Deutsche Bahn

Integrierter Bericht 2016

Qualität, die überzeugt!

Auf einen Blick

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Umsatz bereinigt	40.576	40.468	+108	+0,3
Ergebnis vor Ertragsteuern	706	-932	+1.638	-
Jahresergebnis	716	-1.311	+2.027	-
EBITDA bereinigt	4.797	4.778	+19	+0,4
EBIT bereinigt	1.946	1.759	+187	+10,6
Eigenkapital per 31.12.	12.744	13.445	-701	-5,2
Netto-Finanzschulden per 31.12.	17.624	17.491	+133	+0,8
Bilanzsumme per 31.12.	56.623	56.059	+564	+1,0
Capital Employed per 31.12.	33.143	33.459	-316	-0,9
Return on Capital Employed (ROCE) in %	5,9	5,3	-	-
Tilgungsdeckung[1] in %	18,1	19,0	-	-
Brutto-Investitionen	9.510	9.344	+166	+1,8
Netto-Investitionen	3.320	3.866	-546	-14,1
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.648	3.489	+159	+4,6
PERSONENVERKEHR				
Reisende[2] in Mio.	4.417	4.336	+81	+1,9
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Pünktlichkeit DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland in %	94,4	93,7	-	-
Reisende in Mio.	2.365	2.251	+114	+5,1
davon in Deutschland	2.021	2.014	+7	+0,3
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	91.651	88.636	+3.015	+3,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	775,6	748,7	+26,9	+3,6
BUSVERKEHR				
Reisende in Mio.	2.052	2.085	-33	-1,6
davon Fernbus	1,6	1,5	+0,1	+6,7
Verkehrsleistung[3] in Mio. Pkm	7.821	7.994	-173	-2,2
davon Fernbus	462,6	413,0	+49,6	+12,0
Betriebsleistung in Mio. Buskm	1.627	1.622	+5	+0,3
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	277,4	300,2	-22,8	-7,6
Verkehrsleistung in Mio. tkm	94.698	98.445	-3.747	-3,8
SPEDITION UND LOGISTIK				
Sendungen im europäischen Landverkehr[2] in Tausend	99.638	99.361	+277	+0,3
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.179	1.128	+51	+4,5
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	2.006	1.942	+64	+3,3
Lagerhausfläche Kontraktlogistik in Mio. m²	8,0	7,7	+0,3	+3,9
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	94,3	93,6	-	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.068	1.054	+14	+1,3
davon konzernexterne Bahnen	322,0	290,0	+32,0	+11,0
Anteil konzernexterner Bahnen in %	30,1	27,5	-	-
Stationshalte in Mio.	152,6	150,9	+1,7	+1,1
davon konzernexterne Bahnen	35,4	31,5	+3,9	+12,4
WEITERE INFORMATIONEN				
Auftragsbestand Verkehrsverträge Personenverkehr per 31.12. in Mrd. €	92,1	92,8	-0,7	-0,8
Betriebslänge Schienennetz in km	33.380	33.332	+48	+0,1
Personenbahnhöfe	5.662	5.681	-19	-0,3
Rating Moody's/S&P Global Ratings	Aa1/AA-	Aa1/AA	-	-
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	306.368	297.202	+9.166	+3,1
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,7	-	-	-
Arbeitgeberattraktivität[1] – Rang in Deutschland	16	20	+4	-
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	23,0	22,8	-	-
Spezifische CO_2e-Emissionen (Transporteure) im Vergleich zu 2006 in %	-27,5	-24,6	-	-
Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix in %	42,0	42,0	-	-
Lärmsanierte Strecke gesamt (gerundet) per 31.12. in km	1.600[4]	1.500	+100	+6,7
Leise Güterwagen in Deutschland per 31.12.	32.396	20.460	+11.936	+58,3

[1] Methodenänderung [SEITE 84 F.] mit rückwirkender Anpassung.

[2] Vorjahreszahl angepasst.

[3] Ohne DB Arriva.

[4] Vorläufiger Wert.

Über diesen Bericht

Integrierte Berichterstattung: Was bedeutet das?

Integrierte Berichterstattung ist mehr als die reine Zusammenführung von Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht. In unserem Integrierten Bericht wollen wir Informationen zusammenführen, verknüpfen und in den Kontext stellen. Unser Ziel: einen Überblick geben über den DB-Konzern und die Umsetzung der nachhaltigen Strategie DB2020+ mit ihren drei Dimensionen ÖKONOMIE, SOZIALES und ÖKOLOGIE.

Erfüllte Berichtsstandards

In unserem Integrierten Bericht erfüllen wir alle in Deutschland geltenden Standards der Finanzberichterstattung. In der Nachhaltigkeitsberichterstattung folgt unser Integrierter Bericht den internationalen Leitlinien der Global Reporting Initiative (GRI) und entspricht dem G4 »core« der GRI. Gleichzeitig entspricht er auch den Anforderungen des Deutschen Nachhaltigkeitskodex und dient als Fortschrittsmitteilung für die zehn Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen. Der GRI- UND GLOBAL-COMPACT-INDEX [SEITE 279 F.] listet in kompakter Form Informationen zu den einzelnen Indikatoren auf.

Wie nutzen Sie diesen Bericht?

Um die Benutzung dieses Berichts zu vereinfachen, haben wir einige unterstützende Hinweise hinzugefügt, die beispielsweise dazu dienen, Informationen zu verknüpfen oder zu vertiefen.

Weiterführende Informationen innerhalb des Berichts

Textverweise innerhalb des Integrierten Berichts finden Sie immer folgendermaßen markiert: SCHLAGWORT [SEITE XX].

Auf weiterführende Informationen zu einem bestimmten Abschnitt innerhalb des Integrierten Berichts weisen wir mit folgender Kennzeichnung hin: SEITE XX.

Thematische Vertiefungen

Mit einem Ausrufezeichen gekennzeichnet heben wir einzelne Themen hervor, die für uns von besonderem Interesse sind. Mithilfe von Text und Bild geben wir zusätzliche Informationen zu dem Thema.

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.

Ein roter Faden durch den Bericht: die Fokus-Themen

Für den Integrierten Bericht 2016 haben wir fünf Fokus-Themen definiert: Pünktlichkeit (F1), Produkt- und Servicequalität (F2), Transformation (F3), Digitalisierung (F4), und Leistungsfähige Infrastruktur (F5). Wenn Fokus-Themen im Bericht vorkommen, sind sie rot unterstrichen. Eine genaue Verortung der Fokus-Themen finden Sie im Konzern-Lagebericht im Überblick und online.

Wo wird welcher GRI-Standard abgedeckt?

Auf welcher Seite Sie Informationen zu einem bestimmten GRI-Indikator finden, zeigt Ihnen der GRI-Index. Welche Textpassagen auf einer Seite sich auf welchen GRI-Indikator beziehen, haben wir seitlich neben dem Text mit dem Symbol GRI und den darunter aufgeführten Indikatoren gekennzeichnet.

Tabelle online als Excel-Datei zum Herunterladen

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

Online-Ergänzung

Weiterführende und ergänzende Informationen finden Sie im Online-Bericht oder im Internet. Für eine einfache und schnelle Verknüpfung haben wir eine spezielle Linkseite unter DB.DE/LINKS_IB16 eingerichtet. Die entsprechenden Stellen sind mit dem Symbol DB.DE/LINKS_IB16 gekennzeichnet.

Online-Bericht

Im Internet stehen Ihnen eine spezielle Online-Version sowie eine PDF-Fassung zur Verfügung: WWW.DB.DE/IB

Die Beilage fehlt? »Unsere Flotten und Netzwerke 2016« finden Sie auch online.

DB.DE/LINKS_IB16

Inhalt

1 Vorankommen
2 Der Vorstand
4 Vorwort der Vorstände
10 Strategie DB2020+
13 Fortschritte durch Zukunft Bahn
25 International erfolgreich
33 Blick nach vorn

45 An unsere Stakeholder
46 Bericht des Aufsichtsrats
50 Corporate Governance Bericht
57 Nachhaltigkeitsmanagement

69 Konzern-Lagebericht
70 Überblick
72 Der DB-Konzern
81 Trends und Strategie
87 Geschäfts- und Rahmenbedingungen
100 Konzernperformance Ökonomie
120 Konzernperformance Soziales
126 Konzernperformance Ökologie
132 Entwicklung der Geschäftsfelder
177 Weitere Informationen
180 Chancen- und Risikobericht
189 Nachtragsbericht
190 Prognosebericht

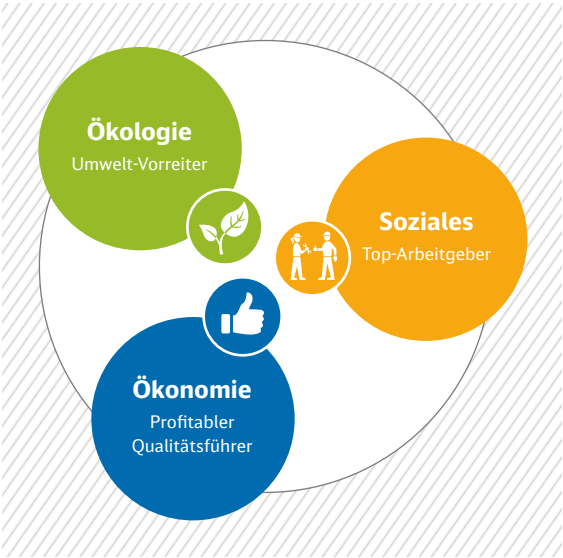
197 Konzern-Abschluss
198 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
199 Konzern-Bilanz
200 Konzern-Kapitalflussrechnung
201 Konzern-Eigenkapitalspiegel
202 Konzern-Anhang
264 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

267 Zusatzinformationen zur Nachhaltigkeit
268 DB-Konzern
271 Soziales
275 Ökologie
278 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit von Nachhaltigkeitsinformationen
279 GRI-Index
280 UN-Global-Compact-Index

281 Weitere Informationen
282 Glossar
285 Abkürzungsverzeichnis
286 Kontaktinformationen und Finanzkalender

Strategie DB2020+

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



WIR GESTALTEN FORTSCHRITT UND ZUKUNFT

Qualitätskultur
Operative Exzellenz und Kundenorientierung

Digitale Kompetenz
Innovative Lösungen im Kern- und Neugeschäft

Leistungsfähigkeit
Gemeinsame Verantwortung und Leistungsstärke

▶▶▶ Voran-kommen

Der Vorstand

Sehen Sie hier
die Lebensläufe
der Vorstände

DB.DE/LINKS_IB16

Von links nach rechts:

Dr. Richard Lutz
Ressort Finanzen/Controlling,
Ressort Vorstandsvorsitzender
(kommissarisch seit
31. Januar 2017)
Ressort Technik & Qualität
(kommissarisch seit
31. Januar 2017)
Jahrgang 1964
Bestellt bis 2018
Seit 1994 im DB-Konzern

Berthold Huber
Ressort Verkehr und Transport
Jahrgang 1963
Bestellt bis 2018
Seit 1997 im DB-Konzern

Ulrich Weber
Ressort Personal
Jahrgang 1950
Bestellt bis 2018
Seit 2009 im DB-Konzern

Ronald Pofalla
Ressort Wirtschaft,
Recht und Regulierung
(bis 31. Dezember 2016)
Ressort Infrastruktur
(seit 1. Januar 2017)
Jahrgang 1959
Bestellt bis 2018
Seit 2015 im DB-Konzern

Vorwort der Vorstände

Sehr geehrte Damen und Herren,

2016 war für die Deutsche Bahn ein erfolgreiches Jahr. Dafür stehen unser Fahrgastrekord im Fernverkehr, unser gut gestartetes Qualitätsprogramm ZUKUNFT BAHN, unser deutlich verbessertes Konzernergebnis und nicht zuletzt neue digitale Anwendungen für unsere Kunden.

Immer mehr Menschen sprechen uns ihr Vertrauen aus. 2016 haben 139 Millionen Fahrgäste unsere Fernverkehrszüge genutzt. Das heißt: Wir konnten uns im Vergleich zu 2015 nochmals um 7,1 Millionen Personen beziehungsweise um 5,4 Prozent steigern. Das bedeutet auch: Wir haben einen neuen, absoluten Rekord bei den Reisenden in unseren ICE- und IC-/EC-Zügen erzielt.

»Mit 139 Millionen Fahrgästen haben wir einen neuen, absoluten Reisendenrekord in unseren ICE- und IC-/EC-Zügen.«

Mit unserem 2016 gestarteten Qualitätsprogramm ZUKUNFT BAHN haben wir die Service- und Produktqualität für unsere Kunden verbessert. Erste Erfolge verzeichnen wir bei der Pünktlichkeit, der Reisendeninformation sowie der Sauberkeit in Zügen und Bahnhöfen. Insbesondere die Pünktlich-

keit hat sich sowohl im Fern- und Nahverkehr als auch im Güterverkehr verbessert. Um 4,5 Prozentpunkte haben wir uns zum Beispiel 2016 bei DB Fernverkehr gesteigert: von 74,4 auf 78,9 Prozent. Das entspricht der größten Steigerung innerhalb eines Jahres seit 2011. Die erreichten Werte sind umso beachtlicher, da derzeit die größte Modernisierungsoffensive bei der Infrastruktur stattfindet und so viele Bauvorhaben wie noch nie bei laufendem Betrieb realisiert werden.

»Zukunft Bahn hat die Service- und Produktqualität für unsere Kunden deutlich verbessert.«

Den Startpunkt für diesen Aufwärtstrend hat unser 2015 angestoßener Konzernumbau gegeben. Er steht ganz im Zeichen von **DB2020+**, unserer nachhaltigen Konzernstrategie. Deren Profil haben wir 2016 nochmals geschärft. So konsequent wie nie zuvor legen wir den Fokus auf die Qualität unserer Produkte und auf die Zukunftssicherung der Deutschen Bahn. Schritt für Schritt nähern wir uns damit unseren drei großen Zielen: **PROFITABLER QUALITÄTSFÜHRER**, **TOP-ARBEITGEBER** und **UMWELT-VORREITER**.

»Unser operatives Ergebnis liegt mit 1,9 Milliarden Euro deutlich über dem Vorjahr.«

Unser Einsatz zahlt sich aus. Mit einem operativen Ergebnis in Höhe von mehr als 1,9 Milliarden Euro im Geschäftsjahr 2016 haben wir einen Wert erzielt, der sowohl über der Planung als auch mit mehr als zehn Prozent deutlich über dem Vorjahreswert liegt.

Mit Blick auf 2017 werden die Einführung des ICE 4 zum Fahrplanwechsel im Dezember und die gleichzeitig stattfindende Inbetriebnahme der neuen ICE-Schnellfahrstrecke Berlin – München für Bahnfahrer in

ganz Deutschland eine neue Ära einläuten. In Zukunft sind unsere Fahrgäste im ICE 4, dem neuen Flaggschiff unserer Fernverkehrsflotte, noch komfortabler unterwegs. Und die Strecke Berlin–München im ICE-Sprinter legen unsere Kunden künftig in unter vier Stunden zurück – und reisen damit konkurrenzlos schnell.

»Unser ICE 4 und die neue ICE-Schnellfahrstrecke Berlin–München werden für Bahnfahrer in ganz Deutschland eine neue Ära einläuten.«

Im Nahverkehr wollen wir auch in Zukunft mit attraktiven und wirtschaftlichen Angeboten punkten. Bereits heute gibt es hier gute Nachrichten: Zum Jahreswechsel 2016/2017 hat DB Regio wichtige Ausschreibungen gewonnen.

Beim Schienengüterverkehr läuft unser umfassendes Konzept zur Neuausrichtung. Wir setzen unternehmerisch alle Hebel in Bewegung, um DB Cargo erfolgreich für die Zukunft aufzustellen. Parallel machen wir uns für faire Wettbewerbsbedingungen stark.

In unseren internationalen Geschäften konnten wir weiteres Wachstum generieren. Bei DB Arriva sind die großen Projekte Northern Rail und London Overground in Großbritannien sowie Limburg in den Niederlanden gut angelaufen und werden kontinuierlich weiterentwickelt. Darüber hinaus stellt sich DB Arriva auf dem europäischen Kontinent breit auf und nutzt sein Potenzial vor allem auf den osteuropäischen Wachstumsmärkten.

DB Schenker verfolgt auch 2017 sein Wachstums- und Effizienzprogramm PRIMUS mit einer neuen Unternehmensstruktur, mit schlankeren und schnelleren Prozessen so-

wie mit noch mehr Kundennähe durch integrierte Logistiklösungen. Das Engagement trägt Früchte, Ergebnis und Marge lagen bei DB Schenker 2016 über dem Vorjahresniveau.

Zufriedene und motivierte Mitarbeiter sind der Hebel für unseren nachhaltigen Unternehmenserfolg und zufriedene Kunden. Erfreulicherweise zeigen die Ergebnisse unserer aktuellen Mitarbeiterbefragung, dass die Mitarbeiterzufriedenheit konzernweit stabil auf einem guten Niveau liegt. Das ist angesichts der tiefgreifenden Veränderungen innerhalb und außerhalb unseres Unternehmens eine beachtliche Leistung. Wir haben natürlich auch in Zukunft den Anspruch, uns kontinuierlich zu verbessern – im Sinne unserer Mitarbeiter und unserer Kunden.

»Die Mitarbeiterzufriedenheit liegt stabil auf einem guten Niveau.«

Auf unserem Weg zum Top-Arbeitgeber ist der 2016 erfolgte Tarifabschluss mit der EVG ein Meilenstein für die Arbeitswelt von morgen. Gleichzeitig geht unsere Ausbildungsoffensive weiter: Am 1. September 2017 starten wieder rund 3.300 Auszubildende und 300 dual Studierende bei der Deutschen Bahn ins Berufsleben. Damit bleiben wir einer der größten Ausbilder in Deutschland.

In Sachen Umwelt-Vorreiter haben wir 2016 ein wichtiges Etappenziel erreicht: Bis zum Jahresende haben wir die Hälfte unserer Güterwagenflotte auf leise Verbundstoffbremssohlen umgestellt. Und wir arbeiten weiter mit Hochdruck an unserem großen Ziel, den Schienenverkehrslärm in Deutschland bis 2020 zu halbieren.

»Sämtliche Fortschritte im Rahmen von DB2020+ haben eine gemeinsame Stoßrichtung: die Wettbewerbsfähigkeit deutlich zu erhöhen und den Konzern zukunftssicher zu machen.«

Sämtliche Fortschritte im Rahmen von **DB2020+** haben eine gemeinsame Stoßrichtung: die Wettbewerbsfähigkeit deutlich zu erhöhen und den Konzern zukunftssicher zu machen. Dabei bekennen wir uns ausdrücklich zu den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen und dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex der Bundesregierung. Dafür steht nicht zuletzt dieser Integrierte Bericht. Er dokumentiert umfassend das abgelaufene Geschäftsjahr und richtet zugleich den Blick nach vorn.

Was erwartet unsere Kunden also 2017? So viel ist klar: weitere Qualitäts- und Produktverbesserungen.

Wesentlicher Hebel und Treiber ist und bleibt hierbei die Digitalisierung. Nachdem wir zum 1. Januar 2017 kostenfreies WLAN in beiden ICE-Klassen eingeführt haben, wird im Frühjahr beispielsweise das ICE Portal mit Spielfilmen und Serien für alle Kunden an den Start gehen.

Auch unsere betrieblichen Prozesse werden digitaler: Erste vollautomatische Schienenfahrzeuge werden erprobt. Auf der Straße rollen bereits fahrerlose Shuttlebusse, die ersten Tests autonom fahrender Transporte mit vernetzten Lkw werden derzeit vorbereitet.

»Wir ergreifen die Chancen der Digitalisierung und investieren hierfür bis 2018 unternehmensweit rund eine Milliarde Euro.«

Wir ergreifen die Chancen der Digitalisierung in allen Dimensionen und investieren hierfür bis 2018 unternehmensweit rund eine Milliarde Euro. Zusätzlich halten wir bis 2019 rund 100 Millionen Euro Venture Capital bereit, um gezielt Start-ups und neue, datenbasierte Geschäftsmodelle zu fördern.

Kurzum: Für unsere Reise in die Zukunft sind wir gut aufgestellt. Wir packen die Veränderungen beherzt an und sind auch deshalb zuversichtlich, weil unsere Mitarbeiter sich jeden Tag mit voller Kraft und Leidenschaft für unseren Konzern und seine Kunden einsetzen.

Herzlichst
der Vorstand der Deutschen Bahn AG

Dr. Richard Lutz

Ronald Pofalla

Berthold Huber

Ulrich Weber

▶▶▶ Strategie DB2020+

Nachhaltiger Unternehmenserfolg mit einer leistungsstarken Qualitätsbahn

Mit unserer auf dem Nachhaltigkeitsansatz basierenden Konzernstrategie wollen wir den Einklang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie erreichen, um nachhaltigen Unternehmenserfolg zu erzielen. Die weiterentwickelte Strategie DB2020+ setzt dabei einen herausgehobenen Fokus auf das Thema Kundenorientierung und Qualität. Die Verbesserung von Qualität und Wettbewerbsfähigkeit insbesondere des Kerngeschäfts, der Eisenbahn in Deutschland, gehört zu den drängendsten Herausforderungen des DB-Konzerns. Die Etablierung einer neuen Qualitätskultur mit klarer Kundenausrichtung, der Aufbau digitaler Kompetenz sowie die Erhöhung der eigenen Leistungsfähigkeit sind zentrale Handlungsfelder, um uns zukunftsfähig auszurichten. In diesem Sinne haben wir uns anspruchsvolle Ziele gesetzt: Wir wollen **PROFITABLER QUALITÄTSFÜHRER** (Ökonomie), **TOP-ARBEITGEBER** (Soziales) und **UMWELT-VORREITER** (Ökologie) sein.

SEITE 82 FF.

