugrunde liegenden Duration wider, die am Bilanzstichtag für hochwertige festverzinsliche Anleihen mit entsprechender Laufzeit erzielt werden. Ein Wechsel des Rechnungszinses führt zu einer Veränderung des Barwerts der Gesamtverpflichtung (DBO).
- **Inflationsrisiko:** Ein Teil der Pensionsverpflichtungen, insbesondere aufgrund von Anpassungen laufender Renten, ist an die Entwicklung der Inflation geknüpft.
- **Langlebigkeitsrisiko:** Ein Langlebigkeitsrisiko kann sich aufgrund zukünftig steigender Lebenserwartung in Form verlängerter Rentenauszahlungszeiträume konkretisieren.
- **Investitionsrisiko:** Im Falle extern finanzierter Pensionspläne basieren die Werte des zugehörigen Planvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche auf den Marktwerten zum Bilanzstichtag. Die Kapitalanlage ist grundsätzlich mit zahlreichen Risiken behaftet, die sich in der Zeitwertbilanzierung des Planvermögens auswirken können. Im Falle von Pensionsplänen mit einer Dotierungsverpflichtung kann durch das Investitionsrisiko die Höhe der künftigen Beiträge beeinflusst werden.

Schlüsselprämissen für Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen basieren teilweise auf aktuellen Marktverhältnissen. Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen können sich aufgrund von Änderungen dieser zugrunde liegenden Schlüsselprämissen verändern.

Der Bilanzansatz der Pensionsrückstellungen wird in nachfolgender Tabelle unterlegt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		Insgesamt	
Per 31.12. in Mio. €	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	307	268	6.262	6.932	57	54	6.626	7.254
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	3.691	3.008	309	269	9	7	4.009	3.284
Gesamtverpflichtung	3.998	3.276	6.571	7.201	66	61	10.635	10.538
Zeitwert des Planvermögens	-225	-200	-4.505	-5.060	-36	-38	-4.766	-5.298
Effekt aus Kostenaufteilung	-	-	-422	-526	-	-	-422	-526
Effekt aus Franchisevereinbarungen	-	-	-625	-779	-	-	-625	-779
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	-	-	0	0	-	-	0	-
In der Bilanz als Pension Asset erfasster Vermögenswert	-	-	1	5	-	-	1	5
In der Bilanz erfasste Nettoschuld	3.773	3.076	1.020	841	30	23	4.823	3.940

Die Gesamtverpflichtung der Versorgungszusagen entwickelte sich wie folgt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		Insgesamt	
in Mio. €	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Verpflichtungsumfang per 01.01.	3.276	3.717	7.201	7.162	61	78	10.538	10.957
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	110	126	70	84	3	3	183	213
Arbeitnehmerbeiträge	2	2	45	47	0	0	47	49
Zinsaufwand	78	59	126	113	1	1	205	173
Zahlungen	-81	-74	-232	-185	-4	-3	-317	-262
davon Rentenzahlungen	-80	-74	-203	-185	-4	-3	-287	-262
davon Zahlungen für Abgeltungen	-1	-	-29	-	-	-	-30	-
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	9	1	-2	-2	0	0	7	-1
Transfers	3	6	-636	6	-	1	-633	13
Änderung Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-	-	-
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+)	601	-561	50	232	6	-14	657	-343
erfahrungsbedingte Neubewertungen	-14	-47	262	128	0	-9	248	72
aus der Veränderung demografischer Annahmen	28	-1	3	-95	0	-	31	-96
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	587	-513	-215	199	6	-5	378	-319
Währungskurseffekte	-	-	-51	-256	-1	-5	-52	-261
Verpflichtungsumfang per 31.12.	3.998	3.276	6.571	7.201	66	61	10.635	10.538

Die unter Transfers ausgewiesenen Beträge der oben stehenden und der nachfolgenden Tabellen betreffen überwiegend Abgänge infolge des Verlusts eines Franchisevertrags (Arriva Trains Wales).

Die Entwicklung des Planvermögens ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		Insgesamt	
in Mio. €	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Zeitwert des Planvermögens per 01.01.	200	191	5.060	4.791	38	41	5.298	5.023
Arbeitgeberbeiträge	22	20	103	113	1	2	126	135
Arbeitnehmerbeiträge	2	0	44	47	0	0	46	47
Fiktiver Ertrag aus Planvermögen	5	3	107	92	1	0	113	95
Zahlungen	-5	-5	-218	-173	-4	-3	-227	-181
davon Rentenzahlungen	-5	-5	-189	-173	-4	-3	-198	-181
davon Zahlungen für Abgeltungen	-	-	-29	-	-	-	-29	-
Transfers	0	1	-387	4	-	-	-387	5
Neubewertung	1	-10	-162	377	1	1	-160	368
Verwaltungskosten: Kosten der Pensionssicherung	-	-	-10	-13	0	0	-10	-13
Währungskurseffekte	-	-	-32	-178	-1	-3	-33	-181
Zeitwert des Planvermögens per 31.12.	225	200	4.505	5.060	36	38	4.766	5.298

Bei dem angesetzten Planvermögen handelt es sich um:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		Insgesamt	
Per 31.12., in Mio. €	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Aktien und sonstige Wertpapiere	7	6	3.047	3.606	13	15	3.067	3.627
davon mit Marktpreisnotierung	7	6	3.047	3.606	13	15	3.067	3.627
Zinstragende Wertpapiere	138	113	802	823	18	19	958	955
davon mit Marktpreisnotierung	138	113	802	823	18	19	958	955
Rückdeckungsversicherungen	79	80	73	23	-	-	152	103
davon mit Marktpreisnotierung	79	80	16	1	-	-	95	81
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	57	22	-	-	57	22
Private Equity	-	-	329	337	-	-	329	337
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	329	337	-	-	329	337
Anlagen in Infrastruktur	-	-	152	181	-	-	152	181
davon mit Marktpreisnotierung	-	-	116	110	-	-	116	110
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	36	71	-	-	36	71
Barmittel und andere Vermögenswerte	1	1	102	90	5	4	108	95
davon mit Marktpreisnotierung	1	1	66	63	3	2	70	66
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	36	27	2	2	38	29
	225	200	4.505	5.060	36	38	4.766	5.298
davon als Pension Asset erfasster Vermögenswert	0	0	-1	-5	0	-	-1	-5
	225	200	4.504	5.055	36	38	4.765	5.293

Die Veränderung der Nettopensionsrückstellung ist nachfolgend dargestellt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		Insgesamt	
in Mio. €	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Rückstellung per 01.01.	3.076	3.526	841	959	23	37	3.940	4.522
Pensionsaufwand	192	185	98	116	4	4	294	305
davon Dienstzeitaufwand	110	128	71	84	3	3	184	215
davon Zinserträge und Zinsaufwendungen	73	56	19	21	1	1	93	78
davon Verwaltungskosten	-	-	10	13	0	0	10	13
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	9	1	-2	-2	0	0	7	-1
Arbeitgeberbeiträge	-22	-20	-102	-113	-2	-2	-126	-135
Zahlungen	-76	-69	-14	-12	0	0	-90	-81
davon Rentenzahlungen	-75	-69	-14	-12	0	0	-89	-81
davon Zahlungen für Abgeltungen	-1	-	-	-	-	-	-1	-
Transfers	3	5	0	2	-	1	3	8
Änderung Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-	-	-
Neubewertung	600	-551	213	-84	5	-15	818	-650
erfahrungsbedingte Neubewertungen	-14	-47	198	66	0	-9	184	10
aus der Veränderung demografischer Annahmen	29	-1	15	-75	0	-	44	-76
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	587	-513	-149	227	6	-5	444	-291
Differenz tatsächlicher Ertrag zu fiktivem Ertrag Planvermögen	-2	10	149	-302	-1	-1	146	-293
Währungskurseffekte	-	-	-11	-30	0	-2	-11	-32
Veränderung erfasster Vermögenswerte	-	-	-5	3	-	0	-5	3
Rückstellung per 31.12.	3.773	3.076	1.020	841	30	23	4.823	3.940

Die Effekte aus Kostenaufteilung und Franchisevereinbarungen haben sich im Berichtsjahr durch Neubewertungen um 1 Mio. € erhöht (im Vorjahr: Verminderung um 61 Mio. €). Der Zinsaufwand und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Zinsergebnis erfasst.

Alle übrigen Beträge werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Die der Bewertung des überwiegenden Teils der Pensionsrückstellung zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Parameter werden nachfolgend gezeigt:

in %	2018	2017
RECHNUNGSZINSFUSS		
Deutschland und übrige Welt (ohne Großbritannien)	1,70	2,40
Großbritannien	2,80	2,60
ERWARTETE LOHN- UND GEHALTSENTWICKLUNG		
Deutschland und übrige Welt (ohne Großbritannien)	3,10	3,10
Großbritannien	4,00	4,00
ERWARTETE RENTENENTWICKLUNG (JE NACH PERSONENGRUPPE)		
Deutschland und übrige Welt (ohne Großbritannien)	2,00	1,75
Großbritannien	2,30	2,30

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die deutschen Konzernunternehmen fanden die Richttafeln 2018 G (im Vorjahr: Richttafeln 2005 G) von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die übrigen Konzernunternehmen wurden länder- oder versorgungsplanspezifische Sterbetafeln verwendet.

Sensitivitäten und zusätzliche Angaben:

Per 31.12. in Mio. €	2018	2017
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt höheren Zinssatz	8.774	8.716
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt niedrigeren Zinssatz	13.030	12.850
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5 % höheren Gehaltsentwicklung	10.807	10.721
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5 % höheren Rentenentwicklung	11.318	11.201
Gesamtverpflichtung bei einer um 1 Jahr erhöhten Lebenserwartung	10.964	10.862
Gesamtverpflichtung	10.635	10.538
davon aktive Begünstigte	5.688	5.587
davon ausgeschiedene Anwärter	1.587	1.543
davon Pensionäre	3.360	3.408
Erwartete Einzahlungen in das Planvermögen für das kommende Jahr	117	118
Direkte Rentenzahlungen für das kommende Jahr	104	99
Duration der Leistungsverpflichtung (in Jahren)	20,1	19,8

Die Angaben zur Sensitivität wurden unter Anwendung des Verfahrens ermittelt, das bei der Berechnung des Verpflichtungsumfangs eingesetzt wurde. Dabei wurde jeweils eine Annahme unter Beibehaltung der übrigen Annahmen geändert, sodass Interdependenzen zwischen den einzelnen Annahmen unberücksichtigt geblieben sind.

(33) Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine rechtliche oder faktische Verpflichtung besteht, die aus einem vergangenen Ereignis resultiert, deren Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme größer als 50 % ist und die zu einem Abfluss von Ressourcen führt, und wenn eine verlässliche Schätzung der Verpflichtungshöhe möglich ist (IAS 37 [Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen]).

Langfristige Rückstellungen werden mit Marktzinssätzen abgezinst. Die Umweltschutzrückstellungen zur Sanierung ökologischer Altlasten werden auf der Basis realer Zinssätze, die dem Risiko und dem Zeitraum bis zur Erfüllung angepasst werden, abgezinst. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominellen Wert der erwarteten Zahlungsabflüsse und dem bilanzierten Barwert für die Umweltschutzrückstellungen der DBAG aus übernommenen Verpflichtungen zur Beseitigung der Altlasten aus der Zeit vor der Gründung der DBAG wird in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und bildet damit den Zinsvorteil aus der längerfristigen Abwicklung der Rückstellung ab. Der Aufzinsungsaufwand aus den sonstigen Rückstellungen wird im Finanzergebnis erfasst. Drohverlustrückstellungen werden in Höhe des niedrigeren Betrags aus den erwarteten Kosten der Erfüllung des Vertrags und den erwarteten Kosten für die Beendigung des Vertrags bewertet.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Die Bestimmung von Rückstellungen jeglicher Art ist mit Einschätzungen zur Höhe und/oder zum Zeitpunkt von Verpflichtungen verbunden.

Die Umweltschutzrückstellungen betreffen primär die Verpflichtung der DBAG zur Beseitigung von vor dem 1. Januar 1994 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Als ökologische Altlasten werden sanierungspflichtige Kontaminationen von Boden und Grundwasser bezeichnet, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit auslösen. Gesetzliche Grundlagen zur Ableitung der Sanierungspflichten sind in den Boden- und Wassergesetzen des Bundes und der Länder zusammengefasst. Ebenfalls Gegenstand der Bearbeitung ökologischer Altlasten sind erforderliche Sanierungsmaßnahmen am Kanalbestand, um Boden- und Grundwasserkontaminationen aus Leckagen des Kanalbestands zu vermeiden, und Maßnahmen zur Stilllegung von Altdeponien.

Die Bewertung der Rückstellung erfolgt auf der Grundlage eines Diskontierungsverfahrens zum Barwert, soweit Sanierungsmaßnahmen wahrscheinlich sind, die Sanierungskosten verlässlich geschätzt werden können und kein zukünftiger Nutzen aus diesen Maßnahmen erwartet wird.

Die Schätzung künftiger Sanierungskosten unterliegt vielfältigen Einflussfaktoren. Wesentliche Treiber können die Anwendung innovativer Sanierungsverfahren, Veränderungen rechtlicher Rahmenbedingungen und auch die Marktpreisentwicklung für die Entsorgung der in hohem Maß anfallenden gefährlichen Abfälle sein.

Um die Sanierungskosten für die einzelnen Schadensfälle realistisch abzuschätzen, werden in den Arbeitsprogrammen Anpassungen der Kostenschätzungen aufgrund von Erkenntniszuwachs und behördlichen Abstimmungen in den aufeinanderfolgenden Bearbeitungsstufen vorgenommen.

Für die Bewertung der Rückstellung zum Bilanzstichtag wurden auf der Grundlage der derzeit bekannten Untersuchungs- und Sanierungsverpflichtungen die erwarteten Kosten auf Basis des heutigen Preisniveaus geschätzt.

Die Abzinsung der Rückstellung erfolgt auf Basis erwarteter Zahlungsabflüsse bei Anwendung eines risikoadjustierten Zinssatzes von 0,74 % (im Vorjahr: 0,74 %). Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften werden gebildet, sofern ein Verlust wahrscheinlich ist und dieser Verlust verlässlich geschätzt werden kann. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheit können die tatsächlichen Verluste gegebenenfalls von den ursprünglichen Schätzungen und damit von dem Rückstellungsbetrag abweichen. Im DB-Konzern ergeben sich solche Unsicherheiten insbesondere aus der Schätzung zukünftiger Erträge aus Verkehrsverträgen, der damit im Zusammenhang stehenden Sach- und Personalkosten sowie etwaiger Pönalezahlungen. Änderungen der Schätzungen dieser drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften können sich unter Umständen erheblich auf die künftige Ertragslage auswirken.

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Personalbezogene Rückstellungen		Erlöschmälerungen		Rückstellungen für drohende Verluste		Stilllegungsverpflichtungen		Umweltschutz		Übrige Rückstellungen		Insgesamt	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Stand per 01.01.	1.094	1.140	1.166	1.021	191	186	349	765	1.064	940	1.253	1.282	5.117	5.334
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	-2	0	0	-2	-2	0	0	0	-1	-2	-6	-4	-11
Änderung Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0
Inanspruchnahme	-290	-325	-223	-235	-78	-65	-41	-429	-51	-48	-240	-242	-923	-1.344
Auflösung	-89	-148	-138	-129	-39	-31	0	-8	0	0	-256	-160	-522	-476
Umgliederung	-5	-8	1	4	0	0	-	-	-	-	-2	2	-6	-2
Zuführung	287	436	492	505	324	103	1	4	0	170	285	379	1.389	1.597
Auf- und Abzinsung	1	1	-	-	0	0	17	17	-3	3	2	-2	17	19
Stand per 31.12.	998	1.094	1.298	1.166	396	191	326	349	1.010	1.064	1.040	1.253	5.068	5.117

Die Aufteilung der sonstigen Rückstellungen in kurz- und langfristige Beträge sowie die geschätzten Fälligkeiten der sonstigen Rückstellungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

in Mio. €	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
PER 31.12.2018								
Personalbezogene Rückstellungen	402	162	112	69	52	201	596	998
Erlösschmälerungen	1.298	-	-	-	-	-	-	1.298
Rückstellungen für drohende Verluste	260	37	29	26	21	23	136	396
Stilllegungsverpflichtungen	24	22	18	18	18	226	302	326
Umweltschutz	57	52	54	54	54	739	953	1.010
Übrige Rückstellungen	781	62	27	21	23	126	259	1.040
Insgesamt	2.822	335	240	188	168	1.315	2.246	5.068
PER 31.12.2017								
Personalbezogene Rückstellungen	472	173	119	73	53	204	622	1.094
Erlösschmälerungen	1.166	-	-	-	-	-	-	1.166
Rückstellungen für drohende Verluste	67	43	24	19	14	24	124	191
Stilllegungsverpflichtungen	42	23	23	22	22	217	307	349
Umweltschutz	62	56	59	58	58	771	1.002	1.064
Übrige Rückstellungen	934	111	28	20	27	133	319	1.253
Insgesamt	2.743	406	253	192	174	1.349	2.374	5.117

Personalbezogene Rückstellungen

Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Abfindungszahlungen) werden fällig, wenn ein Mitarbeiter im Rahmen von Vorruhestand oder Altersteilzeit vor dem abschlagsfreien regulären Renteneintritt freigesetzt wird oder wenn ein Mitarbeiter gegen eine Abfindungsleistung freiwillig aus dem Arbeitsverhältnis austritt. Abfindungsleistungen werden erfasst, wenn eine nachweisliche Verpflichtung besteht, entweder das Arbeitsverhältnis von gegenwärtigen Mitarbeitern entsprechend einem detaillierten formalen Plan, der nicht rückgängig gemacht werden kann, zu beenden oder Abfindungen bei freiwilliger Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Mitarbeiter im Rahmen von Aufhebungsverträgen zu leisten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Altersteilzeitvereinbarungen basieren auf dem sogenannten Blockmodell. Die vom DB-Konzern während des Zeitraums der Altersteilzeit zum Gehalt gezahlten Aufstockungsbeträge sowie zusätzliche Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung werden bis zum Ende der Aktivphase der Altersteilzeit ratierlich angesammelt und in Übereinstimmung mit IAS 19 zurückgestellt. Der Vergütungsrückstand (zuzüglich der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung) für die während der Beschäftigungsphase geleistete Mehrarbeit wird als andere langfristig fällige Leistung an Arbeitnehmer ebenfalls mit dem ratierlichen Barwert bewertet.

Der DB-Konzern bietet Mitarbeitern unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit, ihre Arbeitszeit unterhalb ihrer regulären Arbeitszeit zu verringern (besondere Teilzeit im Alter). In diesen Fällen reduziert sich die Arbeitszeit auf 81% der Referenz- beziehungsweise Regelarbeitszeit, wobei das Entgelt auf 90% aufgestockt wird. Leistungen zur betrieblichen Altersvorsorge werden auf Basis von 100% der Referenz- beziehungsweise Regelarbeitszeit gewährt.

Die personalbezogenen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

Per 31.12. in Mio. €	2018	2017
Personalvertragliche Verpflichtungen	525	608
Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen	228	232
Jubiläumsrückstellungen	116	116
Sonstige	129	138
Insgesamt	998	1.094

Die personalbezogenen Rückstellungen enthalten unter anderem personalvertragliche Verpflichtungen, die sich aus dem arbeitsrechtlichen Anspruch vieler Beschäftigter sowie der Bereitschaft der DB AG ergeben, auf betriebsbedingte Kündigungen zu verzichten. In diesen Fällen entstehen dem DB-Konzern bis zur Weitervermittlung beziehungsweise bis zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses Verluste aus zu tragenden Personalkosten, denen keine Gegenleistungen gegenüberstehen (Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen). Im Übrigen enthalten die personalvertraglichen Verpflichtungen Restrukturierungsrückstellungen.

Mit einer Dotierungshöhe von rund 402 Mio. € per 31. Dezember 2018 macht die Rückstellung für Verpflichtungsüberschüsse einen großen Anteil an den personalbezogenen Rückstellungen im DB-Konzern aus (per 31. Dezember 2017: 435 Mio. €). Hierin spiegeln sich die personalvertraglichen Verpflichtungen der DB AG für die im Demografietarifvertrag (DemografieTV) verankerte Beschäftigungssicherung wider.

Im Segment DB Schenker bestehen personalbezogene Restrukturierungsrückstellungen von 83 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 118 Mio. €) im Wesentlichen für das globale Restrukturierungsprogramm Boost (Steigerung der Profitabilität).

Die Rückstellungen für Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen berücksichtigen die Verpflichtungen aus tarifvertraglichen Regelungen und wurden überwiegend auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. In den Regelungen des DemografieTV zur besonderen Teilzeit im Alter ist ein Betrag von 88 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 90 Mio. €) für den tariflichen Anspruch von Mitarbeitern mit langjähriger Betriebszugehörigkeit und einer langjährigen Tätigkeit im Schichtdienst enthalten.

Erlösschmälerungen

Unter den Erlösschmälerungen sind unter anderem Kürzungen im Zusammenhang mit Bestellerentgelten ausgewiesen.

Rückstellungen für drohende Verluste

Die Rückstellungen für drohende Verluste betreffen hauptsächlich Verkehrsverträge, bei denen über die Laufzeit der Verträge Verpflichtungsüberschüsse entstehen. Die Zuführungen betreffen insbesondere DB Arriva und DB Regio.

Stilllegungsrückstellungen

Die Stilllegungsrückstellungen betreffen die anteilige Stilllegungsverpflichtung bei einem Gemeinschaftskraftwerk. Der Bewertung der Rückstellung liegt ein Diskontierungssatz von unverändert 5,0% zugrunde.

Umweltschutzzrückstellungen

In den Umweltschutzzrückstellungen sind mit 1.003 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 1.055 Mio. €) Sanierungsverpflichtungen der DB AG enthalten. Zur Wahrnehmung der in den Umweltschutzzrückstellungen berücksichtigten Sanierungsverpflichtungen hat die DB AG unter anderem

- ▶ das 4-Stufen-Programm Bodensanierung,
- ▶ das 3-Stufen-Kanalprogramm,
- ▶ das 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung

aufgesetzt. Durch die strukturierte Bearbeitung wird rechtskonformes sowie kosten- und aufwandsoptimiertes Vorgehen für die Erfassung, Gefährdungsbeurteilung und Sanierung festgestellter Schutzgutgefährdungen sichergestellt.

Im 4-Stufen-Programm Bodensanierung werden über die Stufen »Historische Erkundung«, »Orientierende Untersuchung« und »Detailuntersuchung« bestehende Boden- und/oder Grundwasserverunreinigungen lokalisiert und auf der Grundlage der maßgeblichen gesetzlichen Prüfkriterien beurteilt. Wird hierbei eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast festgestellt, wird über die Programmschritte Machbarkeitsstudie, Ausführungs- und Genehmigungsplanung die Umsetzung der erforderlichen Sanierung geplant. Die Sanierungsdurchführung wird flankiert von einem verbindlich abgestimmten Sanierungsplan oder einem öffentlich-rechtlichen Vertrag mit definierten Sanierungszielwerten. Die Stufe 1 »Historische Erkundung« ist bereits abgeschlossen.

Das 3-Stufen-Kanalprogramm zielt auf eine Beseitigung der sich aus Leckagen ergebenden Verunreinigungen von Boden und/oder Grundwasser. Damit geht eine Optimierung des vorhandenen Kanalnetzes auf die zukünftige Nutzung einher, sodass die Gefahrenabwehr auf dieses zukünftige Netz begrenzt werden kann. Das nicht betriebsnotwendige Netz wird stillgelegt. Die Abwicklung des Kanalprogramms erfolgt über die Stufe 1 »Erfassung«, Stufe 2 »Inspektion« und Stufe 3 »Sanierung/Stilllegung«. Gesetzliche Anforderungen sind im Wasserhaushaltsgesetz (WHG), in den Landeswassergesetzen und den Eigenkontrollverordnungen formuliert.

Im 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung werden alle vom DB-Konzern betriebenen Altdeponien systematisch erfasst (Stufe 1). Die Stilllegung und Rekultivierung der Flächen (Stufe 2a) sowie deren Nachsorge (Stufe 2b) werden auf der Grundlage der Anforderungen aus dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) und der Deponieverordnung (DepV) geplant und umgesetzt.

Übrige Rückstellungen

Die übrigen Rückstellungen enthalten neben Rückstellungen für Prozessrisiken, Rückbau- und Abbruchverpflichtungen, Schadenersatz, Immobilienrisiken, Garantie- und Gewährleistungsverpflichtungen, Haftpflichtrenten, sonstige Steuerrisiken, Drittverpflichtungen für Instandhaltungen, Versicherungen und Projektrisiken eine Vielzahl weiterer Sachverhalte, die im Einzelfall von untergeordneter Bedeutung sind.

(34) Passive Abgrenzungen

Der DB-Konzern erhält verschiedene öffentliche Zuwendungen, die grundsätzlich vermögenswert- beziehungsweise erfolgsbezogen gewährt werden. Die Zuwendungen werden bilanziell erfasst, sofern Sicherheit darüber besteht, dass sie erfolgen und die notwendigen Bedingungen für den Erhalt erfüllt werden. Die vermögenswertorientierten Zuwendungen, vor allem Investitionszuschüsse, werden direkt von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. Die Zinsvorteile (Differenz aus Nominalwert und Barwert) aus gewährten zinslosen Darlehen werden auf der Grundlage der vertraglichen Zuwendungsbedingungen passivisch abgegrenzt. Die Erträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen werden als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

Abgegrenzte Gewinne aus Sale-and-Leaseback-Verträgen

Werden bei Abschluss von Sale-and-Leaseback-Verträgen Veräußerungsgewinne realisiert und wird das anschließende Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing klassifiziert, werden diese passivisch abgegrenzt und über die Laufzeit der jeweiligen Verträge erfolgswirksam aufgelöst.

Die passiven Abgrenzungen enthalten folgende Posten:

Per 31.12. in Mio. €	2018	2017
Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen	569	699
Erlösabgrenzungen	775	584
Sonstige	304	340
Insgesamt	1.648	1.623
Langfristiger Anteil	627	785
Kurzfristiger Anteil	1.021	838

Die abgegrenzten öffentlichen Zuwendungen betreffen im Wesentlichen den Zinsvorteil (Unterschiedsbetrag zwischen Nominal- und Barwert) aus den zinslos gewährten Darlehen, der sich im Berichtsjahr wie folgt entwickelt hat:

in Mio. €	2018	2017
Stand per 01.01.	499	643
Auflösung	-144	-144
Stand per 31.12.	355	499

Ein Teil der Auflösung im Berichtsjahr resultiert mit 59 Mio. € (im Vorjahr: 59 Mio. €) aus der jährlichen Auflösung passiver Abgrenzungen. Der übrige Teil entfällt auf die Auflösung fortgeführter Abgrenzungen im Rahmen vorfristiger Einmaltilgungen zum jeweiligen Barwert in den Jahren 1999, 2004 und 2011.