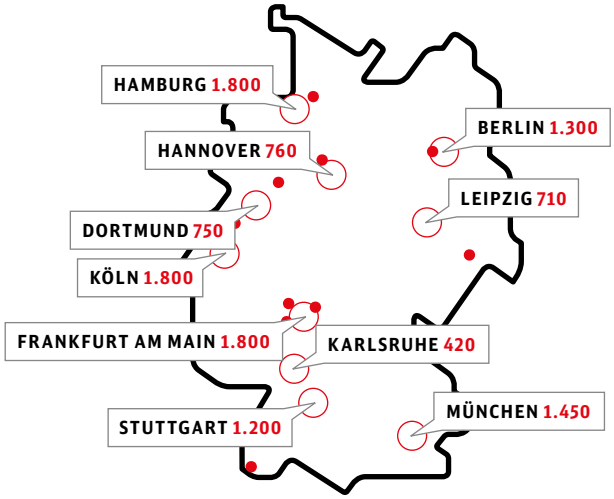
Unsere Kunden profitieren von erstklassigen und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Logistiklösungen, getragen von engagierten Mitarbeitern und digitaler Kompetenz.

▶▶▶ Wir gestalten Fortschritt und Zukunft

▶▶▶ Fortschritte durch Zukunft Bahn

FOKUS AUF EINE
PLANMÄSSIGE ABFAHRT

▶▶▶ Bessere Pünktlichkeit



Bahnhöfe mit Einsatz von Knotenkoordinatoren

○ **Verkehrsreichste Knotenbahnhöfe inklusive gerundeter Zugabfahrten** (Tagesdurchschnitt und S-Bahn)

● **Zusätzlich betreute Bahnhöfe (seit Juli 2016)**

- Basel Badischer Bahnhof
- Berlin Gesundbrunnen
- Bremen
- Dresden
- Essen
- Frankfurt Flughafen
- Hamburg
- Mainz
- Münster
- Wiesbaden

+4,5

PROZENTPUNKTE VERBESSERUNG DER PÜNKTLICHKEIT IM FERNVERKEHR 2016

Pünktliche Zugverbindungen gehören zu den wichtigsten Zielen unseres Qualitätsprogramms ZUKUNFT BAHN. Eine zentrale Maßnahme zur Verbesserung der Pünktlichkeit ist der Einsatz von Knotenkoordinatoren zunächst an den zehn verkehrsreichsten Knotenbahnhöfen, mit denen wir 2016 bereits Qualitätssprünge erzielt haben. 60 % der verspäteten Abfahrten des Fernverkehrs hatten 2015 ihren Ursprung an diesen Bahnhöfen. Wenn die Fernverkehrszüge vom Startbahnhof planmäßig abfahren, wirkt sich dies positiv auf das gesamte Netz aus. Im Sommer 2016 wurde der Aufgabenbereich um weitere zehn Bahnhöfe erweitert. Unsere 72 Knotenkoordinatoren haben täglich im Blick, welche Gründe es für wiederkehrende Verzögerungen gibt. Bei Störungen unterstützen sie im Betriebsablauf, sie analysieren Prozesse und Ursachen und entwickeln nachhaltige Lösungsmaßnahmen, die zum planmäßigen Start der Züge beitragen. Sie arbeiten entweder in der Betriebszentrale, im Bahnhof, im Stell- oder im Bereitstellungswerk. In Frankfurt am Main konnte die Planmäßigkeit der Abfahrten beispielsweise von rund 58 % im Jahr 2015 auf rund 73 % im Jahr 2016 verbessert werden. Bis 2018 sollen an den betrachteten Bahnhöfen 90 % der Züge im Fernverkehr planmäßig abfahren und so dazu führen, die Pünktlichkeit im gesamten Schienenverkehr zu verbessern.

FAHRGÄSTE ZUVERLÄSSIG UND WIDERSPRUCHSFREI INFORMIEREN

▶▶▶ Bessere Reisenden-information

»Ausgangspunkt der Entwicklung der neuen DB Information sind die Kunden und Mitarbeiter. Der Empfang am Bahnhof wird noch freundlicher und digitaler.«

Friedemann Keßler,
Leiter Regionalbereich Ost,
DB Netze Personenbahnhöfe

Seit Oktober 2016 steht der Prototyp der neuen DB Information am Bahnhof Berlin Südkreuz und wird bis Mitte 2017 getestet und weiterentwickelt. Der Austausch aller 82 bestehenden DB Informationen bundesweit beginnt im Herbst 2017. Bis 2020 soll die neue DB Information an insgesamt 108 Bahnhöfen stehen.

>2.000 MULTIZUGANZEIGEN AN RUND 150 BAHNHÖFEN INSTALLIERT

Die DB Information ist die zentrale Anlaufstelle in Bahnhöfen. Hier erhalten Reisende Orientierungshilfe und Auskunft. Im Zuge von ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn haben wir die neue DB Information 4.0 entwickelt: eine moderne Rezeption, die persönliche Beratung mit Infomonitoren und digitalen Selbstbedienungsterminals kombiniert. Sie zeigt auf einem großer Monitor bereits aus der Ferne Informationen zu geänderten Abfahrtszeiten, Fahrplanänderungen oder Anschlüssen.

Im Rahmen von ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn gehörte die Umrüstung auf Multizuganzeigen zu den ersten sichtbaren Maßnahmen. Auf einen Blick sehen Kunden, ob sie am richtigen Bahnsteig stehen und wann ihr Zug einfahren wird. Das neue Anzeigelayout von Zugzielanzeigern informiert außerdem die Reisenden am Bahnsteig über die nächsten drei Abfahrten sowie über Verspätungen und Gleisänderungen.

SAUBERKEIT UND KOMFORT
IN UNSEREN BAHNHÖFEN

▶▶▶ Mehr Zuverlässigkeit im Bahnhof

»Mithilfe der Digitalisierung können wir Aufzüge und Fahrtreppen an Bahnhöfen besser überwachen. So sorgen wir für eine hohe Verfügbarkeit.«

Susanne Kosinsky,
Leiterin
Regionalbereich Mitte,
DB Netze Personenbahnhöfe

In Zukunft melden die Aufzüge und Fahrtreppen sich, bevor eine Störung auftritt: Damit erhöhen wir die Verfügbarkeit technischer Anlagen im Bahnhof spürbar.

>3.000 AUFZÜGE UND FAHRTREPPEN MIT FERNÜBERWACHUNG

Bis Ende 2016 haben wir bundesweit rund 2.100 Aufzüge und rund 1.000 Fahrtreppen an rund 1.000 Bahnhöfen zur Fernüberwachung mit dem Programm ADAM (Ausbau Digitalisierung im Anlagenmanagement) ausgestattet. Die umgerüsteten Aufzüge und Fahrtreppen melden selbstständig und in Echtzeit Störungen an die Betriebszentralen der Bahnhöfe. Reparaturen werden dann umgehend veranlasst und die Anlagen stehen schneller wieder für die Kunden zur Verfügung. Über die Website www.bahnhof.de und die App DB Bahnhof live erhalten Kunden Echtzeitinformationen über die Verfügbarkeit der Aufzüge.

Um den Komfort für Kunden weiter zu steigern, wurden zudem 53 große und mittlere Bahnhöfe 2016 intensiver gereinigt. Von dieser Reinigungsoffensive profitierten die Reisenden an größeren Bahnhöfen, deren Sauberkeit in Kundenumfragen als verbesserungswürdig bewertet wurde. Der Schwerpunkt lag dabei auf der Grundreinigung sowie der Glasreinigung, insbesondere von Hallendächern. Für die Reinigungsoffensive wurden 2016 knapp 4 Mio. € zusätzlich eingesetzt. Zudem wurden an 137 hoch frequentierten Stadtbahnhöfen für über 1 Mio. € zusätzliche Grundreinigungen durchgeführt.

SAUBERE UND FUNKTIONSFÄHIGE FAHRZEUGE

▶▶▶ ICE-Züge auf Vordermann gebracht

»Mit der Umsetzung von RESET halten wir unser Versprechen, zeitnah die Qualität und den Service für unsere Kunden spürbar zu verbessern.«

Michael Busse,
Leiter Fahrzeugmanagement,
DB Fernverkehr

13

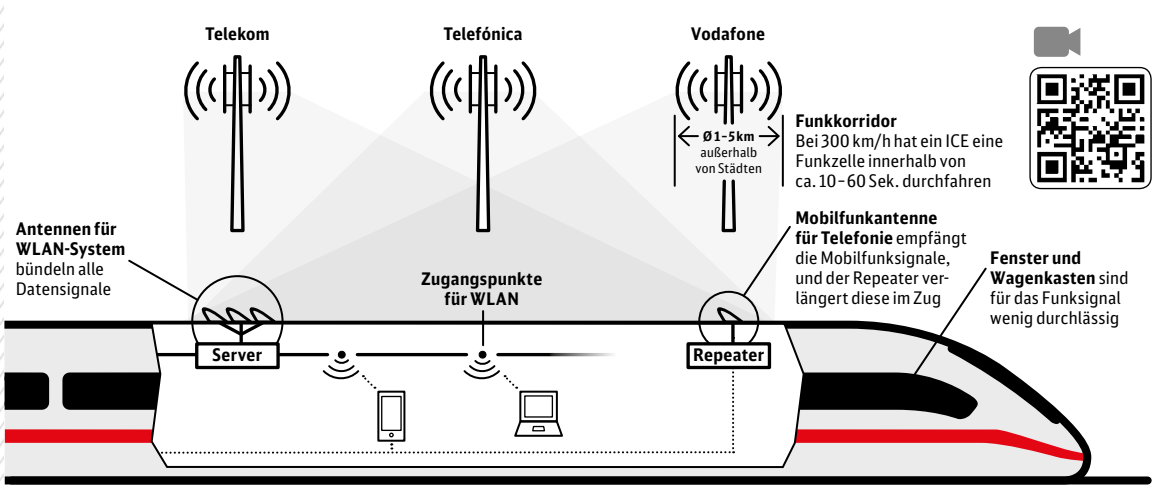
FUSSBALLFELDER UMFASST ETWA DIE FLÄCHE DER TEPPICHE, DIE INTENSIV GEREINIGT WURDEN

RESET ist ein Teil des Programms **ZUKUNFT BAHN** Zukunft Bahn, mit dem wir konsequent die Qualität unserer Angebote verbessern. Bis Mitte 2016 haben wir rund 250 ICE einer Spezialbehandlung unterzogen. An rund 2.200 Wagen wurden dabei 34.000 Rücken- und Sitzpolster ausgetauscht, intensive Reinigungen durchgeführt und Funktionsstörungen in Bordbistros, an den Klima- oder den Toilettenanlagen behoben. Von September bis Dezember 2016 wurde die IC-Flotte mit rund 1.400 Reisezugwagen und knapp 200 Loks bundesweit auf Vordermann gebracht. Ziel war es, mit einer intensiven Einmalbehandlung den Zustand der Fernverkehrsflotte zu verbessern. Die Arbeiten fanden in den ICE-Werken im Dreischichtbetrieb auch an Wochenenden und Feiertagen statt. Es wurden bis zu drei Triebzüge parallel an einem Standort behandelt. In den nächsten Jahren werden wir den Qualitätsanspruch von RESET verstetigen und insgesamt über 30 Mio. € investieren.

VORAUSSETZUNGEN FÜR BESSERE VERBINDUNGEN GESCHAFFEN

▶▶▶ WLAN in der gesamten ICE-Flotte

Neueste Technik für schnelleres WLAN und bessere Telefonie



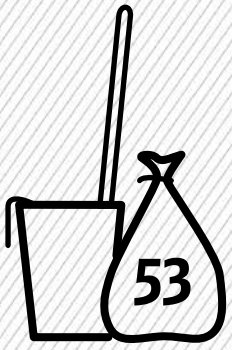
51 (JANUAR 2017)
ZUFRIEDENHEIT
MIT WLAN IM ICE (IN ZI)
38 (NOVEMBER 2016)

Wir haben 2016 unsere ICE-Flotte mit einem neuen, erheblich leistungsfähigeren WLAN-System ausgestattet, um ab 2017 kostenloses WLAN neben der 1. auch in der 2. Klasse anbieten zu können. Dieses System greift auf die jeweils schnellsten Datennetze (LTE, UMTS) aller Mobilfunknetze zu und kann durch intelligentes Bündeln der Netzbetreiberkapazitäten bedeutend höhere Datenvolumen verarbeiten. Die zur Verfügung stehende Bandbreite im Zug ist abhängig von der Leistungsfähigkeit der Mobilfunknetze. Die umgerüsteten Züge sind an einem neuen WLAN-Logo zu erkennen. Außerdem haben wir 2016 begonnen, auch den Mobilfunkempfang in den Fernverkehrszügen zu verbessern. In Zusammenarbeit mit den Mobilfunknetzbetreibern Deutsche Telekom, Telefónica Germany und Vodafone wurde bereits ein Großteil unserer Fernverkehrsflotte mit neuen Mobilfunkrepeatern ausgerüstet. Insgesamt werden wir rund 100 Mio. € in das neue WLAN, das verbesserte ICE PORTAL [SEITE 36 F.] sowie die neuen Mobilfunkrepeater im ICE investieren.

▸▸▸ Erste Erfolge unseres Programms Zukunft Bahn waren 2016 bereits für unsere Kunden spürbar

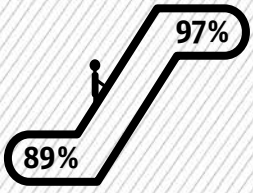
PÜNKTLICHKEIT
NACH JAHREN DES RÜCKGANGS IM FERNVERKEHR 2016 UM 4,5 PROZENTPUNKTE ERHÖHT

REISENDENINFORMATION
KUNDENZUFRIEDENHEIT MIT NEUER MULTIZUGANZEIGE >85%



SAUBERKEIT BAHNHOF
INTENSIVREINIGUNGS-MASSNAHMEN BEI 53 BAHNHÖFEN DURCHGEFÜHRT

WAGENORIENTIERUNG
KORREKTE ANZEIGE AM BAHNSTEIG VON 84% IM JANUAR AUF KNAPP 96% GESTEIGERT



QUALITÄT BAHNHÖFE
VERFÜGBARKEIT DER AUFZÜGE UND FAHRTREPPEN VON RUND 89% IM JUNI AUF ÜBER 97% IM DEZEMBER IN BALLUNGSRÄUMEN VERBESSERT

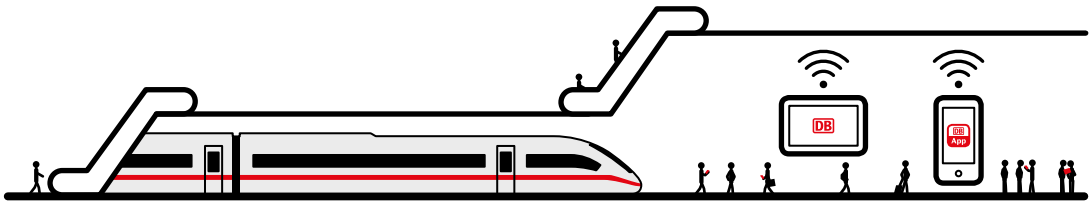
FAHRZEUGQUALITÄT
VERBESSERUNG GESAMT-ZUFRIEDENHEIT UM 4,4 PUNKTE DURCH RESET-PROGRAMM

Mit ZUKUNFT BAHN haben wir die Kundenorientierung und die Qualität deutlich vorangetrieben. Wer heute beispielsweise an einem unserer Bahnhöfe ankommt oder abfährt, erlebt in vielen Fällen mehr Komfort und ist noch besser informiert. Wir haben zum einen Basisleistungen wie die Sauberkeit, die Reisendeninformation und die Zuverlässigkeit von Aufzügen, Fahrtreppen und Uhren an Bahnhöfen verbessert. Zum anderen haben wir Innovationen wie die neue DB Information entwickelt und das WLAN in unserer ICE-Flotte ausgebaut. Dadurch sind die ersten Erfolge für unsere Kunden bereits seit 2016 spürbar. Ab 2017 geht ZUKUNFT BAHN in die nächste Phase. Für eine weitere Steigerung des Leistungsniveaus müssen im zweiten Zeithorizont strukturelle Defizite systematisch angegangen werden, um unseren Kunden eine überzeugende Produkt- und Leistungsqualität anzubieten.

Zeithorizont I
2016

Zeithorizont II
2017–2020

Zeithorizont III
2021–2030



ÄRGERNISSE BESEITIGEN
- Bessere Reisendeninformation
- Saubere, funktionsfähige Fahrzeuge
- Saubere Bahnhöfe

QUALITÄT, DIE ÜBERZEUGT
- Verlässliche Reiseketten und -informationen
- Fahrzeuge, Bahnhöfe und Personal mit Topqualität/-service

LEISTUNG, DIE BEGEISTERT
- Bahn als erste Wahl: zuverlässig, hochwertig, preiswert
- Stabile Echtzeitfahrpläne
- Aktive intermodale Reisebegleitung

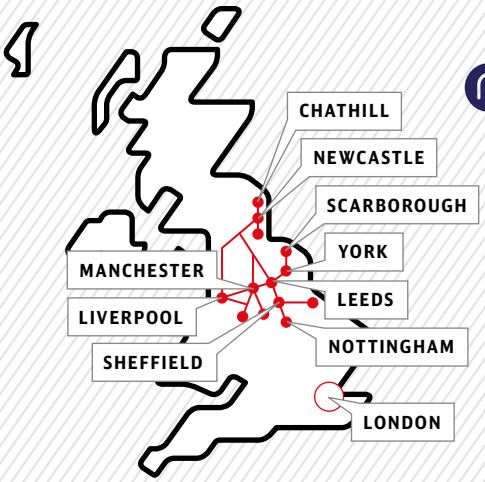
▶▶▶ International erfolgreich

GROSSAUFTRÄGE IN GROSSBRITANNIEN
UND IN DEN NIEDERLANDEN

▶▶▶ Neue Verkehre in Betrieb genommen

»Der Northern-Rail-Vertrag steht für eine nachhaltige und konsequente Weiterentwicklung des Regionalverkehrs im Norden Englands. Ich bin stolz, dass wir hier ein zentraler Partner sein dürfen.«

Chris Burchell,
Leiter Geschäftsbereich UK Trains
von DB Arriva



98

NEUE ZÜGE WERDEN BEI NORTHERN RAIL ZUM EINSATZ KOMMEN

In Großbritannien hat DB Arriva im April die Northern-Rail-Verkehre übernommen. Diese werden seitdem von der Arriva Rail North betrieben. Der Verkehrsvertrag umfasst Schienenverkehre im Norden Englands mit einer jährlichen Betriebsleistung von rund 50 Millionen Zugkilometern. Dies entspricht knapp einem Drittel aller im Jahr 2015 in Deutschland ausgeschriebenen Verkehre und ist mehr als dreimal so viel wie die bisher größten deutschen Ausschreibungen. Der Vertrag hat eine Laufzeit von neun Jahren mit der Option einer einjährigen Verlängerung. Rund um die nordenglischen Städte Manchester, Leeds, Liverpool, Newcastle und Sheffield hat Northern Rail zum Start des Vertrags mit über 5.000 Mitarbeitern und 333 Zügen rund 90 Millionen Fahrgäste pro Jahr bewegt. Ziel ist es, die Fahrgastzahlen deutlich zu steigern. Die Übernahme des Verkehrsvertrags ist verbunden mit einem Ausbau des Angebots und umfangreichen Modernisierungen. So wird Arriva Rail North die Verkehrsleistung in den kommenden drei Jahren um 12% ausweiten, zahlreiche neue Verbindungen aufnehmen, in neue Fahrzeuge investieren und die übrige Flotte komplett renovieren. Mit dem Gewinn von Northern Rail steigt der Marktanteil von DB Arriva im britischen Schienenverkehrsmarkt von 14% auf 23%. Dieser Sprung macht DB Arriva zu einem der größten Anbieter im britischen Markt.

DB.DE/LINKS_IB16

DB Arriva hat 2-Mrd.-€-Vertrag im niederländischen Limburg begonnen

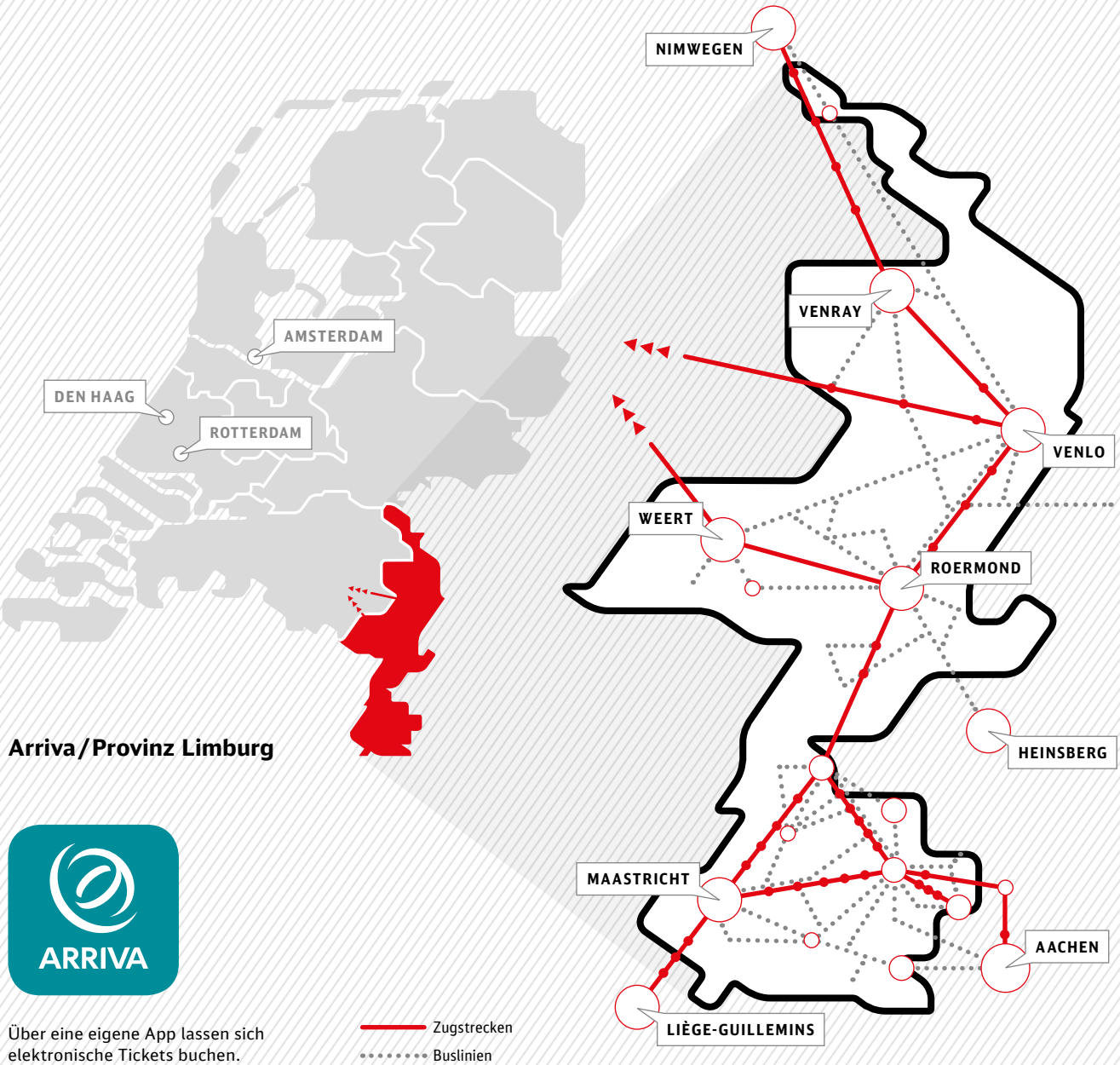
Rund 250 neue Busse sind bereits seit dem ersten Tag im Dezember 2016 am Start.
Schrittweise nimmt DB Arriva in den kommenden Jahren außerdem 46 neue Regionalzüge in Betrieb.

Auch in den Niederlanden ist DB Arriva einer der größten Anbieter im öffentlichen Personenverkehr. Rund 6.000 Mitarbeiter sind in elf von zwölf Provinzen des Landes im Einsatz und betreiben 1.550 Busse, 147 Züge und 13 Wassertaxis. Europaweit ist DB Arriva in 14 Ländern mit rund 54.000 Mitarbeitern aktiv und befördert mehr als 1,7 Milliarden Fahrgäste pro Jahr.

Ein roter Löwe prangt als Symbol auf allen Bussen, Bahnen, an Schaltern und Servicepunkten, die DB Arriva seit Dezember 2016 in der niederländischen Provinz Limburg betreibt.

»Dies ist ein weiterer Meilenstein für das langfristige Wachstum von DB Arriva in Europa. Das neue Verkehrskonzept für Limburg treibt die Integration der regionalen Verkehrsträger voran und fördert die vernetzte Mobilität, auch über Ländergrenzen hinweg. Es ist gut zu sehen, dass Europa in den Regionen funktioniert.«

Manfred Rudhart,
CEO DB Arriva



Arriva/Provinz Limburg

Über eine eigene App lassen sich elektronische Tickets buchen.

In enger Zusammenarbeit mit der Provinzregierung soll DB Arriva Niederlande zum Vorreiter in Sachen Elektromobilität werden. Innerhalb der nächsten zehn Jahre wird die komplette Zug- und Busflotte auf Elektrofahrzeuge umgestellt.

DB Arriva hat am 11. Dezember 2016 die regionalen Bus- und Schienenverkehre in der niederländischen Provinz Limburg übernommen. Im Juni 2015 hatte DB Arriva den Vertrag nach einer offenen Wettbewerbsausschreibung erhalten. Das Auftragsvolumen liegt bei über 2 Mrd. €, die Laufzeit beträgt 15 Jahre. Wir bieten den Fahrgästen in Limburg damit erstmals ein integriertes Verkehrskonzept. Der Verkehrsvertrag für Limburg ist der größte, der bislang in den Niederlanden vergeben wurde. Die Verkehre rund um die Provinzhauptstadt Maastricht binden auch die deutschen und belgischen Gebiete der Euregio ein. Die Busverbindungen nach Aachen wurden ausgeweitet. Darüber hinaus kann der Fahrgast in Maastricht in den IC Bus nach Düsseldorf wechseln und steigt damit direkt in das DB-Fernverkehrsnetz ein. DB Arriva und DB Regio sollen in Zukunft eine durchgehende Bahnverbindung von Maastricht nach Aachen betreiben.

NEUES DIGITALES PORTAL FÜR
DEN LANDVERKEHR

▶▶▶ Mit »Drive4 Schenker« auf Wachstumskurs

»Drive4Schenker wird unser Transportmanagement schneller, einfacher und effizienter machen und uns helfen, als Marktführer im europäischen Landverkehr noch größere Frachtvolumen zu bewältigen.«

Jochen Thewes,
CEO DB Schenker

Mit dem Anspruch »Mehr Effizienz in das Transportgeschäft« hat DB Schenker ein neues Internetportal gestartet. Drive4Schenker heißt das Angebot, über das Frachtführer europaweit einen exklusiven Zugang zu unseren offenen Ladungsangeboten in Europa bekommen. Das sind Sendungen von mehr als 400 Standorten in 35 Ländern. Die neue Plattform ist das Ergebnis einer Kooperation mit uShip, an der wir 2017 eine Beteiligung erworben haben. Dadurch kann DB Schenker internetgestützt europaweit die komplette Fahrer- und Fahrzeugdisposition durchführen. Die gesamte Interaktion soll künftig mithilfe von Drive4Schenker elektronisch abgewickelt werden. Alle Disponenten aus den europaweiten Niederlassungen bekommen Zugriff auf das Drive4Schenker-Portal. Auf Basis ihrer Informationen werden die Frachtführer kontaktiert und erhalten so offene Ladungsangebote. Damit können sie ihr Tagesgeschäft optimieren und kostspielige Leerfahrten minimieren – ein Vorteil für beide Seiten.

DB.DE/LINKS_IB16

Vorteile Drive4Schenker

EINFACHE UND SCHNELLE BENUTZERFÜHRUNG

LADUNGEN PRO TAG IN GANZ EUROPA

APP – ECHTZEITSTATUS UND VERRINGERUNG VON PAPIERDOKUMENTATIONEN

LEERFAHRTEN REDUZIEREN

ZEITERSPARNIS

International erfolgreich

ERSTES EIGENES LOGISTIKZENTRUM IM MITTLEREN OSTEN

DB Schenker hat das erste eigene Logistikzentrum mit einer Fläche von 7.200 m² in Dubai eröffnet. Es verfügt über temperaturkontrollierte Bereiche und deckt unterschiedlichste Kundenanforderungen ab.

ARRIVA RAIL LONDON

Seit dem 13. November 2016 betreibt DB Arriva den S-Bahn-Betrieb für London allein. Die Betriebsgesellschaft für die London Overground Rail Operations heißt jetzt Arriva Rail London. Der neue Vertrag läuft 7,5 Jahre.

AUSBAU DES NETZWERKS IN OSTEUROPA

Im Großraum Prag hat DB Arriva eine weitere Busgesellschaft, die CSAD MHD Kladno, übernommen und festigt dadurch seine Position als Marktführer im Busverkehr in Tschechien.

NEUE LOGISTIKZENTREN IN DER TÜRKEI

Zwei neue Standorte in der Nähe von Istanbul und Izmir stärken die Position von DB Schenker als kompetenter Anbieter von Mehrwertdienstleistungen in der Türkei.

EXCELLENT AWARD VON CISCO ERHALTEN

DB Schenker hat 2016 den Excellent Award im Bereich Wertschöpfung des Kunden Cisco gewonnen. Dieser Preis würdigt die innovativen Transport- und Logistiklösungen von DB Schenker.

WACHSTUM IN DER KONTRAKTLOGISTIK

DB Schenker hat seine Kapazitäten in der Kontraktlogistik unter anderem in Sydney, Paris, Singapur und St. Louis weiter ausgebaut.

AUSBAU LANDVERKEHRSNETZ

DB Schenker modernisiert und erweitert sein Landverkehrsangebot. Die neu errichteten Logistikzentren unter anderem in Tschechien und Österreich bieten State-of-the-Art-Logistik und erweitern das Produktportfolio um temperaturgeführte Angebote.

LANDESGESELLSCHAFT IN MYANMAR

Als erster global integrierter Logistikanbieter hat DB Schenker eine eigene Landesgesellschaft in der Wachstumsregion Myanmar und baut damit sein Netzwerk weiter aus.

LOGISTIK FÜR OLYMPIA

Als offizieller Copartner der deutschen Olympiamannschaft und exklusiver Logistikpartner des Deutschen Hauses stellte DB Schenker in Rio 2016 seine Logistikkompetenz unter Beweis.

BETEILIGUNG AN USHIP

DB Schenker stärkt die strategische Zusammenarbeit mit der Online-Plattform uShip für Speditions- und Transportdienstleistungen und treibt dadurch die digitale Transformation seines Geschäftsmodells voran.

AUSBAU CHINA-VERKEHRE

DB Cargo befördert für BMW Fahrzeugteile aus den Werken Leipzig und Regensburg bis nach Shenyang. Der neue Mehrjahresvertrag umfasst zwei Züge pro Woche und ein Volumen von rund 2.500 Containern pro Jahr.

PARTNERSCHAFT MIT TOTAL

Die französische DB Cargo-Landesgesellschaft ECR hat Teile einer Ausschreibung des Öl- und Gaskonzerns TOTAL gewonnen. ECR-Züge bringen Mineralölprodukte aus den Raffinerien in der Normandie und Lyon in das Depot Cournon bei Clermont-Ferrand.

▶▶▶ Blick nach vorn

DER ICE 4 GEHT IN DEN REGELBETRIEB

ICE 4 – Rückgrat des neuen Fernverkehrskonzepts

ENERGIEVERBRAUCH
PRO SITZ
GEGENÜBER DEM ICE 1

Die Sonderbeilage fehlt? »Der ICE 4 – unsere neue Kraft für mehr Mobilität« finden Sie auch online.

DB.DE/LINKS_IB16

AUSBAU DES ICE PORTALS,
NEUE ANGEBOTE, VERBESSERTE APPS

▶▶▶ Mehr digitale Services

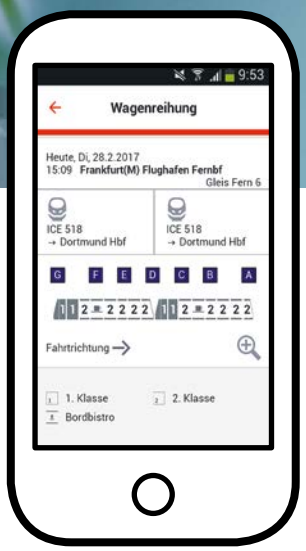
»Mit dem einzigartigen Entertainment-Angebot von maxdome onboard wird das ICE Portal um einen wichtigen Baustein aufgewertet. Reisen im ICE werden mit diesem Videoservice für unsere Kunden noch unterhaltsamer.«

Michael Peterson,
Vorstand Marketing,
DB Fernverkehr

Ab 2017 werden über das ICE Portal, das kostenfreie digitale Infotainment-Angebot für alle Reisenden im ICE, TV-Serien und Kinofilme von maxdome bereitgestellt. Der neue Service wird sowohl einen kostenfreien als auch einen kostenpflichtigen Bereich umfassen. Neben familiengerechten Komödien, Action- und Animationsfilmen werden auch Tier- und Naturdokumentationen sowie Inhalte für Kinder zur Verfügung stehen. Das ICE Portal bietet außerdem verschiedene Informationsbereiche wie Empfehlungen zu Sehenswürdigkeiten am nächsten Halt, Informationen zum Speise- und Getränkeangebot, zu Flinkster und zu Call a Bike sowie einen digitalen Zeitschriftenkiosk mit verschiedenen Zeitungs- und Magazinangeboten sowie kurzweilige Spiele und Hörbücher in deutscher und englischer Sprache.

50

KOSTENFREIE UND REGELMÄSSIG WECHSELNDE TV-SERIEN UND KINOFILME



DB Navigator – immer richtig stehen

Die neue digitale Anzeige der Wagenreihung in der App DB Navigator steht unseren Kunden ab 2017 zur Verfügung. So wissen sie bereits vor der Ankunft ihres Zuges, wo sich die 1. und die 2. Klasse befinden, in welche Richtung der Zug fährt und an welchem Gleisabschnitt ein bestimmter Wagen halten wird. Und das immer aktuell.

BERLIN–MÜNCHEN
IN VIER STUNDEN

▶▶▶ Schnellere Verbindungen

MÖGLICHE HÖCHST-
GESCHWINDIGKEIT

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8), die Verbindung zwischen Nürnberg und Berlin, steht vor seiner Fertigstellung. Die neue Strecke ermöglicht kürzere Fahrzeiten und bessere Verbindungen. Ende 2015 ist die Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle eröffnet worden. 2017 werden alle neuen Trassen zwischen Nürnberg und Berlin fertig sein.

Das 10-Mrd.-€-Projekt wurde 1991 von der Bundesregierung beschlossen, um die Verkehrsanbindung zwischen Ost und West und zwischen Nord und Süd zu verbessern. VDE 8 gliedert sich in drei Teilprojekte (VDE 8.1, VDE 8.2 und VDE 8.3), die in Streckenerweiterungen und Streckenneubauten unterteilt sind. Die Knoten Erfurt, Halle und Leipzig werden dabei zu zentralen Übergangspunkten und runderneuert. Alte Gleisanlagen werden für insgesamt rund 1 Mrd. € komplett auf Vordermann gebracht. Darüber hinaus ist die Verbindung, beispielsweise durch Überholbahnhöfe, auch für den Güterverkehr ausgerichtet. Die Strecke eröffnet viele Möglichkeiten, hochmoderne Verkehrskonzepte umzusetzen. Mit der Inbetriebnahme beginnt eine neue Ära des Bahnreisens.

Inbetriebnahme der Neubaustrecke (VDE 8.1) im Jahr 2017

Die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt (VDE 8.1) ist als regelspurige, zweigleisige, elektrifizierte Eisenbahnstrecke für den hochwertigen Reise- und Güterverkehr konzipiert und hat eine Gesamtlänge von 107 km. Sie verläuft fast zur Hälfte auf Brücken oder in Tunneln – 53 von 107 km. 22 Tunnelbauten mit insgesamt 41 km Länge und 29 Brücken mit 12 km Länge lösen sich auf der Strecke durch den Thüringer Wald und Oberfranken ab.

Seit Dezember 2015 hat die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle (VDE 8.2) das Tempo im Ost-West-Verkehr bereits deutlich erhöht. Reisende zwischen Dresden und Frankfurt am Main sind nun eine Stunde schneller am Ziel. Die zweigleisige, für Tempo 300 ausgebaute 123 km lange Neubaustrecke führt zunächst durchs Thüringer Becken. Danach durchquert sie den Höhenzug Finne in drei Tunneln mit einer Länge von 15,4 km. Hinter der Querfurter Platte teilt sich die Trasse in Richtung Halle und Leipzig. Die Aus- und Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt (VDE 8.1) durch den Thüringer Wald wird die Reisezeit zwischen den großen Städten im Süden und Norden gravierend verkürzen – um bis zu zwei Stunden. Zwischen Leipzig/Halle und Berlin hat sich schon seit 2006 mit der Inbetriebnahme des Abschnitts VDE 8.3 die Reisezeit halbiert, auf rund eine Stunde und 15 Minuten.

Schnelle Züge in einem festen Takt, das ist das Erfolgsrezept für die Teilstrecke Leipzig/Halle–Berlin (VDE 8.3), die schon seit 2006 in Betrieb ist. Die Verbindung ist für Geschwindigkeiten bis 200 km/h ausgelegt und hat damit die Schiene gegenüber der Straße konkurrenzfähig gemacht.

Die schnelle Verbindung zwischen Nürnberg und Berlin auf der neuen Trasse eröffnet große Chancen für die Zukunft – für Menschen und Märkte im Zeichen der europäischen Integration.

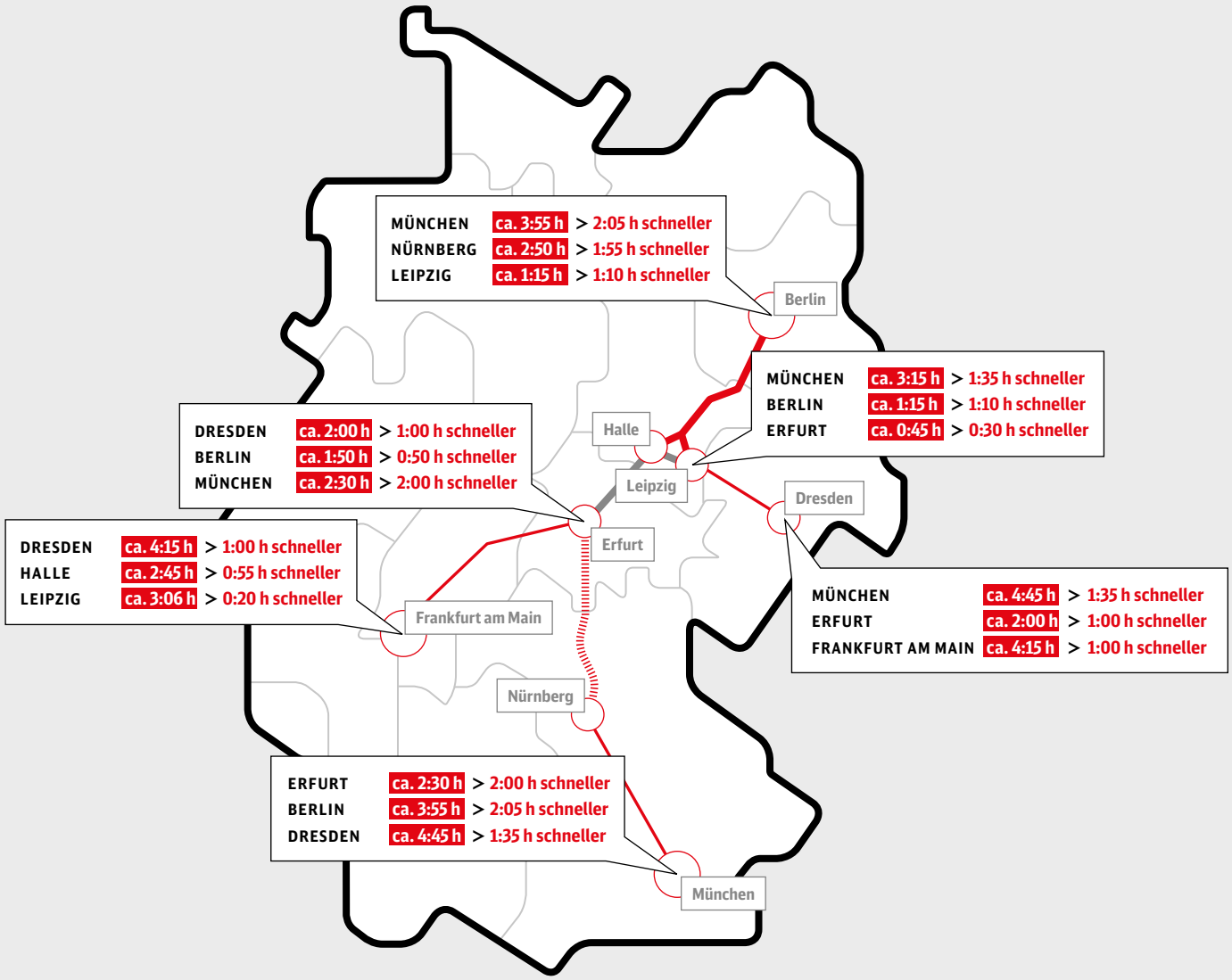
Zahlen und Fakten zur Aus- und Neubaustrecke VDE 8

AUSBAUSTRECKE
(INKLUSIVE KNOTEN)

GESAMTLÄNGE
ALLER TUNNEL

LÄNGSTE EISENBAHNBRÜCKE
DEUTSCHLANDS
(SAALE-ELSTER-TALBRÜCKE)

NEUBAUSTRECKE



Ausbaustrecke VDE 8.3: in Betrieb seit 2006
Neubaustrecke VDE 8.2: in Betrieb seit 2015
Neu- und Ausbaustrecke VDE 8.1: in Betrieb ab Ende 2017

Die neue Schnellbahntrasse hat auch eine europäische Dimension. Die Strecke zwischen Nürnberg und Berlin ist ein wichtiger Abschnitt innerhalb der transeuropäischen Verkehrsnetze. Mit dem Lückenschluss Nürnberg–Berlin wird es künftig möglich sein, ohne Lokwechsel, Zughalt oder den Wechsel des Zugleitsystems über die Ländergrenzen von Süd- nach Nordeuropa zu reisen. Auf der Strecke Nürnberg–Berlin sind alle geforderten europäischen Standards verwirklicht worden – bis hin zur behindertengerechten Ausstattung der Bahnsteige.