Die Erlösabgrenzungen stellen den Teil der Vergütungsleistungen dar, der auf den Zeitraum nach dem Bilanzstichtag entfällt.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente im Berichtsjahr und wird in Übereinstimmung mit IAS 7 (Kapitalflussrechnungen) erstellt. Die Darstellung des Mittelflusses aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Zinseinzahlungen und Zinsauszahlungen, Dividendeneinzahlungen sowie Steuerzahlungen werden im Bereich der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks sowie Wertpapieranlagen) mit einer Laufzeit von nicht mehr als drei Monaten. Von den Zahlungsmitteln waren im Berichtsjahr 856 Mio. € (im Vorjahr: 638 Mio. €) im Wesentlichen aufgrund von Vorgaben der Rail-Franchises in Großbritannien, externen Solvabilitätsvorschriften für DB-konzerneigene Versicherungsgesellschaften sowie aus Länder- und vertraglichen Restriktionen insbesondere im internationalen Logistikgeschäft zweckgebunden.

Darüber hinaus enthält der Finanzmittelbestand kurzfristig fällige Forderungen gegenüber Kreditinstituten (216 Mio. €; im Vorjahr: 271 Mio. €), die aus Sicherungsvereinbarungen im Rahmen von Finanztermingeschäften resultieren. Diese Forderungen werden bei positiver Marktentwicklung, spätestens jedoch bei Fälligkeit der Finanztermingeschäfte, zurückgeführt.

Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit wird ermittelt, indem das Periodenergebnis vor Steuern um nicht zahlungswirksame Größen (insbesondere Zuführungen und Auflösungen von sonstigen Rückstellungen) bereinigt und um die sonstigen Veränderungen des kurzfristigen Vermögens, der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden) und der Rückstellungen ergänzt wird. Nach Berücksichtigung der Zins- und Steuerzahlungen ergibt sich ein Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit.

Gegenüber dem Vorjahr hat sich der Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit deutlich erhöht. Maßgeblich hierfür sind gestiegene Pensionsrückstellungen.

Die zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge haben sich vermindert (-420 Mio. €) und enthalten insbesondere leicht verminderte Aufwendungen aus der Zuführung sowie gestiegene Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen.

Mittelfluss aus Investitionstätigkeit

Der Mittelfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich aus dem Mittelzufluss aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie aus Investitionszuwendungen und dem Mittelabfluss für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie in langfristige finanzielle Vermögenswerte.

Einzahlungen aus Investitionszuschüssen werden unter Investitionstätigkeit ausgewiesen, da zwischen erhaltenen Investitionszuschüssen und den Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagevermögen ein enger Zusammenhang besteht.

Der leicht angestiegene Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich insbesondere aus gestiegenen Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen (+6,8%) und einem weiter angestiegenen Einzahlungssaldo aus Investitionszuwendungen (+7,6%). Die Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen (im Berichtsjahr: 3 Mio. €; im Vorjahr: 30 Mio. €) haben sich gegenüber dem Vorjahr deutlich vermindert.

Bei Veränderungen des Konsolidierungskreises durch Kauf oder Verkauf von Unternehmen wird der bezahlte Kaufpreis (ohne übernommene Schulden) abzüglich der erworbenen oder verkauften Finanzmittel als Mittelfluss aus Investitionstätigkeit erfasst.

Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich aus dem Saldo von Ein- und Auszahlungen aus begebenen Anleihen, aufgenommenen Bankschulden und Darlehen, Auszahlungen für die Tilgung von Finance-Lease-Verbindlichkeiten sowie Auszahlungen für die Tilgung der Zinslosen Darlehen.

Der gestiegene Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich insbesondere aus deutlich gestiegenen Zuflüssen aus der Begebung und Tilgung von Anleihen, einem Einzahlungssaldo aus der Aufnahme von Finanzmitteln sowie einer um 150 Mio. € verminderten Gewinnausschüttung an den Bund.

Angaben zu den Veränderungen von Finanzverbindlichkeiten nach IAS 7

in Mio. €	Per 01.01.2018	Zahlungs- wirksame Veränderung (Ein- zahlung (+)/ Auszahlung (-)	Nicht zahlungswirksame Veränderungen				Per 31.12.2018
			Erwerb(+)/ Veräußerung (-) von Unter- nehmen	Währungs- effekte	Zugang (+)/ Abgang (-) Finance Lease	Aufzinsung	
Forderungen aus Finanzierung	-131	-43	-	0	-	-	-174
VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNG							
Zinslose Darlehen	1.014	-204	-	-	-	41	851
Anleihen	19.616	1.027	-	56	-	13	20.712
Commercial Paper	-	-	-	-	-	-	-
Bankschulden	531	115	-	0	-	-	646
EUROFIMA-Darlehen	200	-	-	-	-	-	200
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	501	-42	55	-	21	27	562
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	52	-7	-	-	-	-	45
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	162	66	-	0	-	-	228
	22.076	955	55	56	21	81	23.244
Insgesamt	21.945	912	55	56	21	81	23.070

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung des DB-Konzerns wurde nach IFRS 8 (»Geschäftssegmente«) aufgestellt. Dabei ergeben sich die Geschäftssegmente des DB-Konzerns aus der Aggregation von vollkonsolidierten Legaleinheiten, deren eindeutige Segmentzuordnung sich aus der gesellschaftsspezifischen operativen Leistungserstellung auf einem abgegrenzten Markt bestimmt. Auf Ebene der Geschäftssegmente trifft der Konzernvorstand seine Entscheidungen und nimmt wirtschaftliche Analysen sowie Beurteilungen vor (Management Approach).

Die Zuordnung der Legaleinheiten zu Geschäftssegmenten im externen Rechnungswesen stimmt mit der Zuordnung in der internen Managementberichterstattung überein. Damit sind die Führungs- und die Legalstruktur des DB-Konzerns kongruent. Infolge dieses Zuordnungsprinzips existieren innerhalb einer Legaleinheit keine Teilbilanzen beziehungsweise -ergebnisrechnungen, die unterschiedlichen Segmenten zugeordnet werden.

Als Adressat der Managementberichterstattung gilt in diesem Zusammenhang der Konzernvorstand in seiner Funktion als Hauptentscheidungsträger. Die Managementberichterstattung im DB-Konzern beruht auf den Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS. Bei der Überleitung der Segmentdaten auf die entsprechenden Unternehmensdaten sind somit im Wesentlichen Konsolidierungseffekte zu berücksichtigen. Aus diesem Grund erfolgt die Überleitung in einer Konsolidierungsspalte. Der Unternehmens- und Organisationsstruktur des DB-Konzerns folgend sind die Aktivitäten der Geschäftssegmente Gegenstand des Berichtsformats. Die Darstellung der geografischen Tätigkeitsschwerpunkte des DB-Konzerns erfolgt in den Segmentinformationen nach Regionen.

Folgende Segmente werden im DB-Konzern geführt:

- ▶ **DB Fernverkehr:** Im Segment DB Fernverkehr sind sämtliche überregionalen Beförderungs- und Serviceleistungen im Schienenpersonenverkehr zusammengefasst. Der überwiegende Teil dieser Verkehrsleistungen wird in Deutschland erbracht.
- ▶ **DB Regio:** Im Segment DB Regio sind die Aktivitäten für die deutschen Beförderungs- und Serviceleistungen im regionalen Personenverkehr auf Schiene und Straße zusammengefasst. Diese umfassen auch die S-Bahnen in Berlin und Hamburg.
- ▶ **DB Arriva:** Im Segment DB Arriva sind alle europäischen Nahverkehrsaktivitäten (Schiene und Bus) außerhalb Deutschlands gebündelt.
- ▶ **DB Cargo:** Im Segment DB Cargo sind die europäischen Aktivitäten für den Schienentransport im Waren- und Güterverkehr gebündelt. Der Marktauftritt erfolgt primär in Deutschland, Dänemark, den Niederlanden, Italien, Großbritannien, Frankreich, Polen und Spanien.
- ▶ **DB Schenker:** Im Segment DB Schenker werden alle globalen Logistikaktivitäten des DB-Konzerns geführt. Diese umfassen Speditions-, Transport- und sonstige Servicedienstleistungen im Waren- und Güterverkehr.
- ▶ **DB Netze Fahrweg:** Das Segment DB Netze Fahrweg verantwortet Herstellung, Instandhaltung und Betrieb unserer schienengebundenen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland.
- ▶ **DB Netze Personenbahnhöfe:** In diesem Segment sind der Betrieb, die Entwicklung und die Vermarktung der Personenbahnhöfe und Bahnhofflächen in Deutschland gebündelt.
- ▶ **DB Netze Energie:** Das Segment DB Netze Energie bietet alle branchenüblichen Energieprodukte in den Bereichen Transportenergie und stationäre Energien an.

- ▶ **Beteiligungen/Sonstige:** In diesem Segment wird die DB AG mit ihren zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen als Managementholding des DB-Konzerns ausgewiesen. Dazu zählen auch die Dienstleistungsgesellschaften, die ihre Leistungen überwiegend konzernintern in den Bereichen Verkehr, Logistik, Informationstechnologie und Telekommunikation erbringen. Darüber hinaus werden unter Beteiligungen/Sonstige die übrigen Beteiligungen und verbleibenden Aktivitäten geführt.

Die Daten zu den Segmenten werden nach Eliminierung der intrasegmentären Beziehungen dargestellt. Die Transaktionen zwischen den Segmenten (intersegmentäre Beziehungen) werden in der Spalte Konsolidierung eliminiert.

Die in den Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten dargestellten Erträge und Aufwendungen sind um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach außergewöhnlichen Charakter haben, bereinigt. Eine generelle Bereinigung erfolgt für Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen sowie in Höhe der Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden. Darüber hinaus wird eine Bereinigung für Einzelsachverhalte vorgenommen, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch abgrenzbar sind, bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Sie werden in der Spalte Überleitung dargestellt. Darüber hinaus werden in dieser Spalte die Bilanzposten des Capital Employed (inhaltliche Zuordnung gemäß Managementberichterstattung) auf die externe Darstellung gemäß Konzern-Bilanz übergeleitet.

Die Segmentberichterstattung orientiert sich an den betriebswirtschaftlichen Kennzahlen, die zur internen Steuerung der Geschäftssegmente verwendet werden. Diese Kennzahlen bilden die Grundlage des wertorientierten Steuerungskonzepts **(»Kapitalmanagement im DB-Konzern [gemäß IAS 1]« 192f.)**.

Die externen Umsatzerlöse und übrigen Erträge betreffen ausschließlich Erträge der Segmente mit Konzernexternen. Die internen Umsatzerlöse und übrigen Erträge zeigen die Erträge mit anderen Segmenten (intersegmentäre Erträge). Die Verrechnungspreise für konzerninterne Transaktionen werden marktbezogen festgelegt.

Zur Beurteilung der rein operativen Ertragskraft der Geschäftssegmente dient das EBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization). Das EBITDA enthält keine Aufwendungen aus dem betriebsnotwendig gebundenen Kapital in Form von Abschreibungen und Zinsen. Damit wird das EBITDA nicht beeinflusst durch segment-spezifische Finanzierungsstrukturen und langfristige Investitionszyklen (insbesondere in den Infrastruktursegmenten), da Abschreibungen früher anfallen als die positiven Rückflüsse aus diesen Investitionen. Das EBITDA besitzt somit den Charakter eines Cashflows vor Steuern.

Demgegenüber beinhaltet das EBIT zusätzlich die Abschreibungen auf das Anlagevermögen (Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte). Das EBIT stellt das operativ erwirtschaftete Ergebnis dar, das zur Befriedigung der Verzinsungsansprüche der Kapitalgeberseite zur Verfügung steht.

Für eine nachhaltige Ergebnisbeurteilung sind zusätzlich die Finanzierungskosten relevant, die infolge einer zum Teil sehr hohen Kapitalbindung in den Geschäftssegmenten des DB-Konzerns (vor allem in den Infrastruktursegmenten) anfallen. Daher wird in der Kennzahl operatives Ergebnis nach Zinsen zusätzlich der operative Zinssaldo berücksichtigt.

Neben den vorgenannten Ertragsgrößen ist für die interne Steuerung der Geschäftssegmente auch das eingesetzte betriebsnotwendige Vermögen (Capital Employed) einzubeziehen. Das Capital Employed umfasst das von Eigen- und Fremdkapitalgebern eingesetzte zu verzinsende betriebsnotwendige Kapital.

Die Netto-Finanzschulden entsprechen dem Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Finance Lease sowie den liquiden Mitteln und verzinslichen Außenforderungen. Die Netto-Finanzschulden der Segmente enthalten zudem die Forderungen und Verbindlichkeiten aus Konzernfinanzierung und konzerninternem Finance Lease.

Die Brutto-Investitionen umfassen die getätigten Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände ohne aktivierte Fremdkapitalkosten. Durch Abzug der Finanzierungsbeteiligung Dritter (im Wesentlichen die Baukostenzuschüsse des Bundes und der Länder) an spezifischen Investitionsvorhaben ergeben sich die Netto-Investitionen.

Die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen umfassen als Teil der Segmentgesamtinvestitionen ausschließlich die Investitionen in die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte einschließlich der Firmenwerte, die im Zuge von Unternehmenserwerben angeschafft beziehungsweise erstmalig in den Konzern-Abschluss einbezogen werden.

Die Anzahl der Mitarbeiter gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an, dabei sind Teilzeitbeschäftigte auf Vollzeitpersonen umgerechnet.

Für die Segmente gelten die gleichen beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze wie für den übrigen **Konzern-Abschluss (Grundlagen und Methoden □ 188 ff.)**. Konzerninterne Segmenttransaktionen werden in der Regel zu Marktpreisen getätigt.

Erläuterungen zu den Informationen nach Regionen

Die regionale Zuordnung der externen Umsatzerlöse erfolgt jeweils nach dem Sitz der leistenden Konzerngesellschaft.

Die Zuordnung der langfristigen Vermögenswerte wird jeweils nach dem Sitz der Gesellschaft vorgenommen. Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen sowie langfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Finanzinstrumente, latente Steueransprüche, Rechte aus Versicherungsverträgen sowie Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses).

Informationen über wichtige Kunden

Im Berichtsjahr und im Vorjahr hat der DB-Konzern mit keinem einzelnen Kunden mehr als 10% der Umsatzerlöse erzielt.

Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente

Management der Finanz- und Energiepreissrisiken

Der DB-Konzern ist als international tätiger Mobilitäts-, Transport- und Logistikkonzern Finanzrisiken durch Veränderungen von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus entstehen auf der Beschaffungsseite Energiepreissrisiken durch Preisschwankungen für Dieselkraftstoff und Strom. Teil der Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente aktiv zu steuern und damit zu begrenzen.

Die DBAG ist mit ihrem zentralen Konzern-Treasury für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte des DB-Konzerns zuständig und operiert in enger Abstimmung mit den Tochtergesellschaften, bei denen die Risikopositionen primär entstehen. Dabei orientiert sich das Konzern-Treasury an den einschlägigen Regelungen für das Risikomanagement (Mindestanforderungen an das Risikomanagement [MaRisk], Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich [KonTraG]). Spekulationsgeschäfte sind nicht zulässig. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreissrisiken eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen oder antizipierten Grundgeschäften (zum Beispiel Anleihen, Einkauf von Dieselkraftstoff und Strom). Es wird jeweils die Qualifizierung als wirksames Sicherungsgeschäft nach IFRS 9 angestrebt.

Zinsänderungsrisiken

Die Zinsänderungsrisiken resultieren aus variabel verzinslichen Geldaufnahmen.

Gemäß IFRS 7 werden mittels einer Sensitivitätsanalyse die Effekte von hypothetischen Änderungen der Marktzinssätze auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht. Dabei werden folgende Finanzinstrumente berücksichtigt:

- ▶ In Cashflow-Hedges abgebildete Derivate (Zins- und Zins-/Währungssicherungen) haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.
- ▶ In die Sensitivitätsberechnungen für das Zinsergebnis werden Finanzinstrumente mit variabler Verzinsung einbezogen (Bankguthaben, kurzfristige Geldaufnahmen/-anlagen, Zins-Währungs-Swaps, Darlehen, Finance Leases).

Wenn das Marktzinsniveau für das Exposure zum Bilanzstichtag um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, wäre das Gesamtergebnis wie folgt beeinflusst worden:

	2018		2017	
	Veränderung des Marktzinsniveaus um			
in Mio. €	+100 BP ¹⁾	-100 BP ¹⁾	+100 BP ¹⁾	-100 BP ¹⁾
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	+28	-31	+40	-43
davon Jahresergebnis	+7	-7	+8	-8
davon direkt im Eigenkapital	+21	-24	+21	-24

¹⁾ Basispunkte.

Fremdwährungsrisiken

Die Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten.

Die im Rahmen der Konzernfinanzierung begebenen Fremdwährungsanleihen und Darlehen werden zur Vermeidung von Zins- und Wechselkursänderungsrisiken mithilfe von Zins-Währungs-Swaps in Euroverbindlichkeiten und Forderungen umgewandelt. In Einzelfällen kann bei Anleihen auf eine Umwandlung verzichtet werden, falls eine Bedienung der Anleihe aus Zahlungseingängen in Fremdwährung gewährleistet ist.

Tochtergesellschaften sichern alle wesentlichen Fremdwährungspositionen in ihrer Funktionalwährung über das Konzern-Treasury ab. In besonderen Ausnahmefällen und in begrenztem Ausmaß wird es Tochtergesellschaften gestattet, eigenständig Fremdwährungspositionen mit Banken zu sichern.

Der Währungssensitivitätsanalyse gemäß IFRS 7 liegen folgende Annahmen zugrunde:

- ▶ Die abgeschlossenen Zins-Währungs-Swaps und Devisentransaktionen sind stets originären Grundgeschäften zugeordnet.
- ▶ Alle wesentlichen Fremdwährungspositionen aus operativer Geschäftstätigkeit werden grundsätzlich zu 100% gesichert. Währungskursänderungen haben bei 100%-Absicherung keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital.
- ▶ Fremdwährungsrisiken können auftreten, wenn in begründeten Ausnahmefällen keine 100%-Absicherung vorliegt, zum Beispiel, wenn Hedge-Volumina für erwartete Zahlungsströme in Fremdwährung konservativ geschätzt werden, um ein Overhedging zu vermeiden.

- Darüber hinaus können bilanzielle Fremdwährungsrisiken aus Energiepreissicherungen, die nicht in der jeweiligen Funktionalwährung denominated sind, auftreten.

Wenn die folgenden Fremdwährungen für Währungssicherungen zum Bilanzstichtag um 10% abgewertet (beziehungsweise aufgewertet) gewesen wären, wäre das Gesamtergebnis nicht wesentlich beeinflusst worden:

in Mio. €	2018		2017	
	Aufwertung der Fremdwährungskurse um			
	+10%	-10%	+10%	-10%
USD	+4	-4	+7	-7
CNY	+4	-5	+3	-3
ILS	+1	-1	0	0
QAR	+1	-1	+1	-1
SAR	+1	-1	+1	-1
MXN	0	0	-1	+2
SGD	-2	+2	0	0
TRY	-1	+2	0	0

Zum DB-Konzern zählen zahlreiche Beteiligungen an ausländischen Tochterunternehmen, deren Nettovermögen einem Umrechnungsrisiko ausgesetzt ist. Dieses Translationsrisiko wird nicht als Fremdwährungsrisiko im Sinne des IFRS 7 verstanden und wird nicht abgesichert.

Energiepreissrisiken

Die Steuerung und Minimierung von Energiepreissrisiken obliegt dem Energiepreis-Risikomanagement-Komitee (ERMC), das die Umsetzung der Risikopolitik des DB-Konzerns speziell im Hinblick auf Energiepreissrisiken (insbesondere für die Beschaffung von Diesel und Strom) sicherstellt. Das ERMC beschließt spezifische Absicherungsstrategien und -maßnahmen, bei denen Finanz- und Energiederivate genutzt werden.

Als Sicherungsgeschäfte für Preisänderungsrisiken beim Bezug von Strom werden Swaps auf die den Preisformeln zugrunde liegenden Rohstoffe (Kohle und Schweröl) eingesetzt.

Per 31.12. in Mio. €	Finanzielle Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden		Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden					
			Finanzinstrumente		erhaltene/geleistete Barsicherheiten		Nettobeträge	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Derivative Finanzinstrumente – Vermögenswerte	263	179	-149	-111	-114	-61	0	7
Derivative Finanzinstrumente – Schulden	391	382	-149	-111	-216	-271	26	0

Die Vermögenswerte aus Finanzderivaten und damit das maximale Adressenausfallrisiko sind aufgrund von Währungskursschwankungen des Euro gegenüber anderen Währungen, insbesondere dem Schweizer Franken und dem japanischen Yen, gestiegen. Die Schulden aus derivativen Finanzinstrumenten haben sich nur leicht erhöht. Die geleisteten Barsicherheiten überwiegen weiterhin. Das maximale Einzelrisiko (Aus-

Dieselpreisrisiken werden zum Beispiel durch den Abschluss von Dieselswaps begrenzt (Hybridsicherungen von Dieselpreis- und Währungsrisiken sowie Einzelsicherungen von Währungsrisiken sind im Ausnahmefall möglich).

Zur Durchführung der Sensitivitätsanalysen gemäß IFRS 7 wurden folgende Annahmen getroffen:

- Bei Energiepreisswaps wird der effektive Anteil in das Eigenkapital gebucht, der ineffektive Anteil wird dagegen in die Ergebnisrechnung gebucht.
- Beim Einsatz von Optionen (Collars) bildet der innere Wert den effektiven Teil des Hedges, sodass der innere Wert in das Eigenkapital gebucht wird. Der Zeitwert ist dagegen nicht Teil der Sicherungsbeziehung und wird erfolgswirksam abgebildet.

Wenn die Energiepreise zum Jahresultimo um 10% niedriger (beziehungsweise höher) gelegen hätten, wäre das Gesamtergebnis wie folgt beeinflusst worden:

	2018		2017	
	Veränderung der Marktpreise um			
in Mio. €	+10%	-10%	+10%	-10%
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	+71	-71	+50	-50
davon direkt im Eigenkapital	+71	-71	+50	-50
Diesel	+42	-42	+50	-50
Kohle	+29	-29	0	0

Adressenausfallrisiko der Zins-, Währungs- und Energiederivate

Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimits wird das Adressenausfallrisiko überwacht und aktiv gesteuert.

Um das Adressenausfallrisiko aus langfristigen Derivatetransaktionen zu minimieren, hat der DB-Konzern mit seinen Kernbanken Absicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) abgeschlossen. In den CSA wurde die wechselseitige Stellung von Barsicherheiten für Zins- und Zins-Währungs-Swaps sowie Energiederivate vereinbart. Der Sicherheitenausgleich findet täglich mit allen relevanten Banken statt.

Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden:

Per 31.12. in Mio. €	Finanzielle Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden		Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden					
			Finanzinstrumente		erhaltene/geleistete Barsicherheiten		Nettobeträge	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Derivative Finanzinstrumente – Vermögenswerte	263	179	-149	-111	-114	-61	0	7
Derivative Finanzinstrumente – Schulden	391	382	-149	-111	-216	-271	26	0

fallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen) beträgt 54 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 33 Mio. €) und besteht gegenüber einer Bank mit einem Moody's-Rating von A1. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Adressenausfallrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Baa2 auf.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsmanagement umfasst die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Bestands an flüssigen Mitteln, die fortwährende Inanspruchnahme des Commercial-Paper-Marktes zur Gewährleistung hinreichender Marktliquidität und -tiefe sowie die jederzeitige Verfügbarkeit von Finanzmitteln über **garantierte Kreditfazilitäten von Banken (Anhangziffer (28) 213 ff.)**.

Aus der nachfolgenden Tabelle sind die vertraglich vereinbarten undiskontierten Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten sowie der derivativen Finanzinstrumente mit positivem und negativem Zeitwert des DB-Konzerns ersichtlich:

	2019		2020		2021-2023		2024-2028		2029 ff.	
Fälligkeitsanalyse finanzieller Verpflichtungen per 31.12.2018 in Mio. €	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung
ORIGINÄRE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN										
Zinslose Darlehen	-	178	-	163	-	469	-	155	-	-
Anleihen	438	1.900	359	1.940	821	5.441	713	6.669	396	3.666
Commercial Paper	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bankschulden	0	240	0	4	-	401	-	1	-	-
EUROFIMA-Darlehen	8	-	8	-	8	200	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	19	44	18	43	42	136	47	140	111	199
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	1	6	1	6	7	20	1	13	-	-
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	3	196	-	24	-	7	-	1	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	5.157	-	59	-	80	-	20	-	-
Sonstige und übrige Verbindlichkeiten	-	3.399	-	13	-	22	-	39	-	-
DERIVATIVE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN (NET/GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	59	30	58	439	124	321	122	1.407	16	448
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	5	-	5	-	4	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	463	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	1.131	-	2	-	-	-	-	-	-
Energiepreisderivate	20	-	12	-	12	-	4	-	-	-
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	65	301	58	649	108	530	77	1.364	26	506
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	339	-	0	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	726	-	38	-	7	-	-	-	-
Energiepreisderivate	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FREIWILLIGE ANGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DERIVATEN										
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (NET SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-
Energiepreisderivate	-15	-	-13	-	-22	-	-6	-	-	-
FINANZIELLE ZUFLÜSSE AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-116	-372	-112	-1.155	-272	-870	-250	-2.676	-63	-915
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-800	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-1.856	-	-42	-	-8	-	-	-	-
Energiepreisderivate	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FINANZGARANTIEEN										
Finanzgarantien	-	17	-	-	-	-	-	-	-	-

	2018		2019		2020-2022		2023-2027		2028 ff.	
Fälligkeitsanalyse finanzieller Verpflichtungen per 31.12.2017 in Mio. €	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung
ORIGINÄRE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN										
Zinslose Darlehen	-	204	-	178	-	476	-	311	-	-
Anleihen	481	1.900	401	1.942	824	5.453	654	6.561	331	3.842
Commercial Paper	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bankschulden	0	121	0	5	1	404	-	1	-	-
EUROFIMA-Darlehen	8	-	8	-	16	200	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	21	75	16	33	41	103	45	121	114	169
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	1	6	1	6	1	19	0	21	-	-
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	3	58	3	102	-	1	-	1	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	5.157	-	59	-	80	-	20	-	-
Sonstige und übrige Verbindlichkeiten	-	3.399	-	13	-	22	-	39	-	-
DERIVATIVE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN (NET/GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	58	241	53	106	116	730	85	1.143	11	261
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	5	-	5	-	4	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	717	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	886	-	7	-	-	-	-	-	-
Energiepreisderivate	22	-	9	-	15	-	6	-	-	-
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	63	126	60	216	127	668	121	1.517	39	599
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	208	-	0	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	901	-	3	-	1	-	-	-	-
Energiepreisderivate	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FREIWILLIGE ANGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DERIVATEN										
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (NET SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-
Energiepreisderivate	-16	-	-11	-	-15	-	-8	-	-	-
FINANZIELLE ZUFLÜSSE AUS DERIVATEN FINANZINSTRUMENTEN (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-115	-361	-104	-347	-262	-1.396	-260	-2.612	-67	-825
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-924	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-1.787	-	-10	-	-1	-	-	-	-
Energiepreisderivate	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FINANZGARANTIE										
Finanzgarantien	-	17	-	-	-	-	-	-	-	-

Einbezogen wurden alle Instrumente, die per 31. Dezember 2018 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vereinbart wurden. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden auf Basis der am 31. Dezember 2018 (im Vorjahr: am 31. Dezember 2017) gültigen Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind dem frühestmöglichen Zeitsegment zugeordnet.

Den finanziellen Verbindlichkeiten stehen flüssige Mittel von 3.544 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 3.397 Mio. €) gegenüber, die sich aus Kontoguthaben und kurzfristigen Festgeldanlagen zusammensetzen.

Sonstige Angaben

(35) Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen bestanden per 31. Dezember 2018 in Höhe von 46 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 23 Mio. €). Sie umfassen überwiegend einen Rückforderungsanspruch im Zusammenhang mit geleisteten Baukostenzuschüssen, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Bilanzstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war.

Zum Bilanzstichtag sind grundsätzlich für sämtliche Aktivverfahren aufgrund der hohen Unsicherheiten bezogen auf Erstattungsansprüche, -zeitpunkte und -wahrscheinlichkeiten keine Eventualforderungen erfasst.

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

Per 31.12. in Mio. €	2018	2017
Eventualschulden aus Gewährleistungsverpflichtungen	-	30
Sonstige Eventualschulden	99	124
Insgesamt	99	154

In den sonstigen Eventualschulden sind unter anderem Risiken aus Rechtsstreitigkeiten berücksichtigt, die aufgrund der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit von weniger als 50% nicht als Rückstellungen bilanziert wurden.

Darüber hinaus bestanden per 31. Dezember 2018 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 17 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 17 Mio. €). Weiterhin dienten Sachanlagen mit Buchwerten von 13 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 7 Mio. €) der Besicherung von Krediten. Der Ausweis betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge, die bei den operativen Gesellschaften des Segments DB Fernverkehr im Einsatz sind.

Der DB-Konzern bürgt im Wesentlichen für Beteiligungsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften und haftet kraft Gesetzes gesamtschuldnerisch für alle Arbeitsgemeinschaften, an denen er beteiligt ist.

(36) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt per 31. Dezember 2018 21.964 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 20.507 Mio. €).

Die Investitionsausgaben, für die zum Bilanzstichtag vertragliche Verpflichtungen bestanden, für die aber noch keine Gegenleistung erbracht wurde, setzen sich wie folgt zusammen:

Per 31.12. in Mio. €	2018	2017
Bestellobligo für den Erwerb von		
Sachanlagevermögen	15.931	14.478
immateriellen Vermögenswerten	31	55
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	417	402
Insgesamt	16.379	14.935

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen ist insbesondere bedingt durch die geplanten Investitionsvorhaben aufgrund eigener Bauleistungen; wesentliche gegenläufige Effekte resultieren aus erfolgten Anschaffungen/Lieferungen neuer Fahrzeuge. Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen mit höchster Bonität, gegenüberstehen. Das Bestellobligo für den Erwerb von Sachanlagevermögen enthält auch zukünftige Verpflichtungen für Fahrzeuge im Zusammenhang mit nach IFRIC 12 zu bilanzierenden Verkehrsverträgen.

Der Erwerb finanzieller Vermögenswerte betrifft mit 417 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 402 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA.

Verschiedene Gesellschaften des DB-Konzerns haben Vermögenswerte wie Immobilien, Gebäude, technische Anlagen und Maschinen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattungen im Rahmen von Operating-Lease-Verträgen angemietet.

Die Fälligkeit der zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus laufenden Operating-Lease-Verträgen kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

Per 31.12. in Mio. €	Nominalwerte	
	2018	2017
bis 1 Jahr	1.174	1.289
1 bis 2 Jahre	820	848
2 bis 3 Jahre	604	651
3 bis 4 Jahre	463	466
4 bis 5 Jahre	380	369
über 5 Jahre	1.264	1.175
Insgesamt	4.705	4.798

Darüber hinaus ergeben sich aus zukünftigen Operating-Lease-Verträgen Mindestleasingzahlungen von insgesamt 880 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 774 Mio. €) – davon bis 1 Jahr: 33 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 5 Mio. €), davon 1 bis 5 Jahre: 291 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 242 Mio. €), davon über 5 Jahre: 556 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 527 Mio. €).

(37) Strukturierte Unternehmen

Die DB AG hält 100% der Anteile an der DB Barnsdale AG und der DB Competition Claims GmbH. Diese strukturierten Unternehmen dienen zur Durchsetzung von Schadenersatzforderungen aus Kartellen und werden als Tochtergesellschaften in den Konzern-Abschluss einbezogen. Es bestehen Ergebnisabführungsverträge mit der DB AG.

(38) Infrastruktur- und Verkehrsverträge

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC-29 (Angabe – Vereinbarungen von Verkehrskonzessionen).

Infrastrukturverträge

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns sind insbesondere die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH.

Auf der Grundlage des §6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bedürfen die EIU, die Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreiben, hierfür einer Unternehmensgenehmigung. Dies betrifft insbesondere die DB Netz AG und die DB Station&Service AG, deren Genehmigungen bis zum Ablauf des 31. Dezember 2048 befristet sind.

Dem Recht der EIU, die Eisenbahninfrastruktur zu betreiben, stehen verschiedene Verpflichtungen gegenüber. Insbesondere haben sie die Verpflichtung, ihren Betrieb sicher zu führen, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu halten, §4 Abs. 3 AEG. Die EIU des DB-Konzerns unterliegen in Bezug auf die Einhaltung dieser Vorschrift der Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Darüber hinaus unterliegen die EIU bei Neu- und Ausbauten gesetzlichen Auflagen, zum Beispiel zum Schallschutz. Bei bestehenden Strecken nimmt der DB-Konzern freiwillig am Lärmsanierungsprogramm des Bundes teil.

Die EIU gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß §§10 ff. Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG) und erheben hierfür von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Entgelte. Die Entgelte der DB Netz AG und der DB Station&Service AG

müssen den Vorgaben des EReG entsprechen. Die Entgelte für die Nutzung der Bahnstromfernleitungen der DB Energie GmbH unterliegen den Regulierungsvorgaben des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG).

Die DB Netz AG, die DB Station&Service AG sowie die DB Energie GmbH haben im Berichtsjahr insgesamt Umsatzerlöse von 9.516 Mio. € (im Vorjahr: 9.218 Mio. €) erzielt, davon 3.434 Mio. € (im Vorjahr: 3.269 Mio. €) gegenüber konzernexternen Kunden.

Die Vermögenswerte der Eisenbahninfrastruktur stehen grundsätzlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften.

Verkehrsverträge

Die DB Regio AG und ihre Tochtergesellschaften erbringen Verkehrsleistungen aufgrund von Bestellungen. Hierzu werden mit dem jeweiligen Besteller der Verkehrsleistung, dem von den Ländern hierfür beauftragten Aufgabenträger (zum Beispiel Zweckverband, Nahverkehrsgesellschaft), sogenannte Verkehrsverträge über Schienenpersonennahverkehrsleistungen abgeschlossen, in denen Umfang und Qualität der Verkehrsleistung, deren Weiterentwicklung sowie deren Vergütung (Bestellerentgelt) geregelt sind.

Die hierfür erforderlichen Finanzmittel werden den Bundesländern vom Bund nach den Bestimmungen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Verfügung gestellt. Der Gesamtbetrag der von den Tochtergesellschaften des Segments DB Regio vereinnahmten Bestellerentgelte für den Schienenverkehr belief sich im Berichtsjahr auf 5.474 Mio. € (im Vorjahr: 3.900 Mio. €) **(Anhangziffer (1) D 194f.)**. Abweichend vom Vorjahr beinhaltet dieser Betrag 1.438 Mio. € (im Vorjahr: 921 Mio. €) Fahrgelderlöse, die auf die Ansprüche auf Bestellerentgelte im Rahmen von Bruttoverträgen anzurechnen sind.

Darüber hinaus existieren im Segment DB Arriva ähnlich gelagerte Verkehrsverträge mit ausländischen Bestellerorganisationen mit einem Volumen von 998 Mio. € im Berichtsjahr (im Vorjahr: 861 Mio. €) **(Anhangziffer (1) D 194f.)**.

Rund 80% der insgesamt gesicherten Verkehrsverträge verfügen über eine Laufzeit bis mindestens 2022, rund 40% bis mindestens 2027 und rund 25% bis mindestens 2030. Eine Kündigung des jeweiligen Verkehrsvertrags durch den Besteller während der Laufzeit ist nur aus wichtigem Grund möglich.

Die erforderlichen Vermögenswerte zur Erbringung der Dienstleistungen, insbesondere Fahrzeuge, stehen in vielen Fällen im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften. Einige Verkehrsverträge sehen dabei Verpflichtungen zur Übergabe der eingesetzten Vermögenswerte bei Ablauf der Vertragslaufzeit vor. Daneben verzeichnet der DB-Konzern einen steigenden Anteil von Verkehrsverträgen, bei denen die Fahrzeuge entweder von der Bestellerorganisation angemietet werden oder bei denen die Anmietung durch Kapitaldienstgarantien durch den Besteller unterstützt wird.

(39) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Als dem DB-Konzern nahestehende Unternehmen und Personen im Sinne des IAS 24 (Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen) gelten:

- ▶ der Bund als Eigentümer sämtlicher Anteile an der DB AG,
- ▶ die der Kontrolle des Bundes unterstehenden Gesellschaften beziehungsweise Unternehmen (Bundesunternehmen),
- ▶ verbundene nicht konsolidierte beziehungsweise assoziierte Gesellschaften sowie Gemeinschaftsunternehmen des DB-Konzerns sowie
- ▶ die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG und deren nahe Angehörige.

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden zu Bedingungen wie unter fremden Dritten abgeschlossen.

Die nahestehende Unternehmen und Personen betreffenden Beträge werden in den »Erläuterungen zur Bilanz« bei den betreffenden Positionen jeweils als »davon«-Angabe in Summe ausgewiesen. Einzelangaben finden sich unter den **Anhangziffern (19) D 207ff., (28) D 213ff. und (29) D 218**.

Hinweise und Erläuterungen zu Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und dem Bund sind unter den **Anhangziffern (3) D 195, (5) D 196f., (9) D 200f., (13) D 202ff., (32) D 220ff., (36) D 233 und (38) D 233f.** ausgewiesen.

Wesentliche beziehungsweise gesondert berichtspflichtige wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und nahestehenden Unternehmen und Personen werden nachfolgend erläutert:

Beziehungen zum Bund

in Mio. €	Bund	
	2018	2017
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	1.333	1.386
Miete und Leasing	1	1
Sonstige Leistungen	0	0
Investitionszuschüsse ¹⁾	6.314	5.612
Sonstige Ertragszuschüsse	229	215
	7.877	7.214
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	382	339
Miete und Leasing	14	13
Sonstige Leistungen	107	61
Rückführung Darlehen	204	206
Rückführung Investitionszuschüsse	29	41
Rückführung aus Kartellverfahren	-	2
	736	662
SONSTIGE ANGABEN		
Unbesicherte Forderungen ²⁾	384	276
Ungesicherte Verbindlichkeiten ²⁾	1.155	1.217
Bestand der erhaltenen Bürgschaften ²⁾	1.139	1.104

¹⁾ Einschließlich 406 Mio. € (im Vorjahr: 257 Mio. €) über den Bund ausgezahlte EU-Fördermittel.

²⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

Der Kauf von Waren und Dienstleistungen betrifft im Wesentlichen die an den Bund gezahlten Entgelte im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamten sowie Kostenerstattungen für die Personalgestaltung im Dienstleistungsüberlassungsbereich.

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Eingliederungschancen am Arbeitsmarkt wurden die entsprechenden Regelungen im SGB III neu gefasst. Nach § 54 SGB III fördert die Bundesagentur für Arbeit eine berufliche Einstiegsqualifizierung mit einem Zuschuss von bis zu 231 € monatlich. Im Berichtsjahr wurden im DB-Konzern im Rahmen des Berufsvorbereitungsprogramms »Chance plus« rund 280 Jugendliche an eine Ausbildung herangeführt.

Die DB AG und die EIU haben für die erste Periode 2009 bis 2013 mit dem Bund, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), eine LuFV I vereinbart, die das Finanzierungsregime für das Bestandsnetz grundlegend reformiert. Während bis zum Inkrafttreten der LuFV I auf der Grundlage von Rahmen-, Einzel- und Sammelvereinbarungen eine einzelmaßnahmenbezogene Finanzierung von Ersatzinvestitionen stattfand, wird der Einsatz der Bundesmittel im Rahmen der LuFV I qualitätsorientiert gesteuert. Mit der LuFV I wurde die Planbarkeit, Effizienz und Transparenz des Mitteleinsatzes zur Erhaltung der Infrastruktur verbessert. Die Vereinbarung ist zum 1. Januar 2009

in Kraft getreten. Durch einen »Zweiten Nachtrag zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung« vom 6. September 2013 wurde die Laufzeit der LuFV von Ende 2013 bis Ende 2015 verlängert. Die LuFV I wurde zum 1. Januar 2015 durch die Nachfolgevereinbarung LuFV II abgelöst.

Die Verhandlungen zur LuFV II zwischen dem DB-Konzern und dem Bund wurden im Oktober 2014 abgeschlossen. Die LuFV II, die am 12. Januar 2015 unterzeichnet wurde und seit dem 1. Januar 2015 gilt, ist ein zielorientiertes Instrument zur Finanzierung und Steuerung von Investitionen. Kernziel sind der Erhalt und die weitere Verbesserung der Qualität sowie Verfügbarkeit der bestehenden Infrastruktur (Bestandsnetz) und die Sicherstellung der Bestandsnetzfinanzierung für die Jahre 2015 bis 2019.

Im Rahmen der LuFV II wurde die vertraglich festgelegte Mittelaussstattung deutlich erhöht: Der Infrastrukturbeitrag des Bundes wurde auf durchschnittlich 3,316 Mrd. € pro Kalenderjahr erhöht. Die geplanten Dividendenausschüttungen der DB AG werden als Zuwendungen des Bundes vollständig in die Eisenbahninfrastruktur reinvestiert. Der Anteil für die Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs wurde auf 1,1 Mrd. € für die Gesamtlaufzeit der LuFV II erhöht. Der von den EIU zu erbringende Instandhaltungsbeitrag hat sich für die Vertragslaufzeit der LuFV II auf mindestens 8,0 Mrd. € erhöht.

Die von den EIU jährlich zu erbringenden investiven Eigenmittel betragen hingegen nunmehr 100 Mio. € p. a. (LuFV I: 500 Mio. € pro Kalenderjahr).

Die Qualitätskennzahlen aus der LuFV I sind grundsätzlich beibehalten worden, wobei die Zielwerte angehoben wurden. Ferner ist eine neue »Zustandskategorie voll- und teilerneuerte Brücken« in der LuFV II vereinbart. Sofern in der Laufzeit der LuFV II nicht mindestens 875 Eisenbahnbrücken voll- oder teilerneuert werden und/oder sich die durchschnittliche Zustandskategorie dieser Brücken nicht mindestens um eine Zustandskategorie verbessert, kann der Bund einmalig eine Rückforderung von 15 Mio. € geltend machen.

Zusätzlich zu den bisherigen Rückforderungsgründen kann der Bund bei einer Brückensperrung, die auf einen von den EIU zu vertretenden Mangel zurückzuführen ist, 1,0 Mio. € pro Brücke verlangen. Ferner besteht unter bestimmten Voraussetzungen eine Rückforderungsmöglichkeit bei Datenfehlern. Schließlich kann der Bund bei einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Verletzung des Grundsatzes der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung zu seinem Nachteil einen anteiligen Rückforderungsanspruch geltend machen.

In der LuFV II sind zudem die gesetzlichen Erhebungs- und Prüfungsrechte des Bundesrechnungshofes konkretisiert worden.

Aktuell laufen die Verhandlungen zur LuFV III. Diese soll zum 1. Januar 2020 in Kraft treten.

Die EIU und der Bund haben am 25. Juli 2017 die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) unterzeichnet. Diese ist zum 1. Januar 2018 in Kraft getreten und regelt die Finanzierung von Bedarfsplanvorhaben. Wesentliche Elemente sind unter anderem eine Neuregelung der Planungskosten, ein Festschreiben der Eigenmittelbeteiligung der EIU an den Vorhaben sowie die Vereinbarung verbindlicher und pönalisierter Inbetriebnahmetermine.

Der Bund übernimmt künftig alle Kosten der Projekte, also auch die gesamten Planungskosten. Die bisherige Regelung in Form einer Planungskostenpauschale von 18% der Baukosten wurde aufgehoben.

Die EIU werden sich künftig an allen Kosten der Vorhaben gemäß ihrem eigenen betriebswirtschaftlichen Nutzen beteiligen, also auch an den gesamten Baukosten. Dies setzt einen starken Anreiz, Baukostensteigerungen zu vermeiden.

Die EIU sagen dem Bund Meilensteine und verbindliche Inbetriebnahmetermine für die Vorhaben zu. Die bei Nichteinhaltung vorgesehenen Pönalen setzen einen Anreiz zur Termintreue.

Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Maßnahmen des Verkehrsprogramms, nach dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen und im Rahmen des im Jahr 2016 beschlossenen Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) gewährt.

Für Infrastrukturvorhaben auf dem Gebiet der transeuropäischen Netze (TEN) und für prioritäre Maßnahmen zum Ausbau des transeuropäischen Netzes (Connecting-Europe-Fazilität; CEF-Mittel) erhielt die DB Netz AG Fördermittel der Europäischen Union.

Die erfolgswirksam vereinnahmten Zuschüsse betreffen unter anderem Leistungen des Bundes für die Abgeltung überhöhter Belastungen des DB-Konzerns aus dem Betrieb und der Erhaltung höhengleicher Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger.

Der Verkauf von Waren und Dienstleistungen betrifft unter anderem erbrachte Beförderungsleistungen für Schwerbehinderte, Soldaten der Bundeswehr sowie Bundeswehrverkehre.

Zinslose Darlehen nach dem BSWAG in Höhe von 204 Mio. € (im Vorjahr: 206 Mio. €) zahlte die DB AG an den Bund zurück. Die Zahlungen fielen im Rahmen der vereinbarten jährlichen Regeltilgung an den Bund an.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund bestehen außer in den gewährten Darlehen, die hier mit ihren Barwerten dargestellt sind, aus sonstigen Verbindlichkeiten von 304 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 203 Mio. €).

Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betreffen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen beziehungsweise Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der DB AG bei der EUROFIMA. In dem Bestand der erhaltenen Bürgschaften ist eine Höchstbetragszusage des Bundes von 1.153 Mio. € für Darlehen der EUROFIMA enthalten. Das Darlehensvolumen beläuft sich per 31. Dezember 2018 unverändert auf 200 Mio. €.

Im Berichtsjahr wurden mit dem Bund folgende Vereinbarungen getroffen:

Im Berichtsjahr wurden neben der Anpassungsvereinbarung (APV) 2018 acht neue Finanzierungsverträge – teilweise noch zulasten des ZIP – abgeschlossen. Der Bund finanziert die neuen Verträge mit einem Anteil von insgesamt rund 1.325 Mio. €. Auf das Berichtsjahr entfallen davon rund 19 Mio. €. Die Finanzierungsvereinbarungen haben unterschiedliche Laufzeiten, die teilweise bis zum Jahr 2029 reichen. Die Finanzierung erfolgt vollständig über nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse.

Aus § 21 Abs. 5 Nr. 2 und Abs. 6 DBGrG ergeben sich Ansprüche der DB AG gegenüber dem Bund. § 21 Abs. 5 Nr. 2 DBGrG regelt, dass der Bund die Kosten trägt, die der DB AG bei Durchführung von technischen, betrieblichen oder organisatorischen Maßnahmen dadurch entstehen, dass Arbeitsverhältnisse unkündbar sind. § 21 Abs. 6 DBGrG besagt, dass Abs. 5 Nr. 2 entsprechend für zugewiesene Beamte gilt. Die Grundlage zur gemeinsamen Umsetzung des DBGrG bildet eine Vereinbarung gemäß § 21 Abs. 8 DBGrG zu § 21 Abs. 5 Nr. 2 und Abs. 6 DBGrG vom 10./17. Juni 2015 zwischen dem BEV einerseits und der DB AG andererseits. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Bundesministerium der Finanzen (BMF) haben am 24. Juni/28. Juli 2015 dieser Vereinbarung ihre Zustimmung erteilt. Die neue Vereinbarung sieht vor, dass die DB AG im Rahmen einer Einzelfalldokumentation den Nachweis erbringt, dass ein Mitarbeiter im Bestand der DB JobService GmbH (Beamter oder Tarifkraft, die zur Gründung 1994 bestimmte Kriterien erfüllte) von einer Rationalisierungsmaßnahme

betroffen war und eine anderweitige Beschäftigung nicht möglich ist. Eine Rückerstattung der Personalkosten zuzüglich eines Aufwendungsersatzes von 10% der Personalkosten findet erst nach erfolgter Einzelfallprüfung durch das BEV statt. Bis zum Jahresende 2018 wurden für die bislang durch das BEV bestätigten Fälle 84,6 Mio. € (ohne Aufwendungsersatz) verrechnet. An Aufwendungsersatz überwies das BEV 8,5 Mio. € an die DB JobService GmbH.

Im Rahmen des Jahresabschlusses 2018 der DB JobService GmbH werden Erstattungsansprüche der DB AG gegenüber dem Bund aus § 21 Abs. 5 und 6 DBGrG von in Summe 64,4 Mio. € (inklusive 10% Aufwendungsersatz) ausgewiesen. Durch das BEV erfolgt die Prüfung der Erstattungen nach § 21 Abs. 5 Nr. 2 und Abs. 6 DBGrG anhand von Einzeldokumentationen. Für die Fälle, die nach Inkrafttreten des DemografieTV ab Januar 2014 in die DB JobService GmbH gewechselt sind (sogenannte Neufälle), müssen umfangreiche Nachweise auf Basis von Originalbelegen durch die Gesellschaften erbracht werden. Im Herbst 2017 wurde vonseiten des BEV eine erneute Einzelfallprüfung der 670 noch offenen Fälle (Dissensfälle) vorgenommen, die im Berichtsjahr beendet wurde. Es wurden 389 der 670 offenen Fälle bestätigt (Bestätigungsquote: 57,5%) und im Berichtsjahr rückwirkend für die Jahre 2015 bis 2017 40,7 Mio. € inklusive Aufwendungsersatz verrechnet. Im Jahresabschluss 2017 der DB AG wurde für die Jahre 2015 bis 2017 basierend auf einer angenommenen Bestätigungsquote von 50% eine Forderung gegenüber dem BEV von 28,7 Mio. € für die offenen Fälle berücksichtigt. Somit ist die tatsächliche Rückverrechnung im Berichtsjahr für die Vorjahre aufgrund der höheren Bestätigungsquote höher als im Jahresabschluss 2017 unterstellt.

Beziehungen zu Bundesunternehmen

Die im Berichtsjahr und im Vorjahr mit Bundesunternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen überwiegend den operativen Geschäftsbereich und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung für den DB-Konzern. Die entstandenen Forderungen beziehungsweise Verbindlichkeiten waren zum Stichtag nahezu vollständig beglichen.

Geschäftsbeziehungen zur Deutschen Telekom und zur Deutschen Post über die Nutzung von Telekommunikations- beziehungsweise Postdienstleistungen erfolgten im üblichen Rahmen.

Beziehungen zu verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen, assoziierten Gesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern Waren und Dienstleistungen im Wert von 116 Mio. € (im Vorjahr: 114 Mio. €) erworben, die im Wesentlichen den Einkauf von Personenbeförderungs- und Güterverkehrsleistungen betreffen. Mit 85 Mio. € (im Vorjahr: 80 Mio. €) entfällt der überwiegende Anteil des Gesamtausweises auf Transaktionen mit assoziierten Unternehmen. Darüber hinaus wurden Miet- und Leasingzahlungen von 6 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) geleistet.

Im Berichtsjahr wurden darüber hinaus Zinszahlungen von 8 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) geleistet. Der Ausweis betrifft nahezu ausschließlich Zinszahlungen für von der EUROFIMA gewährte Darlehen (**Anhangsziffer (28) D 213 ff.**).

Aus dem Verkauf von Waren und Dienstleistungen erzielte der DB-Konzern im Berichtsjahr Erträge von 386 Mio. € (im Vorjahr: 373 Mio. €). Die Erträge wurden überwiegend im Segment DB Cargo erwirtschaftet und betreffen Umsatzerlöse aus erbrachten Transportleistungen.

Es wurden Bürgschaften von insgesamt 6 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 6 Mio. €) gewährt; davon entfielen 6 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 6 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen wurden im Vorjahr in einem vergleichbaren Umfang getätigt.

Beziehungen zum Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG

Nachfolgend werden die Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und den Mitgliedern des Vorstands beziehungsweise des Aufsichtsrats und den Unternehmen dargestellt, an denen Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats mehrheitlich beteiligt sind.

in T €	2018	2017
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	6.603	11.748
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	435	255
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	3.976	11.220
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	889	1.740

Die vom DB-Konzern (Leistungserbringer) erwirtschafteten Umsatzerlöse von 6.603 T€ (im Vorjahr: 11.748 T€) betreffen ganz überwiegend Transport- und Speditionsleistungen der Segmente DB Cargo und DB Schenker, die gegenüber der Georgsmarienhütte Holding GmbH-Gruppe erbracht wurden.