WICHTIGER SCHRITT FÜR EINEN MODERNEN UND UMWELTFREUNDLICHEN FERNVERKEHR

▶▶▶ Erstes komplett CO_2-neutrales ICE-Werk

1.000 t
EINSPARUNG AN CO_2
JEDES JAHR

1.200
PHOTOVOLTAIKMODULE
AUF DEM DACH
DER ICE-WERKHALLE

15 %
STROMERSPARNIS
DURCH DEN EINSATZ
VON LED-LEUCHTEN

220
MIO. € WERDEN IN DEN
NEUBAU INVESTIERT

Auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs Köln-Nippes entsteht durch den Einsatz modernster Umwelttechnologien das bundesweit erste CO_2-neutrale Instandhaltungswerk des DB-Konzerns. Dafür ist unter anderem eine eigene Stromerzeugung mit einer rund 16.000 m² großen Photovoltaikanlage geplant. Der Solarstrom der Photovoltaikanlage versorgt das gesamte ICE-Werksgelände. Zusätzlicher Bedarf wird ausschließlich mit zugekauftem Ökostrom aus regenerativen Energien gedeckt. Das ICE-Werk wird mit einem hochmodernen, energieeffizienten Klimatisierungssystem ausgestattet, das unter anderem auf dem Prinzip der Geothermie und des Wärmeaustauschs über das Grundwasser beruht. Dabei arbeitet die werkseigene Geothermieanlage abgasfrei und geräuschlos. Sämtliche Gebäude auf dem Werksgelände können durch die Anwendung des Prinzips des Wärmeaustauschs im Winter beheizt und im Sommer gekühlt werden. Auf die Nutzung von fossilen Brennstoffen wird ganz verzichtet. Als Lärmschutzmaßnahmen werden Lärmschutzwände erhöht beziehungsweise errichtet und Gebäudefassaden rundum schallgedämmt. Insgesamt wird eine Lärmreduzierung um bis zu 10,5 dB(A) erreicht. In Zukunft sollen alle ICE-Baureihen inklusive des neuen ICE 4 in dem Werk gewartet werden.

Blick nach vorn

ZWEITE PHASE VON ZUKUNFT BAHN IN DER UMSETZUNG (AB 2017)
Nach Abschluss der ersten Phase »Ärgernisse beseitigen« mit ersten spürbaren Erfolgen für unsere Kunden arbeiten wir ab 2017 in der zweiten Phase »Qualität, die überzeugt« mit Hochdruck weiter an einer besseren Produktqualität mit einem besonderen Fokus auf operative Exzellenz.

INTENSIVIERUNG MODERNISIERUNGSKURS SCHIENENINFRASTRUKTUR (IN 2017)
2017 setzen wir die Modernisierung der bestehenden Infrastruktur in Deutschland mit nochmals erhöhtem Tempo fort. Mit insgesamt 7,5 Mrd. € sorgen wir für mehr Qualität und Kapazität im deutschen Schienennetz. Dabei werden unter anderem 1.650 km Gleise, 1.800 Weichen sowie 4.600 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik erneuert.

VORBEREITUNG ERSTER TRANSPORTE IN VERNETZTEN LKW (AB 2017)
DB Schenker und MAN entwickeln vernetzte Lkw-Kolonnen und erproben diese im Echtbetrieb. 2018 sollen sie auf dem Testfeld der A9 zwischen der DB Schenker-Niederlassungen München und Nürnberg unterwegs sein.
SEITE 172

DB STRECKENAGENT INFORMIERT UND BIETET ALTERNATIVEN (AB 2017)
Nach erfolgreichem Start wird die App DB Streckenagent bundesweit ausgerollt. Der Kunde abonniert dabei seine Verbindung, die er vom DB Streckenagenten überwachen lassen möchte. Im Falle einer Störung bekommt er dann Push-Nachrichten mit aktuellen Meldungen zugeschickt.

NEUE AUSSENKENNZEICHNUNG IM ICE (AB 2017)
Eine neuartige Außenkennzeichnung verbessert die Wegeleitung am ICE. Die Umsetzung der Außenkennzeichnung wird ab 2017 bei allen ICE-Baureihen umgesetzt.

NEUE AUFENTHALTSBEREICHE AM BAHNHOF (AB 2017)
Die 21 Bahnhöfe mit dem größten Aufkommen an Reisenden erhalten einen neu gestalteten Wartebereich im Empfangsgebäude. Ideen werden innerhalb der Testphase bis März 2017 im Showroom am Münchner Hauptbahnhof getestet.

VERBESSERTE REINIGUNG AN BAHNHÖFEN (AB 2017)
Ein neues Produktionskonzept für die Reinigung an Bahnhöfen soll 2017 sukzessive in die Erprobung und Umsetzung gebracht werden. Ziel ist es, die Sauberkeit an den Bahnhöfen für die Reisenden sichtbar zu erhöhen.

DB BAHNHOFSBOX IN ERPROBUNG (AB 2017)
Mit dem Lebensmittelhändler Edeka erproben wir in Berlin ein neues Abholsystem. Kunden können zuvor online bestellte Einkäufe in der DB BahnhofsBox abholen. Zudem können Bahnhofsbesucher unabhängig von den Öffnungszeiten beispielweise Pakete abholen, Hemden aus der Reinigung mitnehmen oder den Schlüssel für die Ferienwohnung übergeben.
DB.DE/LINKS_IB16

An unsere Stakeholder

Bericht des Aufsichtsrats / S. 46
- Eine konstituierende Sitzung, vier ordentliche, zwei außerordentliche Sitzungen und eine Strategiesitzung des Aufsichtsrats
- Aufsichtsrat befasst sich regelmäßig mit den Fortschritten von Zukunft Bahn
- Mehrere Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Corporate Governance Bericht / S. 50
- 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

Nachhaltigkeitsmanagement / S. 57
- DB-Konzern validiert wesentliche Themen mit Stakeholdern
- 5. DB Nachhaltigkeitstag stellt Zukunft Bahn in den Mittelpunkt
- Dialog mit Verbänden feiert Jubiläum

Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungen des Aufsichtsrats / S. 46

Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats / S. 47

Corporate Governance / S. 48

Jahresabschluss / S. 48

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand / S. 48

GRI G4-34

Der Aufsichtsrat der DB AG hat im Berichtsjahr alle ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat den jeweiligen 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 Strategiesitzung zusammen.

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

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

Der Aufsichtsrat befasste sich in seinen turnusmäßigen Sitzungen im Berichtszeitraum regelmäßig mit dem Fortschritt des Programms Zukunft Bahn, das auf eine nachhaltige Steigerung der Qualität und Leistungsfähigkeit des Bahnsystems abzielt, sowie mit dem Fortschritt und der Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21/Wendlingen–Ulm und der Situation des Schienenpersonenfernverkehrs.

Der Aufsichtsrat hat in einer gesonderten Strategiesitzung die Strategie des DB-Konzerns sowie wesentlicher Geschäftsfelder beraten. Im Rahmen dieser Sitzung wurden die Weiterentwicklung der übergreifenden Konzernstrategie sowie die Markt- und Wettbewerbssituation großer Geschäftsfelder intensiv diskutiert.

Im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung im Mai 2016 stimmte der Aufsichtsrat der Verschmelzung der DB Mobility Logistics AG auf die DB AG und den damit verbundenen Veränderungen in der Struktur des DB-Konzerns zu. Die Verschmelzung der DB Mobility Logistics AG auf die DB AG wurde am 26. August 2016 mit bilanzieller Rückwirkung zum 1. Januar 2016 rechtlich vollzogen.

In einer weiteren außerordentlichen Sitzung hat der Aufsichtsrat sich ausführlich mit den Ergebnissen eines von ihm beauftragten Sondergutachtens zur Kosten- und Terminsituation des Projekts Stuttgart 21 befasst.

Der Aufsichtsrat ließ sich des Weiteren über wesentliche Einzelsachverhalte unterrichten und fasste die erforderlichen Beschlüsse. So hat der Aufsichtsrat zum Beispiel die möglichen Auswirkungen eines Brexit auf den DB-Konzern erörtert, sodass in der Folge die Überlegungen zu einer Kapitalbeteiligung Dritter an der in Großbritannien ansässigen DB Arriva beziehungsweise auch an DB Schenker zunächst zurückgestellt wurden.

Weiterhin hat der Aufsichtsrat im Dezember die Mittelfristplanung 2017 bis 2021 für den DB-Konzern beraten sowie dem Budget des DB-Konzerns für das Geschäftsjahr 2017 und der Investitionsplanung 2017 bis 2021 zugestimmt.

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

> 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 fünf 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 sieben Sitzungen durchgeführt und sich insbesondere jeweils mit der aktuellen wirtschaftlichen Lage des DB-Konzerns und in einzelnen Geschäftsfeldern, mit der Risikoberichterstattung, mit den Quartalsabschlüssen beziehungsweise dem Halbjahresabschluss sowie dessen Review-Ergebnissen 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 ebenfalls jeweils mit einem Review begleitet wurde, ausführlich beraten. In seiner Dezembersitzung hat der Ausschuss auch die vorgelegte Budget- und Investitionsplanung sowie die Mittelfristplanung des Konzerns ausführlich beraten. 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. In einer Sondersitzung hat der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss ferner die Angebote im Zusammenhang mit der turnusmäßig durchgeführten Ausschreibung und Neuvergabe der Abschlussprüfungsleistungen bewertet und die entsprechende Entscheidung des Aufsichtsrats vorbereitet. Der Ausschuss hat sich außerdem über wirtschaftlich bedeutsame Einzelsachverhalte unterrichten lassen. So wurden zum Beispiel die Planung einzelner Geschäftsfelder sowie der wirtschaftliche Status und die Risikosituation weiterer Infrastrukturgroßprojekte vertieft erörtert. 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 sieben außerordentlichen Sitzungen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet. Insbesondere hat der Ausschuss sich vorbereitend mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder sowie mit den Zielvereinbarungen des Vorstands für den Berichtszeitraum befasst. Der Personalausschuss hat des Weiteren die entsprechend den Bestellzeiträumen anstehenden Wiederbestellungen von Vorstandsmitgliedern beraten und die Beschlussfassung des Aufsichtsrats hierzu vorbereitet sowie sich mit Fragen einer möglichen Weiterentwicklung der Vergütungssystematik für den Vorstand befasst.

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

> Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG haben sich auch im Berichtsjahr mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance befasst. Mit Kabinettsbeschluss vom 1. Juli 2009 hat die Bundesregierung den Public Corporate Governance Kodex des Bundes verabschiedet. Der Public Corporate Governance Kodex des Bundes enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat der DB AG hat sich mit der Umsetzung des Public Corporate Governance Kodex im DB-Konzern beziehungsweise DB ML-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 2016 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers AG 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 20. März 2017 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 22. März 2017 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss 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 2016 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 der DB AG haben sich im Berichtszeitraum folgende Veränderungen ergeben:

Herr Dr. Volker Kefer hat sein Mandat als Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG zum Ablauf des 31. Dezember 2016 niedergelegt.

Herrn Ronald Pofalla wurde vom Aufsichtsrat in dessen Sitzung am 14. Dezember 2016 für die Dauer seiner Bestellung mit Wirkung zum 1. Januar 2017 das Vorstandsressort Infrastruktur übertragen.

Herr Ulrich Weber wurde ab dem 1. April 2017 bis zum 31. Dezember 2018 als Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektor der DB AG wiederbestellt. Herr Weber verantwortet weiterhin das Vorstandsressort Personal.

Herr Dr. Rüdiger Grube ist am 30. Januar 2017 aus dem DB-Konzern ausgeschieden. Seine Bestellung wurde im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat aufgehoben. Das Ressort des Vorsitzenden sowie des ebenfalls interimistisch dem Vorstandsvorsitzenden zugeordneten Vorstandsressorts Technik & Qualität werden kommissarisch vom Vorstand Finanzen/Controlling geführt.

Herr Steffen Kampeter legte sein Mandat im Aufsichtsrat der DB AG mit Wirkung zum Ablauf des 24. November 2016 nieder. Herr Johannes Schmalzl (BMF) wurde mit Wirkung zum 25. November 2016 für die verbleibende Amtszeit in den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG entsandt.

Frau Brigitte Zypries hat im Zusammenhang mit ihrer Ernennung zur Bundesministerin für Wirtschaft und Energie ihr Mandat im Aufsichtsrat der DB AG mit Wirkung zum 26. Januar 2017 niedergelegt. Über die Besetzung des vakanten Mandats war bis zur Drucklegung dieses Berichts noch nicht entschieden.

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

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

Berlin, im März 2017

Für den Aufsichtsrat

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

Corporate Governance Bericht

- Entsprechenserklärung / S. 50
- Zusammenwirken von Vorstand und Aufsichtsrat / S. 50
- Transparenz / S. 52
- Risikomanagement / S. 52
- Compliance / S. 52
- Rechnungslegung und Abschlussprüfung / S. 52
- Effizienzprüfung des Aufsichtsrats / S. 52
- Vergütungsbericht / S. 52

GRI G4-34 G4-56

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 15. März 2016 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 [SEITE 261 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.

Zum 1. Januar 2017 wurde entsprechend dem Beschluss des Aufsichtsrats der DB AG vom 14. Dezember 2016 das Vorstandsressort »Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik« der DB AG in das Vorstandsressort »Infrastruktur« umbenannt. Die im vormaligen Ressort »Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik« geführten Technikfunktionen wur-

den im neu eingerichteten Vorstandsressort »Technik & Qualität« gebündelt. Das Vorstandsressort »Wirtschaft, Recht und Regulierung« wurde aufgelöst und die in diesem Ressort wahrgenommenen Funktionen den verbleibenden Vorstandsressorts zugeordnet. Nach dem Ausscheiden von Herrn Dr. Rüdiger Grube aus dem DB-Konzern zum 30. Januar 2017 wird das Ressort des Vorsitzenden, gemäß der in der Geschäftsordnung des Vorstands vorgesehenen Vertretungsregelung, ebenso wie das Ressort Technik & Qualität, vom Vorstand Finanzen/Controlling kommissarisch geführt.

Der Vorstand der DB AG besteht damit weiterhin aus sechs Ressorts. Neben dem Ressort des Vorsitzenden umfasst der Vorstand die Ressorts Finanzen/Controlling, Personal, Verkehr und Transport, Infrastruktur sowie Technik & Qualität.

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 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 Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht. PERSÖNLICHE ODER GESCHÄFTLICHE BEZIEHUNGEN [SEITE 250] einzelner Aufsichtsratsmitglieder zur jeweiligen Gesellschaft werden im Konzern-Anhang angegeben.

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

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

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

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

Aufsichtsratsausschüsse

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, neben dem nach dem Mitbestimmungsgesetz 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 [SEITE 263] finden Sie im Konzern-Anhang. Über die ARBEIT DER AUSSCHÜSSE [SEITE 47] im Berichtsjahr informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht. Eine FUNKTIONSBESCHREIBUNG DER EINZELNEN AUSSCHÜSSE [DB.DE/LINKS_IB16] 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 2017 zu erreichende Zielgröße von 30 % festgelegt, die bis zum Ausscheiden eines Mitglieds zum 26. Januar 2017 erreicht war. Über die Wiederbesetzung des vakanten Mandats war bis zur Drucklegung dieses Berichts noch nicht entschieden.

Derzeit gehört dem Vorstand der DB AG keine Frau an. Für den Frauenanteil im Vorstand der DB AG wurde bis zum Stichtag 30. Juni 2017 eine Zielgröße von 15 % festgelegt.

Auf den weiteren Führungsebenen der DB AG soll mittelfristig (bis zum 30. Juni 2017) auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 26,1 % und auf der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 30,9 % erreicht werden.

> Transparenz

Auf unserer INTERNETSEITE [DB.DE/LINKS_IB16] 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 Revisionssystems 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 Kapitel ZUSATZINFORMATIONEN ZUR NACHHALTIGKEIT [SEITE 268 F.] und auf unserer INTERNETSEITE [DB.DE/LINKS_IB16].

> Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die Hauptversammlung der DB AG hat am 13. April 2016 die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2016 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 2015 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. Im Berichtsjahr hat eine Überprüfung der Angemessenheit der Vergütung der Mitglieder des Vorstands stattgefunden.

> Vergütungsbestandteile

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

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

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

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

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

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

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

Bemessungsgrundlage für das langfristige Vergütungselement ist die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Diese Bemessungsgrundlage honoriert das Erreichen beziehungsweise Übertreffen der in der Mittelfristplanung gesetzten operativen Ergebnisziele und deren Auswirkungen auf den Unternehmenswert. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit werden die im Vergleich zur Unternehmensplanung erzielte Wertsteigerung und der Auszahlungsgrad ermittelt. Durch einen Peergroup-Vergleich wird der Ausschüttungsgrad des Long-term Incentive entsprechend dem Ergebnis des Vergleichs der Außenperformance des Unternehmens gegenüber einer Vergleichsgruppe modifiziert. Die Planlaufzeit beträgt jeweils vier Jahre.

Der Auszahlungsgrad des Long-term Incentive Plan ist nach oben begrenzt und kann zwischen 0 und 300 % liegen. Der Anspruch aus der Long-term-Incentive-Zusage ist vererblich.

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

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

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

Neue konzernweite Vergütungssystematik für Führungskräfte ab 1. Januar 2017

Der Vorstand der DB AG hat im Berichtsjahr beschlossen, die Vergütungssystematik für die Führungskräfte des Konzerns neu auszurichten. Dabei geht es vor allem um eine noch engere 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 in der Regel nachgelagert zu der Aufsichtsratssitzung der DB AG, in der die Mittelfristplanung und die Ziele für den Konzernvorstand verabschiedet werden. Diese zeitliche Abfolge der Behandlung der persönlichen Ziele in den Aufsichtsräten der Tochtergesellschaften ist der Konzernstruktur der DB AG geschuldet.

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

Ruhegeldansprüche

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

Die betrieblichen Versorgungszusagen 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 2016

Vorstand DB AG

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

Für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr erhalten die Mitglieder des Vorstands der DB AG folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Vorstands in T €	Feste Vergütung	Bezüge im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit	Variable Vergütung			Sonstiges [3]	Insgesamt [4]
			kurzfristig [1]	langfristig (Auszahlung LTI 2016)	langfristig [2]		
AM 31.12.2016 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG							
Dr. Rüdiger Grube	900	-	1.692	-	-	18	2.609
Dr. Volker Kefer	650	1.186	1.061	-	-	17	2.915
Dr. Richard Lutz	650	-	1.061	-	23	20	1.732
Ulrich Weber	715	-	1.169	-	25	9	1.893
Ronald Pofalla	400	-	746	-	113	28	1.174
Berthold Huber	400	-	630	-	61	33	1.063
Insgesamt	**3.715**	**1.186**	**6.360**	**-**	**221**	**125**	**11.386**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

[1] Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.

[2] Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung/-auflösung für Long-term Incentives.

[3] Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen und aus der Benutzung von Dienstwagen sowie Zuschüsse zu Versicherungen und Mieten.

[4] Summe ohne langfristige variable Vergütung.

Kein Mitglied des Vorstands der DB AG hat im Berichtsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten.

Versorgungsansprüche des Vorstands für das Geschäftsjahr 2016

Vorstand DB AG

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag in Höhe von 3.085 T € zugeführt.

Zuführung zu den Pensionsrückstellungen in T €	2016
AM 31.12.2016 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Dr. Rüdiger Grube	793
Dr. Volker Kefer	430
Dr. Richard Lutz	193
Ulrich Weber	619
Ronald Pofalla	752
Berthold Huber	298
Insgesamt	**3.085**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

Die PENSIONSRÜCKSTELLUNGEN FÜR EHEMALIGE VORSTANDSMITGLIEDER [SEITE 250] sind als Gesamtsumme im Konzern-Anhang ausgewiesen.

> Vergütung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2016

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 100 First und der fünf Freifahrtscheine ist von den Aufsichtsratsmitgliedern eigenständig zu versteuern.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats halten derzeit weder Aktien der Gesellschaft noch Optionsrechte, die zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft berechtigen.

Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 22. März 2017 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

	Jahresvergütung 2016				
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats in T €	**feste Vergütung**	**variable Vergütung**	**Sitzungsgeld**	**Nebenleistungen**	**Insgesamt**
AM 31.12.2016 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG					
Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht[1]	80,0	36,4	6,3	–	122,7
Alexander Kirchner[1]	46,7	20,8	5,8	7,1	80,3
Jürgen Beuttler	20,0	10,4	1,8	–	32,2
Dr. Michael Frenzel	20,0	10,4	1,5	–	31,9
Dr. Jürgen Großmann	20,0	10,4	1,8	7,1	39,2
Dr. Ingrid Hengster[1]	23,3	10,4	3,8	–	37,5
Jörg Hensel	25,0	13,0	2,5	0,9	41,4
Klaus-Dieter Hommel[1]	25,0	10,4	3,5	–	38,9
Prof. Dr. Susanne Knorre	20,0	10,4	1,5	7,1	39,0
Ludwig Koller	20,0	10,4	1,5	7,1	39,0
Dr. Jürgen Krumnow[1]	45,0	20,8	4,5	0,9	71,2
Kirsten Lühmann	20,0	10,4	1,5	0,9	32,8
Heike Moll	20,0	10,4	1,8	6,9	39,0
Fred Nowka	20,0	10,4	1,8	6,9	39,0
Sts Michael Odenwald[1]	40,8	18,2	7,8	0,9	67,7
Mario Reiß	20,0	10,4	1,8	6,9	39,0
Regina Rusch-Ziemba	25,0	13,0	2,0	7,1	47,1
Johannes Schmalzl	3,3	1,7	0,5	–	5,6
Jens Schwarz	30,0	15,6	3,5	7,1	56,2
Brigitte Zypries[2]	–	–	–	–	–
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER					
Steffen Kampeter[1]	21,7	9,5	3,8	–	35,0
Sabine Gröben[3]	3,3	–	1,0	–	4,3
Margarita Kiefer[3]	4,2	–	1,5	–	5,7
Jürgen Knörzer[3]	3,3	–	0,8	–	4,1
Gerhard Schlauer[3]	4,2	–	1,8	–	5,9
Summe	**560,8**	**263,4**	**64,1**	**66,9**	**954,7**
Aufsichtsratsvergütung für weitere Mandate in DB-Tochtergesellschaften					40,9
Insgesamt					**995,4**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

[1] Inklusive der für die Tätigkeit im Aufsichtsrat der DB ML AG bis zur Verschmelzung auf die DB AG (bis 26. August 2016) angefallenen Vergütungsbestandteile.

[2] Frau Zypries hat auf die ihr für die Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied zustehende Vergütung verzichtet.

[3] Mit Verschmelzung der DB ML AG auf die DB AG am 26. August 2016 ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats der DB ML AG.

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG bestehen nicht.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG haben im Berichtsjahr keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen erhalten.