Die vom DB-Konzern eingekauften Waren und Dienstleistungen (Leistungsempfänger) betreffen fast ausschließlich Lieferungen der Georgsmarienhütte Holding GmbH-Gruppe.

Vergütung des Vorstands

in T €	2018	2017
Kurzfristig fällige Leistungen	6.498	6.270
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1.222	1.940
Andere, langfristig fällige Leistungen	1.049	369
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	2.251
Anteilsbasierte Vergütungen	-	-
Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS	8.769	10.830
fixer Anteil	4.665	4.906
variabler Anteil	4.104	3.673
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	2.251
Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder ¹⁾	17.885	23.409
Gesamtbezüge des Vorstands nach HGB	6.498	8.521
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen	10.406	14.865
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen ¹⁾	171.091	149.214

¹⁾ Angabe der Defined Benefit Obligation.

Kredite und Vorschüsse wurden den Vorstandsmitgliedern im Berichtsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Vergütung des Aufsichtsrats

in T €	2018	2017
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	865	910
davon kurzfristige Bezüge	865	910
davon fester Anteil	514	508
davon erfolgsorientierter Anteil	154	224
davon Sitzungsgeld	46	42
davon geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen	61	89
davon Vergütungen für Aufsichtsrats-/Beiratsstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der DB AG (inklusive Sitzungsgeld)	90	47

Bezüge für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen fielen nicht an. Pensionsverpflichtungen für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen bestehen nicht. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten ausschließlich kurzfristig fällige Leistungen.

Kredite und Vorschüsse wurden den Aufsichtsratsmitgliedern im Berichtsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Aufsichtsratsmitgliedern eingegangen.

Die Gesamtsumme der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat beträgt im Berichtsjahr 9.634 T€ (im Vorjahr: 11.740 T€). Die Individualisierung sowie weitere Details zu den Bezügen der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sind im Corporate Governance Bericht im Konzern-Lagebericht enthalten.

(40) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Anleiheemissionen

Im Januar und Februar 2019 wurden von der DB Finance folgende Anleihen begeben:

Emissionsvolumen	Laufzeit in Jahren	Kupon in %	Platzierung
1 Mrd. €	10	1,125	Institutionelle Investoren vor allem in Deutschland, Frankreich und Großbritannien
300 Mio. GBP (rund 340 Mio. €)	7	1,875	Institutionelle Investoren überwiegend in Großbritannien
1 Mrd. NOK (rund 103 Mio. €)	15	2,705	Privatplatzierung

Tarifverhandlungen

Am 14. Dezember 2018 und am 4. Januar 2019 konnten die Tarifverhandlungen mit der EVG beziehungsweise mit der GDL erfolgreich abgeschlossen werden. Die Tarifverträge laufen 29 Monate – rückwirkend ab dem 1. Oktober 2018 – bis zum 28. Februar 2021.

(41) Befreiung von Tochterunternehmen von den Offenlegungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs

Die folgenden Tochterunternehmen beabsichtigen, von der Möglichkeit des §264 Abs. 3 beziehungsweise §264b HGB Gebrauch zu machen und ihren Jahresabschluss nicht offenzulegen:

- ▶ AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe
- ▶ Autokraft GmbH, Kiel
- ▶ Bayern Express&P. Kühn Berlin GmbH, Berlin
- ▶ BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein
- ▶ BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld
- ▶ BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf
- ▶ DB Barnsdale AG, Berlin
- ▶ DB Cargo BTT GmbH, Mainz
- ▶ DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach
- ▶ DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz
- ▶ DB Competition Claims GmbH, Berlin
- ▶ DB Dialog GmbH, Berlin
- ▶ DB Engineering&Consulting GmbH, Berlin
- ▶ DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main
- ▶ DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main
- ▶ DB Intermodal Services GmbH, Mainz
- ▶ DB JobService GmbH, Berlin
- ▶ DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin
- ▶ DB Media&Buch GmbH, Kassel
- ▶ DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH, Stuttgart

- ▶ DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt
- ▶ DB Regio Bus Mitte GmbH, Ludwigshafen am Rhein
- ▶ DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg
- ▶ DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam
- ▶ DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt
- ▶ DB Sicherheit GmbH, Berlin
- ▶ DB Systel GmbH, Frankfurt am Main
- ▶ DB Systemtechnik GmbH, Minden
- ▶ DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main
- ▶ DB Zeitarbeit GmbH, Berlin
- ▶ Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main
- ▶ Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH, Berlin
- ▶ Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin
- ▶ DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe
- ▶ ELAG Emden Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden
- ▶ EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden
- ▶ Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall
- ▶ Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode
- ▶ Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg
- ▶ ioki GmbH, Frankfurt am Main
- ▶ Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main
- ▶ Mobimeo GmbH, Berlin
- ▶ MTS MarkenTechnikService GmbH&Co. KG, Karlsruhe
- ▶ NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster
- ▶ Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg
- ▶ ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz
- ▶ RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg
- ▶ Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart
- ▶ Regionalbus Braunschweig GmbH – RBB –, Braunschweig
- ▶ Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf
- ▶ Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München
- ▶ Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main
- ▶ RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz
- ▶ RVS Regionalverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe
- ▶ S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg
- ▶ SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau
- ▶ Schenker Aktiengesellschaft, Essen
- ▶ Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen
- ▶ Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main
- ▶ Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main
- ▶ Schenker Global Management&Services GmbH, Essen
- ▶ Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen
- ▶ Schenker Technik GmbH, Essen
- ▶ TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Mainz
- ▶ TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main
- ▶ UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf
- ▶ Verkehrsgesellschaft mbH Untermain – VU –, Aschaffenburg
- ▶ Verkehrsgesellschaft Start Augsburg mbH, Frankfurt am Main
- ▶ Verkehrsgesellschaft Start Emscher—Münsterland mbH, Frankfurt am Main
- ▶ Verkehrsgesellschaft Start Niedersachsen mbH, Frankfurt am Main
- ▶ Verkehrsgesellschaft Start NRW mbH, Frankfurt am Main
- ▶ Verkehrsgesellschaft Start Ostachsen mbH, Berlin
- ▶ Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe mbH, Cuxhaven
- ▶ WB Westfalen Bus GmbH, Münster
- ▶ Weser—Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen

**(42) Anteilsbesitzliste**

Die Anteilsbesitzliste ist im Folgenden dargestellt.

Aufstellung des Anteilsbesitzes DB AG

(gemäß §313 Abs. 2 HGB)

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 Ostachsen 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 Verkehrsverbundgesellschaft 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
Filsland 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, Schölkrippen ^{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
stadtbuss 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	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung 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	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung 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	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %	Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung 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/Spanien	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., Krudim/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/Spanien	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/Spanien	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/Spanien	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/Spanien	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/Spanien	EUR	41	100,00
Arriva Střední Čechy s.r.o., Kosmonosy/Tschechien	CZK	794.307	100,00	BUS Service Járuléjavitó 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 Kladno a.s., Kladno/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/Spanien	EUR	124.082	100,00
ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL, SA, Almada/Portugal	EUR	84.293	100,00	ESFERA BUS S.L., Madrid/Spanien	EUR	1.737	100,00
ARRIVA Trnava, a.s., Trnava/Slowakei	EUR	19.491	60,50	Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien	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	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung 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, Kastrup/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	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung 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 Portacoches 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	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %	Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung 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	OFF 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 Explotación 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, Stirling-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	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung 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 Aktiebolaget 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 Arbetsbasen 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	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung 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 Grundwertungsgesellschaft 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 Aktiebolag, 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	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung 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., Zincirlikuyu/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
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main	EUR	13.763	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
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 Jlabel 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 RegioNetz 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 Betreibergesellschaft mbH, Hannover	EUR	262	65,62
AT EQUITY			
EEIG 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 Entwicklungs- gesellschaft 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				DVA REINSURANCE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin/Irland	EUR	4.862	65,00
VOLLKONSOLIDIERT				Engineering Support Group Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	- 965	100,00
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	423.215	100,00	infraView GmbH, Mainz	EUR	4.601	100,00
AT EQUITY				Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin	EUR	-1.413	76,99
inno2grid GmbH, Berlin ^{2), 3)}	EUR	134	50,00	ioki GmbH, Frankfurt am Main	EUR	4.025	100,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN				Mobimeo GmbH, Berlin	EUR	10.025	100,00
VOLLKONSOLIDIERT				Precision National Plating Services, Inc., Delaware/USA	USD	-26.459	100,00
BAX Global Inc., Norfolk/USA	USD	82.288	100,00	QT Mobilitätsservice GmbH, Berlin	EUR	2.744	85,00
DB (UK) Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	816.538	100,00	Railway Approvals Germany GmbH, Minden	EUR	50	100,00
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	28.654	100,00	Railway Approvals Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	288	100,00
DB Barnsdale AG, Berlin	EUR	12.079	100,00	Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware/USA	USD	92.244	100,00
DB Cargo Belgium BVBA, Antwerpen/Belgien	EUR	5.743	100,00	UBB Polska Sp. z o.o., Swinemünde/Polen	PLN	1.065	100,00
DB Competition Claims GmbH, Berlin	EUR	18.125	100,00	UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	EUR	7.716	100,00
DB Czech Holding s.r.o., Rudná/Tschechien	CZK	439.126	100,00	Unterstützungskasse der Firma H.M. Gehrckens Gesellschaft mit beschränkter Haftung i.L., Berlin	EUR	6	100,00
DB Danmark Holding ApS, Hvidovre/Dänemark	DKK	380.198	100,00	ANTEILMÄSSIG			
DB Dialog GmbH, Berlin	EUR	1.125	100,00	Etihaad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate	AED	147	49,00
DB Engineering & Consulting GmbH, Berlin	EUR	90.297	100,00	AT EQUITY			
DB Engineering & Consulting USA Inc., Delaware/USA	USD	- 406	100,00	BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH, Essen ^{2), 3)}	EUR	441	49,90
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	EUR	244.439	100,00	Beijing HuaJing DeBe International Engineering Consulting Co., Ltd, Peking/China ^{2), 6)}	CNY	6.084	25,00
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main	EUR	78.456	100,00	BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{2), 3)}	EUR	433.071	24,90
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	17.139	100,00	EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, Basel/Schweiz ⁶⁾	CHF	1.646.490	22,60
DB International (Beijing) Co., Ltd., Peking/China	CNY	3.909	100,00	Rail Technology Company Limited, Jeddah/Saudi-Arabien ^{2), 3)}	SAR	7.892	24,90
DB International Brasil Servicos de Consultoria Ltda., Rio de Janeiro/Brasilien	BRL	234	100,00	SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{2), 4)}	EUR	1.375	25,50
DB JobService GmbH, Berlin	EUR	- 4.444	100,00	Stinnes Holz GmbH, Berlin ^{2), 4)}	EUR	79	53,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin	EUR	3.935	100,00	FAIR VALUE			
DB Media&Buch GmbH, Kassel	EUR	26	100,00	GHT Mobility GmbH, Berlin ^{2), 3)}	EUR	390	83,87
DB Mobility Services Austria GmbH i.L., Wien/Österreich	EUR	560	100,00	TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH&Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin ^{2), 3)}	EUR	4.199	94,00
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart	EUR	2.287	100,00	TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH&Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG i.L., Düsseldorf ^{2), 3)}	EUR	-1	100,00
DB Schweiz Holding AG, Zug/Schweiz	CHF	126.516	100,00				
DB Services GmbH, Berlin	EUR	13.277	100,00				
DB Sicherheit GmbH, Berlin	EUR	2.162	100,00				
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	EUR	79.015	100,00				
DB Systel UK Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.143	100,00				
DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	781	100,00				
DBUS Corporation, Tarrytown/USA	USD	463.383	100,00				
DBUS 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				
Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main	EUR	8.032	100,00				
Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH, Berlin	EUR	25.933	100,00				
Deutsche Bahn Finance GmbH, Berlin	EUR	67.789	100,00				
Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin	EUR	2.705	100,00				
Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	EUR	3.784	100,00				
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz- Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v.d. Höhe	EUR	2.001	65,00				

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.

(43) Vorstand und Aufsichtsrat

Angaben zu den Namen und den Mitgliedschaften in (a) anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und (b) vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DBAG sind nachfolgend dargestellt.

Vorstand**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

Aufsichtsrat**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

Berlin, den 28. Februar 2019

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2018, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis, dem Konzern-Eigenkapitalspiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Konzern-Anhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft. Die im Abschnitt »Sonstige Informationen« unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts 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 Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2018 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und

- ▶ vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt »Sonstige Informationen« genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit §317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Die Prüfung des Konzernabschlusses 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 Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen 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 Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

- ▶ den Corporate Governance-Bericht nach Ziffer 6.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes
- ▶ die im Abschnitt »Grundlagen« des Konzernlageberichts enthaltene nichtfinanzielle Konzernklärung nach §315b Abs. 1 HGB.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Integrierten Berichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht 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 Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht 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 Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns 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, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss 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 Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss 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 Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht 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 Konzernabschlusses und Konzernlageberichts 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 Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- ▶ gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts 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 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 des Konzerns 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 Konzernabschluss und im Konzernlagebericht 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 der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- ▶ beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach §315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- ▶ holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- ▶ beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- ▶ führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht 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



Anhang zur Nachhaltigkeit

254 Nachhaltigkeitsberichterstattung

254 Compliance

- ▶ Compliance integraler Bestandteil der Unternehmenskultur
- ▶ Prüfung unseres Compliance-Management-Systems

256 Datenschutz

- ▶ Umsetzung der EU-Datenschutz-Grundverordnung
- ▶ Datenschutz-Beirat DB-Konzern berät Vorstand in strategischen und zentralen datenschutzrelevanten Fragestellungen

257 Sicherheit

- ▶ Mehr Sicherheit für Kunden und Mitarbeiter
- ▶ Zahl der Videokameras auf Bahnhöfen erhöht

258 Einkauf/Beschaffung

- ▶ Fokus auf Sozialverantwortung und nachhaltigem Wirtschaften unserer Lieferanten
- ▶ Verstärkte Internationalisierung

259 Deutsche Bahn Stiftung

- ▶ Deutsche Bahn Stiftung unterstützt gemeinnützige Projekte

259 Soziales

- ▶ Frauenanteil in Führungspositionen erhöht
- ▶ Rund 21.000 Neueinstellungen

263 Ökologie

- ▶ Treibhausgasfußabdruck im Berichtsjahr reduziert
- ▶ Neue Studie zu den Auswirkungen des Klimawandels veröffentlicht

266 Vermerk des unabhängigen

**Wirtschaftsprüfers über
eine betriebswirtschaftliche
Prüfung zur Erlangung
begrenzter Sicherheit über
Nachhaltigkeitsinformationen**



Nachhaltigkeitsbericht- erstattung

102-50
102-51
102-52
102-54
102-56



Der Integrierte Bericht 2018 bezieht sich auf das Berichts- beziehungsweise Kalenderjahr 2018. Um einen Vergleich der Angaben zu ermöglichen, werden für den Großteil der Kennzahlen auch Werte aus den Kalenderjahren 2017 und 2016 dargestellt. Der integrierte Bericht wird jährlich veröffentlicht. Der aktuelle Bericht wurde am 28. März 2019 (Integrierter Bericht 2017: 22. März 2018) veröffentlicht. Der Integrierte Bericht 2018 adressiert die wesentlichen **Stakeholdergruppen** **46** des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern). Durch die Berichterstattung werden alle wesentlichen ökonomischen, sozialen und ökologischen Aspekte abgedeckt. Alle vollkonsolidierten Gesellschaften des DB-Konzerns sind in die Berichterstattung einbezogen. Gibt es Abweichungen von diesem Berichtskreis, wird dies gekennzeichnet.

Die Erhebungsmethoden und Berechnungsgrundlagen für die Daten im Integrierten Bericht 2018 orientieren sich an geltenden Standards.

Der Integrierte Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards in der Berichtsoption Kern (Core) erstellt. Im **GRI-Inhaltsindex** **268** verweisen wir auf Inhalte zu allgemeinen und spezifischen Standardangaben. Gleichzeitig dienen die Informationen des Integrierten Berichts 2018 als Fortschrittsbericht für die Umsetzung der zehn Prinzipien des **UN Global Compact** **269**. Zudem wurden wesentliche Inhalte, Indikatoren und Textpassagen durch einen unabhängigen Dritten, die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), mit begrenzter Sicherheit (Limited Assurance) geprüft.

Compliance

Im DB-Konzern ist Compliance integraler Bestandteil der Unternehmenskultur. Das Compliance-Management-System basiert auf nationalen und internationalen rechtlichen Anforderungen und etablierten Standards wie dem Wirtschaftsprüfungsstandard IDW PS 980. Der DB-Konzern wendet zudem die Richtlinie der Bundesregierung zur Korruptionsprävention in der Bundesverwaltung sinngemäß an.

Das Compliance-Management-System soll sicherstellen, dass Compliance-Risiken frühzeitig erkannt und entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen implementiert werden. Die Wirksamkeit unseres Compliance-Management-Systems überprüfen wir kontinuierlich und nehmen gegebenenfalls erforderliche Anpassungen vor. Compliance ist ein wesentliches IKS-Überwachungsthema. Die Konzernrevision prüft daher die Compliance-Management-Systeme im DB-Konzern unter anderem als Teil der IKS-BilMoG-Prüfungen.

Aufbau- wie ablauforganisatorisch ist das Compliance-Management des DB-Konzerns durch eine Verbindung von zentralen und dezentralen Elementen gekennzeichnet. Die Compliance-Tätigkeit in der Konzernleitung fokussiert sich insbesondere auf ihre zentrale Governance-Tätigkeit, in den Geschäftsfeldern wird eine stärkere operative Verantwortung wahrgenommen. Auch im Berichtsjahr fanden verschiedene Veranstal-

tungen wie zum Beispiel das Compliance Network Meeting mit dem Ziel eines intensiven Erfahrungsaustauschs zentraler wie dezentraler Compliance-Zuständiger statt.

Der Schwerpunkt der Compliance-Arbeit im DB-Konzern liegt auf der Prävention von Korruption und Wirtschaftskriminalität in Form von Betrug und Untreue sowie deren konsequenter Bekämpfung.

Compliance-Instrumente

Spezielle Compliance-Instrumente wurden zum Schutz des Unternehmens, der Mitarbeiter und Führungskräfte entwickelt. Dazu gehören verbindliche Richtlinien, Risiko- und Prozessanalysen, spezielle Kommunikationsmaßnahmen sowie Beratung.

Verbindliche Richtlinien geben den Rahmen vor, der durch fortlaufende Kommunikation und Schulungen im DB-Konzern verankert wird. Im Berichtsjahr traten die überarbeiteten Richtlinien zur Risikominimierung sowie zu Exportkontrolle, Sanktionen und Embargos in Kraft.

Compliance-Risikoanalysen sind Bestandteil der Risikosteuerung im DB-Konzern und werden durch die Geschäftsfelder und Serviceeinheiten durchgeführt. Es erfolgt eine konzernweite Bestandsaufnahme der Compliance-Risiken gemäß der von der Konzernleitung gemachten Governance-Vorgaben. Das verbindliche Rahmenkonzept enthält Mindestvorgaben zur Planung, Durchführung, Berichterstattung und zum Follow-up.

Erneut wurde der Konzernvorstand durch einen kompakten Jahresbericht Compliance über Compliance-Risiken bei geschäftlichen Aktivitäten des DB-Konzerns informiert. Differenziert werden die Risikolagen der Geschäftsfelder, Serviceeinheiten sowie Konzernleitungsfunktionen des DB-Konzerns beschrieben sowie vorhandene risikoreduzierende Faktoren und Gegensteuerungsmaßnahmen aufgezeigt.

Um unsere Compliance-Ziele nachhaltig zu erreichen, verbessern wir unsere Instrumente kontinuierlich weiter und unterziehen unsere damit verbundene Präventionsarbeit und Analysetätigkeit auch dem digitalen Wandel.

Externe Überprüfung des Compliance-Management-Systems

Das Compliance-Management-System des DB-Konzerns wurde hinsichtlich Korruption und Wirtschaftskriminalität in Form von Betrug und Untreue einer konzernweiten unabhängigen Untersuchung durch eine Prüfungs- und Beratungsgesellschaft unterzogen. Zunächst erfolgte die Prüfung gemäß Prüfungsstandard IDW PS 980 auf Konzernleitungsebene und wurde mit uneingeschränktem Prüfungsurteil abgeschlossen. Die anschließenden Prüfungen in den Geschäftsfeldern berücksichtigten zusätzlich die Anforderungen des ISO 19600 und führten ebenfalls zu uneingeschränkten Prüfergebnissen, die abschließend im Berichtsjahr vorgelegt wurden.



205-1

GRI 205-2 Geschäftspartner-Compliance

205-2
↓

Für eine erfolgreiche und nachhaltige Geschäftstätigkeit ist es notwendig, Geschäftspartner und Lieferanten sorgfältig auszuwählen, sie über die Werte des DB-Konzerns zu informieren und auf eine gemeinsame Wertebasis zu verpflichten. Der DB-Konzern hat unterschiedliche Formate entwickelt, um seine Geschäftspartner zu sensibilisieren und nachhaltiges Handeln in der Lieferkette stärker zu verankern. Kernthemen sind hierbei Integrität, rechtliche Standards und ethische Fragen. Dazu gehören neben der Korruptionsprävention auch die kartellrechtliche Compliance sowie die Menschenrechte. Das im Internet frei zugängliche Compliance-E-Learning für Geschäftspartner informiert über das Thema Integrität, einzuhaltende rechtliche Standards und ethische Fragen. Als weitere Maßnahmen bietet der DB-Konzern speziell mittelständischen Geschäftspartnern Compliance-Dialoge an, in denen über das gegenseitige Verständnis von Compliance und deren Organisation gesprochen wird.

GRI 205-2 Schulungen zu den Themen Integrität und Menschenrechte

205-2
↓

Unseren Mitarbeitern und Führungskräften stehen vier verschiedene E-Learnings zur Verfügung: »DB-Verhaltenskodex«, zwei spezielle E-Learnings zum Thema Antikorruption (»DB Korruptionsprävention« und »DB Auffrischung Korruptionsprävention«) sowie eines, das sich mit Trade-Compliance (Exportkontrollrecht, Sanktionslisten) befasst. Das E-Learning zum DB-Verhaltenskodex umfasst die Themenschwerpunkte Integrität (Antikorruption) sowie Menschenrechte. Führungskräfte sind zur Durchführung des E-Learnings angehalten. Risikobasiert ist in ausgewählten Gesellschaften und Bereichen die Teilnahme am E-Learning auch für alle weiteren Mitarbeiter verpflichtend. Das E-Learning ist für DB-Mitarbeiter frei zugänglich und in verschiedenen Sprachen verfügbar.

Wie in den Vorjahren wurden auch im Berichtsjahr konzernweite Präsenztrainings durchgeführt.

Trainings für Führungskräfte und Mitarbeiter	2018	2017	2016
Teilnehmer	29.700	14.408	13.095

Risikobasierte Auswahl der Teilnehmer, insbesondere aus typischen Risikobereichen (zum Beispiel Vertrieb, Einkauf, Bauüberwachung).

Der zu verzeichnende starke Anstieg hängt insbesondere mit verstärkten Schulungsaktivitäten in mit Güterverkehr und Logistik sowie Infrastruktur befassten Geschäftsfeldern zusammen. Die im Vorjahr begonnene Dialogreihe der Leiter der Konzernfunktionen Compliance, Revision und Recht zur Sensibilisierung des Top-Managements zu Compliance-Risiken wurde im Berichtsjahr fortgeführt.

Hinweismanagement im DB-Konzern

Im DB-Konzern regeln die Konzernbetriebsvereinbarung »Hinweismanagement« und die »Konzernsprecherausschussvereinbarung« den Umgang mit eingehenden Hinweisen. Die implementierten Prozesse schützen die Hinweisgeber. Den Interessen der betroffenen Personen wird durch klar definierte Anforderungen an Schlüssigkeit und Erheblichkeit eines Hinweises Rechnung getragen.

Hinweisgebern stehen verschiedene Wege zur Abgabe eines Hinweises offen. Hierzu gehört das elektronische Hinweisgebersystem, das nach einer Erweiterung um sieben Sprachen nun in 22 Sprachen genutzt werden kann. Das elektronische Hinweisgebersystem kommt in allen Geschäftsfeldern zum Einsatz. Das Team »Hinweismanagement« wurde im Berichtsjahr mit Blick auf strafrechtliche Expertise weiter ausgebaut. Es steht ebenso wie drei Vertrauensanwälte, die gesetzlich zur Verschwiegenheit verpflichtet sind, und eine Ombudsfrau als Ansprechpartner zur Verfügung.

Hinweise auf Korruptionsfälle und Abhilfemaßnahmen

GRI 205-3
↓

Im Berichtsjahr sind Hinweise auf Korruptionsfälle im zweistelligen Bereich zentral über das Hinweismanagement eingegangen und geprüft worden. Soweit Abhilfemaßnahmen erforderlich waren, wurden diese eingeleitet.

Kartellrechts-Compliance und Kartellschadensprävention

Im Rahmen von Präsenzschulungen werden Führungskräfte und Mitarbeiter fortlaufend für das Thema Kartellrecht sensibilisiert. Die Trainingsformate sind individuell auf die Anforderungen der Geschäftsfelder und der zentralen Einheiten zugeschnitten. Zielgruppe sind alle Führungskräfte und Mitarbeiter, die Kontakt mit Wettbewerbern haben oder in anderen wettbewerblich sensiblen Funktionen tätig sind. Auch im Rahmen der Sensibilisierungsoffensive der Leiter Compliance, Revision und Recht wurde das Thema aufgegriffen. Ergänzt werden die Trainings insbesondere durch geschäftsfeldspezifische Regelwerke und eine enge (kartell-)rechtliche Beratung.

Ein wichtiger Bestandteil der kartellrechtlichen Compliance sind auch Maßnahmen der Kartellschadensprävention. Der DB-Konzern hat zu diesem Zweck bereits 2014 ein umfassendes Kartellschadenspräventionssystem eingeführt. Ein wichtiger Teil des Systems ist es, auf kartellgeneigten Märkten Vertragsbedingungen einzusetzen, die die Lieferanten zur Einführung beziehungsweise Beibehaltung von kartellrechtlichen Compliance-Programmen verpflichten.

Menschenrechte

Verantwortung gegenüber der Gesellschaft

GRI 102-16
↓

Für uns sind Schutz und Förderung von Menschenrechten von größter Bedeutung. Das Regelwerk des DB-Konzerns spiegelt diesen hohen Anspruch wider, insbesondere durch die Anwendung des DB-Verhaltenskodex und des DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner. Schwerpunkte setzen wir bei fairen Arbeitsbedingungen, der Einhaltung von Arbeitnehmerrechten, der Antidiskriminierung und dem Verbot jeglicher Form von Kinder- und Zwangsarbeit. Insbesondere zu Letzterem berichten wir auch gemäß den Vorgaben des UK Modern Slavery Acts.

Zur Umsetzung unserer Ansprüche haben wir geeignete Maßnahmen implementiert und entwickeln diese kontinuierlich weiter. Unterschieden wird dabei grundsätzlich zwischen Maßnahmen, die innerhalb des DB-Konzerns greifen, sowie Maßnahmen in der **Lieferkette** **257 f.**

Maßnahmen innerhalb des DB-Konzerns

Der Kern unserer Aktivitäten in Bezug auf Menschenrechte ist die Identifizierung relevanter Risiken mit Blick auf unsere Geschäftsmodelle und das menschenrechtsspezifische Länderrisiko.

Für unser weltweit tätiges und daher größeren geografischen Risiken ausgesetztes Geschäftsfeld DB Schenker gelten die »Social Minimum Standards«. Dieses Regelwerk (»Policy«) spezifiziert den DB-Verhaltenskodex und orientiert sich dabei über die rechtlichen Verpflichtungen hinaus an den Grundsätzen und Empfehlungen der International Labor Organisation sowie des UN Global Compact. Die Einhaltung der Social Minimum Standards wird regelmäßig an ausgewählten Standorten vor Ort in einem jährlichen Auditprozess von der Konzernrevision überprüft.

Zudem steht im DB-Konzern zur weiteren Sensibilisierung zu Menschenrechten sowie zwecks Meldung bei Verdacht von Verstößen gegen die Menschenrechte eine Reihe von Instrumenten zur Verfügung. Hierzu gehören insbesondere das E-Learning zum DB-Verhaltenskodex sowie das zentrale Hinweismanagement. Das zentrale Hinweismanagement sowie die drei Vertrauensanwälte stehen als Zugangswege jederzeit auch für konzernexterne Personen offen. Ebenso können Meldungen über das elektronische Hinweisgebersystem abgegeben werden.

Speziell Mitarbeiter und Führungskräfte des DB-Konzerns können darüber hinaus die Ombudsfrau Personal zum Thema Menschenrechte kontaktieren. Hinweisen auf menschenrechtsrelevante Verstöße gehen wir im Rahmen eines Follow-up-Prozesses nach.

Das Thema Menschenrechte ist des Weiteren Bestandteil der Stakeholderdialoge des DB-Konzerns. Ferner engagiert sich der DB-Konzern im deutschen UN-Global-Compact-Netzwerk sowie in den Arbeitsgruppen von econsense.

Datenschutz

Umsetzung der Datenschutz-Grundverordnung

Auch im Berichtsjahr standen die Umsetzungsbemühungen rund um die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) im Mittelpunkt der Arbeit des Konzerndatenschutzes. Zum einen ging es darum, neue Anforderungen wie die erweiterten Transparenzpflichten gegenüber Kunden und Beschäftigten umzusetzen. Zum anderen waren aber auch bestehende Prozesse und Vertragsmuster auf die neuen Regelungen hin anzupassen und die neuen Vorschriften mussten vorausschauend in die tägliche Beratung einfließen. Nicht zuletzt wurden die Verantwortlichen auf verschiedenen Kanälen für das Thema Datenschutz sensibilisiert.

In der Beratung spielten neben den typischen Prozessen wie Recruiting und HR-Services zunehmend Initiativen wie DB Digital Ventures, mindbox und beyond1435 eine Rolle, mit denen der DB-Konzern seine Digitalisierungsbemühungen vorantreibt. Unter der Überschrift Videoüberwachung erfuhr der Einsatz von Bodycams durch die DB Sicherheit ein gewisses Medienecho. Vorausgegangen waren auch hier eine umfassende datenschutzrechtliche Beratung und Erörterung mit der zuständigen Datenschutzaufsichtsbehörde sowie eine wissenschaftliche Begleitung durch Prof. Dr. Jürgen Taeger von der Universität Oldenburg, der auch Mitglied des Datenschutzbeirats des DB-Konzerns ist.

Der Konzerndatenschutz legt Wert auf eine offene und proaktive Kommunikation mit den für die jeweiligen Konzernunternehmen zuständigen Datenschutzaufsichtsbehörden, insbesondere bei der Einführung innovativer Verfahren und Prozesse.

Technischer Datenschutz und Audit

Schwerpunkte der Auditabteilung waren die Prüfung wichtiger Verfahren und Prozesse hinsichtlich der Umsetzung der Anforderungen der DSGVO, allen voran die Verfahren »BahnCard« – inklusive Prüfung des Dienstleisters – sowie die zentralen DB-Personalsysteme. Weiterer Schwerpunkt im Berichtsjahr war die Auditierung des neuen international eingesetzten Recruitingverfahrens beim DB-Konzern.

Auf der Beratungsseite stand die Begutachtung diverser neu erarbeiteter Auftragsverarbeitungsverträge (AV-Verträge) hinsichtlich der Umsetzung von technisch-organisatorischen Maßnahmen im Mittelpunkt. Auch die Betreuung großer Projekte im Kunden- und Beschäftigtendatenschutz mit datenschutztechnischer Expertise hinsichtlich noch zu treffender Maßnahmen zur Erfüllung der DSGVO waren Teil der Beratungspraxis. Hier seien das neue Vertriebssystem VENDO im Personenverkehr und Verfahrensweiterentwicklungen speziell im betriebsärztlichen Dienst genannt.

Eine innovative Arbeitsgruppe mit dem Namen AG SoNeT forschte an datenschutzrechtlichen Empfehlungen zur Nutzung von Künstlicher Intelligenz (KI-)Anwendungen mit dem Ziel der Erarbeitung einer Handlungshilfe für DB-Konzernunternehmen. Die Ergebnisse der DOM-Umfrage, die zu Beginn des Berichtsjahres vorlagen, bescheinigten den Teilnehmern bei Rekordteilnehmerzahlen ein gutes Datenschutzniveau.

Weiterentwicklung der fachlichen Qualifizierung und Awareness

Die hohe fachliche Qualität in der Beratungstätigkeit der Datenschutzorganisation durch maßgeschneiderte fachliche Schulungsangebote haben wir weiter verbessert. Um alle Mitarbeiter und Führungskräfte zielgruppengerecht für Datenschutzthemen zu sensibilisieren, wurden unter anderem das neue Web-based Training »Grundlagen des Datenschutzes« veröffentlicht und der Blog »Neues zum Datenschutz« auf DB Planet durchgängig mit aktuellen News zum Datenschutz bespielt.

Internationaler Datenschutz

Den roten Faden, der im Berichtsjahr die internationalen datenschutzrechtlich relevanten Themen miteinander verband, bildete die digitale Transformation im DB-Konzern. Von Flottenmanagementsystemen in der internationalen Logistik über digitale Finanzlösungen bis hin zum Einsatz internationaler Recruitingsoftware – die Verwendung innovativer digitaler Technologien erfordert klar den verantwortungsvollen und sicheren Umgang mit personenbezogenen Daten.

Ein weiteres Schwerpunktthema war auch hier die Umsetzung der DSGVO. Gemeinsam mit den internationalen Privacy Managern als Ansprechpartnern innerhalb der internationalen dezentralen Datenschutzorganisation konnte der Konzerndatenschutz die Umsetzung der neuen Anforderungen an Datenverarbeitungsprozesse innerhalb der EU beziehungsweise zwischen EU-Gesellschaften und internationalen Gesellschaften sicherstellen.

Neben der europäischen Gesetzgebung haben wir auch internationale Rechtsentwicklungen aufmerksam im Blick. Datenschutzrechtlich relevant waren hierbei im Berichtsjahr für uns unter anderem der US-amerikanische CLOUD Act, verschiedene nationale Datenlokalisierungsgesetze und durch das Beispiel der EU-Datenschutz-Grundverordnung inspirierte Datenschutzgesetze.

Datenschutz-Beirat DB-Konzern

Das Gremium Datenschutz-Beirat DB-Konzern berät den Konzernvorstand in den strategischen und zentralen datenschutzrelevanten Fragestellungen. Damit leistet er einen erheblichen Beitrag für einen möglichst vorbildlichen Datenschutz im DB-Konzern. Insbesondere im Rahmen der Beratungen zur digitalen Transformation sichert die im Beirat vorhandene Expertise der einzelnen Stakeholdergruppen die Berücksichtigung der berechtigten datenschutzrelevanten Interessen aller Beteiligten. Die Arbeit des Beirats ist damit ein wichtiger Beitrag zum Stakeholderdialog des DB-Konzerns beim Datenschutz.

Grundlegend für die zielführende Beratung sind die frühzeitige und strukturierte Einbindung in die datenschutzrelevanten Überlegungen, Planungen und Vorhaben sowie die Kontinuität im Einsatz für einen vorbildlichen Datenschutz im DB-Konzern. Im Beirat werden neue, innovative und pragmatische Lösungsansätze zum Schutz der Persönlichkeitsrechte der Betroffenen beraten: ein wichtiger Beitrag zur Datenschutzkonformität der Digitalisierungsvorhaben und zugleich ein wichtiger Erfolgsfaktor der jeweiligen Projekte. Die vorausschauende, kritisch-konstruktive Diskussion und die vertrauensvolle Beratung im Gremium helfen, die in diesem Zusammenhang bestehenden Herausforderungen bestmöglich zu meistern. Die jährliche Verleihung des inzwischen etablierten Datenschutz-Awards des Beirats trägt zur Sicherung der notwendigen Aufmerksamkeit beim Datenschutz im DB-Konzern bei.

Sicherheit

GRI

103



Sicherheit für Kunden und Mitarbeiter

Sicherheit ist ein hohes Gut und ein Grundbedürfnis unserer Kunden und Mitarbeiter. Wir tragen eine große Verantwortung für viele Menschen und Güter – und das rund um die Uhr. Unsere Sicherheitsbereiche stehen im ständigen Dialog mit den Sicherheitsbehörden. Im gemeinsamen Sicherheitszentrum Bahn erfolgt rund um die Uhr ein konstanter Lageaustausch der Konzernsicherheit mit dem Bundespolizeipräsidium. Die sechs im Vorjahr eingerichteten Lage- und Einsatzzentralen in den Regionalbereichen der DB Sicherheit koordinieren erfolgreich alle regionalen Sicherheitsthemen und sind rund um die Uhr Ansprechpartner für unsere Geschäftsfelder. Insgesamt sind bundesweit mehr als 5.000 Bundespolizisten und rund 4.000 Sicherheitskräfte der DB Sicherheit im Einsatz. Nachdem im Vorjahr bereits 185 junge Menschen ihre Ausbildung zur Fachkraft für Schutz und Sicherheit im DB-Konzern begonnen haben, waren es im Berichtsjahr 160. Zusammen mit den in 2019 auszubildenden Auszubildenden befinden sich damit über 400 junge Menschen in der Ausbildung zur Fachkraft für Schutz und Sicherheit im DB-Konzern.

Sicherheit im DB-Konzern

Der DB-Konzern gibt jährlich mehr als 170 Mio. € für die Sicherheit von Kunden und Mitarbeitern aus. Im Rahmen der Ordnungspartnerschaft gehen mehr als 5.000 Beamte der Bundespolizei und rund 4.000 DB-Sicherheitskräfte mit technischer Unterstützung gemeinsam gegen Straftäter und Störer vor, um die Sicherheit der Kunden und Mitarbeiter zu erhöhen. Vor allem in Zügen und Bahnhöfen sorgen Sicherheitskräfte dafür, dass sich alle Bahnkunden und Bahnhofsbesucher sicher fühlen können. So konnte im Berichtsjahr die Zahl der Taschen- und Gepäckdiebstähle in Zügen und Bahnhöfen erneut um 25% reduziert werden. Die im Berichtsjahr ergriffenen Maßnahmen führten zu einem deutlich geringeren Anstieg von Angriffen gegen unsere Mitarbeiter in Zügen und

auf Bahnhöfen. Die mit den Interessenvertretungen abgestimmten Maßnahmen zum Schutz unserer Mitarbeiter und unserer Kunden zeigen erste Erfolge. Darin enthalten sind eine verbesserte Ausbildung der Mitarbeiter, eine bessere Ausrüstung, die Unterstützung durch Sicherheitstechnik, die Anpassung von Personalkonzepten sowie der Einsatz von Schutzhunden und Bodycams. Bereits im Vorjahr waren Bodycams regelmäßig in Berlin und Köln im Einsatz. Im Berichtsjahr kamen sieben weitere Einsatzstandorte hinzu. Der Praxiseinsatz bestätigt die Erfahrungen aus den Trageversuchen in den Vorjahren: Mitarbeiter mit Bodycams werden nicht angegriffen. Erstmals verbindlich für alle 40.000 Mitarbeiter im Kundenkontakt haben wir im Berichtsjahr regelmäßige Deeskalations- und Eigensicherungstrainings durchgeführt. Darüber hinaus prüfen wir gemeinsam mit den Sicherheitsbehörden weitere neue Technologien für die Sicherheit unserer Kunden und Mitarbeiter und modernisieren und erweitern die Videotechnik in Zügen und Bahnhöfen.

Ausbau und Erweiterung von Videotechnik

Die Zahl der Videokameras auf Bahnhöfen hat sich im Berichtsjahr von rund 7.000 auf rund 7.400 erhöht. Die Zahl der Bahnhöfe mit Videotechnik stieg auf über 1.000. Schwerpunkt im Berichtsjahr war der Ersatz von bestehender Technik an großen und mittleren Bahnhöfen. Daher ist der zahlenmäßige Anstieg nicht so groß wie im Vorjahr ausgefallen. Damit setzen wir kontinuierlich das gemeinsam mit dem Bund beschlossene Programm zum Videoausbau fort. Die eingesetzten Kameras zeichnen in Full HD auf. So werden auch bei schwierigen Lichtverhältnissen mehr Details sichtbar. Die Bundespolizei, die alleinigen Zugriff auf die aufgezeichneten Bilder hat, konnte so die Zahl der Täterstellungen zu Straftaten in Bahnhöfen deutlich erhöhen. Im Bahnhof Berlin-Südkreuz beendeten das Bundesministerium des Innern und die Bundespolizei im Juli den Test für biometrische Gesichtserkennung. Mit 300 freiwilligen Testpersonen wurde zwölf Monate lang getestet, ob Software einen zuverlässigen Abgleich von Videobildern aus dem Bahnhof mit Bildern aus einer Datenbank liefern kann. Der Versuch fand in alleiniger Verantwortung der Sicherheitsbehörden statt. Die Videobilder stammten von den bereits im Bahnhof vorhandenen Kameras.

Mehr Präsenz und schnellere Erreichbarkeit

Im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg entwickelte die S-Bahn Berlin ein neues Sicherheitskonzept. S-Bahn-Wachen auf fünf Kreuzungsbahnhöfen bieten künftig rund um die Uhr ständig Ansprechpartner in Sachen Service und Sicherheit. Hier kommen Sicherheitskräfte als Doppelstreifen mit Schutzhunden zum Einsatz. Diese sind auf den Bahnhöfen präsent, stehen als Ansprechpartner für Service- und Sicherheitsaufgaben zur Verfügung, leisten aktive Präventionsarbeit und intervenieren bei Sicherheitsstörungen auf dem Bahnsteig und in S-Bahnen.

Übergriffe gegen DB-Mitarbeiter

Die überwiegende Anzahl von Übergriffen auf Mitarbeiter geht zulasten des Sicherheitspersonals. Mitarbeiter des DB-Konzerns sind im Berichtsjahr bundesweit mehr als 2.600-mal (im Vorjahr: mehr als 2.500-mal; 2016: mehr als 2.300-mal) angegriffen worden. Die Anzahl der schweren Verletzungen ist dabei rückläufig, das Schutzkonzept greift. Der DB-Konzern hat mit verbesserter Ausbildung für Sicherheitskräfte und Zugbegleiter, mehr Sicherheitskräften und verbesserter Ausrüstung reagiert.

GRI

Einkauf/Beschaffung

102-10

↓ Erfolgskritische Beschaffung

Unsere Beschaffung gewährleistet weltweit die wirtschaftliche, termin- und qualitätsgerechte Versorgung mit Material, Investitionsgütern und Dienstleistungen und schafft damit die Grundlage für nachhaltigen Erfolg und Innovationsfähigkeit. Alle Initiativen in der Beschaffung tragen zum »World-Class Procurement«-Programm bei, mit dem wir unsere Exzellenz bewerten und weiterentwickeln.

Während im Berichtsjahr die Löhne branchenweit weiter stiegen und nach wie vor insbesondere im Dienstleistungsbereich ein hoher Preisdruck herrschte, ist es uns gelungen, die Konditionen stabil zu halten. Bestmögliche Ergebnisse erreichen wir durch eine bereichsübergreifende Zusammenarbeit, die im Einklang mit dem im Beschaffungsmanagementsystem verankerten Prozessmodell steht. In den Beschaffungsteams werden Warengruppenstrategien und Vergabedesigns kontinuierlich weiterentwickelt, um die geplanten Einsparungen umzusetzen.

Weitere Verbesserungen werden durch die Digitalisierungsroadmap der Beschaffung, die der effizienteren IT-Unterstützung von Prozessen dient, angestrebt. Die Beschaffung ist auch ein wesentlicher Teil des Projekts FINANCE4DB, mit dem wir im Berichtsjahr begonnen haben, unsere Zahlungsprozesse zu digitalisieren, um die Effizienz im Procure-to-Pay-Prozess zu verbessern. Die zunehmende digitale Durchdringung unserer Arbeitsabläufe schafft vermehrt wertschöpfende Tätigkeiten in den Teams und ermöglicht moderne Bürokonzepte für eine effizientere Leistungserbringung.

GRI

Fokus auf Sozialverantwortung und nachhaltigem Wirtschaften unserer Lieferanten

102-9

↓ Ein verantwortungsvolles Beschaffungsmanagement ist für uns ein wesentlicher Werttreiber, sowohl für den DB-Konzern als auch für die Gesellschaft. Für den größtmöglichen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung benötigen wir starke Partner in einer transparenten Lieferkette. Unsere Lieferanten übernehmen mit ihren Nachhaltigkeitsleistungen und ihrer Innovationskraft eine aktive Rolle, um den gemeinsamen Geschäftserfolg zu gewährleisten. Als Ausgangspunkt für eine nachhaltige Gestaltung der Lieferketten und die konkreten Beschaffungsentscheidungen dient unser Verhaltenskodex für Geschäftspartner. Weiterhin legen wir großen Wert auf eine umfassende Nachhaltigkeitsbewertung unserer Lieferanten hinsichtlich des Managementsystems, ihrer Aktivitäten und Ergebnisse. Mehr als 500 Lieferanten mit einem Einkaufsvolumen von über 7 Mrd. € haben uns bereits eine Bewertung vorgelegt. Dabei konnten rund zwei Drittel der erneut bewerteten Lieferanten ihre Nachhaltigkeitsleistung verbessern. So reduzieren wir gemeinsam Risiken und steigern die Wettbewerbsfähigkeit. Wir fordern unsere Lieferanten zudem auf, sich einer Bewertung nach Corporate Social Responsibility-Kriterien zu unterziehen. Für eine erfolgreiche Zusammenarbeit erwarten wir, dass unsere Lieferanten Maßnahmen ergreifen, um ihre identifizierten Risiken, vor allem im Arbeitsschutz und in den Einkaufsmanagementsystemen, auszuräumen. In einem intensiven Dialog mit den Industrieverbänden und **Railsponsible**, unserer nachhaltigen Lieferketteninitiative der Schienenverkehrsbranche, entwickeln wir die nachhaltige Leistungsfähigkeit zum geschäftsrelevanten Vergabekriterium. Schon heute können unsere Lieferanten ihre Nachhaltigkeitsbewertung in der Qualifizierung geltend machen. Railsponsible

GRI

102-13

zählt inzwischen 13 internationale Mitglieder. Ein Handlungsschwerpunkt der Initiative war im Berichtsjahr der Klimaschutz. Gemeinsam haben wir im **Position Paper on Climate** dazu Stellung bezogen.

Beispielgebendes Lieferantenmanagement

GRI

102-43

↓ Unser Lieferantenmanagement enthält die vier wesentlichen Elemente Lieferantenqualifizierung, -entwicklung -bewertung sowie -stabilisierung und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Durch diesen standardisierten Prozess sichern wir gemeinsam mit zuverlässigen Zulieferern hohe Qualitätsstandards. Das Lieferantenmanagement ist konzernweit gültig und in unseren führenden IT-Systemen verankert. Schwerpunkt bleibt die Qualifizierung der Lieferanten für die Anforderungen des DB-Konzerns im Wettbewerb. Dazu wurde das System der Präqualifizierung auf weitere Warengruppen ausgedehnt, zum Beispiel auf das Facility-Management und die Sicherheitsleistungen.

Darüber hinaus ermöglicht uns die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Branchenverbänden und -initiativen, unser Lieferantenportfolio vornehmlich auf Systemanbieter mit ausgewiesenen Kompetenzen in der Schienenverkehrsbranche auszurichten. Strategisch setzen wir auf eine hohe Bündelungsrate und langfristige Rahmenverträge. Insgesamt haben wir Verträge mit etwa 18.000 Lieferanten geschlossen. Dabei realisieren 622 Lieferanten rund 80% des Einkaufsvolumens. Der Einkauf gewährleistet bei der prozesskonformen Beschaffung eine hohe operative Exzellenz. Bei der durch den Bundesrechnungshof beauftragten Prüfung der Vergabetätigkeit im Rahmen der **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung § 235f.** gab es keine Vergaberechtsverstöße.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Förderung und Nutzung der Innovationen unserer Lieferanten. So haben wir auch im Berichtsjahr nach zahlreichen Einreichungen wieder den Supplier Innovation Award auf der InnoTrans, der internationalen Leitmesse für Bahn- und Verkehrstechnik, verliehen. Hervorragende Leistungen in den Kategorien Allgemeine Bedarfe und Leistungen, Infrastruktur, Schienenfahrzeuge und Schienenfahrzeugteile sowie Umwelt haben wir zudem mit Lieferantenprädikaten ausgezeichnet.

Verstärkte Internationalisierung

GRI

102-9

↓ Auch wenn unsere Hauptlieferanten zu knapp 90% in Deutschland ansässig sind, beschaffen wir zunehmend auf internationalen Märkten. Dies ist nicht zuletzt durch die zunehmende Konsolidierungstendenz in der europäischen Eisenbahnindustrie erforderlich. Außerhalb Europas legen wir dabei den Schwerpunkt unserer Lieferantenentwicklung auf Asien. Mit unserer Präsenz der Beschaffung in Shanghai haben wir seit 2015 fast 500 potenzielle Lieferanten identifiziert. Im Berichtsjahr haben sich asiatische Hersteller bereits an mehr als 20 Vergaben beteiligt, die in unterschiedlichen Warengruppen ein Beschaffungsvolumen von über 200 Mio. € aufwiesen. Zu unseren Aktivitäten im Berichtsjahr zählten auch die Qualifizierung von Lieferanten in Russland und der Abschluss von Lieferverträgen für Güterwagen und Kleinstlokomotiven in China. Entsprechend haben wir unsere Qualitätssicherung und das Projektmanagement in unserem Einkaufsbüro in Shanghai verstärkt.

Deutsche Bahn Stiftung

Die Deutsche Bahn Stiftung unterstützt gemeinnützige Projekte.

Gemeinnützige Projekte in Deutschland Anzahl	2018	2017	2016
Deutsche Bahn Stiftung	16 ¹⁾	13	20

¹⁾ Vorläufiger Wert.

Aufwendungen für gemeinnützige Projekte in Deutschland in T €	2018	2017	2016
Deutsche Bahn Stiftung	2.194 ¹⁾	1.955	2.728

¹⁾ Vorläufiger Wert.

Zudem hat die Deutsche Bahn Stiftung aus dem schwerpunktübergreifenden Reaktionsbudget für Spendenanfragen gespendet.

Spenden in Deutschland in T €	2018	2017	2016
Deutsche Bahn Stiftung	133 ¹⁾	81	43

¹⁾ Vorläufiger Wert.

Im Berichtsjahr wurden keine Stipendien von der Deutsche Bahn Stiftung vergeben.

Stipendien in Deutschland Anzahl	2018	2017	2016
Deutsche Bahn Stiftung	–	43	65

Die Aufwendungen für das DB Museum betrugen im Berichtsjahr 6,1 Mio. € (im Vorjahr: 5,9 Mio. €).

Soziales

Personalentwicklung

Aus- und Weiterbildung

Die Aus- und Weiterbildung erfolgt durch DB Training als konzerninternen Partner für Lern-, Entwicklungs- und Veränderungsprozesse in rund 25.000 Veranstaltungen für rund 250.000 Teilnehmer pro Jahr. Mehr als 3.000 Qualifizierungsangebote richten sich an alle Mitarbeitergruppen und Funktionen im DB-Konzern.

Die DB Akademie verantwortet die Qualifizierung für die rund 7.900 Führungs- und Nachwuchsführungskräfte des DB-Konzerns. Das Portfolio bietet Führungskräften Qualifizierungsangebote entsprechend ihren individuellen Karriere- und Entwicklungsphasen, die sie befähigen, die strategischen Handlungsfelder des DB-Konzerns umzusetzen. Wir entwickeln unsere Angebote kontinuierlich weiter. Verstärkt nutzen wir Elemente digitalen Lernens, agile Methoden und neue Formate des Lernens und der Kommunikation.

Für die Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeiter im Ausland wurden im Berichtsjahr regionale Qualifizierungszentren als Pilotprojekte eingerichtet. Außerdem wurde in Singapur das DB Schenker-Ausbildungszentrum weiter ausgebaut sowie ein Programm zum befristeten internationalen Projekt- und Hospitationseinsatz für Spezialisten und den Führungskräftenachwuchs entwickelt.

Aus- und Weiterbildungskosten für Mitarbeiter ¹⁾ in Mio. €	2018	2017	Veränderung		2016
			absolut	%	
Insgesamt	188	172	+16	+9,3	169
Pro Mitarbeiter (VZP) in €	942	883	+59	+6,7	872

¹⁾ Deutschland, inklusive Auszubildender und Studenten im dualen Studium, ohne Führungskräfte.

Aus- und Weiterbildungstage in kundennahen Jobfamilien in Tagen	2018	2017	2016
Pro Mitarbeiter (VZP)	8,8	7,6	7,1

Deutschland (Gesellschaften mit rund 79% der inländischen Mitarbeiter).