Nachhaltigkeitsmanagement

- **Unser Bekenntnis zu den UN Sustainable Development Goals / S. 57**
- **Auswahl der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen / S. 58**
- **Nachhaltigkeits-organisation / S. 63**
- **Gesellschaftliche Akzeptanz durch offenen Stakeholderdialog / S. 64**
- **Verantwortung und gesell-schaftliches Engagement fortgeführt / S. 66**

GRI G4-15 G4-16 G4-56

> Unser Bekenntnis zu den UN Sustainable Development Goals

Am 25. September 2015 wurden die 17 Ziele für eine nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals; SDGs) verabschiedet. Die SDGS [DB.DE/LINKS_IB16] bauen auf den Millenniumsentwicklungszielen der Vereinten Nationen auf und lösen diese ab. Die 17 SDGs umfassen Umwelt-, soziale und wirtschaftliche Ziele einer nachhaltigen Entwicklung. Mit den SDGs haben sich die Vereinten Nationen auf einen Weltzukunftsvertrag geeinigt, der eine gemeinsame AGENDA 2030 [DB.DE/LINKS_IB16] definiert.

Der DB-Konzern bekennt sich ausdrücklich zu den zehn Grundsätzen des Global Compact der Vereinten Nationen. Deswegen fühlen wir uns in besonderer Weise den Zielen der Agenda 2030 und den SDGs verpflichtet. Zur Erreichung der ambitionierten Ziele der Agenda 2030 braucht es das Engagement und die Zusammenarbeit aller Akteure: Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Zivilgesellschaft. Deswegen wollen auch wir verstärkt mit unseren Stakeholdern in den Dialog zu den SDGs und dem Beitrag des DB-Konzerns treten. Eine wichtige Grundlage ist dabei auch die nationale Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung, die Anfang 2017 auf Basis der SDGs beschlossen wurde.

Als internationaler Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen mit über 300.000 Beschäftigten weltweit zahlt der DB-Konzern in vielfältiger Weise auf die SDGs ein. Unser Fokus liegt dabei auf sechs SDGs, bei denen wir unserer Ansicht nach die größte Wirkung entfalten können:

-

Als einer der größten Arbeitgeber in Deutschland übernehmen wir Verantwortung für die GESUNDHEIT [SEITE 125] unserer Beschäftigten. Wir bieten umfangreiche soziale Leistungen zur Gesundheitsförderung an und setzen bewährte Systeme ein, um unsere Beschäftigen am Arbeitsplatz zu schützen. Bei unseren Angeboten investieren wir in die Verbesserung der Sicherheit und der Umweltleistung, darunter insbesondere die Bereiche LÄRMSCHUTZ [SEITE 129 FF.] und LUFTREINHALTUNG [SEITE 276].
-

Als ein weltweit führender Mobilitäts- und Logistikdienstleister verbindet der DB-Konzern Menschen und Märkte. Durch die führende Rolle in vielen Märkten tragen wir zur Produktivität der Volkswirtschaft bei und sorgen für mitarbeiterorientierte BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN [SEITE 124 F.] und Qualifizierung. Unseren Kunden bieten wir erstklassige Lösungen und setzen Maßstäbe beim Klima-, Umwelt- und Ressourcenschutz.
-

Wir investieren in die Modernisierung unserer Anlagen, Bahnhöfe und Gleise. Mit dem Programm ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn [SEITE 85 F.] wollen wir die Qualität des Angebots auf der Schiene insgesamt deutlich verbessern. Um Treiber für DIGITALISIERUNG [SEITE 102] und Innovation zu sein, arbeiten wir im Rahmen unserer 4.0-Initiativen im Mobilitäts-, Logistik- und Infrastrukturbereich an kundennahen Lösungen. Mit der Initiative Arbeitswelten 4.0 und dem Aufbau von Innovationslaboren und Akzeleratoren wollen wir Innovation noch tiefer in der Organisation verankern.
-

Wir bieten unseren Kunden deutschlandweit und in vielen europäischen Städten Zugang zu leistungsfähigem und umweltfreundlichem öffentlichen Verkehr. Die Chancen der Digitalisierung F4

wollen wir dabei gezielt nutzen, um nachhaltige Lösungen für unsere Kunden zu entwickeln. Künftig werden wir noch intensiver innovative Mobilitäts- und Logistiklösungen entwickeln, um die neuen Herausforderungen von urbanen Räumen zu meistern. Mit integrierten Ansätzen wollen wir Städte nachhaltiger und lebenswerter gestalten, indem wir Konzepte entwickeln, mit denen Lieferverkehre effizienter abgewickelt werden können; wir wollen Bahnhöfe noch stärker zur Drehscheibe für ein wachsendes Verkehrsaufkommen ausbauen und mehr Tür-zu-Tür-Angebote auf den Markt bringen.

▶ Mit der Strategie DB2020+ [SEITE 82 FF.] haben wir unseren Anspruch formuliert, verantwortungsvoll und nachhaltig mit den Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf das soziale Umfeld und die Umwelt umzugehen. Neben der Verbesserung unserer Kundenangebote konzentrieren wir uns auch auf die Verbesserung unserer LIEFERKETTE [SEITE 65 F.]. Mit unserem VERHALTENSKODEX FÜR GESCHÄFTSPARTNER [SEITE 179] haben wir klar und verbindlich unsere Erwartungen an eine partnerschaftliche Zusammenarbeit fixiert. Gemeinsam mit unseren Lieferanten wollen wir die Einhaltung von ökologischen und sozialen Standards in der Lieferkette bewirken und verankern. Um nachhaltige Einkaufsstrategien in der Branche zu fördern, haben wir mit anderen Unternehmen der Bahnindustrie die Brancheninitiative RAILSPONSIBLE [SEITE 65] gegründet.

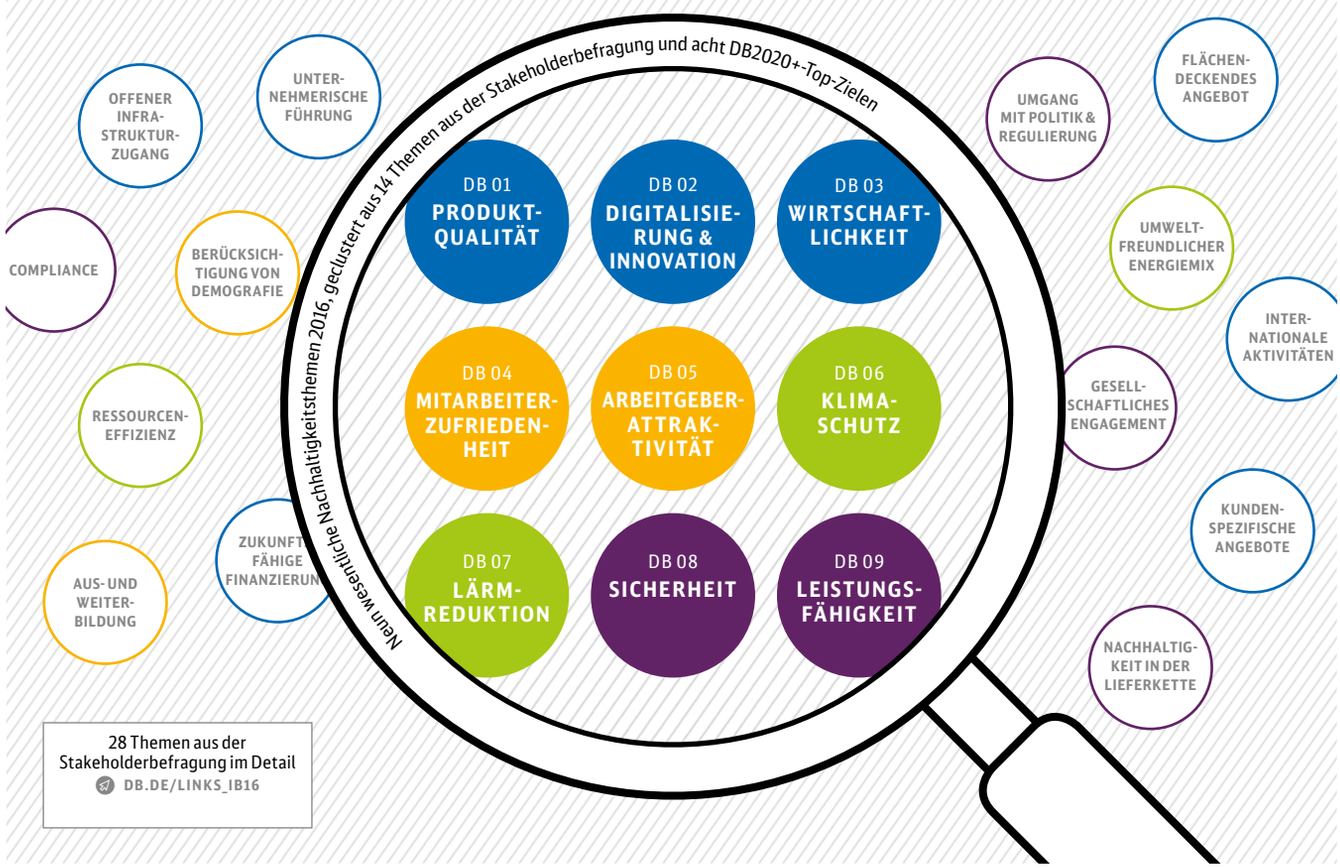
▶ Der KLIMASCHUTZ [SEITE 127 FF.] ist in unserer Strategie DB2020+ als ein zentrales Handlungsfeld verankert. Durch Maßnahmen wie effiziente Fahrzeuge, energiesparendes Fahren, Auslastungssteigerung oder Zukauf erneuerbarer Energien für grüne Angebote verringern wir unsere spezifischen CO_2-Emissionen und erhöhen den Anteil des Ökostroms am Bahnstrommix. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung und zu mehr Verkehr auf der Schiene. Zugleich verbessern wir kontinuierlich unsere eigene Umweltleistung.

> Auswahl der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen

GRI G4-18 G4-19 G4-20 G4-21 G4-22 G4-23 G4-26 G4-27

Im Berichtsjahr haben wir die Ergebnisse unserer ersten Stakeholderbefragung und der damit verbundenen WESENTLICHKEITSANALYSE 2014 [INTEGRIERTER BERICHT 2014 SEITE 52 FF.] validiert. Dazu führten wir im Frühjahr und Sommer 2016 zwei

NACHHALTIGKEITSTHEMEN 2016



Workshops mit Experten aus allen STAKEHOLDERGRUPPEN [SEITE 66] sowie einen weiteren DB-internen Workshop im Rahmen unseres Competence Centers Nachhaltigkeit durch. Im Zentrum standen dabei zwei Fragen: Arbeiten wir noch an den wichtigen Themen? Und wie hat sich unsere Leistung seit 2014 entwickelt? In den Diskussionen wurde die sehr hohe Bedeutung der Kundenthemen erneut ausdrücklich unterstrichen. Unsere Leistung ist in diesen Themen weiter zu verbessern. Mit ZUKUNFT BAHN setzen wir genau dort an: für mehr Qualität, mehr Kunden, mehr Erfolg. Die Bedeutung der Mitarbeiter- und Umweltthemen wurde seitens der Stakeholder insgesamt ebenfalls bestätigt: Diese Themen sind aus Sicht der Stakeholder weit vorangeschritten. Die Leistungsfähigkeit des DB-Konzerns in diesen Themen wird mittelfristig von sehr großer Bedeutung sein.

BROSCHÜRE »WOFÜR WIR STEHEN«

Um unsere Stakeholder transparent über die für uns wesentlichen Themen und unsere Positionen zu informieren, haben wir die Broschüre »WOFÜR WIR STEHEN« im Nachgang der Stakeholderworkshops 2016 aktualisiert. Diese stellen wir online allen interessierten Stakeholdergruppen zur Verfügung.

Neu in das Portfolio aufgenommen wurden die Themen SICHERHEIT [SEITE 62 F.], DIGITALISIERUNG & INNOVATION [SEITE 61] sowie LEISTUNGSFÄHIGKEIT [SEITE 63]. Diesen wurde sowohl in den Stakeholderworkshops als auch im DB-internen Workshop eine hohe Bedeutung beigemessen.

Insgesamt umfasst das Themenportfolio der Wesentlichkeitsanalyse 28 THEMEN [DB.DE/LINKS_IB16]. Darunter sind elf Top-Themen, die sowohl aus interner als auch aus externer Sicht mit einer hohen Bedeutung bewertet wurden. In allen Themen wollen wir uns kontinuierlich weiterentwickeln und leiten dafür konkrete Handlungsfelder ab.

Im Integrierten Bericht 2016 haben wir eine Clusterung der Top-Themen aus der Wesentlichkeitsanalyse und der DB2020+-Top-Ziele, die nicht explizit über die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse abgedeckt sind, auf neun wesentliche Nachhaltigkeitsthemen (DB 01 bis DB 09) vorgenommen. Dabei werden die Auswirkungen der Themen sowohl innerhalb als auch außerhalb des DB-Konzerns betrachtet.

Aus dem Portfolio entfallen sind gegenüber dem Vorjahr zwei Themen infolge der Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse: Preis-Leistungs-Verhältnis und Rahmenbedingungen sowie die DB2020-Top-Ziele Berücksichtigung Demografie und Material- und Ressourceneffizienz aufgrund der ANPASSUNGEN IM ZIELSYSTEM [SEITE 84 F.].

Das KONZERNZIELSYSTEM [SEITE 83] bildet die Grundlage für die Auswahl der steuerungsrelevanten Kennzahlen. Weitere Themen werden aufgrund einer internen Bedeutungseinschätzung berichtet. Hierzu zählen GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT [SEITE 67 F.], LUFTREINHALTUNG [SEITE 276], NATURSCHUTZ [SEITE 276 F.] und LIEFERKETTE [SEITE 65 F., 179].

GRI G4-19 G4-32

Wesentliche Nachhaltigkeitsthemen 2016	DB-spezifischer Indikator (GRI)	Steuerungsrelevante Kennzahlen	Managementansatz	Maßnahmen
PRODUKTQUALITÄT ▶ Kundenzufriedenheit ▶ Pünktlichkeit ▶ Leistungsfähige Infrastruktur ▶ Kunden- und Transportinformation ▶ Vernetzte Mobilität	DB 01	▶ Kundenzufriedenheitsindex ▶ Pünktlichkeit ▶ Anlagenqualität ▶ Versorgungssicherheit	Seite 60–61	Seite 85–86, 103–104, 136, 137, 141, 142, 147, 153, 157, 158, 171, 193–194
DIGITALISIERUNG & INNOVATION	DB 02	–	Seite 61	Seite 85–86, 102, 125, 152, 157, 158, 171, 172, 176, 193–194
WIRTSCHAFTLICHKEIT ▶ Profitabilität ▶ Finanzielle Stabilität	DB 03	▶ ROCE ▶ Tilgungsdeckung	Seite 61	Seite 85, 146, 147, 164–165, 171
MITARBEITERZUFRIEDENHEIT	DB 04	▶ Mitarbeiterzufriedenheitsindex	Seite 62	Seite 123, 136, 140, 146, 152, 157, 160, 171, 195
ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT	DB 05	▶ Rang	Seite 62	Seite 121–122, 164, 171, 195
KLIMASCHUTZ	DB 06	▶ Spezifische CO_2e-Emissionen im Vergleich zu 2006 ▶ Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix	Seite 62	Seite 127, 128–129, 132, 136, 146, 157, 158, 160, 166,171
LÄRMREDUKTION	DB 07	▶ Lärmsanierte Strecke ▶ Leise Güterwagen in Deutschland	Seite 62	Seite 129–131, 152–153, 155
SICHERHEIT	DB 08	–	Seite 62–63	Seite 104, 140, 270–271
LEISTUNGSFÄHIGKEIT	DB 09	–	Seite 63	Seite 82, 85, 86, 123, 146, 170

GRI G4-DMA G4-27

> Managementansätze zu unseren wesentlichen Themen

Die GRI-LEITLINIEN [DB.DE/LINKS_IB16] sehen vor, für wesentliche wirtschaftliche, ökologische und gesellschaftliche Aspekte sogenannte Managementansätze darzustellen. Diese geben uns eine Möglichkeit zu erklären, wie im DB-Konzern mit den WESENTLICHEN NACHHALTIGKEITSTHEMEN [SEITE 58] umgegangen wird.

GRI G4-DMA EN DB 01

Produktqualität

Es gibt eine Reihe von Hebeln zur Steigerung der Produktqualität (F2), von denen die Verbesserung der Pünktlichkeit den wichtigsten Ansatzpunkt darstellt. Weitere wichtige Hebel stellen der Einsatz von modernen Fahrzeugen, eine verlässliche und umfassende Kunden- und Transportinformation, die Qualität und Zuverlässigkeit der angebotenen Dienstleistungen sowie angemessene Beförderungs- und Transportzeiten dar. Deswegen investieren wir kontinuierlich in unsere Flotte und die Infrastruktur, optimieren die Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern sowie mit unseren Branchenpartnern und verfolgen zahlreiche Aktivitäten, um in diesen Feldern Verbesserungen zu erzielen. Intensiv werden hierbei die Chancen der Digitalisierung genutzt. Ein Großteil der Initiativen zur Erhöhung der Produktqualität und Verbesserung der Kundenzufriedenheit ist in ZUKUNFT BAHN gebündelt. Das Team Zukunft Bahn bearbeitet die Themen geschäftsfeldübergreifend unter direkter Führung des Konzernvorstands.

GRI G4-DMA PR

Wir stellen die Kunden in den Mittelpunkt unseres Handelns. Die Kundenzufriedenheiten sind somit die wichtigsten Indikatoren. Sie messen unseren Erfolg aus Sicht der Kunden. Daraus gewinnen wir Erkenntnisse, aus denen wir konkrete Verbesserungsmaßnahmen ableiten. Neben den unterschiedlichen Facetten der Produktqualität sind kontinuierliche Optimierungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses (PLV) und Produktinnovationen insbesondere im Rahmen der Digitalisierung die maßgeblichen Hebel zur Steigerung der Kundenzufriedenheit.

Um die Kundenzufriedenheit zu steigern, arbeiten wir intensiv an der qualitativ hochwertigen Erbringung unserer Basisleistung. Wir konzentrieren uns auf die Optimierung der Produkt- und Servicequalität (F2) und bieten den Kunden ein umfassendes und transparentes Angebot für ihre Informationsbedürfnisse. Unser 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 sowohl die Qualität unserer Leistungen als auch die Effizienz unserer Prozesse steigern. Um den Erfolg der Maßnahmen aus Kundensicht zu beurteilen, nutzen wir sowohl unmittelbare Indikatoren wie zum Beispiel Umsatz und Kundenanzahl als auch die Ergebnisse regelmäßiger Befragungen. Diese Befragungen werden in jedem Geschäftsfeld durchgeführt und dienen ebenso wie die Zusammenarbeit mit dem KUNDENBEIRAT [SEITE 64] dazu, weitere Verbesserungspotenziale aus Sicht der Kunden zu identifizieren. Der Erfolg der Geschäftsfelder und des DB-Konzerns wird anhand der Zielerreichung auf dem durch die Strategie DB2020+ definierten Entwicklungspfad der Kundenzufriedenheiten gemessen.

Wichtige Indikatoren für die KUNDENZUFRIEDENHEIT [SEITE 101] sind die Kundenzufriedenheit Reisende und die Kundenzufriedenheit Güterverkehr und Logistik.

Pünktlichkeit (F1) ist ein zentraler Bestandteil unseres Leistungsversprechens. Im Berichtsjahr wurde mit dem Aufbau eines neuen Kennzahlensets auf Basis »Lost Units« (Anzahl verspäteter Züge) zur Pünktlichkeitssteuerung begonnen. Es wird 2017 umfassend eingeführt. Die Zahlen werden täglich erfasst und den mit der Pünktlichkeitssteuerung befassten Führungskräften und Mitarbeitern online im neu entwickelten Qualitätscockpit zur Verfügung gestellt. Außerdem werden die Pünktlichkeitswerte mitsamt den dazugehörigen Indikatoren regelmäßig aufbereitet und mit dem Konzernvorstand die aktuellen Handlungs- und Entscheidungsbedarfe abgeleitet.

Die PÜNKTLICHKEIT (F1) [SEITE 101 F.] ist der zentrale Indikator für die Produktqualität auf Konzernebene im Rahmen der Strategie DB2020+ und ein bestimmender Faktor bei der Ermittlung der Höhe der variablen Vergütung der Führungskräfte im DB-Konzern.

Der Wunsch der Kunden nach umfassender, verständlicher und aktueller (Echtzeit-)Information spielt eine sehr wichtige Rolle. Aus diesem Grund verbessern wir sowohl die Reisendeninformation für unsere Kunden im Personenverkehr als auch die Transportinformation für unsere Logistikkunden stetig weiter.

Weiterer Bestandteil der Produktqualität ist auch eine leistungsfähige Infrastruktur (F5). Investitionen für den Erhalt und den Ausbau einer leistungsfähigen Infrastruktur sind deshalb unabdingbar. Mit der LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG (LUFV) II [SEITE 249] haben der Bund und wir ein umfangreiches Modernisierungsprogramm auf den Weg gebracht und uns auf eine Reihe von Qualitätsparametern für den Zustand der Infrastruktur geeinigt, deren Einhaltung kontinuierlich überwacht wird. Die Ergebnisse der Überwachung werden im jährlichen Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) veröffentlicht und vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) überprüft. Neben dem Bestandserhalt haben auch Kapazitätssteigerungen und die Digitalisierung (F4) der Infrastruktur eine große Bedeutung für die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur und damit für

die Nutzer der Infrastruktur. Gemeinsam mit dem Bund arbeiten wir hierzu an umfassenden Neu- und Ausbaumaßnahmen und der technischen Ertüchtigung.