Betrachtet werden die Aus- und Weiterbildungstage nur in kundennahen Jobfamilien für Stammmitarbeiter ohne Auszubildende und Studenten im dualen Studium.

Die Aus- und Weiterbildungskosten je Mitarbeiter sind ebenso wie die Aus- und Weiterbildungstage im Vergleich zum Vorjahr gestiegen.

Nachwuchssicherung

Übernommene Nachwuchskräfte nach Ausbildungsart in NP	2018	2017	2016
Auszubildende	2.358	2.408	2.540
Studenten im dualen Studium	201	220	252

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeiter).

Übernahme nach Abschluss der Ausbildung beziehungsweise des dualen Studiums.

Junge Menschen können in über 50 Ausbildungsberufen ihre Ausbildung im DB-Konzern absolvieren. Für den DB-Konzern stellen die eigene Ausbildung und das duale Studienangebot ein festes Fundament der Fachkräftesicherung dar. Ergänzt wird dies durch das langjährige Berufsvorbereitungsprogramm »Chance plus« für Jugendliche, die Unterstützung beim Arbeitsmarktzugang benötigen. Das Berichtsjahr stand insbesondere im Zeichen der zukunftsfähigen Gestaltung der Ausbildungsberufe und des Ausbaus digitaler Lernformate. Darüber hinaus haben wir Angebote zur differenzierten Betreuung, Förderung und Bindung der Nachwuchskräfte geschaffen und ausgebaut.

Diversity

In Deutschland arbeiten rund 205.000 Mitarbeiter (natürliche Personen) aus mehr als 100 Nationen für den DB-Konzern, darunter rund 48.000 Frauen. Der Anteil der Mitarbeiter in Deutschland mit Migrationshintergrund hat sich mit 11,6% weiter erhöht (im Vorjahr: 10,5%).

Mitarbeiter nach Alter per 31.12. in NP	2018	2017	2016
< 30 Jahre	27.351	25.593	24.732
30–49 Jahre	85.605	82.596	82.078
≥ 50 Jahre	87.936	86.227	84.894
Insgesamt	200.892	194.416	191.704

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeiter).

Der Anteil der Mitarbeiter über 50 Jahre ist weiterhin hoch.

Führungsebenen nach Geschlecht per 31.12. in NP	2018	2017	2016
Aufsichtsrat	20	20	20
Anteil Frauen in %	25,0	30,0	30,0
Top-Management	222	217	214
Anteil Frauen in %	14,4	12,9	12,6
Oberes Management	959	920	901
Anteil Frauen in %	17,7	16,6	16,2
Mittleres Management	2.187	2.160	2.187
Anteil Frauen in %	21,8	21,0	20,4
Führungskräfte (ohne Aufsichtsrat) insgesamt	3.368	3.297	3.302
Anteil Frauen in %	20,1	19,2	18,7

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeiter).

Der Anteil der Frauen in Führungspositionen konnte auch im Berichtsjahr weiter erhöht werden.

Mitarbeiter mit Schwerbehinderung nach Alter per 31.12. in NP	2018	2017	2016
< 30 Jahre	276	250	257
30 - 49 Jahre	2.768	2.831	2.892
≥ 50 Jahre	9.751	9.590	9.607
Insgesamt	12.795	12.671	12.756

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeiter).

Erfasst werden Mitarbeiter und Auszubildende mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung.

Die Beschäftigtenquote von schwerbehinderten Mitarbeitern in Deutschland beträgt rund 6%. Bezogen auf die Konzerngesellschaften liegt sie bei rund der Hälfte über der gesetzlichen Quote von 5%, auch bei vielen Tätigkeitsfeldern, die auf den ersten Blick nicht besonders geeignet für Schwerbehinderte erscheinen.

Beschäftigungsbedingungen

GRI

Kollektivrechtliche Regelungen

Mitarbeiter nach Beschäftigungsart per 31.12. in NP	2018	2017	2016
Tarifkräfte	169.494	161.609	157.545
Beamte	21.113	22.982	24.423
Mitarbeiter mit Individualverträgen ¹⁾	10.285	9.825	9.736
Insgesamt	200.892	194.416	191.704

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeiter).

¹⁾ In dem Wert für die Mitarbeiter mit Individualverträgen sind im Wesentlichen leitende Angestellte (Führungskräfte), Mitarbeiter, die übertariflich vergütet werden (sogenannte AT-Mitarbeiter), und Mitarbeiter mit einzelvertraglichen Vereinbarungen enthalten.

Die Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter des DB-Konzerns richten sich weltweit in Ergänzung zu den landesspezifischen gesetzlichen Regelungen überwiegend nach Tarifverträgen, die mit den in den jeweiligen Ländern zuständigen Gewerkschaften vereinbart sind.

Grundsätzlich gelten die Tarifverträge für die Arbeitnehmer in Deutschland. Die Tätigkeit der Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Art.2 §12 Eisenbahnneuordnungsgesetz. Auf dieser Grundlage werden für die Beamten die tariflichen Bestimmungen innerhalb des DB-Konzerns sinngemäß angewendet, soweit die beamtenrechtlichen Regelungen dem nicht entgegenstehen.

Mitarbeiter mit kollektivrechtlichen Regelungen per 31.12. in NP	2018	2017	Veränderung		2016
Mitarbeiter mit Tarifverträgen	190.556	184.533	+6.023	+3,3	181.915
Anteil in %	94,9	94,9	-	-	94,9

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeiter).

Der Anteil der Mitarbeiter, für die kollektivrechtliche Regelungen gelten, liegt unverändert auf hohem Niveau.

Beschäftigungsbedingungen weiterentwickelt

Die **Beschäftigungsbedingungen für leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmer** § 85 werden kontinuierlich weiterentwickelt. Grundlage der Vergütungspolitik und der Ausgestaltung der Nebenleistungen ist die Strategie des DB-Konzerns.

Die variable Vergütung ist konsequent an den Zielen der Strategie DB2020+ ausgerichtet.

Um die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu verbessern, können leitende Angestellte und außertarifliche Mitarbeiter eine berufliche Auszeit von bis zu sechs Monaten vereinbaren. Darüber hinaus unterstützen wir Führung in Teilzeit und Interimsmanagement.

Der DB-Konzern hat das Programm »Besondere Teilzeit im Alter für leitende Angestellte im DB-Konzern« ins Leben gerufen. Damit soll die individuelle Arbeitsbelastung von älteren leitenden Angestellten reduziert und gleichzeitig die Beschäftigungsfähigkeit bis zum gesetzlichen Renteneintrittsalter erhalten werden.

Sozial- und Nebenleistungen

Neben einer fairen und leistungsgerechten Vergütung bietet der DB-Konzern vielseitige Sozial- und Nebenleistungen. Auch die fünf großen Sozialpartner – BSW, Bahn-Betriebskrankenkasse, Verband Deutscher Eisenbahner Sportvereine, DEVK-Versicherungen und Sparda-Banken – bieten Vorteilspakete für unsere Mitarbeiter. In Zusammenarbeit mit dem BSW sowie der awo lifebalance bietet der DB-Konzern seinen Mitarbeitern verschiedene Angebote für Kinderbetreuung. Bis zu 90 Betreuungsplätze stehen in der DB-eigenen Einrichtung Bahnbin in Frankfurt am Main zur Verfügung und 192 Belegplätze in externen Kitas. Während der Sommerferien können Mitarbeiterkinder an verschiedenen DB-Standorten an dem konzerneigenen Ferienprogramm DB RasselBAHNde teilnehmen. Zudem werden Eltern von awo lifebalance bei der Suche nach Betreuungsoptionen, nach Notfall- und Ferienbetreuungsangeboten sowie bei der Vermittlung von Au-pairs oder Tagespflegepersonal unterstützt. Über awo lifebalance bieten wir unseren Mitarbeitern auch eine weitreichende Unterstützung bei der Pflege von Angehörigen an.

Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben

Mitarbeiter nach Arbeitszeit und Geschlecht per 31.12. in NP	2018	2017	2016
Vollzeit	180.163	175.091	173.679
davon Frauen	34.078	32.665	32.360
Teilzeit	20.729	19.325	18.025
davon Frauen	12.340	11.827	11.465
Insgesamt	200.892	194.416	191.704

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeiter).

Der DB-Konzern bietet verschiedene Teilzeitmodelle an. Dies dient der besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

GRI

404-2

↓

GRI

102-8

↓

Mitarbeiter nach Vertragsart per 31.12. in NP	2018	2017	2016
Unbefristet	190.770	185.149	183.339
davon Frauen	43.549	41.784	41.212
Befristet	10.122	9.267	8.365
davon Frauen	2.869	2.744	2.613
Insgesamt	200.892	194.416	191.704

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeiter).

Der Anteil der Mitarbeiter mit unbefristeten Arbeitsverträgen in Deutschland lag mit 95% weiterhin auf sehr hohem Niveau.

Externe Zeitarbeitnehmer per 31.12. in NP	2018	2017	2016
Insgesamt	3.751	2.893	2.651

Deutschland (Gesellschaften mit rund 99% der inländischen Mitarbeiter).

Die Erhöhung im Vergleich zum Vorjahr resultiert aus einer veränderten Datenerfassung bei DB Schenker.

Maßnahmen gegen Diskriminierung

Der DB-Konzern setzt sich mit ganzer Kraft für ein Betriebsklima ohne Diskriminierung und Mobbing ein. Neben den Regelungen in Konzernbetriebsvereinbarungen (KBV), wie beispielsweise der KBV für Gleichbehandlung und zum Schutz vor Diskriminierung oder der KBV zur Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie, sowie den Richtlinien, wie beispielsweise zum Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz, zum betrieblichen Eingliederungsmanagement oder den Compliance-Richtlinien, steht allen Mitarbeitern sowie Führungskräften und Personalern mit der konzerninternen Ombudsstelle kompetente Unterstützung bei der Klärung und Bearbeitung von Konfliktfällen zur Verfügung. Der Fokus richtet sich dabei auf eine unbürokratische und eigenverantwortliche, außergerichtliche Konfliktlösung. Die Ombudsstelle koordiniert zudem den konzerninternen Mediatorenpool, in dem mehr als 100 Mediatoren aktiv mitarbeiten. Aktives Agieren im Konfliktfall und präventives Wirken tragen so zur Weiterentwicklung einer konstruktiven Konfliktkultur und damit zu einer partnerschaftlichen und positiven Unternehmenskultur bei.

Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement

Gesundheitsstand

Gesundheitsstand auf Basis Stunden in %	2018	2017	2016
DB Fernverkehr	93,2	93,4	93,4
DB Regio	92,0	92,2	92,4
DB Cargo	92,6	92,7	92,8
DB Schenker	93,4	93,3	94,6
DB Netze Fahrweg	94,3	94,5	94,5
DB Netze Personenbahnhöfe	93,2	93,4	93,0
DB Netze Energie	95,7	95,6	95,7
Sonstige	93,6	93,6	93,5
DB-Konzern	93,3	93,4	93,5

Deutschland (Gesellschaften mit rund 97% der inländischen Mitarbeiter).

Der Gesundheitsstand blieb annähernd unverändert.

Gesundheitsmanagement

Unsere Arbeitsschutzpolitik ist darauf ausgerichtet, die Zahl der Unfallereignisse und die Schwere der Unfälle kontinuierlich zu vermindern. Hierbei liegt ein besonderer Fokus auf schweren Arbeitsunfällen – auch von Auftragnehmern und insbesondere bei Arbeiten im Gleisbereich. Expositionen der Mitarbeiter durch möglicherweise krebserregende Gefahrstoffe werden systematisch erfasst. Ein besonderes Augenmerk gilt der Prävention posttraumatischer Belastungsstörungen bei Lokführern und anderen Mitarbeitergruppen. Hier ist der DB-Konzern sehr gut aufgestellt. Im Zusammenwirken mit der Konzernsicherheit und den Gewerkschaften gehen wir auch auf neue gesundheitliche Herausforderungen wie die Veränderung der Arbeitswelt durch die Digitalisierung und die Sorgen der Mitarbeiter vor Anschlägen und Übergriffen ein.

Arbeitsunfälle

Arbeitsunfälle und LTIF	2018	2017	2016
Tödliche Arbeitsunfälle weltweit ¹⁾	6	8	7
davon in Deutschland ²⁾	4	7	7
Lost Time Injury Frequency (LTIF) in Deutschland ^{2),3)}	24,4	25,2	25,0

¹⁾ Weltweit (Gesellschaften mit rund 98% der Mitarbeiter). 2016 nur in Deutschland.

²⁾ Deutschland (Gesellschaften mit rund 97% der inländischen Mitarbeiter).

³⁾ Ausfalltage aufgrund von Arbeitsunfällen je 1.000.000 versicherte Arbeitsstunden. Zählung LTIF bei mehr als einem Kalendertag Abwesenheit.

Der DB-Konzern ist sich seiner Verantwortung im Arbeits- und Gesundheitsschutz bewusst. Die Einhaltung der internen Standards und der nationalen Gesetze dient dem Schutz der Mitarbeiter. Ein Beitrag für den wirtschaftlichen Erfolg sind daher die sichere Arbeitsgestaltung sowie gesunde und motivierte Mitarbeiter. Das Ziel, die Wahrnehmung der Sicherheit und das Bewusstsein bei Führungskräften und Mitarbeitern zu verbessern, wurde durch verschiedene Qualifikationsmaßnahmen unterstützt.

Die Arbeitsschutzkennzahl LTIF in Deutschland ist im Berichtsjahr leicht gesunken. Die Vorbereitungen für eine Berichterstattung auch des weltweiten LTIF wurden weiter vorangetrieben.

Wir haben weiter Präventionskampagnen zur Reduzierung der tödlichen Arbeitsunfälle durchgeführt. Schwerpunkt bleibt das sicherheitsgerechte Verhalten bei Arbeiten im Gleisbereich.

Vertretung der Mitarbeiter in Arbeitsschutzausschüssen

In Deutschland ist der Arbeitsschutzausschuss ab einer Betriebsgröße von 20 Mitarbeitern gesetzlich verpflichtend vorgeschrieben (§11 Arbeitssicherheitsgesetz). Maßgeblich ist die Definition des Betriebs (Produktionsstätte, Niederlassung, Wahlbetrieb). Der DB-Konzern besteht in Deutschland überwiegend aus solchen Betrieben mit über 20 Mitarbeitern, sodass ein Großteil aller Mitarbeiter (über 75%) in Arbeitsschutzausschüssen vertreten ist.

Arbeits- und Gesundheitsschutz im DB-Konzern

Systematischer Arbeits- und Gesundheitsschutz stellt einen wichtigen Beitrag für die physische und psychische Gesundheit der Mitarbeiter sowie den langfristigen unternehmerischen Erfolg dar.

GRI

403-3

403-4



GRI

403-2

403-4



GRI

403-1



GRI

403



Aufbauend auf dem betrieblichen Arbeitsschutz sind eine ganzheitliche Gesundheitsförderung, eine ergonomische Arbeitsplatzgestaltung und eine Beratung der Mitarbeiter die Kernaufgaben des betrieblichen Gesundheitsmanagements. Die Gefährdungsbeurteilung als Kernelement des betrieblichen Arbeitsschutzes ist dabei die Grundlage. Aus der Beurteilung der Gefährdungen inklusive der psychischen Belastungen am Arbeitsplatz werden Maßnahmen zur Vermeidung beziehungsweise Reduktion der Gefährdungen abgeleitet, die Unterweisung der Mitarbeiter wird abgestimmt und die arbeitsmedizinische Vorsorge umgesetzt.

Zusätzlich existieren Beratungsangebote der betrieblichen Sozialeinrichtungen (BSW und Verband Deutscher Eisenbahner Sportvereine) und der mit dem DB-Konzern verbundenen Sozialversicherungen Bahn-Betriebskrankenkasse, Unfallversicherung Bund und Bahn und Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS).

Entwicklung der Mitarbeiterzahl

401-1

Mitarbeiter per 31.12. in NP	2018	2017	Veränderung		2016
			absolut	%	
DB Fernverkehr	17.626	17.058	+ 568	+3,3	17.400
DB Regio	37.879	37.519	+ 360	+1,0	37.853
DB Arriva	55.327	56.848	-1.521	-2,7	56.564
DB Cargo	29.311	28.771	+ 540	+1,9	30.084
DB Schenker	78.780	74.628	+ 4.152	+5,6	70.805
DB Netze Fahrweg	48.143	46.489	+1.654	+3,6	44.957
DB Netze Personenbahnhöfe	6.187	5.769	+ 418	+7,2	5.396
DB Netze Energie	1.789	1.768	+ 21	+1,2	1.777
Sonstige	56.526	54.531	+1.995	+3,7	53.496
DB-Konzern	331.568	323.381	+ 8.187	+2,5	318.332

Per 31. Dezember 2018 lag die Anzahl der Mitarbeiter über dem Vorjahresniveau. Auf Ebene der Geschäftsfelder zeigt sich der Mitarbeiteraufbau insbesondere bei DB Schenker infolge des fortgesetzten Wachstumskurses im Bereich der Kontraktlogistik und bei DB Netze Fahrweg in den Bereichen Instandhaltungs- und Bauprojekte. Darüber hinaus stieg die Anzahl der Mitarbeiter auch spürbar bei DB Fernverkehr, DB Cargo und DB Netze Personenbahnhöfe. Bei DB Arriva war infolge der Beendigung eines Verkehrsvertrags ein Rückgang zu verzeichnen.

Mitarbeiter nach Regionen per 31.12. in NP	2018	2017	Veränderung		2016
			absolut	%	
Deutschland	205.041	197.985	+7.056	+3,6	195.692
Europa (ohne Deutschland)	96.465	97.307	- 842	- 0,9	96.119
Asien/Pazifik	16.885	16.046	+ 839	+5,2	15.084
Nordamerika	9.798	9.055	+743	+8,2	8.730
Übrige Welt	3.379	2.988	+ 391	+13,1	2.707
DB-Konzern	331.568	323.381	+ 8.187	+2,5	318.332

Gegenüber dem Vorjahresende ist in Deutschland absolut der größte Zuwachs zu verzeichnen. Dies resultierte im Wesentlichen aus der Entwicklung bei DB Netze Fahrweg und DB Schenker. Der Anteil der Mitarbeiter außerhalb Deutschlands liegt unverändert bei 38%.

Neueinstellungen

Neueinstellungen nach Geschlecht per 31.12. in NP	2018	2017	2016
< 30 Jahre	8.085	6.501	5.767
Anteil Frauen in %	31,4	32,1	30,4
30 - 49 Jahre	9.909	7.318	5.515
Anteil Frauen in %	23,2	23,6	26,6
≥ 50 Jahre	2.821	2.245	1.757
Anteil Frauen in %	22,0	20,7	27,2
DB-Konzern	20.815	16.064	13.039

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeiter).

Nicht enthalten sind Einstellungen und Übernahmen von Auszubildenden und Studenten im dualen Studium.

Die Zahl der neu eingestellten Mitarbeiter in Deutschland stieg erneut deutlich an. Unverändert gilt es, die bestehenden Mitarbeiter zu entwickeln und langfristig zu binden.

Mitarbeiterfluktuation

Fluktuation von Mitarbeitern in NP	2018	2017	2016
Rentenbedingte Fluktuation	2.883	3.141	2.960
davon Frauen	570	650	592
Sonstige Fluktuation	8.524	7.144	7.204
davon Frauen	1.732	1.711	1.667
Insgesamt	11.407	10.285	10.164

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeiter).

Betrachtet wird die nicht restrukturierungsbedingte Fluktuation der unbefristeten Stammmitarbeiter. In der rentenbedingten Fluktuation sind auch die Altersteilzeitfälle enthalten.

Fluktuation von Mitarbeitern in %	2018	2017	2016
Rentenbedingte Fluktuation	1,4	1,6	1,6
davon Frauen	1,2	1,5	1,4
Sonstige Fluktuation	4,2	3,7	3,8
davon Frauen	3,8	3,9	3,9
Insgesamt	5,7	5,3	5,4

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeiter).

Betrachtet wird die nicht restrukturierungsbedingte Fluktuation der unbefristeten Stammmitarbeiter. In der rentenbedingten Fluktuation sind auch die Altersteilzeitfälle enthalten.

Die Fluktuation ist auf niedrigem Niveau gestiegen.

Ökologie

Mitarbeiter für den Umweltschutz

Mit **Schulungen**  **Nr. 90**, Weiterbildungsprogrammen und verschiedenen Aktionen machen wir den Umweltschutz für unsere Mitarbeiter erlebbar. Im Berichtsjahr fanden 70 Kurse mit insgesamt rund 850 Teilnehmern in Deutschland statt. DB Schenker setzt für seine Landesorganisationen ein aktualisiertes E-Learning Eco-Movie zu Umweltmaßnahmen und -produkten ein, das auch für den Vertrieb und die Kunden geeignet ist.

Klimaschutz

Treibhausgasfußabdruck im Überblick

Absolute CO ₂ e-Emissionen nach Fahrten, Transporten und stationären Anlagen in Mio. t	2018	2017	2016
Schienenpersonennahverkehr	2,91	3,17	3,10
davon Deutschland	2,15	2,38	2,38
Schienenpersonenfernverkehr	0,05	0,52	0,52
Busverkehr	1,72	1,76	1,78
davon Deutschland	0,60	0,63	0,67
Schienengüterverkehr	1,83	1,98	2,05
Straßengüterverkehr ¹⁾	3,67	3,90	3,89
Luftfracht ¹⁾	6,78	6,76	6,16
Seefracht ¹⁾	2,27	2,27	2,07
Sonstige Verkehre ²⁾	0,11	0,11	0,11
Stationäre Anlagen	1,47	1,50	1,51
Insgesamt	20,81	21,97	21,19

Well-to-Wheel (WTW), Scope 1–3.

¹⁾ Mit Vor- und Nachlauf.

²⁾ Unter anderem DB Connect, innerbetrieblicher Verkehr.

Absolute CO ₂ e-Emissionen nach Scope 1–3 in Mio. t	2018	2017	2016
Insgesamt	20,8	22,0	21,2
Anteil Scope 1 in %	18,4	17,8	18,3
Anteil Scope 2 in %	20,5	23,3	24,3
Anteil Scope 3 in %	61,1	58,9	57,5

Vorjahreszahlen angepasst.

Unser erweiterter Treibhausgasfußabdruck bildet die Menge der Treibhausgasemissionen ab, die wir in einem Jahr verursacht haben. Er setzt sich aus den Emissionen aller Fahrten und Transporte des DB-Konzerns im Schienen-, Straßen-, Luft- und Schiffsverkehr sowie den Emissionen der stationären Anlagen, wie Bahnhöfen oder Werkstätten, und den Emissionen des Fuhrparks, zu dem beispielsweise Firmenfahrzeuge gehören, zusammen. Sie sind die Grundlage für die Berechnung der spezifischen Treibhausgasemissionen und auch für die Ergebnisberechnung unseres Klimaziels innerhalb der dafür getroffenen Abgrenzungen. Außerdem sind sie Gradmesser für die Effizienzmaßnahmen, die wir umsetzen, und bilden eine Basis, um sich mit anderen Unternehmen zu vergleichen. Die Scope-2-Emissionen in Höhe von 4,27 Mio. t CO₂e berücksichtigen marktbasierende Mechanismen, das heißt, alle vertraglich geregelten Instrumente zur Erzeugung von und zum Handel mit Strom aus erneuerbaren Energien werden einbezogen. Gemäß Scope-2-Leitfaden des Greenhouse Gas Protocol zu dualen Reporting weisen wir zusätzlich auch Scope-2-Emissionen nach dem Standortprinzip (»Location-based«) aus. Legen wir für die Bilanzierung die jeweiligen nationalen

Strommixe zugrunde, betragen die Emissionen im Scope 2 insgesamt 5,71 Mio. t CO₂e. Der größte Teil unserer Treibhausgasemissionen sind sogenannte Scope-3-Emissionen unserer Subunternehmer. Wir vereinbaren daher regelmäßig verbindliche Reduktionsziele mit unseren größten Carriern, um die Treibhausgasemissionen insgesamt zu reduzieren.

Lärmreduktion

Lärmsanierung planmäßig weiter fortgeführt

Lärmsanierung in Deutschland per 31.12.	2018	2017	2016
Lärmsanierte Strecke gesamt in km	1.785	1.703	1.605

Kumulierte Länge der lärmsanierten Streckenabschnitte gemäß Anlage 1 des Gesamtkonzepts des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes 2013 inklusive Teilfertigstellungen bei Knotenprojekten und inklusive anteilig in der Lärmvorsorge umgesetzter Abschnitte.

Wir haben die **Kennzahl für die Lärmsanierung**  **92** im Berichtsjahr überarbeitet. Zur besseren Vergleichbarkeit im Zeitablauf stellen wir hier ergänzend auch die Kennzahl nach der vorherigen Definition dar.

Umsetzung von passiven Lärmvorsorgemaßnahmen

Lärmvorsorge (Neu- und Ausbaustrecken) in Deutschland per 31.12.	2018	2017	2016
Wohnungen mit passiven Maßnahmen	1.571	1.410	1.491

Vorjahreszahlen angepasst.

Im Zuge des Aus- und Neubaus unserer Schieneninfrastruktur sind wir gesetzlich zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen für Anwohner in unmittelbarer Nähe von Strecken, an denen der Grenzwert 49 dBA überschreitet, verpflichtet. Zu den Maßnahmen zählen **Lärmschutzfenster**  **Nr. 101** und -lüfter sowie schallreduzierende Wand- und Dachisolierungen. Im Berichtsjahr haben wir die Umsetzung im Zuge unserer Neu- und Ausbauprojekte insbesondere in Westfalen und Rheinland-Pfalz vorangetrieben. Die Kennzahl Wohnungen mit passiven Maßnahmen stellt die Anzahl der betroffenen Haushalte dar, die sich zu den verfügbaren Lärmschutzmaßnahmen zurückgemeldet haben und die Umsetzung je betroffenen Streckenabschnitt in mindestens einem Fall angestoßen wurde.