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 (F4) bieten sich hier neue Chancen für innovative Angebote. Dafür steht etwa die Mobilitätsplattform QIXXIT [DB.DE/LINKS_IB16], die eine verkehrsmittelübergreifende Reiseplanung ermöglicht. Bereits bestehende kombinierte Angebote wollen wir zudem verstärkt weiterentwickeln. Beispielsweise arbeiten wir im Personenverkehr an einem umfassenden Tür-zu-Tür-Mobilitätsangebot mit unseren Produkten Flinkster und Call a Bike, während wir im Logistikbereich unser verkehrsträgerübergreifendes Transportangebot auf der Schiene, der Straße, zu Wasser und in der Luft optimieren.

Für vernetzte Mobilität werden keine Indikatoren erhoben.

Digitalisierung und Innovation

GRI DB 02

Unsere Märkte stehen vor einem epochalen Wandel, da sich Kundenbedürfnisse radikal verändern und neue Geschäftsmodelle entstehen. Doch in all diesen Veränderungen sehen wir vor allem große Chancen. Die zunehmenden Fortschritte bei der Digitalisierung (F4) von Angeboten, Prozessen und Geschäften zeigen, dass der DB-Konzern gut aufgestellt ist, um die digitale Zukunft bei Mobilität, Logistik und Eisenbahninfrastruktur als treibende Kraft aktiv zu gestalten.

Die digitale Transformation (F3), die uns bevorsteht, bedeutet einerseits die Weiterentwicklung und Anpassung des Kerngeschäfts. Andererseits geht es auch um die Erschließung neuer und gegebenenfalls disruptiver Geschäftsmodelle unter bestem Einsatz unserer bestehenden Assets.

Die dafür notwendige strategische Ausrichtung und die damit verbundenen zentralen und dezentralen Anpassungen unseres Geschäfts sollen durch das Competence Center Digitalisierung unter der Leitung des zukünftigen Chief Digital Officers (CDO) und unter Beteiligung des Vorstandsvorsitzenden koordiniert werden. Dort setzen wir uns seit 2015 regelmäßig mit den Veränderungen, die mit neuen digitalen Technologien einhergehen, auseinander. Um im digitalen Umfeld noch schneller und erfolgreicher Innovationen zu fördern und neue Unternehmenswerte zu generieren, entwickeln wir unser Ökosystem für die digitale Transformation beständig fort. Hierzu werden erforderliche interne Strukturen geschaffen oder neu geordnet sowie Beziehungen zu externen Partnern aufgebaut. Bewusst schließt dieses neue Ökosystem auch die Entwicklung neuer datenbasierter Geschäftsmodelle mit ein – auch jenseits der Schiene und des traditionellen Leistungsportfolios des DB-Konzerns, jedoch stets im Kontext dazu. Mit der Deutschen Bahn Digital Ventures GmbH wurde eigens ein Unternehmen gegründet, das in interne und externe datengetriebene Geschäftsmodelle investiert. Bis 2019 stehen dafür 100 Mio. € Wagniskapital zur Verfügung. Die aktuell in Erarbeitung befindliche DIGITALISIERUNGSSTRATEGIE [SEITE 86] stellt sicher, dass alle zentralen und dezentralen Digitalisierungsaktivitäten an den strategischen Zielen des DB-Konzerns ausgerichtet werden.

Durch neue Angebote an der Kundenschnittstelle wollen wir den Zugang zu Mobilität und Logistik so einfach und bequem wie möglich gestalten, um immer mehr Kunden von unseren interessanten Ergänzungsprodukten zu überzeugen. Der aktuelle Schwerpunkt bei den Prozessverbesserungen liegt auf automatisiertem Eisenbahnbetrieb und der vorausschauenden Instandhaltung. Bis Ende 2018 wollen wir rund 1 Mrd. € in Digitalisierungsprojekte investieren.

Für die Digitalisierung werden keine Indikatoren erhoben.

Wirtschaftlichkeit

GRI G4-DMA EC DB 03

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 [SEITE 111 FF.] unabdingbar.

Die Wirtschaftlichkeit als übergeordnetes Ziel des WERTMANAGEMENTS [SEITE 111 F.] stellt sicher, über Konjunkturzyklen hinweg eine angemessene Verzinsung zu erzielen. Hierfür ermitteln wir jährlich auf Basis von Marktwerten die KAPITALKOSTEN [SEITE 112 F.] als gewichteten Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital. Die tatsächliche Rendite, den RETURN ON CAPITAL EMPLOYED (ROCE) [SEITE 112 F.], 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 oberhalb des Zielwerts liegt und damit die Kapitalkosten gedeckt bleiben. Dieser ROCE-Zielwert entspricht der Mindestrendite für Investitionsentscheidungen (Minimum Required Rate of Return; MRR).

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 wesent-

liches Ziel ist es daher, angemessene Verschuldungskennzahlen zu erreichen. Unsere zentrale Kennzahl zur Steuerung der Verschuldung ist die TILGUNGSDECKUNG [SEITE 114].

Mitarbeiterzufriedenheit

GRI DB 04

Zufriedene Mitarbeiter sind die Voraussetzung für zufriedene Kunden und damit für den nachhaltigen Unternehmenserfolg. Aus diesem Grund arbeiten wir konsequent an der Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur. Neben geprägten Werten wie Partnerschaftlichkeit, konsequente Einbindung, wertschätzendes Miteinander sowie vorbildliches Führungsverhalten wird darüber hinaus auf Verantwortungsübernahme und geschäftsfeldübergreifende Zusammenarbeit fokussiert. Ziel ist die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des DB-Konzerns. Im Herbst 2016 wurde die dritte 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 [SEITE 123] wird auf der Grundlage der MITARBEITERBEFRAGUNG [SEITE 123] berechnet. Die Erhebung des Mitarbeiterzufriedenheitsindexes erfolgt alle zwei Jahre. Wenn keine Erhebung durchgeführt worden ist, wird die Kennzahl »Durchführungsquote geplante Folgeworkshops« verwendet.

Arbeitgeberattraktivität

GRI DB 05

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. Die enge Verzahnung aller wichtigen Elemente der Personalgewinnung in unserem ganzheitlichen Talent-Akquisitions-Ansatz bildet die Grundlage für eine starke Wettbewerbsposition in einem immer schwieriger werdenden Bewerbermarkt. Zu dem Ansatz zählen: unsere Arbeitgeberkampagne, wirksames Employer-Branding, professionelles und modernes Recruiting, innovative Social-Media-Aktivitäten und ein zielgruppengerechtes Bewerbererlebnis. Doch um als Arbeitgeber attraktiv zu sein und auch zu bleiben, braucht es noch mehr: So bieten wir unseren Mitarbeitern sinnstiftende Aufgaben und Tätigkeiten, attraktive Beschäftigungsbedingungen und eine wertschätzende Unternehmenskultur.

Unser Indikator für die ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT [SEITE 121 F.] wird auf der Grundlage der Arbeitgeberrankings von trendence, dem europäischen Marktführer für Arbeitgeberimagestudien, berechnet.

Klimaschutz

GRI G4-DMA-EN DB 06

Wir unterstützen das internationale Ziel, die Klimaerwärmung auf unter zwei Grad im Vergleich zur vorindustriellen Zeit zu begrenzen. Dafür arbeiten wir vor allem daran, möglichst wenig Energie zu verbrauchen und sie effizient zu nutzen. Unser ursprüngliches Klimaschutzziel hatten wir bereits vorzeitig erreicht. Daher haben wir im Berichtsjahr unsere Zielmarke für die Reduktion der spezifischen – also auf die Verkehrsleistung bezogenen – CO_2-Emissionen von 20 % auf 30 % von 2006 bis 2020 erhöht. Wir haben das Klimaschutzziel außerdem anspruchsvoller gestaltet, indem wir mit den CO_2-Äquivalenten (CO_2e) nicht mehr nur die reinen CO_2-Emissionen in die Zielstellung einbeziehen, s auch andere Gase mit hoher Klimawirksamkeit, wie Methan oder das auch als Lachgas bekannte Distickstoffmonoxid.

Um unsere Position als UMWELT-VORREITER zu festigen und weiter CO_2-Emissionen im Schienenverkehr zu reduzieren, werden wir den ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN AM DB-BAHNSTROMMIX [SEITE 128 F.] weiter erhöhen. Wir haben im Berichtsjahr das Ziel von 35 % auf 45 % bis zum Jahr 2020 angehoben. Das Ziel wird sich zukünftig auf unsere eigenen Schienenverkehre beziehen. Im Berichtsjahr stellen wir die Entwicklung wie bisher inklusive der Stromlieferung an dritte Eisenbahnverkehrsunternehmen dar. Die Umstellung erfolgt ab dem Geschäftsjahr 2017.

Wir steigern die Energieeffizienz in Betrieb und Produktion und erneuern unsere Fahrzeugflotte kontinuierlich. Den Umweltvorteil des Schienenverkehrs wollen wir so weiter ausbauen und darüber hinaus Anreize schaffen, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Unsere Indikatoren im Klimaschutz sind die REDUKTION DER SPEZIFISCHEN CO_2E-EMISSIONEN [SEITE 127 F.] unserer Transporteure im Vergleich zu 2006 sowie der ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN AM BAHNSTROMMIX DES DB-SCHIENENVERKEHRS IN DEUTSCHLAND [SEITE 128 F.].

Lärmreduktion

GRI DB 07

Um die Anwohner von Bahnstrecken spürbar zu entlasten, soll der Schienenverkehrslärm – ausgehend vom Jahr 2000 – bis 2020 halbiert werden. Das Ziel fußt auf zwei Säulen: der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen und der Umrüstung der Bestandsflotte auf leise Bremssohlen sowie der Beschaffung von leisen neuen Wagen.

Unsere Indikatoren für die Lärmreduzierung sind die LÄRMSANIERTEN STRECKENKILOMETER [SEITE 130] sowie die LEISEN GÜTERWAGEN IN DEUTSCHLAND [SEITE 130 F.].

Sicherheit

DB 08

Sicherheit ist ein hohes Gut und ein Grundbedürfnis unserer Kunden und Mitarbeiter. Sicherheit bedeutet Verlässlichkeit, Gewissheit und den Schutz vor Gefahren.

Wir tragen eine große Verantwortung für viele Menschen und Güter – und das rund um die Uhr.

Die Sicherheitsbereiche des DB-Konzerns arbeiten eng mit den Sicherheitsbehörden zusammen. Im gemeinsamen Sicherheitszentrum Bahn erfolgt rund um die Uhr ein konstanter Lageaustausch der Konzernsicherheit mit dem Bundespolizeipräsidium.

Insgesamt sind mehr als 5.000 Bundespolizisten und rund 4.000 Sicherheitskräfte der DB Sicherheit im Einsatz. Um die Sicherheit weiter zu erhöhen, hat die DB Sicherheit im Berichtsjahr begonnen, die Anzahl eigener Sicherheitskräfte um insgesamt 500 Mitarbeiter zu erhöhen. Deeskalations- und Verhaltenstrainings sind künftig für alle Mitarbeiter mit Kundenkontakt verbindlich.

Leistungsfähigkeit

DB 09

Die Transformationsinitiative (F3) verstetigt die Erfolge von ZUKUNFT BAHN und ermöglicht weitere notwendige Veränderungen auf dem Weg zum **PROFITABLEN QUALITÄTSFÜHRER**. Dafür arbeiten wir im Rahmen der Initiative konsequent auf eine neue Zielkultur hin, die in den Bereichen Kundenfokus, Zusammenarbeit, Führungsfähigkeiten, Verantwortung und Leistungsfähigkeit ihren Ausdruck findet.

Wir werden das Performance-Management auf den Ebenen Geschäftsfelder, Projekte und Einzelpersonen neu gestalten und an der Leistungsfähigkeit des Unternehmens ausrichten.

Über veränderte Rotations- und Karriereregeln werden wir das Niveau und die Erfahrungsbreite des Managements in der Organisation steigern und die Attraktivität des DB-Konzerns als Arbeitgeber bei unseren Führungskräften weiter heben. Zusätzlich werden wir über eine neue Art der Meetinggestaltung Meetings deutlich outputorientierter und aus Sicht der Teilnehmer befriedigender durchführen als bisher. Zugleich werden wir die fünf Zielkulturdimensionen in den Trainingsformaten von DB Training und DB Akademie erleb- und anfassbarer machen.

Um ZUKUNFT BAHN zu einem permanenten Prozess der Veränderung werden zu lassen, haben wir die im Rahmen von ZUKUNFT BAHN entwickelten Maßnahmen in den Regelprozess der GESCHÄFTSFELDER [SEITE 132 FF.] überführt und die dezentrale Verantwortung gestärkt. Gleichzeitig werden wir den systemübergreifenden Austausch innerhalb des DB-Konzerns und mit der gesamten Branche intensiv weiterführen. Die internen Competence Center sind mit ihren anspruchsvollen Zielen Ausdruck für Verantwortung, Leistungsfähigkeit und Zusammenarbeit.

Die Transformation (F3) wird durch eine konzernweite Change-Agenda unterstützt. Dafür werden Dialog-, Multiplikatoren- und Workshopkonzepte im DB-Konzern und in den Geschäftsfeldern sorgfältig aufeinander abgestimmt. Botschaften zu ZUKUNFT BAHN werden sich so auf Konzernebene und in den Geschäftsfeldern nicht widersprechen, Mitarbeiter und Führungskräfte werden für die Ziele aus ZUKUNFT BAHN und DB2020+ aktiviert.

SEITE 85 F.

> Nachhaltigkeitsorganisation

Die gesamthafte Verantwortung für das Thema Nachhaltigkeit obliegt dem Chief Sustainability Officer (CSO). Dieses Amt hat der Vorstandsvorsitzende inne. Das Competence Center Nachhaltigkeit, in dem alle relevanten Fachbereiche und zentralen Geschäftsfelder vertreten sind, steuert und diskutiert Themen und Projekte mit Nachhaltigkeitsbezug ressort- und geschäftsfeldübergreifend. Das Gremium setzt unter anderem Vorgaben für eine nachhaltige Ausrichtung des DB-Konzerns, führt konzernweite Projekte zu zentralen Nachhaltigkeitsthemen durch (zum Beispiel INNOVATIONSTREIBER LIEFERANTEN [SEITE 65 F.]), koordiniert den Stakeholderdialog und berät die Konzernunternehmen bei der Erfüllung von Nachhaltigkeitsaufgaben. Die inhaltliche Verantwortung obliegt dabei weiterhin den Fachabteilungen und Geschäftsfeldern. Im Berichtsjahr hat das Gremium viermal getagt. Die Abteilung Nachhaltigkeitsmanagement und Zukunftsforschung, die im Bereich Konzernstrategie angesiedelt ist, verantwortet und koordiniert die übergreifenden Nachhaltigkeitsthemen wie zum Beispiel die Nachhaltigkeitsratings oder die aktive Beteiligung in Nachhaltigkeitsnetzwerken.

> Nachhaltigkeitsratings

Der Blick von außen gibt uns wichtige Hinweise darauf, wo wir stehen und wo wir uns verbessern können. Unser Anspruch ist, dass wir Spitzenpositionen in wesentlichen Ratings und Rankings einnehmen.

Im Berichtsjahr ist der DB-Konzern von der internationalen Rating-Organisation CDP [DB.DE/LINKS_IB16] in deren Climate Scoring 2016 mit einem Ergebnis von »A–« bewertet und als »Sector Leader Transportation« in der sogenannten DACH-Region ausgezeichnet worden. Damit sind wir eines der zwei bestgelisteten Unternehmen der Branche. Gewürdigt wurde die überdurchschnittliche Leistung des DB-Konzerns hinsichtlich der Bekämpfung des Klimawandels sowie

der Bemühungen zur besseren Datenvalidität. ECOVADIS [DB.DE/LINKS_IB16] hat im Berichtsjahr die Bewertung des DB-Konzerns gegenüber 2014 noch einmal angehoben und führt jetzt den gesamten DB-Konzern mit dem Goldstatus. EcoVadis erstellt für Dritte Lieferantenscorings im Bereich Nachhaltigkeit. Gleichbleibend positiv wurden die Themenbereiche Umwelt und Arbeitsbedingungen bewertet. Eine deutliche Verbesserung wurde im Themenfeld nachhaltiger Einkauf erzielt.

Die Rating-Agentur OEKOM RESEARCH [DB.DE/LINKS_IB16] hat in ihrem Corporate Rating 2016 den DB-Konzern anhand von über 100 branchenspezifisch ausgewählten sozialen und ökologischen Kriterien mit der guten Note »B–« bewertet. Wir konnten damit zusammen mit zwei anderen Unternehmen den ersten Platz in der Branche Transport und Logistics/Rail einnehmen. Dies drückt sich im Status »Prime« aus, der den Spitzenreitern der jeweiligen Industrie verliehen wird.

> Gesellschaftliche Akzeptanz durch offenen Stakeholderdialog

> Leitlinien für den Stakeholderdialog

GRI G4-24 G4-25 G4-26 G4-27 G4-56

Die Akzeptanz der Stakeholder ist eine wesentliche Voraussetzung für den nachhaltigen Unternehmenserfolg des DB-Konzerns. Daher setzen wir auf einen partnerschaftlichen Dialog und vertrauensvollen Umgang mit allen Stakeholdergruppen auf der Basis von Integrität, Kontinuität und Transparenz.

Grundlage aller Dialogaktivitäten ist unsere STAKEHOLDER-CHARTA [DB.DE/LINKS_IB16], in der konzernweit gültige Prinzipien für einen verantwortungsvollen Umgang zwischen uns und unseren Stakeholdern festgeschrieben sind. Auf dieser Basis diskutieren wir offen mit unseren Stakeholdern ihre Ansprüche und fördern gezielt die Zusammenarbeit, um voneinander zu lernen und tragfähige Lösungen zu erarbeiten.

Wichtige Anspruchsgruppen des DB-Konzerns sind Mitarbeiter, Privat- und Geschäftskunden, Investoren, Politik und Regulierer, Lieferanten, Medien sowie Verbände und die Fachöffentlichkeit.

DB.DE/LINKS_IB16

Regelmäßiger Dialog mit Politik und Öffentlichkeit

Der DB-Konzern steht als einer der größten Mobilitäts- und Logistikdienstleister wie kaum ein anderes Unternehmen im Fokus von Öffentlichkeit und Politik in Deutschland. Deshalb sind wir ein gefragter Dialogpartner vor allem auch in der öffentlichen Diskussion. Der DB-Konzern bezieht eigene verkehrspolitische Positionen auf nationaler und internationaler Ebene gegenüber politischen und administrativen Institutionen sowie Parteien, Verbänden und den relevanten Wissenschaftsbereichen. Der DB-Konzern will mit Sachargumenten zu einem konstruktiven Meinungsfindungsprozess beitragen. Die Prinzipien der Stakeholdercharta gelten dabei auch im Dialog mit der Politik. Darüber hinaus hat sich der DB-Konzern strenge interne Maßstäbe für die Mitwirkung an politischen Prozessen gesetzt, die konzernweit bindend als »Konzerngrundsätze Ethik Verhaltenskodex« zusammengefasst sind.

Kundenbeirat gibt wichtige Impulse

Seit seiner Gründung hat der Beirat in 25 Sitzungen, zahlreichen Workshops und Umfragen viele wertvolle Impulse gegeben und so Maßnahmen erfolgreich auf den Weg gebracht. Zweimal im Jahr kommt das Gremium zu ordentlichen Sitzungen zusammen, daneben unterstützt und berät es in zahlreichen Projekten mit Kundenrelevanz. Im Berichtsjahr lag der Schwerpunkt der gemeinsamen Arbeit in der Einbindung bei Fahrzeugthemen im Schienenpersonenfernverkehr und der Weiterentwicklung der DB Information am Bahnhof. Im Juni 2016 fand die konstituierende Sitzung der fünften Amtsperiode des Kundenbeirats statt; auf den Bewerbungsaufruf hatten sich 2.500 Kunden für zehn zu vergebende Plätze beworben.

> Mitgliedschaften

GRI G4-15 G4-16

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) ist direkt oder über eine ihrer Tochtergesellschaften Mitglied in zahlreichen Wirtschafts-, Branchen- und anderen Verbänden. Zu den Zielen unseres Engagements zählen Information, Austausch und Vernetzung sowie die kooperative Interessenvertretung.

Die DB AG ist aktives Mitglied von ECONSENSE [DB.DE/LINKS_IB16], dem Forum Nachhaltige Entwicklung der deutschen Wirtschaft. Gemeinsam mit rund 30 global agierenden Unternehmen und Organisationen der deutschen Wirtschaft setzen wir uns dafür ein, Lösungen für nachhaltiges Wirtschaften zu entwickeln, politische Entscheidungsprozesse anzustoßen und so Innovationen und Strategien für zukunftsrelevante Themen voranzutreiben. Seit 2015 engagieren wir uns auch im Vorstand von econsense.

Das Bekenntnis zu den unternehmerischen Grundsätzen des Global Compact der Vereinten Nationen unterstreichen wir mit der jährlichen Darstellung unserer Fortschritte entlang der zehn Prinzipien des Global Compact (Communication on Progress). Unser Communication on Progress 2015 wurde wie im Vorjahr vom UN Global Compact als »Advanced Level« bewertet. Darüber hinaus engagieren wir uns im Deutschen Global Compact Netzwerk (DGCN), dem Forum deutscher Unternehmen zur Umsetzung und Förderung der

United-Nations-Global-Compact-(UNGC-)Prinzipien. Eine Vertreterin des DB-Konzerns ist Mitglied des Lenkungskreises des Deutschen Global Compact Netzwerks.

Als Unterzeichner des Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) setzen wir zudem in Deutschland ein klares Zeichen für eine transparente Darstellung unserer Nachhaltigkeitsleistung. Im Berichtsjahr haben wir unsere ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM DNK [DB.DE/LINKS_IB16] erneuert.

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 [DB.DE/LINKS_IB16]. 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. Durch die Nutzung gemeinsamer Tools wird die Bewertung der Nachhaltigkeitsleistungen für alle Seiten effizienter gestaltet. Seit Bestehen der Initiative zeigt sich eine positive Dynamik hinsichtlich der Nachhaltigkeitsleistungen sowie der Mitgliederentwicklung.