Ressourceneffizienz

Wiederverwertung von Schotter und Betonschwellen

Für die Instandhaltung des Schotterbetts haben wir einen Materialkreislauf für Schotter, **Betonschwellen**  **Nr. 73** und Schienen etabliert. Rund 4 bis 5 Mio. t des alten Materials werden jährlich aus dem Netz aus- und fast ebenso viel wieder eingebaut. Rund 1,6 Mio. t Schotter werden jährlich vor Ort durch gleisgebundene Bettungsreinigungsmaschinen oder mobile Aufbereitungsanlagen maschinell aufbereitet und direkt wieder eingebaut. Damit werden die benötigte Menge an Neuschotter und der damit verbundene Transportaufwand und die Treibhausgasemissionen deutlich reduziert. Das restliche Material wird in externen zertifizierten Entsorgungsanlagen größtenteils wieder zu **Recyclingschotter**  **Nr. 51** für den DB-Konzern oder als Splitt oder Brechsand für den Straßenbau aufgearbeitet. Im Berichtsjahr wurden 3,5 Mio. t Schotter eingesetzt, davon rund 0,7 Mio. t Recyclingschotter.

Luftreinhaltung

GRI

305-7



Verringerung des Schadstoffausstoßes

Wir haben uns das Ziel gesetzt, die besonders gesundheitsgefährdenden verbrennungsbedingten Rußpartikelemissionen bei unseren eigenen Schienen- und Straßenfahrzeugen bis zum Jahr 2020 im Vergleich zu 2010 um 55% zu mindern.

Unsere wichtigste Maßnahme dazu ist die stetige Modernisierung unserer eigenen Fahrzeugflotte. Einen weiteren wesentlichen Beitrag leistet die hohe Elektrifizierungsquote unseres Schienennetzes, da bei elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bis auf Abriebe keine lokalen Luftschadstoffemissionen entstehen, sondern ausschließlich dezentrale bei der Erzeugung des Fahrstroms. Bis zum Berichtsjahr haben wir bei Rußpartikeln bereits eine Minderung um 47,7% erreicht (im Vorjahr: um 44,5%). Grundlage für die Berechnung sind die Kraftstoffverbräuche und die Zusammensetzung unserer Fahrzeugflotten nach Schadstoffklassen. Bis Mitte 2018 haben wir die Regelung zum Einsatz emissionsarmer **Fahrzeuge und Baumaschinen** **Nr. 11** auf innerstädtischen Baustellen vollständig umgesetzt.

Unsere verbrennungsbedingten Schadstoffemissionen werden außerdem durch die Aktivitäten in der See- und Luftfracht dominiert, bei Rußpartikeln beispielsweise zu mehr als 81%. Hier streben wir in Zusammenarbeit mit den Carriern ebenfalls kontinuierliche Verbesserungen an. Eine drastische Reduzierung erwarten wir von der sukzessiven Umstellung unserer Lkw-Flotte auf Elektromobilität. In der Seefracht haben wir ein »Low Sulfur«-Programm aufgelegt, das unseren Kunden erlaubt, über einen kleinen Aufschlag ihre Containertransporte in nicht regulierten Häfen auf nahezu schwefelfreien Schiffsdiesel umstellen zu lassen.

Weitere Informationen

Luftschadstoffemissionen der Fahrten und Transporte absolut in t	2018	2017	2016
Partikelemissionen	6.757	6.846	7.244
Stickoxidemissionen (NO _x)	134.619	136.147	136.236
Schwefeldioxidemissionen (SO ₂)	46.934	50.548	55.120
Kohlenwasserstoffemissionen (NMHC)	9.530	9.723	10.550

Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW), Scope 1-3.

Vorjahreszahlen angepasst.

Unsere Fahrzeuge erfüllen hohe Abgasnormen

Unsere Schienen- und Straßenfahrzeuge erfüllen hohe Euro-Normen und sorgen so für einen niedrigeren Schadstoffausstoß:

- ▶ Rund 97% (im Vorjahr: rund 99%) der auf Langstrecken eingesetzten Lkw haben die höchsten Euro-Normen V und VI.
- ▶ Unsere nahezu vollständige Pkw-Flotte verfügt über die Abgasnormen Euro 5 und 6.
- ▶ Im Schienenverkehr fahren noch rund 18% (im Vorjahr: rund 20%) der Fahrzeugflotte mit der niedrigsten Schadstoffstufe UIC 0. Der Anteil der Schienenfahrzeuge mit schadstoffarmer Elektrotraktion hat sich leicht auf rund 61% erhöht (im Vorjahr: rund 59%).
- ▶ Bei unseren Bussen gab es eine Steigerung des Anteils der Fahrzeuge mit Euro-Norm V und VI auf rund 66% (im Vorjahr: rund 63%).

Naturschutz

IT-Systeme für Dokumentation von Schutzgebieten

Wir nutzen geografische Informationssysteme, in denen die Daten zu Bahnstrecken und -flächen sowie alle digital verfügbaren Informationen zu Schutzgebieten in Deutschland hinterlegt sind. So können wir schnell Berührungspunkte zwischen Natur und Bahntrassen sowie Flächen des DB-Konzerns ermitteln. Diese Erkenntnisse sind für unsere Planungen wichtig. In jedem Schutzgebiet gibt es unterschiedliche Einschränkungen und Auflagen, die in Schutzgebietsverordnungen beschrieben werden. Diese sind in unserem System hinterlegt und werden bei der Planung von Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen berücksichtigt.

Berührung von Strecken mit Schutzgebieten in Deutschland 2018 in km

Landschaftsschutzgebiet	7.854
Naturpark	6.819
Wasserschutzgebiete	5.215
Flora-Fauna-Habitat-Gebiete	2.331
Vogelschutzgebiete	1.849
Naturschutzgebiete	954
Biosphärenreservate	694
Nationalparks	32

Schutzgebiete können sich überschneiden.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Bei Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie bei der Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur berücksichtigen wir den Naturschutz. Ziel ist es, Eingriffe in Natur und Landschaft möglichst zu vermeiden. Sollten dennoch Beeinträchtigungen auftreten, kompensieren wir diese durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen. Alle **Daten** **Nr. 59** zu diesen Kompensationsverpflichtungen dokumentieren wir im webbasierten Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation. Damit erfüllen wir die vom EBA geforderte Berichtspflicht gemäß Bundesnaturschutzgesetz. Wir haben im Berichtsjahr 3.997 Kompensationsprojekte mit insgesamt 25.187 Maßnahmen, darunter 7.291 Maßnahmen zum Artenschutz, im System hinterlegt.

Vegetationskontrolle für sicheren Bahnbetrieb

Bei der Vegetationskontrolle wenden wir weitgehend manuelle Verfahren an. Herbizide setzen wir in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden nur dort ein, wo keine herbizidfreien Verfahren zur Verfügung stehen, aktuell nur im unmittelbaren Gleisbereich. Dieses Vorgehen ist in unseren Leitlinien zum integrierten Pflanzenschutz beschrieben. Diese sind im Berichtsjahr auch in den Nationalen Aktionsplan der Bundesregierung zur nachhaltigen Anwendung von Pflanzenschutzmitteln aufgenommen worden.

Der Einsatz und die Menge von Herbiziden sind abhängig von Witterung und Vegetationsentwicklung. Im Berichtsjahr ergaben sich in Anbetracht des extrem trockenen Sommers Aufwandsmengen von 56 t Herbizid. Die ausgebrachte Menge entspricht 1,0 kg je km Gleis (im Vorjahr: 67 t Herbizid; 1,20 kg/km Gleis). Bei einer Gleislänge von rund 61.000 km wurden somit rund 92% der Gleise (im Vorjahr: 93%) mit den Wirkstoffen Flazasulfuron, Flumioxazin und Glyphosat behandelt. Diese Wirkstoffe sind vom BVL speziell für den Gleisbereich zugelassen. Die Zulassung von Glyphosat wurde im November 2017 durch die EU-Kommission bis Ende 2022 verlängert. In einem Projekt unter der Leitung des DB-Konzerns prüft die Vereinigung internationaler Eisenbahnen (UIC) zukünftige Alternativen für Glyphosat.

Um die Vegetationspflege an unseren Trassen und unter Energieleitungen auch zukünftig umweltverträglich zu gestalten, untersuchen wir in zwei Studien einerseits die Möglichkeiten zur ökologischen Vegetationspflege an Bahnstrecken und andererseits gemeinsam mit der Deutschen Umwelthilfe e. V., DB Netze Energie und weiteren elektrischen Netzbetreibern die Möglichkeiten der biotopverbindenden Vegetationspflege unter Energiefreileitungen in einem Bundesforschungsvorhaben.

Verantwortung für Tier- und Pflanzenwelt

Schienenwege, Gebäude und Flächen des DB-Konzerns bieten oft einen Lebensraum für geschützte Arten. Dort, wo wir in die Natur eingreifen, entwickeln wir umweltverträgliche Lösungen zum Ausgleich.

Vogelschutz an Oberleitungsanlagen

Neue Oberleitungsanlagen errichten wir so, dass **Vögel**  **Nr. 33** vor Stromschlägen geschützt werden. Das erreichen wir, indem wir beispielsweise längere Isolatoren verwenden. Im Berichtsjahr haben wir rund 3.300 Kurzschlussereignisse durch Tiere dokumentiert. Rund 93% davon stehen im Zusammenhang mit Vögeln und rund 7% entfallen auf kleine Säugetiere. Im Rahmen der Vollinspektion der Oberleitung werden zur Verbesserung des Vogelschutzes seit dem Berichtsjahr die Isolatoren der Bestandsanlagen mit Kleintierabweisern ausgestattet. Die rückläufigen Kurzschlussereignisse (um rund 400 im Vergleich zum Vorjahr) lassen sich möglicherweise bereits auf diese Aktion zurückführen. Auch Bahnstromleitungen werden in Gebieten mit einer hohen Gefahr für Vogelkollisionen sicher gemacht, beispielsweise durch das Ausrüsten mit speziellen **Vogelschutzmarkierungen**  **Nr. 140**.

Wasserverbrauch zurückgegangen

Als Wasserverbrauch gilt der Bezug aus der öffentlichen Versorgung. Im Berichtsjahr ist der Wasserverbrauch zurückgegangen. Hauptgrund ist die Verbesserung der Verbrauchsermittlung bei DB Schenker.

Verbrauchtes Wasser in Mio. m³



Konzernweites Umweltmanagementsystem

Anteil Unternehmen des DB-Konzerns mit zertifiziertem Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 per 30.11. in %

	2018	2017	2016
DB-Konzern	45	45	55
In Deutschland	22	56	57
In Europa (ohne Deutschland)	52	34	49
Weltweit (ohne Europa und Deutschland)	61	59	77

Seit 2016 bilden die »umweltrelevanten Unternehmen« die Basis für die Ermittlung des Anteils der zertifizierten Unternehmen.

Unsere Umweltziele werden durch ein konzernweites **Umweltmanagementsystem**  **Nr. 131** nach DIN ISO 14001 unterstützt, dessen konforme Verankerung in unserem Konzernregelwerk von einem unabhängigen Institut bestätigt wurde. Darauf aufbauend setzten im Berichtsjahr 65% unserer 273 umweltrelevanten Konzerngesellschaften ein Umweltmanagementsystem nach DIN ISO 14001 ein. Wir weisen den Anteil der umweltrelevanten Konzerngesellschaften, die ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem einsetzen, getrennt nach Regionen aus. Der Rückgang in Deutschland im Berichtsjahr ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass die Zertifikate bei Busgesellschaften ausgelaufen sind. Die Einhaltung und Weiterentwicklung des konzernweiten Umweltmanagementstandards wird durch den Konzernbereich Umwelt sichergestellt. Im Berichtsjahr wurden keine signifikanten Bußgelder oder andere Strafen wegen Umweltvergehen gegen Unternehmen des DB-Konzerns erlassen.

Fahrtziel Natur

Fahrtziel Natur  **Nr. 37** fördert seit 2001 die Vernetzung von nachhaltigem Tourismus und umweltfreundlicher Mobilität. Der Nationalpark Kellerwald-Edersee in Hessen ist das 23. **Fahrtziel Natur** und möchte sich damit stärker für die Förderung eines umweltgerechten Tourismus einsetzen.

Anpassung an Folgen des Klimawandels

Der DB-Konzern ist als eine »kritische Infrastruktur« Deutschlands in besonderem Maße von den kurz- und langfristigen Auswirkungen des Klimawandels betroffen. Das ist eine Erkenntnis der Studie »Klimawandel – Auswirkungen auf die Deutsche Bahn AG« des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung. Die Studie kommt zu dem Schluss, dass vor allem die jahreszeitliche Verschiebung von extremen Wetterlagen und die daraus resultierenden Effekte die Eisenbahninfrastruktur vor besondere Herausforderungen stellen und systematische Anpassungsmaßnahmen erfordern. Der DB-Konzern reagiert hierauf mit einer Fünf-Punkte-Strategie und setzt kurzfristig Maßnahmen für einen sicheren Bahnbetrieb und eine gegenüber Extremwetterereignissen widerstandsfähige Schieneninfrastruktur um. Zu den wesentlichen Anpassungsmaßnahmen zählen die präventive Entnahme von sturm- und schneebruchgefährdeten Bäumen entlang der Trassen, bauliche Befestigungen rutschungsgefährdeter Hänge, hitze- und kälteangepasste Gleisinfrastruktur sowie Leit- und Sicherungstechnik.

Daneben beteiligt sich der DB-Konzern an der Forschung des BMVI-Expertennetzwerks »Verkehr und Infrastruktur an Klimawandel und extreme Wetterereignisse anpassen«. In diesem Rahmen wurden in Zusammenarbeit mit dem EBA die Regelwerke des DB-Konzerns hinsichtlich ihres Anpassungsbedarfs analysiert und erste Gefahrenhinweiskarten für die Bahnstrecken in Deutschland erstellt. Diese Gefahrenkarten unterstützen die Maßnahmenpriorisierung und die Risikokommunikation im Umgang mit potenziellen klima- und wetterbedingten Naturgefahren. Parallel dazu engagiert sich der DB-Konzern beim Deutschen Institut für Normung (DIN), um eine bessere Berücksichtigung des Klimawandels in nationalen und internationalen Normen voranzutreiben.

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit über Nachhaltigkeitsinformationen

An die Deutsche Bahn AG, Berlin

Wir haben die Angaben im Integrierten Geschäftsbericht 2018 der Deutschen Bahn AG, Berlin (im Folgenden »Gesellschaft«), in den Abschnitten »An unsere Stakeholder – Nachhaltigkeitsmanagement«, »Konzern-Lagebericht – Kapitel Soziales und Ökologie« und »Anhang zur Nachhaltigkeit« für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 (im Folgenden »Bericht«) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des Berichts in Übereinstimmung mit den in den Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative genannten Grundsätzen (im Folgenden: »GRI-Kriterien«).

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Berichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards 1 »Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis« (IDW QS 1) – an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches

Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die Angaben im Bericht abzugeben.

Nicht Gegenstand unseres Auftrages ist die Beurteilung von externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, auf die im Bericht verwiesen wird.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): »Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information«, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die Angaben im Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten GRI-Kriterien aufgestellt worden sind.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- ▶ Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern
- ▶ Befragung von Mitarbeitern, die in die Aufstellung des Berichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über ausgewählte Angaben im Bericht
- ▶ Inaugenscheinnahme der angefertigten Dokumentation zum internen Kontrollsystem der Berichterstattung ausgewählter Kennzahlen sowie der Kontrolldokumentation

- ▶ Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben im Bericht unter Zugrundelegung der GRI-Kriterien
- ▶ Vor-Ort-Besuche beziehungsweise vertiefte Interviews mit den folgenden Einheiten:
 - ▶ Schenker AG, Essen
 - ▶ DB Energie GmbH, Frankfurt am Main
 - ▶ Zentrale Einheiten auf Konzernebene, Berlin/Frankfurt am Main
- ▶ Analytische Beurteilung ausgewählter Angaben im Bericht
- ▶ Abgleich von Angaben mit den entsprechenden Daten im Konzernabschluss und Konzernlagebericht
- ▶ Beurteilung der Darstellung der ausgewählten Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die Angaben im Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten GRI-Kriterien aufgestellt worden sind.

Verwendungszweck des Vermerks

Wir erteilen diesen Vermerk auf Grundlage des mit der Gesellschaft geschlossenen Auftrags. Die Prüfung wurde für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk ist nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt. Der Vermerk ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung.

Berlin, den 28. Februar 2019

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hendrik Fink ppa. Robert Prengel
Wirtschaftsprüfer



Weitere Informationen

- 268 GRI-Inhaltsindex**
- 269 UN-Global-Compact-Index**
- 270 Glossar**
- 274 Abkürzungsverzeichnis**



GRI-Inhaltsindex

102-54
102-55



Dieser Integrierte Bericht wurde in Übereinstimmung mit den Internationalen Standards der GRI in der Berichtsoption Kern (Core) erstellt.

GRI-Standards (Kern-Option)		Erfüllungsgrad (erfüllt, teilweise erfüllt, nicht erfüllt)	Seite
GRI 102: ALLGEMEINE ANGABEN			
1. ORGANISATIONSPROFIL			
▶ 102-1	Name der Organisation	Erfüllt	50
▶ 102-2	Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	Erfüllt	56 ff.
▶ 102-3	Hauptsitz der Organisation	Erfüllt	50
▶ 102-4	Betriebsstätten	Erfüllt	50, 56 ff.
▶ 102-5	Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	Erfüllt	50
▶ 102-6	Belieferte Märkte	Erfüllt	58 ff.
▶ 102-7	Größe der Organisation	Erfüllt	50, 56 ff., 96 f., 110
▶ 102-8	Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitern	Teilweise erfüllt	87, 260 f.
▶ 102-9	Lieferkette	Erfüllt	111, 258
▶ 102-10	Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	Erfüllt	51, 66, 258
▶ 102-11	Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	Erfüllt	168 ff.
▶ 102-12	Externe Initiativen	Erfüllt	44 f., 47 f., 256
▶ 102-13	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	Erfüllt	45, 258
2. STRATEGIE			
▶ 102-14	Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers	Erfüllt	29 ff.
3. ETHIK UND INTEGRITÄT			
▶ 102-16	Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	Erfüllt	36 ff., 44, 47 f., 55, 255 f.
4. UNTERNEHMENSFÜHRUNG			
▶ 102-18	Führungsstruktur	Erfüllt	33 ff., 36 ff.
5. EINBINDUNG VON STAKEHOLDERN			
▶ 102-40	Liste der Stakeholder-Gruppen	Erfüllt	45 f.
▶ 102-41	Tarifverträge	Erfüllt	85, 86, 260
▶ 102-42	Ermittlung und Auswahl der Stakeholder	Erfüllt	45 f.
▶ 102-43	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	Erfüllt	43, 45 f., 74 f., 85, 258
▶ 102-44	Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen	Erfüllt	43, 45 ff., 256
6. VORGEHENSWEISE BEI DER BERICHTERSTATTUNG			
▶ 102-45	Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten	Erfüllt	238 ff.
▶ 102-46	Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen	Erfüllt	43 f.
▶ 102-47	Liste der wesentlichen Themen	Erfüllt	43 f.
▶ 102-48	Neudarstellung von Informationen	Erfüllt	66, 189
▶ 102-49	Änderungen bei der Berichterstattung	Erfüllt	43 f.
▶ 102-50	Berichtszeitraum	Erfüllt	254
▶ 102-51	Datum des letzten Berichts	Erfüllt	254
▶ 102-52	Berichtszyklus	Erfüllt	254
▶ 102-53	Ansprechpartner bei Fragen zum Bericht	Erfüllt	Umschlag U5
▶ 102-54	Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	Erfüllt	254, 268 f.
▶ 102-55	GRI-Inhaltsindex	Erfüllt	268 f.
▶ 102-56	Externe Prüfung	Erfüllt	254
GRI 103: MANAGEMENTANSATZ			
▶ 103-1-3	Allgemeine Pflichtanforderungen an die Offenlegung des Managementansatzes	Erfüllt	74, 77 f., 82 f., 89, 257
GRI 201: WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG			
▶ 201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	Erfüllt	96 ff., 185
GRI 203: INDIREKTE ÖKONOMISCHE AUSWIRKUNGEN			
▶ 203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	Erfüllt	108 f.
GRI 205: KORRUPTIONSBEKÄMPFUNG			
▶ 205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	Erfüllt	254
▶ 205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	Erfüllt	255
▶ 205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	Erfüllt	255
GRI 301: MATERIALIEN			
▶ 301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	Erfüllt	263
▶ 301-2	Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	Erfüllt	263
GRI 302: ENERGIE			
▶ 302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	Teilweise erfüllt	91
▶ 302-3	Energieintensität	Erfüllt	91

		Erfüllungsgrad (erfüllt, teilweise erfüllt, nicht erfüllt)	Seite
GRI-Standards (Kern-Option)			
► 302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	Erfüllt	91
► 302-5	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	Teilweise erfüllt	91
GRI 305: EMISSIONEN			
► 305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	Erfüllt	263
► 305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	Erfüllt	263
► 305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	Erfüllt	263
► 305-4	Intensität der THG-Emissionen	Erfüllt	90 f.
► 305-5	Senkung der THG-Emissionen	Erfüllt	90
► 305-7	Stickstoffoxide (NOX), Schwefeloxide (SOX) und andere signifikante Luftemissionen	Erfüllt	264
GRI 306: ABWASSER UND ABFALL			
► 306-2	Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	Erfüllt	93
GRI 307: UMWELT-COMPLIANCE			
► 307-1	Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen	Erfüllt	265
GRI 401: BESCHÄFTIGUNG			
► 401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	Teilweise erfüllt	84, 87, 259, 262 f.
GRI 403: ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ			
► 403-1	Repräsentation von Mitarbeitern in formellen Arbeitgeber-Mitarbeiter-Ausschüssen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Erfüllt	261 f.
► 403-2	Art und Rate der Verletzungen, Berufskrankheiten, Arbeitsausfalltage, Abwesenheit und Zahl der arbeitsbedingten Todesfälle	Erfüllt	261
► 403-3	Mitarbeiter mit einem hohen Auftreten von oder Risiko für Krankheiten, die mit ihrer beruflichen Tätigkeit in Verbindung stehen	Erfüllt	261
► 403-4	Gesundheits- und Sicherheitsthemen, die in formellen Vereinbarungen mit Gewerkschaften behandelt werden	Erfüllt	261
GRI 404: AUS- UND WEITERBILDUNG			
► 404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	Teilweise erfüllt	259
► 404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	Erfüllt	84 ff., 86, 259 f.
► 404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	Erfüllt	85 f.
GRI 405: DIVERSITÄT UND CHANCENGLEICHHEIT			
► 405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	Erfüllt	37, 87, 259

UN-Global-Compact-Index

Mit dem Beitritt zum UN Global Compact im Jahr 2009 hat sich der DB-Konzern verpflichtet, dessen zehn Prinzipien zu unterstützen, und berichtet in einem Fortschrittsbericht regelmäßig über seine Aktivitäten und Leistungen.

		Seite
MENSCHENRECHTE		
► Prinzip 1	Unterstützung und Respektierung internationaler Menschenrechte	43 ff., 255 f., 258
► Prinzip 2	Ausschluss von Menschenrechtsverletzungen	255 f., 258
ARBEITSNORMEN		
► Prinzip 3	Wahrung der Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen	85, 254 ff., 260 f.
► Prinzip 4	Beseitigung aller Formen der Zwangsarbeit	254 ff., 258
► Prinzip 5	Abschaffung der Kinderarbeit	254 ff., 258
► Prinzip 6	Beseitigung von Diskriminierung	47 f., 86 f., 261
UMWELTSCHUTZ		
► Prinzip 7	Vorsorgender Umweltschutz	43 ff., 67, 88 ff., 263 ff.
► Prinzip 8	Initiativen für ein größeres Umweltbewusstsein	43 ff., 88 f., 115 f., 120 ff., 127 f., 135 ff., 142 f., 153 ff., 158, 161 ff., 263 ff.
► Prinzip 9	Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien	43 ff., 71 f., 80 f., 88 ff., 136 f., 142 f., 263 ff.
KORRUPTIONSBEKÄMPFUNG		
► Prinzip 10	Maßnahmen gegen Korruption	38, 46, 254 f.

Glossar

A Anleihe

Verzinsliches Wertpapier, durch das Finanzmittel am Kapitalmarkt aufgenommen werden. Dient der mittel- bis langfristigen Fremdfinanzierung von Unternehmen.

Anschlussgrad Fernverkehr/Fernverkehr

Prozentualer Anteil der im Fahrplan ausgewiesenen Anschlüsse im Fernverkehr, die erreicht werden.

Arbeitgeberattraktivität

Wird als gewichteter Durchschnitt vom Arbeitgeberranking der wesentlichen Zielgruppen gemessen, die von trendence – Europas führendem Forschungsinstitut im Bereich Employer-Branding, Personalmarketing und Recruiting – erhoben werden.

Auslastung

Realer Anteil der Nutzung an der möglichen Kapazität.

B Bahnstrommix

Zusammensetzung des Antriebsstroms aller Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland, der unter anderem von DB Netze Energie über das Bahnstromnetz bereitgestellt wird.

Bedarfsplan

In den Bundesverkehrswegeplan eingestellte Neu- und Ausbaustrecken.

Bestandsnetz

Bestehendes Schienennetz und damit Rückgrat der Infrastruktur.

Besteller

In der Regel Bundesländer, die als Aufgabenträger für den SPNV Nahverkehrsleistungen bei Verkehrsunternehmen bestellen.

Betriebsleistung

Von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienennetz zurückgelegte Strecke. Maßgröße: Trassenkilometer (Trkm).

Bewertung Anlagenqualität

Zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten Einsatzes der Instandhaltungsmittel und zur Prüfung der Verbesserung durch durchgeführte Maßnahmen wird zyklisch und ereignisbezogen der Zustand der baulichen und technischen Anlagen im Rahmen einer Zustandsbewertung überprüft.

Brutto-Investitionen

Insgesamt getätigte Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände – unabhängig von der Finanzierungsart.

Buskilometer (Buskm)

Entspricht der Fahrt eines Busses über eine Entfernung von 1 km.

C Capital Employed

Umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) sowie das Nettoumlaufvermögen.

Carbon Disclosure Project (CDP)

Eine internationale Organisation, die das globale Offenlegungssystem für Investoren, Unternehmen, Städte, Staaten und Regionen betreibt, um ihre Umweltauswirkungen zu messen und zu steuern. Es ist mittlerweile das weltweit größte Emissionsregister zu unternehmensbezogenen Treibhausgasemissionen.

CO₂-Äquivalente

Klimawirksame Gase, zum Beispiel Methan und Lachgas (Distickstoffmonoxid), die hinsichtlich ihrer Klimawirksamkeit in CO₂ umgerechnet werden.

Commercial-Paper-Programm (CP-Programm)

Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung kurzfristiger Schuldverschreibungen.

Compliance

Ein wichtiger Bestandteil der Corporate Governance. Man versteht darunter die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien sowie freiwilliger Kodizes im Unternehmen.