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

GRI G4-25 G4-26 G4-27

> Wesentliche Aktivitäten 2016

5. DB Nachhaltigkeitstag durchgeführt

Am 10. November 2016 haben rund 200 Vertreter aller Stakeholdergruppen am 5. DB Nachhaltigkeitstag in Berlin teilgenommen. Sie diskutierten einen Tag lang Themen rund um das Programm ZUKUNFT BAHN [SEITE 85 F.] und zogen eine Halbzeitbilanz der Strategie DB2020+ [SEITE 82 FF.]. Prominenter Gast und Impulsgeber des Forums war Obi Felten, Director of X Foundry. Der DB Nachhaltigkeitstag ist seit fünf Jahren erfolgreich, weil hier die unterschiedlichen Stakeholder ihre Anliegen, Kritik und Hinweise direkt mit dem Top-Management des DB-Konzerns diskutieren können und gemeinsam weitere Schritte verabredet werden. So ist seit dem 4. DB Nachhaltigkeitstag viel an gemeinsamen Aktivitäten vorangebracht worden, etwa im Rahmen des Infrastrukturdialogs, der Initiative Arbeitswelten 4.0 oder durch Innovationsworkshops mit Lieferanten.

Dialog mit Verbänden feiert Jubiläum

Der Austausch mit den Umwelt- und Fahrgastverbänden ist uns sehr wichtig. Bereits zum 20. Mal fand der jährliche Workshop Fahrgast, Umwelt und Verkehr in Berlin statt. Zum Jubiläum in diesem Jahr kamen rund 100 Gäste. Unter dem Motto »Gestern – heute – morgen« diskutierten die Teilnehmer über den Weg des DB-Konzerns zum umfassenden UMWELT-VORREITER sowie zu aktuellen Herausforderungen eines umweltfreundlichen Verkehrs. Ein weiterer Schwerpunkt waren die Ergebnisse der Klimakonferenz COP21 und ihre Bedeutung für den Transportsektor sowie eine Diskussionsrunde zur Kooperation FAHRTZIEL NATUR [DB.DE/LINKS_IB16]. Diese wird von den drei großen deutschen Umweltverbänden Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU) und ökologischer Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) sowie dem DB-Konzern getragen und feierte 2016 ebenfalls ein Jubiläum – ihr 15-jähriges Bestehen.

Zusammenarbeit mit Lieferanten

Für den DB-Konzern sind Lieferanten wichtige Partner, wenn es um innovative Ansätze für unsere eigene Lieferkette geht. Im Austausch mit unseren Lieferanten streben wir eine kontinuierliche Verbesserung unserer Beschaffungsstrategie an. Auf der diesjährigen InnoTrans-Messe wurde zum siebten Mal das DB-Lieferantenprädikat verliehen. Mit der Preisvergabe honorieren wir Unternehmen, die uns im Einklang mit unserer Strategie DB2020+ dabei unterstützen, bestmögliche Leistungen für unsere Kunden zu erbringen. Da im intensiven Wettbewerbsumfeld auch Innovationen eine immer größere Rolle spielen, wurde im Berichtsjahr erstmals ein Supplier Innovation Award vergeben. Dieser Preis würdigt Innovationen, die sich positiv auf das Leistungsangebot des DB-Konzerns auswirken und einen erhöhten Neuheitsgrad oder Mehrwert aufweisen, sich einfach umsetzen lassen oder sehr nachhaltig sind. Prämiert wurde hierfür die Siemens AG, Division Mobility, für das Produkt ICE 4 [SEITE 34 F.].

Seit 2015 führen wir dazu Innovationsworkshops durch. Im Berichtsjahr haben wir uns beispielsweise mit Lieferanten für Recyclingschotter getroffen. Gemeinsam wurden Lösungen diskutiert, wie wir den Materialkreislauf unseres Recyclingschotters effizienter gestalten können. Wir arbeiten nun daran, die gesammelten Ideen in unsere Ausschreibungen einzuarbeiten. Darüber hinaus sind bereits weitere Innovationsworkshops in Planung.

Neben der InnoTrans fand im Berichtsjahr auch das Railway Forum statt – ein Kongress mit Fachausstellung unter Schirmherrschaft des DB-Konzerns. Mehrere Hundert Top-Entscheider der internationalen Eisenbahnindustrie waren vor Ort, um gemeinsam die Zukunftsperspektiven der Branche zu diskutieren. Themenschwerpunkte waren unter anderem Digitalisierung, Globalisierung und Innovation.

Große Bandbreite an Dialogformaten fortgesetzt

GRI G4-24 G4-26 G4-27

Im Berichtsjahr wurden zahlreiche weitere Dialogformate für einen kontinuierlichen Austausch mit allen Stakeholdergruppen umgesetzt. Die wichtigsten Aktivitäten sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Stakeholder	Top-Themen 2016	Die wichtigsten Dialogformate
Reisende	▶ Reisendeninformation ▶ Pünktlichkeit ▶ Digitalisierung ▶ Reisekomfort/Kundenservice ▶ Fahrzeugmodernisierung ▶ Einführung ICE 4	▶ Kundenbeirat ▶ Online-Dialog-Plattformen/Soziale Netzwerke ▶ Kundendialog (telefonisch) ▶ Kundenbefragungen ▶ Labs (d.lab, Mindbox), Dialogforum mit BahnCard 100-Kunden/ Top-Kunden-Events ▶ Zug- beziehungsweise Buslabore ▶ Fachmesse »ITB Berlin« und Produktkonferenzen, zum Beispiel »Mobilität erleben«
Geschäftskunden	▶ Kundeninformation ▶ Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ▶ Zukunft Bahn @ DB Cargo	▶ Direkter Kundenaustausch ▶ Dialogveranstaltungen, etwa »Hafenkonferenz«, »Pulp & Paper Summit« ▶ Kundenworkshops ▶ Persönliche und telefonische Umfragen
Politik/Regulierer	▶ Infrastrukturentwicklung und -finanzierung ▶ Intermodaler Wettbewerb ▶ Zukunft der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ▶ Sicherheit im Schienenverkehr ▶ Ordnungspolitischer Rahmen, insbesondere Lärmminderung; Eisenbahnregulierungsgesetz	▶ Parlamentarische Veranstaltungen ▶ Verbandsaktivitäten ▶ Beteiligung an Diskussionsrunden und Fachvorträgen ▶ Eigene Veranstaltungen, wie Wettbewerbssymposium oder Kaminabende ▶ Bahngipfel in den Bundesländern ▶ Initiativkreis zur Korruptionsprävention von Bundesverwaltung und Wirtschaft
Mitarbeiter	▶ Mitarbeiterzufriedenheit ▶ Arbeitgeberattraktivität ▶ Demografiefestigkeit ▶ Arbeitswelten 4.0	▶ Weltweite Mitarbeiterbefragung ▶ Messung des Arbeitgeberimages ▶ Arbeitswelten 4.0: unternehmensübergreifendes Expertennetzwerk und gemeinsame Umsetzung von Prototypen ▶ Verhandlungen eines Tarifvertrags Arbeit 4.0 zur vorausschauenden Gestaltung der Auswirkungen von Digitalisierung ▶ Tarifverhandlungen ▶ Fachkonferenz Gesundheit und Sicherheit
Investoren	▶ Wettbewerbssituation ▶ Entwicklung Profitabilität ▶ Dividendenpolitik ▶ Verschuldung	▶ Roadshows ▶ One-on-ones ▶ Direkte Kontakte ▶ Investor-Relations-Internetauftritt
Lieferanten	▶ Wettbewerbliche Auftragsvergabe ▶ Qualität ▶ Innovation ▶ Kartellrecht ▶ Ombudspersonen ▶ Geschäftspartnerprüfungen ▶ Nachhaltigkeit in der Lieferkette	▶ Dialogveranstaltung »Railway Forum« ▶ Innotrans (inklusive Lieferantenprädikat) ▶ Direkte Lieferantengespräche ▶ Innovationsworkshops ▶ Diskussionsrunden und Fachvorträge (zum Beispiel VDB, econsense) ▶ Compliance-Dialoge mit Geschäftspartnern ▶ Branchennetzwerk Railsponsible
Verbände/Fachöffentlichkeit	▶ Infrastrukturentwicklung und -finanzierung ▶ Energiepolitischer Rahmen ▶ Lärmminderung ▶ Compliance	▶ Mitarbeit in Verbandsgremien ▶ Workshop »Fahrgast, Umwelt und Verkehr« ▶ Spitzengespräche und Fachaustausch mit Fahrgast-, Umwelt- und Branchenverbänden, Bahnindustrie sowie Aufgabenträgern ▶ Compliance-Foren ▶ Compliance-Konferenz des DB-Konzerns
Medien	▶ Zukunft Bahn ▶ Digitalisierungsprojekte ▶ Verbesserung Sicherheit ▶ Klimaschutz ▶ Einführung ICE 4 ▶ DB-Konzern als Arbeitgeber ▶ Infrastrukturvorhaben	▶ Presse-Internetauftritt ▶ Pressefahrten und -termine ▶ Hintergrundgespräche ▶ Interviews ▶ Social Media (Facebook, Twitter)

GRI G4-15

> Verantwortung und gesellschaftliches Engagement fortgeführt

Seit Gründung der Deutschen Bahn Stiftung gGmbH im Jahr 2013 kommt der DB-Konzern seiner gesellschaftlichen Verantwortung noch wirkungsvoller nach. Unter der Schirmherrschaft von Christina Rau bündelt die Stiftung die gemeinnützigen Projekte sowie das DB Museum und entwickelt das Engagement programmatisch im Sinne ihres Leitbildes »Anschluss sichern. Verbindungen schaffen. Weichen stellen.« weiter. Die DEUTSCHE BAHN STIFTUNG [DB.DE/LINKS_IB16] will eine Gesellschaft mitgestalten, in der Menschen für sich und andere Verantwortung übernehmen. Dafür kooperiert sie mit Partnern in den Bereichen Bildung, Ehrenamt, gesellschaftliche Integration und humanitäre Hilfe.

> Verantwortung für Menschen am Rande der Gesellschaft

Die Deutsche Bahn Stiftung setzt sich vor allem für Menschen in Notlagen ein und unterstützt Projekte, die diese Menschen zurückholen in die Mitte der Gesellschaft. So unterstützt sie zum Beispiel die OFF ROAD KIDS STIFTUNG [DB.DE/LINKS_IB16], um neue Lebensperspektiven für obdachlose Jugendliche zu finden. Am zehnten DB Kids-Camp im Sommer 2016 nahmen rund 60 Heimkinder teil, die für ihr herausragendes soziales Engagement und besondere schulische Leistungen belohnt wurden. Die Deutsche Bahn Stiftung hat im Berichtsjahr außerdem neun Netzkarten für die Sozialarbeiter zur Verfügung gestellt, damit die Straßenkinder bundesweit betreut werden können.

PROGRAMM »EHRENSACHE«

Mit dem Programm »Ehrensache« unterstützt die Deutsche Bahn Stiftung ab 2016 deutschlandweit DB-Mitarbeiter, die sich in ihrer Freizeit im Ehrenamt engagieren, mit einer Spende an die jeweilige gemeinnützige Organisation in Höhe von bis zu 500 €. Mit einer Spende an eine Flüchtlingseinrichtung in Berlin in Höhe von 5.000 € würdigte die Deutsche Bahn Stiftung außerdem beispielhaft das ehrenamtliche Engagement von DB-Azubis, die sich im Rahmen des Wettbewerbs »Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt – Gemeinsam für ein tolerantes und respektvolles Miteinander« einsetzen.

In Bahnhofsnähe führt die Deutsche Bahn Stiftung mehrere Projekt durch, wie beispielsweise die »Mobilen Einzelfallhelfer« bei der Bahnhofsmission am Berliner Bahnhof Zoo und die Ambulanz in der Nähe des Berliner Hauptbahnhofs. Dort erhalten Menschen ohne Krankenversicherung ganzjährig und kostenlos medizinische Hilfe.

Zudem hat die Deutsche Bahn Stiftung im Berichtsjahr ihre Unterstützung für die Bahnhofsmissionen bundesweit ausgeweitet. Zusammen mit der Konferenz für Kirchliche Bahnhofsmission wird seit April 2016 regelmäßig ein Schwerpunktthema ausgelobt, um konkrete Vorhaben der insgesamt 104 Bahnhofsmissionen zu fördern. In diesem Rahmen werden beispielsweise in Würzburg Menschen mit Flüchtlingshintergrund zu ehrenamtlichen Helfern in der Bahnhofsmission ausgebildet. In der Bahnhofsmission in Düsseldorf werden neue Ehrenamtliche geschult, um besonders ältere Menschen mit dem Bahnhofsquartier vertraut zu machen. Dafür werden Kooperationspartner aus dem Quartier eingebunden und die Gegend wird von den Teilnehmenden gemeinsam erkundet.

> Aufklärungsarbeit und Forschung zur Volkskrankheit Depression

In der Bahnhofsmission am Berliner Hauptbahnhof hat die Deutsche Bahn Stiftung mit den »Mutmachern am Bahnhof« ein Hilfsnetzwerk für Menschen in psychosozialen Notlagen etabliert. Zwei speziell ausgebildete »Mutmacher« werden von einer Oberärztin der Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie an der Charité begleitet. Die Mutmacher bieten strukturierte Gespräche an, leisten unbürokratische Hilfe und begleiten Menschen in Notlagen in das soziale und psychiatrische Hilfesystem Berlins.

Auch setzt sich die Deutsche Bahn Stiftung im Berichtsjahr weiterhin für die Bekämpfung der Depression ein. Zusammen mit der Stiftung Deutsche Depressionshilfe (SDD) konnte das Forschungszentrum Depression in Leipzig weiter aufgebaut werden, das versorgungsnahe Forschung betreibt und neue Therapieansätze entwickelt. Mit Ausweitung des Infotelefons und Stärkung der regionalen Bündnisse gegen Depression konnte die Versorgungslage Betroffener verbessert werden. Über das kostenlose Infotelefon wurden bislang knapp 3.000 Anrufer fachkundig beraten. Zum Welttag der Seelischen Gesundheit am 10. Oktober 2016 stellte die Stiftung Deutsche Depressionshilfe mit Mitteln der Deutsche Bahn Stiftung iFightDepression vor, ein kostenfreies, mehrsprachiges und von Ärzten begleitetes Selbstmanagementprogramm für Patienten mit leichteren Depressionsformen.

> 20 Jahre Leseförderung in Deutschland

Sprache ist der Schlüssel für gesellschaftliche Teilhabe und Integration. Die Deutsche Bahn Stiftung setzt sich gemeinsam mit der Stiftung Lesen für die Lese- und Sprachförderung von Kindern und Jugendlichen in Deutschland ein. Mit dem kostenlosen Erzählband »Geschichten für unterwegs« haben die Deutsche Bahn Stiftung und die Stiftung Lesen im November zum 20-jährigen Bestehen der Leseförderung in den ICE-Zügen zum Vor- und Selberlesen eingeladen. Zudem wurde die Ausstattung aller rund 50.000 Kitas bundesweit mit den Vorlesekoffern »Alle Kinder dieser Welt« im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen.

Mit dem Projekt »Ich spreche Deutsch« setzt sich die Deutsche Bahn Stiftung in Deutschland für die Integration von Flüchtlingen ein. Begleitet durch ehrenamtliche Helfer erlernen Flüchtlinge erste Grundkenntnisse der deutschen Sprache. Über 650 DB-Mitarbeiter engagierten sich ehrenamtlich in dieser Initiative. Insgesamt wurden rund 7.000 Lehr- und Lernbücher bundesweit an fast 300 Orten verteilt.

HUMANITÄRE HILFE FÜR HAITI

In Haiti ist die Lage nach dem verheerenden Wirbelsturm Matthew im Oktober 2016 katastrophal. Um die Ausbreitung der Cholera zu verhindern, werden dringend medizinische Hilfsgüter sowie mobile Geräte zur Aufbereitung von Trinkwasser benötigt. Die Deutsche Bahn Stiftung und das Kinderhilfswerk nph deutschland e.V. organisierten eine gemeinsame Hilfsaktion mit logistischer Unterstützung durch DB Schenker, an der sich sieben weitere Organisationen beteiligten. Mitte November wurden 73 t Hilfsgüter – Notfall-Kits für Ärzte, Hygiene-Sets, Zelte und Kleidung – nach Port-au-Prince gebracht.

> DB Museum – Eisenbahngeschichte, lebendig erzählt

Unter ihrem Dach führt die Deutsche Bahn Stiftung das DB MUSEUM [DB.DE/LINKS_IB16] mit den Standorten Nürnberg, Koblenz und Halle (Saale). Im Jahr 2017 wird das DB Museum 135 Jahre bestehen. Es bewahrt die älteste eisenbahngeschichtliche Sammlung der Welt und macht die verschiedenen Epochen des Schienenverkehrs dauerhaft zugänglich. In Erinnerung an die erste deutsche Verbindung Nürnberg–Fürth eröffnete bereits 1899 das »Königlich Bayerische Eisenbahnmuseum« am Nürnberger Hauptbahnhof. Die heutige Dauerausstellung reflektiert, wie das Verkehrsmittel Eisenbahn im 19. Jahrhundert das Alltagsleben der Menschen und die wirtschaftliche Entwicklung von Deutschland und Europa veränderte. Das Thema »Reichsbahn im Nationalsozialismus« hat einen festen Platz in der Dauerausstellung, ebenso die Geschichte der in der Weimarer Republik gegründeten Deutschen Reichsbahn. Auch die Geschichte der DDR-Reichsbahn ist vertreten und wird parallel zur Bundesbahn präsentiert. An den Museumsstandorten Koblenz und Halle (Saale) wird Eisenbahngeschichte ebenfalls lebendig gehalten, etwa durch regelmäßige Publikumsfahrten mit historischen Fahrzeugen und Sonderveranstaltungen. Zahlreiche Ehrenamtliche engagieren sich vor Ort für den Erhalt der Fahrzeuge, bieten Führungen und Schulveranstaltungen an. Im Berichtsjahr erzielte das DB Museum mit mehr als 235.000 Besuchern aus aller Welt einen neuen Besucherrekord.

Darüber hinaus nimmt die Deutsche Bahn Stiftung eine besondere Verantwortung für das historische Eisenbahnerbe wahr. Im Berichtsjahr übernimmt sie aus dem Nachlass des renommierten Eisenbahnhistorikers und international geachteten Holocaustforschers Dr. Alfred Gottwaldt dessen umfangreiches und einmaliges Archiv zur Eisenbahngeschichte. Ziel ist es, die Sammlungen und Forschungsarbeiten für die Nachwelt zu erschließen und zu bewahren. Der Nachlass enthält seltene Fotografien, Eisenbahndokumente, Prospekte, Sammlungsgegenstände zur Eisenbahngeschichte sowie Unterlagen zu biografischen Forschungen. Künftig soll der Nachlass für Ausstellungen und die Forschung genutzt werden können und die Bestände des DB Museums in Nürnberg ergänzen. Mit der kritischen Aufarbeitung deutscher Eisenbahngeschichte trägt die Deutsche Bahn Stiftung dazu bei, die Erinnerung für die Gegenwart wachzuhalten.

Konzern-Lagebericht

Überblick / S. 70
- »Pünktlichkeit«, »Produkt- und Servicequalität«, »Transformation«, »Digitalisierung« und »Leistungsfähige Infrastruktur« sind die Fokus-Themen 2016
- Umsetzung DB2020+ im Plan

Der DB-Konzern / S. 72
- Umbau der DB-Holding-Struktur abgeschlossen
- Funktionen der Konzernleitung neu geordnet
- Geschäftsmodell bleibt stabil

Trends und Strategie / S. 81
- DB-Trendlandschaft stabil
- Strategie DB2020 zu DB2020+ weiterentwickelt
- Vier Konzernprogramme decken Handlungsfelder ab
- Umsetzung ZukunftBahn begonnen

Geschäfts- und Rahmenbedingungen / S. 87
- Wirtschaftliches Umfeld mit unveränderten Tendenzen
- Vergleichsweise kräftiges wirtschaftliches Wachstum in Deutschland
- Belastungen aus dem regulatorischen Umfeld

Konzernperformance Ökonomie / S. 100
- Steigerung der Pünktlichkeit insbesondere bei DB Fernverkehr
- Ergebnisentwicklung wieder positiv
- Wertmanagementkennzahlen entwickeln sich uneinheitlich
- Finanzlage stabil
- Vermögenslage schwächer

Konzernperformance Soziales / S. 120
- Mitarbeiterzufriedenheit unverändert
- Arbeitgeberattraktivität wieder spürbar verbessert
- Über 13.000 Mitarbeiter in Deutschland neu eingestellt
- Tarifverhandlungen mit EVG abgeschlossen

Konzernperformance Ökologie / S. 126
- Neues Klimaschutzziel beschlossen
- Meilenstein erreicht: Hälfte der Güterwagen fährt mit Flüsterbremsen
- Recyclingquote bleibt auf hohem Niveau

Entwicklung der Geschäftsfelder / S. 132
- Anhaltender Wettbewerbs- und Kostendruck in allen Geschäftsfeldern
- Insbesondere DB Cargo weiter unter erheblichem Druck
- Internationale Geschäftsfelder mit positiver Entwicklung

Weitere Informationen / S. 177
- Einkaufsvolumen angestiegen
- Kartellverfahren wegen Fahrkartenverkäufen eingestellt
- Weitere Fortschritte bei Schienenkartell

Chancen- und Risikobericht / S. 180
- DB-Konzern gut aufgestellt für die Nutzung von Chancen
- Wesentliche Risiken im Bereich Produktion und Technik
- Risikoportfolio unverändert ohne bestandsgefährdende Risiken

Nachtragsbericht / S. 189
- Dr. Rüdiger Grube verlässt Vorstand der DB AG
- Gesetzentwurf zum automatisierten Fahren
- Trassenpreissystem der DB Netz AG genehmigt
- Privat platzierte Anleihe emittiert

Prognosebericht / S. 190
- Leichte Verbesserung des Wirtschaftswachstums im Jahr 2017 prognostiziert
- Positive Ergebnisentwicklung im Jahr 2017 erwartet
- Ausblick bleibt mit Unsicherheiten behaftet

Überblick

Fokus-Themen 2016 / S.70

Umsetzung DB2020+ im Plan / S.71

> Fokus-Themen 2016

Es gibt zentrale Themen, die sich wie ein roter Faden durch viele Bereiche des Integrierten Berichts 2016 ziehen. Diese haben wir als Fokus-Themen im Bericht rot unterstrichen gekennzeichnet. Eine gebündelte Übersicht der FOKUS-THEMEN [DB.DE/LINKS_IB16] ist online verfügbar.