D DB-Bahnstrommix

Elektrischer Antriebsstrom, mit dem von DB Netze Energie DB-eigene Schienenverkehrsunternehmen in Deutschland versorgt werden.

DBeco plus

Angebot für Schienengüterverkehrskunden, um ihre Waren auf allen elektrifizierten Strecken innerhalb Deutschlands und Österreichs CO₂-frei transportieren zu lassen.

Debt-Issuance-Programm

Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung von Anleihen. Hierdurch wird eine hohe Flexibilität in der Emissionstätigkeit gewährleistet.

Derivative Finanzinstrumente (Derivate)

Finanzinstrumente, deren Preis oder Wert von den künftigen Kursen oder Preisen anderer Güter, Vermögensgegenstände oder Referenzgrößen (Zinsen, Indizes) abhängt. Es handelt sich hierbei um Verträge, in denen die Vertragsparteien vereinbaren, Vermögensgegenstände zu festgelegten Bedingungen in der Zukunft zu kaufen, zu verkaufen oder zu tauschen beziehungsweise alternativ Wertausgleichszahlungen zu leisten.

Deutscher Nachhaltigkeitskodex (DNK)

Bietet einen Rahmen für die Berichterstattung zu nicht finanziellen Leistungen, der von Organisationen und Unternehmen jeder Größe und Rechtsform genutzt werden kann.

Diversity

Bezeichnet die Vielfalt innerhalb der Belegschaft im Hinblick auf Geschlecht, Herkunft, Nationalität, Generation, Religion, sexuelle Orientierung sowie physische und psychische Fähigkeiten. Gleichzeitig werden darunter auch die vielfältigen Perspektiven, Werte, Berufserfahrungen und Kompetenzen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verstanden.

E Earnings before Interest and Taxes (EBIT)

Operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern.

Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA)

Operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

Eigenkapitalquote

Finanzkennzahl, die auf die Bilanzstruktur abstellt: Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme in Prozent.

Einkaufsvolumen

Summe aller Nettobestellwerte aus Einzelbestellungen und Abrufen aus Rahmenverträgen, die durch die jeweiligen Produktbereiche abgeschlossen wurden.

Endenergie

Die Energieform, für die ein Endverbraucher eine Rechnung erhält, also zum Beispiel die getankte Kraftstoffmenge oder der bezogene Traktionsstrom.

Equity-Methode/At-Equity-Bilanzierung

Verfahren zur Bilanzierung von Beteiligungen, die nicht auf Basis einer Vollkonsolidierung mit allen Aktiva und Passiva in den Konzern-Abschluss einbezogen werden. Hierbei wird der Beteiligungsbuchwert um die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals an der Beteiligung fortgeschrieben.

Erneuerbare Energien

Energie aus erneuerbaren und prinzipiell unbegrenzt vorhandenen Energiequellen, zum Beispiel Wasser, Wind oder Sonnenlicht.

Erneuerbare-Energien-Gesetz

Bundesgesetz zur Förderung der Einspeisung von Strom aus erneuerbaren Energien.

F Fernverkehr

Verkehre mit den Produkten ICE und IC/EC.

Floating Rate Note (FRN)

Anleihe mit variabler Verzinsung.

Flüsterbremse

Siehe K- und LL-Sohle.

G Gearing

Finanzkennzahl, die als Strukturkennziffer das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital in Prozent beschreibt.

Gesamtpünktlichkeit

Umfasst bei DB Netze Fahrweg alle Zugverkehre auf der Infrastruktur der DB Netz AG.

Gesundheitsquote (nach Ausfallzeit)

Zeigt den Anteil der nicht durch Krankheit ausgefallenen Arbeitsleistung an der Gesamtarbeitsleistung an (in Prozent nach Geschäftsfeldern) und bezieht damit nur die Mitarbeiter in die Quote mit ein, für die weiterhin ein Entgelt gezahlt wird.

Global Reporting Initiative (GRI)

Eine internationale Organisation, die sich für die Verbreitung und Verbesserung der Nachhaltigkeitsberichterstattung einsetzt. Die GRI-Standards gelten als der meistgenutzte und international anerkannteste Berichtsstandard zur Nachhaltigkeit.

Greenhouse Gas (GHG) Protocol

Ein weltweit anerkannter Standard zur Qualifizierung und zum Management von Treibhausgasemissionen, der von vielen Unternehmen, Nichtregierungsorganisationen (NGOs) und Regierungen angewendet wird.

I Intermodaler Wettbewerb

Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern, zum Beispiel zwischen Schiene und Luftverkehr.

International Financial Reporting Standards (IFRS)

International anerkannter Rechnungslegungsstandard. Seit 2002 gilt die Bezeichnung IFRS für das Gesamtkonzept der vom International Accounting Standards Board verabschiedeten Standards. Bereits zuvor verabschiedete Standards werden weiter als International Accounting Standards (IAS) zitiert.

Interoperabilität (Mehrsystemfähigkeit)

Fähigkeit von Schienenfahrzeugen, sich an unterschiedliche technische Standards (zum Beispiel Spurweiten oder Stromsysteme) anzupassen und so möglichst durchgängig zwischen verschiedenen Schienennetzen einzelner Staaten zu verkehren.

Intramodaler Wettbewerb

Wettbewerb innerhalb eines Verkehrsträgers, zum Beispiel innerhalb des Eisenbahnsektors.

Investitionszuschüsse

Finanzierungsbeteiligungen Dritter an spezifizierten Investitionsvorhaben ohne zukünftige Tilgungserfordernisse.

K Kapitalkosten

Auf Basis von Marktwerten als gewichteter Durchschnittswert aus risikoadäquaten Markttrenditen für Eigen- und Fremdkapital berechnete Mindestrenditeanforderung.

Klima

Nicht nur Wetter, sondern eine Momentaufnahme der sogenannten Klimafaktoren (Höhe, Relief, Vegetation etc.) und Klimaelemente (Regen, Sonneneinstrahlung etc.) an einem Ort.

Kohlenwasserstoffe (NHMC)

Sind zum Beispiel in Erdöl, Erdgas oder Kohle enthalten. Bei Ausstoß gelten sie als umweltschädigend.

Kombinierter Verkehr (KV)

Verknüpfter Transport von Containern oder ganzen Lkw auf Schiene und Straße.

Konsolidierungskreis

Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzern-Abschluss einbezogen sind.

Kontraktlogistik

Leistungsbündel, das mehrere logistische Aktivitäten umfasst. Der Dienstleister ist nicht nur Organisator von Transportaufträgen, sondern übernimmt eigenverantwortlich Teile der Wertschöpfungskette.

Kreditfazilitäten

Von Banken eingeräumte Kreditmöglichkeiten, die bei Bedarf in Anspruch genommen werden können. Es handelt sich hier um fest zugesagte Kreditlinien mit unterschiedlichen Laufzeiten, die zum Teil als jederzeit verfügbare Liquiditätsreserve dienen, während die »Umbrella-Linien« insbesondere den ausländischen Tochtergesellschaften zur Working-Capital-Finanzierung und als Garantielinie zur Verfügung stehen.

K-Sohle

Bremssohle aus Komposit-Werkstoffen (K), siehe auch V-Sohle.

Kundenzufriedenheit

Zufriedenheit der Kunden und Partner mit einem Produkt/Angebot beziehungsweise einer Dienstleistung, die im Auftrag des DB-Konzerns durch unabhängige Marktforschungsinstitute telefonisch, persönlich oder online repräsentativ erhoben und ausgewertet wird.

Kundenzufriedenheitsindex

Index, abgefragt im Allgemeinen auf einer Notenskala von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden). Diese Noten werden umgerechnet und auf einer Skala von 0 bis 100 dargestellt: (0 Punkte = Note 6; 20 Punkte = Note 5; 40 Punkte = Note 4; 60 Punkte = Note 3; 80 Punkte = Note 2; 100 Punkte = Note 1).

L Lärm

Für Mensch und Umwelt störende oder gesundheitsschädigende Geräusche.

Lärmminderung

Reduktion von Lärm durch aktiven (zum Beispiel Lärmschutzwände) und passiven (zum Beispiel Schallschutzfenster) Lärmschutz sowie lärmmindernde Maßnahmen an Fahrzeugen.

Lärmsanierungsprogramm

Freiwilliges Programm des Bundes zur Reduktion des Lärms an bestehenden Bahnstrecken, das vom DB-Konzern umgesetzt wird.

Lärmvorsorge

Rechtlicher Anspruch von Lärmschutzmaßnahmen an Neu- und Ausbaustrecken.

Lieferkette

Stellt die Stufen der Produktion als eine geordnete Reihung von Tätigkeiten dar. Diese Tätigkeiten schaffen Werte, verbrauchen Ressourcen und sind in Prozessen miteinander verbunden.

LL-Sohle

Bremssohle aus Verbundstoffen (LL: Low Noise – Low Friction), siehe auch V-Sohle.

Lost Time Injury Frequency (LTIF)

Beschreibt das Verhältnis zwischen Unfallhäufigkeit und effektiv geleisteten Arbeitsstunden bezogen auf 1 Mio. Arbeitsstunden.

Luftschadstoffe

Sind eine Luftverunreinigung, die schädliche Auswirkungen auf die Umwelt haben kann. Die Herkunft eines Luftschadstoffs kann sowohl natürlich oder durch den Menschen bedingt sein, zum Beispiel NO_x oder SO₂.

M Mitarbeiterzufriedenheitsindex

Wird im Rahmen der konzernweiten Mitarbeiterbefragung alle zwei Jahre anhand von Fragen zu Motivation, Arbeitszufriedenheit und (emotionaler) Bindung auf einer Skala von 1 bis 5 (bestmöglicher Wert) ermittelt.

N Nachhaltigkeit

Leitbild der Vereinbarkeit von ökologischen, sozialen und ökonomischen Zielen für eine zukunftsfähige und generationengerechte Entwicklung.

Nahverkehr

Verkehre mit den Produkten IRE, RB, RE und S-Bahn.

Netto-Finanzschulden

Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing sowie den liquiden Mitteln und verzinslichen Außenforderungen.

Netto-Investitionen

Brutto-Investitionen abzüglich der Investitionszuschüsse von Dritten, zum Beispiel für Infrastrukturinvestitionen.

O Ökosystem (digital)

Orientiert sich hinsichtlich Struktur und Funktionsweise an biologischen Systemen. Dabei wird ein Portfolio aus Eigenentwicklungen, Beteiligungen und Partnerschaften für ein spezifisches Themenfeld, organisatorisch unabhängig vom Kerngeschäft, aufgebaut. Kennzeichnend für ein zukunftsweisendes digitales Ökosystem ist die flexible, intelligente Verschachtelung einzelner autonomer Geschäftsmodelle.

On-Demand-Angebote

Dienstleistungen, die für den Kunden, nach dessen Anforderung, auf Abruf bereitgestellt werden.

Operate Leases

Außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente: gepachtete oder gemietete Vermögensgegenstände.

Operatives Ergebnis nach Zinsen

Ergebniskennzahl, die für eine nachhaltige Ergebnisbeurteilung zusätzlich die Finanzierungskosten berücksichtigt (vor allem in den Infrastrukturgeschäftsfeldern relevant). Daher wird im Vergleich zum EBIT zusätzlich der operative Zinssaldo berücksichtigt.

P Partikel

Kleine bis kleinste Teilchen, wie zum Beispiel Staub oder Ruß.

Personalbedarfsdeckungsquote

Zeigt den aktiven Personalbestand inklusive Zeitarbeitnehmern und zuzüglich Auszubildender und dual Studierender in Vollzeitpersonen geteilt durch den Personalbedarf in Vollzeitpersonen inklusive Auszubildender und dual Studierender.

Personenkilometer (Pkm)

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Personenverkehr: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reichweite.

Platooning

System, durch das mindestens zwei Fahrzeuge mithilfe von technischen Fahrassistenz- und Steuerungssystemen in geringem Abstand hintereinander fahren können.

Primärenergie

Energie, gerechnet ab dem Energieträger in seiner natürlichen Form, also inklusive Gewinnung, Transport und Umwandlung.

Pünktlichkeit

Anteil pünktlicher Halte in Bezug auf alle Unterwegs- und Endhalte in Deutschland. Ein Halt wird als pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit im Personenverkehr um weniger als sechs beziehungsweise im Güterverkehr um weniger als 16 Minuten überschritten wurde.

R Rating

Bonitätseinstufung, die durch Rating-Agenturen vorgenommen wird und Auswirkungen auf die Refinanzierungsmöglichkeiten und -kosten eines Unternehmens hat.

Ressource

Hilfsmittel, Geldmittel, Reserve, Rohstoff.

Return on Capital Employed (ROCE)

Kennziffer zur wertorientierten Steuerung. Entspricht der Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Capital Employed). Verhältniszahl in Prozent, definiert als (bereinigtes) EBIT im Verhältnis zum Capital Employed.

Rohrertrag

Betrag, der vom Umsatz nach Abzug der variablen (= umsatzabhängigen) Kosten beziehungsweise direkten (= auftragsabhängigen) Kosten verbleibt.

Rußpartikel

Emissionen, die bei der Verbrennung von Dieselmotoren entstehen. Zu den Diesel-Emissionen zählt ebenfalls Feinstaub.

S Saldierungsfähiges Planvermögen

Vermögensgegenstände, die bilanziell mit Brutto-Pensionsverpflichtungen verrechnet werden.

Schallschutzwand

Mittel des aktiven Schallschutzes an Bahnstrecken, meist aus Materialien wie Aluminium, Holz, Beton. Neuartig sind Schallschutzwände aus mit Steinen gefüllten Drahtkörben (Gabionen).

Scope 1–3 (gemäß GHG)

Im Rahmen des Carbon Accountings werden die Emissionen in drei sogenannte Scopes (Geltungsbereiche) eingeteilt. Für den DB-Konzern gilt: Scope 1 = Treibhausgasemissionen unserer eigenen Fahrzeuge, Scope 2 = Traktionsstrombereitstellung, Scope 3 = Transportdienstleistungen unserer Subunternehmer. Scope 3 beinhaltet aufgrund unseres Geschäftsmodells nur die transportbedingten Emissionen gemäß Greenhouse Gas Protocol.

Spezifisch

Relativ, zum Beispiel auf die Verkehrsleistung bezogen.

Stakeholder

Interessen-/Anspruchsgruppen und -vertreter.

Stationäre Anlagen

Gebäude und Anlagen wie Werke und Bahnhöfe.

Stationspreissystem

Transparentes und diskriminierungsfreies Preissystem für die Nutzung der Personenbahnhöfe. Die Höhe der Stationspreise ist maßgeblich von dem Leistungs- und Ausstattungsstand des jeweiligen Bahnhofs abhängig.

Strommix

Zusammensetzung des Stroms nach Art der Energieerzeugung (zum Beispiel Steinkohle, erneuerbare Energien).

Sustainable Development Goals (SDGs)

Politische Zielsetzungen der Vereinten Nationen, die eine nachhaltige Entwicklung auf ökonomischer, sozialer sowie ökologischer Ebene sichern sollen. Die Ziele traten am 1. Januar 2016 mit einer Laufzeit bis 2030 in Kraft und gelten für alle Mitgliedsstaaten.

Swap

Stellt den Grundbegriff für Finanzinstrumente dar, die den Austausch von zukünftigen Zahlungsströmen zum Inhalt haben. Dadurch können finanzielle Risiken (Zinsen, Währungen, Rohstoffe) gezielt abgesichert werden.

T Tank-to-Wheel (TTW)

Berechnung der verbrennungsbedingten Emissionen eines Antriebsstoffes ohne Betrachtung der Rohstoffgewinnungs- und Produktionsprozesse.

Tilgungsdeckung

Finanzkennziffer, die das Verhältnis zwischen laufender Finanzierungskraft und den finanziellen Verpflichtungen des Unternehmens (adjustierte Netto-Finanzschulden) beschreibt.

Tonnenkilometer (tkm)

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Güterverkehr: Produkt aus der transportierten Menge (Tonnen) und der zurückgelegten Entfernung (Kilometer).

Traktion

Antrieb zur Beförderung von Zügen. Je nach Energiequelle, Antriebsmaschine und Kraftübertragung werden unter anderem elektrische, diesel elektrische und dieselhydraulische Traktion unterschieden. Triebfahrzeuge, die neben der elektrischen Traktion auch über eine dieselgestützte Traktion verfügen, werden auch als Hybridfahrzeuge bezeichnet.

Trasse

Derjenige Anteil der Schienenwegkapazität, der erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.

Trassenkilometer (Trkm)

Siehe Betriebsleistung.

Trassenpreissystem (TPS)

Beinhaltet die Preise für die Trassennutzung durch die Kunden (insbesondere die der Eisenbahnverkehrsunternehmen) in Abhängigkeit von den jeweiligen Marktsegmenten und den zurückgelegten Trassenkilometern.

U Umwelt-Plus

Spezielle Angebote für Kunden, im Personenverkehr ihre Reisen CO₂-frei zu unternehmen.

United Nations Global Compact

Die weltweit größte Initiative für verantwortungsvolle Unternehmensführung. Auf der Grundlage ihrer zehn universellen Prinzipien verfolgt sie die Vision einer inklusiven und nachhaltigen Weltwirtschaft zum Nutzen aller Menschen, Gemeinschaften und Märkte, heute und in Zukunft.

V Vegetationskontrolle

Überprüfung und Zuschneiden/Entfernen der Vegetation im und am Gleiskörper durch mechanische und chemische (nur im unmittelbaren Gleisbereich) Verfahren.

Verkehrsleistung

Zentrale Leistungsgröße zur Messung der erbrachten Transportleistung im Personen- und Güterverkehr. Maßgrößen: Personenkilometer (Pkm), Tonnenkilometer (tkm).

Verkehrsträger

Streckenart der Verkehrsmittel, wie beispielsweise Straße oder Schiene.

Verkehrsvertrag

Vertrag zwischen Besteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Erbringung von Personennahverkehrsleistungen.

Versorgungssicherheit

Maß für die Zuverlässigkeit der Energieversorgung des Eisenbahnbetriebs in Deutschland.

V-Sohle

Bremssohle aus Verbundstoffen (V), die das Rollgeräusch von Güterwagen halbiert. Sammelbegriff für die Bremssohlentypen K-Sohle und LL-Sohle.

W Well-to-Wheel (WTW)

Ansatz zur Berechnung von Emissionen eines Antriebsstoffes unter Berücksichtigung des gesamten Prozesses der Bereitstellung.

Z Zinslose Darlehen

Zu tilgende, aber unverzinsliche Darlehen des Bundes. Resultieren aus Finanzierungsbeteiligungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege.

Zugkilometer (Zugkm)

Entspricht der Fahrt eines Zuges über eine Entfernung von 1 km.

Abkürzungsverzeichnis

- A** **ABS** Ausbaustrecke
AEG Allgemeines Eisenbahngesetz
Agv MoVe Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister
AktG Aktiengesetz
ApS Allianz pro Schiene
AUD Australischer Dollar
- B** **bbl** Barrel
BEV Bundeseisenbahnvermögen
BGB Bürgerliches Gesetzbuch
BGH Bundesgerichtshof
BilMoG Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts
BIP Bruttoinlandsprodukt
BMF Bundesministerium der Finanzen
BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNetzA Bundesnetzagentur
BR Baureihe
BSW Stiftung Bahn-Sozialwerk
BSWAG Bundesschienenwegeausbaugesetz
Bund Bundesrepublik Deutschland
Buskm Buskilometer
BUV Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung
BVWP Bundesverkehrswegeplan
B2B Business-to-Business
B2C Business-to-Consumer
- C** **CEF** Connecting Europe Facility
CER Community of European Railway and Infrastructure Companies
CHF Schweizer Franken
CNY Chinesischer Yuan
CO₂ Kohlenstoffdioxid, auch Kohlendioxid
CO₂e CO₂-Äquivalent
COSO Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission
CSA Credit Support Agreements
CSR Corporate Social Responsibility
CSR-RUG CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz
CTA Contractual Trust Arrangement (Treuhandsstruktur)
- D** **dB** Dezibel
DBAG Deutsche Bahn AG
DB E&C DB Engineering & Consulting
DB Finance Deutsche Bahn Finance GmbH
DBGrG Deutsche Bahn Gründungsgesetz
DB-Konzern Deutsche Bahn Konzern
DGCN Deutsches Global Compact Netzwerk
DNK Deutscher Nachhaltigkeitskodex
DSD Digitale Schiene Deutschland
DSTW Digitales Stellwerk
- E** **EAV** Ergebnisabführungsvertrag
EBA Eisenbahn-Bundesamt
EBIT Earnings before Interest and Taxes
EBITDA Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation
EDIP European Debt-Issuance-Programm
EE Erneuerbare Energien
- EEG** Erneuerbare-Energien-Gesetz
EIU Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EnWG Energiewirtschaftsgesetz
ERegG Eisenbahnregulierungsgesetz
ESTW Elektronisches Stellwerk
ET Elektrischer Triebzug
ETCS Europäisches Zugleit- und -sicherungssystem
EU Europäische Union
EuGH Europäischer Gerichtshof
EVG Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
EVU Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZB Europäische Zentralbank
- F** **Fed** US-Notenbank
FRN Floating Rate Note
FS Ferrovie dello Stato (italienische Staatsbahn)
- G** **GBP** Britisches Pfund Sterling
GD Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
GRI Global Reporting Initiative
GVFG Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GWh Gigawattstunde
- H** **ha** Hektar
HGB Handelsgesetzbuch
- I** **IC** Intercity
ICE Intercity-Express
IFRS International Financial Reporting Standards
IKS Internes Kontrollsystem
ISO Internationale Organisation für Normung
IT Informationstechnik
- K** **KBS** Knappschaft-Bahn-See
KBV Konzernbetriebsvereinbarung
KonTraG Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich
kWh Kilowattstunde
- L** **LaTPS** Lärmabhängiges Trassenpreissystem
LST Leit- und Sicherungstechnik
LTI Long-term Incentive
LTIF Lost Time Injury Frequency
LuFV Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
- M** **m²** Quadratmeter
MaRisk Mindestanforderungen an das Risikomanagement
MitbestG Mitbestimmungsgesetz
MJ Megajoule
MRR Minimum Required Rate of Return (Mindestrendite)
MWh Megawattstunde
- N** **NABU** Naturschutzbund Deutschland e. V.
NBS Neubaustrecke
Nkm Nutzwagenkilometer
NOK Norwegische Krone
NOX Stickoxidemissionen
- NP** Natürliche Personen
NS Nederlandse Spoorwegen (niederländische Staatsbahn)
- O** **OKM** Ökosystem-Management
OPEX Operative Excellence
ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
- P** **P** Personen
PCGK Public Corporate Governance Kodex des Bundes
PFA Planfeststellungsabschnitt
Pkm Personenkilometer
PKP Polskie Koleje Państwowe (polnische Staatsbahn)
PwC PricewaterhouseCoopers
- R** **RENFE** Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (spanische Staatsbahn)
RMS Risikomanagementsystem
ROCE Return on Capital Employed
- S** **SBB** Schweizerische Bundesbahnen
SDGs Sustainable Development Goals
SGV Schienengüterverkehr
SNCF Société Nationale des Chemins de fer Français (französische Staatsbahn)
SO₂ Schwefeldioxidemissionen
S&P S&P Global Ratings
SPD Sozialdemokratische Partei Deutschlands
SPNV Schienenpersonennahverkehr
SPS Stationspreissystem
SPV Schienenpersonenverkehr
Sts Staatssekretär
- T** **T** Tausend
t Tonnen
TEN Trans-European Networks
TEU Twenty-foot Equivalent Unit
tkm Tonnenkilometer
TPS Trassenpreissystem
Trkm Trassenkilometer
- U** **UIC** Internationaler Eisenbahnverband
UNGC United Nations Global Compact
USD US-Dollar
- V** **VDE** Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
V-Sohle Verbundstoffbremssohle
VZP Vollzeitpersonen
- W** **WACC** Weighted Average Cost of Capital (gewichtete Kapitalkosten)
WLAN Wireless Local Area Network
WpHG Wertpapierhandelsgesetz
- Z** **ZI** Zufriedenheitsindex
ZIP Zukunftsinvestitionsprogramm
Zugkm Zugkilometer



Kontaktinformationen

Investor Relations

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



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

Dieser Integrierte Bericht und der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG erscheinen auch in englischer Sprache.

Der Integrierte Bericht 2018 wurde am 28. März 2019 veröffentlicht und ist im Internet unter db.de/ib abrufbar.



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

Unsere Servicenummer 0180.699 6633 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 Geschäftsreisenden **Antworten auf häufige Fragen** sowie **weitere Kontaktmöglichkeiten**.



Unser Personenverkehr im Social Web

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



Finanzkalender

25. Juli 2019

Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Zwischenberichts
Januar–Juni 2019

19. März 2020

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2019

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 (jeweils von oben nach unten; von links nach rechts; von vorn nach hinten): **D Titel Umschlag** Max Lautenschläger **D 1** Max Lautenschläger **D 2** Max Lautenschläger **D 3** Max Lautenschläger **D 4–6** DB AG/Oliver Lang **D 6–8** Max Lautenschläger **D 8–9** Max Lautenschläger **D 9–10** Max Lautenschläger **D 10–11** Max Lautenschläger **D 12–14** Max Lautenschläger **D 14–15** DB AG/Axel Hartmann **D 15–17** Benjamin Pritzkeleit **D 17–18** Max Lautenschläger **D 18–19** DB AG/Kai Michael Neuhold/VG Bild-Kunst **D 20–22** Max Lautenschläger **D 22–23** Max Lautenschläger **D 23–24** DB AG **D 24–25** Einride **D 25–26** Benjamin Pritzkeleit **D 28** Max Lautenschläger **D 32** Max Lautenschläger **D 48** Mauricio Bustamante **D 73** DB AG/Axel Hartmann, DB AG/Christian Bedeschinski, DB AG/Volker Emersleben, Max Lautenschläger, Max Lautenschläger, Max Lautenschläger **D 78** DB AG, Max Lautenschläger **D 79** Max Lautenschläger **D 80** DB AG/MAN/Jan Hölzl **D 82** Philipp von Recklinghausen/lux-fotografen, DB AG, Max Lautenschläger, Max Lautenschläger **D 86** DB AG **D 88** Jet-Foto Kranert, Max Lautenschläger, DB AG/Claus Weber, DB AG/Holger Peters, DB AG/Claus Weber, DB AG/Oliver Lang **D 94** DB AG/Michael Neuhaus, DB AG/Pablo Castagnola, baranq/Shotshop.com, DB AG/Uwe Miethe, DB AG, DB AG/Christian Bedeschinski



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