F1 FOKUS-THEMA 1: PÜNKTLICHKEIT

Die wichtigste Basis für zufriedene Kunden ist die Zuverlässigkeit unseres Leistungsversprechens. Diese Zuverlässigkeit wieder zum Kern des Kundenversprechens der Eisenbahn zu machen, ist oberstes Ziel des Programms Zukunft Bahn.

Das Thema Pünktlichkeit ist auf folgenden Seiten zu finden:
60, 85, 101, 104, 136, 137, 142, 147, 154, 166, 185, 193.

F2 FOKUS-THEMA 2: PRODUKT- UND SERVICEQUALITÄT

In unserem Kerngeschäft setzen wir konsequent auf mehr Kundenorientierung und damit auf eine Steigerung von Produkt- und Servicequalität. Bessere Prozesse und Strukturen, nicht zuletzt durch neue digitale Technologien, sollen zudem Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit erhöhen.

Das Thema Produktqualität ist auf folgenden Seiten zu finden:
60, 79, 85, 97, 101, 102, 136, 137, 141, 162, 169, 188, 193.

F3 FOKUS-THEMA 3: TRANSFORMATION

Im Rahmen von Zukunft Bahn haben wir die notwendigen Veränderungen in fünf Transformationsziele übersetzt: Kundenfokus, Zusammenarbeit, Führungsfähigkeiten, Verantwortung und Leistungsfähigkeit.

Das Thema Transformation ist auf folgenden Seiten zu finden:
61, 63, 82, 123, 146, 170.

F4 FOKUS-THEMA 4: DIGITALISIERUNG

Ein wichtiges strategisches Handlungsfeld betrifft die durch die Digitalisierung hervorgerufenen disruptiven Veränderungen, die erheblichen Einfluss auf unser Geschäft haben.

Das Thema Digitalisierung ist auf folgenden Seiten zu finden:
57, 60, 61, 81, 82, 84, 86, 97, 102, 121, 122, 125, 134, 142, 152, 157, 161, 170, 171, 172, 176, 183, 184, 188, 189.

F5 FOKUS-THEMA 5: LEISTUNGSFÄHIGE INFRASTRUKTUR

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist die Grundlage für den Schienenverkehr in Deutschland. Kontinuierliche und adäquate Investitionen für den Erhalt und den Ausbau einer leistungsfähigen Infrastruktur sind deshalb essenziell.

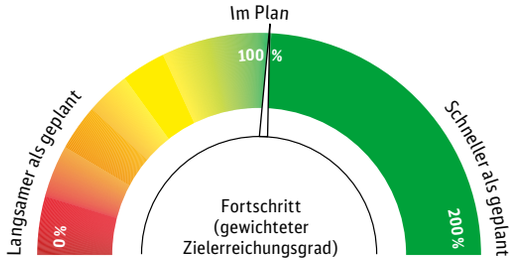
Das Thema Leistungsfähige Infrastruktur ist auf folgenden Seiten zu finden:
60, 72, 98, 117, 131, 134, 151, 152, 153, 159, 184, 187.

> Umsetzung DB2020+ im Plan

UNSER ANSPRUCH

Wir gestalten Fortschritt und Zukunft.

UNSERE STRATEGIE



DB2020+ Umsetzungsstatus 2016:

UNSERE ZIELE

Profitabler Qualitätsführer	Startwert DB2020	Stand 2015	**Stand 2016**	Zielwert DB2020+	Fortschritt
Kundenzufriedenheit Reisende in ZI	–	76,4	76,0	~79	☹
Kundenzufriedenheit Güterverkehr und Logistik in ZI	–	67,5	–	≥73	
Produktqualität – Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	94,4	93,6	94,3	>95	☹
Angemessene Verzinsung – ROCE in %	8,3	5,3	5,9	≥9,0	☺
Finanzielle Stabilität – Tilgungsdeckung [2] in %	22,2	19,0	18,1	≥25	☺

Top-Arbeitgeber	Startwert DB2020	Stand 2015	**Stand 2016**	Zielwert DB2020+	Fortschritt
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,6	–	3,7	4,0	☹
Arbeitgeberattraktivität [2] – Rang in Deutschland	26	20	16	≤10	☺

Umwelt-Vorreiter	Startwert DB2020	Stand 2015	**Stand 2016**	Zielwert DB2020+	Fortschritt
Klimaschutz – spezifische CO_2e-Emissionen (Transporteure) im Vergleich zu 2006 in %	-11,8	-24,6	-27,5	-30	☺
Klimaschutz – Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix in %	24,0	42,0	42,0	45 [3]	☺
Lärmreduktion – Leise Güterwagen in Deutschland per 31.12.	7.349	20.460	32.396	64.000	☺
Lärmreduktion – lärmsanierte Strecke gesamt (gerundet) per 31.12. in km	1.200	1.500	1.600 [4]	2.000	☺

[1] 100 % heißt Ist-Wert 2016 = Plan-Wert 2016. Hochlauf in Richtung Planerreichung 2020 ist damit im Soll.

[2] Methodenänderung [SEITE 84 F.] mit rückwirkender Anpassung.

[3] Zielwert ausschließlich bezogen auf DB-Gesellschaften (siehe Anpassungen im Zielsystem [SEITE 85]).

[4] Vorläufiger Wert.

UNSERE HANDLUNGSFELDER

Qualitätskultur
Operative Exzellenz und Kundenorientierung

Digitale Kompetenz
Innovative Lösungen im Kern- und Neugeschäft

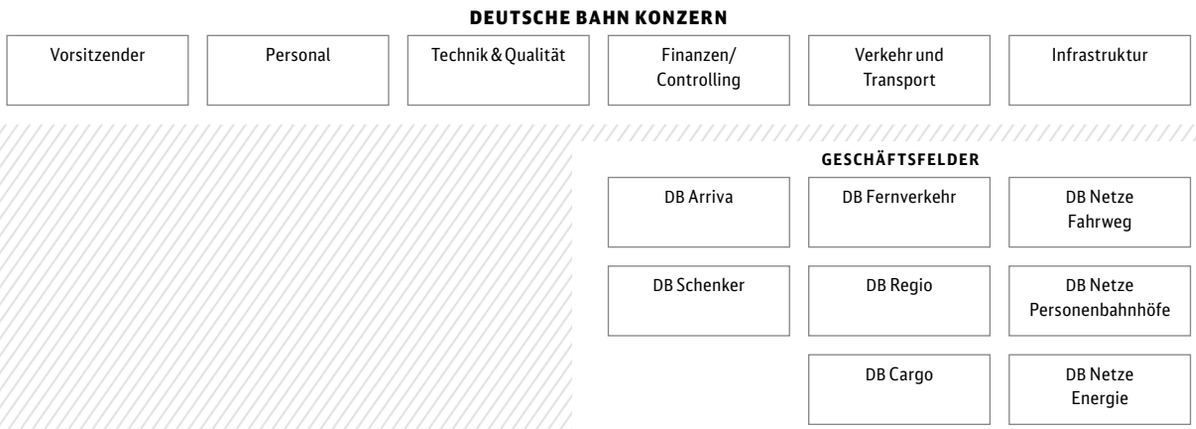
Leistungsfähigkeit
Gemeinsame Verantwortung und Leistungsstärke

Der DB-Konzern

Konzernstruktur verändert / S.73

Geschäftsmodell stabil / S.78

ORGANIGRAMM DB-KONZERN



DB-Konzern im Überblick

G4-3 G4-4 G4-5 G4-6 G4-7 G4-9 G4-10

Der DB-Konzern ist ein internationaler Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen und agiert weltweit in über 130 Ländern. Die Konzernleitung befindet sich in Berlin. Über 300.000 Mitarbeiter sind im DB-Konzern beschäftigt, knapp 40 % davon außerhalb Deutschlands.

Wir gestalten und betreiben die Verkehrsnetzwerke der Zukunft. Durch den integrierten Betrieb von Verkehr und Eisenbahninfrastruktur sowie die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger bewegen wir Menschen und Güter.

Im Personenverkehr befördern wir europaweit über 12 Mio. Personen pro Tag in unseren Zügen und Bussen. Im Bereich Güterverkehr und Logistik werden in unserem europäischen Netzwerk pro Jahr knapp 280 Mio. t Güter auf der Schiene und rund 100 Millionen Sendungen auf der Straße transportiert. In unseren weltweiten Netzwerken werden rund 1,2 Mio. t Luftfracht und 2,0 Mio. TEU Seefracht abgewickelt. In Deutschland betreiben wir das mit rund 33.000 km längste Schienennetz Europas. Darüber hinaus sind wir der fünftgrößte Energieversorger Deutschlands.

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

Im DB-Konzern führt die DB AG alle Geschäftsfelder in der Funktion einer operativen Management-Holding und unterstützt die Geschäftsfelder durch diverse zentrale GRUPPENFUNKTIONEN [SEITE 75] (unter anderem Recht, Konzernentwicklung, Konzerncontrolling sowie Finanzen und Treasury) sowie ADMINISTRATIVE SERVICEEINHEITEN [SEITE 75]. Zudem erbringen OPERATIVE SERVICEEINHEITEN [SEITE 75] als rechtlich selbständige Beteiligungen der DB AG primär Leistungen für interne Kunden. Dazu gehören unter anderem DB Sicherheit GmbH, DB Fuhrpark GmbH und DB Kommunikationstechnik GmbH.

Die Infrastrukturunternehmen sind rechtlich selbstständige Gesellschaften mit separaten Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen und erfüllen damit alle Entflechtungsvorgaben des europäischen und des nationalen Rechts. Zudem besteht eine sogenannte funktionale Entflechtung, die unabhängige Entscheidungen der DB Netz AG zum Infrastrukturzugang und zu den Entgelten gewährleistet. Verlässlichkeit und Stabilität sind Ausweis einer hohen Qualität der Infrastruktur. Wesentliche Eckpfeiler für ein profitables Geschäft sind die nachhaltige Finanzierung der bestehenden Infrastruktur (F5) und deren bedarfsgerechter Ausbau. Die LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG II (LUFV II) [SEITE 249] leistet dabei einen wesentlichen Beitrag, um insbesondere den Erhalt des Bestandsnetzes zu sichern.

DB.DE/LINKS_IB16

GRI G4-13

> Konzernstruktur verändert

> Veränderungen im DB-Konzern

Mit der am 26. August 2016 vollzogenen Verschmelzung der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) auf die Deutsche Bahn AG (DB AG) wurde der im Juli 2015 eingeleitete Umbau der DB-Holding-Struktur abgeschlossen. Die bislang in der DB ML AG angesiedelten Geschäftsfelder, Serviceeinheiten und Gruppenfunktionen werden nun direkt durch die DB AG geführt. Die vom Aufsichtsrat am 4. Mai 2016 beschlossene Auflösung der doppelstöckigen Holding-Struktur, die wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2016 erfolgte, vereinfacht Entscheidungsprozesse, reduziert die Komplexität der Konzernleitung und senkt Kosten.

Bereits zum 1. Juni 2016 wurde die DB Dienstleistungen GmbH wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2016 auf die DB ML AG verschmolzen und das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen aufgelöst. Die bislang hier gebündelten operativen Dienstleister werden nun als Serviceeinheiten in den Vorstandsressorts direkt geführt. Der Wegfall des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen vereinfacht die Struktur, senkt Kosten und soll eine engere Ausrichtung an den Bedürfnissen der internen und externen Kunden gewährleisten.

Zudem wurden zum 1. April 2016 die Funktionen der Konzernleitung neu geordnet. Die in der Konzernleitung geführten administrativen Servicefunktionen wurden von den steuernden Gruppenfunktionen getrennt und in den Vorstandsressorts als Business-Services gebündelt. Neben der Schaffung von Transparenz können Business-Services nun noch konsequenter auf Wirtschaftlichkeit und Nutzen für die konzerninternen Kunden ausgerichtet werden.

> Corporate Governance Bericht

Der CORPORATE GOVERNANCE BERICHT [SEITE 50 FF.] ist Bestandteil des Konzern-Lageberichts.

> Leistungs- und Finanzbeziehungen im DB-Konzern

Innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) ergeben sich aufgrund der starken operativen Verflechtungen und Abhängigkeiten zwischen den Holding-Gesellschaften 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 Management-Holding DB AG erbringt Leistungen für die operativen Gesellschaften wie zum Beispiel den zentralen Einkauf, der den Beschaffungsprozess beispielsweise von Zügen organisiert und steuert.
- Konzernfinanzierung: Die Management-Holding übernimmt und bündelt die Finanzierungsfunktion im DB-Konzern. In diesem Rahmen beschafft die DB AG über ihre Finanzierungstochtergesellschaft DEUTSCHE BAHN FINANCE (DB FINANCE) [SEITE 110] 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. Somit sinkt auch der Verwaltungsaufwand, da nur die DB AG Steuererklärungen in Deutschland erstellen muss und die Steuerbehörden einen zentralen Ansprechpartner haben und gesamthaft prüfen können.

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. So zahlen zum Beispiel konzerninterne Kunden die gleichen Trassennutzungspreise wie konzernexterne Kunden. Die Preise für konzernintern bezogene Dienstleistungen werden regelmäßig auf Basis von Marktstudien auf Marktkonformität

überprüft. Die Konditionen für Finanzierungstransaktionen basieren auf aktuellen Marktkonditionen am Geld- und Kapitalmarkt.

Die operativen Leistungsbeziehungen im DB-Konzern mit Beteiligung von DB Arriva und DB Schenker sind von untergeordneter Bedeutung.

GRUPPENFUNKTIONEN [SEITE 75] nehmen steuernde und überwachende Aufgaben wahr. Diese Leistungen werden grundsätzlich nicht verrechnet. Die Leistungen der SERVICEEINHEITEN [SEITE 75] werden dagegen in aller Regel leistungsgerecht den internen Leistungsempfängern verrechnet.

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

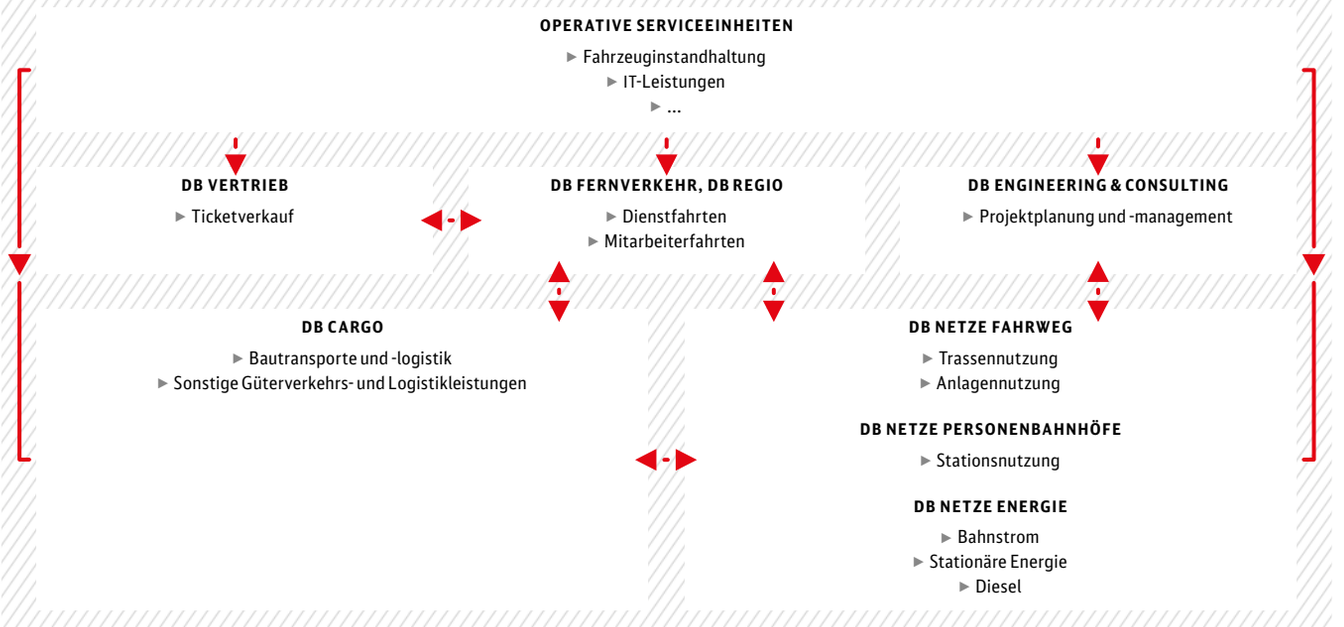
- Eine wertorientierte Unternehmenssteuerung gelingt nur, wenn diese auf allen Ebenen des DB-Konzerns erfolgt. Dies setzt Leistungsbeziehungen zu marktgerechten Konditionen voraus. Erfolg und Misserfolg müssen transparent werden, um eine wirtschaftliche Steuerung zu ermöglichen.
- Die Infrastrukturgesellschaften 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 beziehungsweise aus Sicht von Minderheitsgesellschaftern 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 bei DB Netze Energie. Die Verrechnung der Infrastrukturnutzung erfolgt wie bei konzernexternen Kunden auf Basis der veröffentlichten Preissysteme (Trassenpreissystem, Anlagenpreissystem und Stationspreissystem). Der Energiebezug umfasst sowohl Traktionsenergie

WESENTLICHE OPERATIVE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN (EISENBAHN IN DEUTSCHLAND)



◀– Wesentliche konzerninterne Beziehungen

(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 Tabelle dargestellt.

Konzerninterne Leistungsbeziehungen aus Infrastrukturnutzung 2016 in Mio. €	**DB Fernverkehr**	**DB Regio**	**DB Cargo**	**DB Netze Fahrweg**	**DB Netze Personenbahnhöfe**	**DB Netze Energie**	**DB Arriva**	**DB Schenker**	**Beteiligungen/ Sonstige**
Trassennutzung	903	2.173	419	-3.502	0	0	0	0	7
Nutzung örtlicher Infrastruktur	28	50	134	-214	0	1	0	0	1
Stationsnutzung	97	562	0	-6	-653	0	0	0	0
Energieverrechnung	361	636	313	145	80	1.582	0	0	47

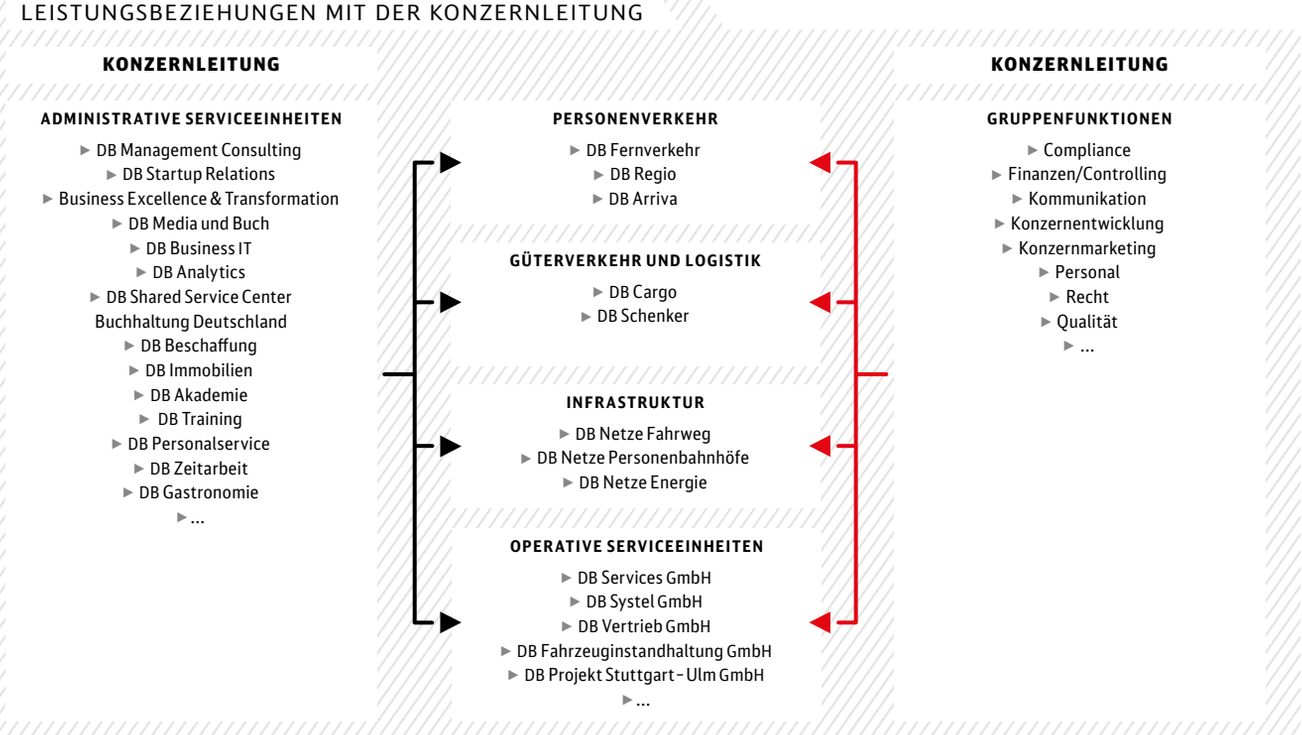
Leistungsbeziehungen mit der Konzernleitung

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«). Um Verzerrungen beziehungsweise Beliebigkeiten in der Verrechnung zu vermeiden, werden die Kosten der Leistungserbringung durch die Holding selbst getragen und nicht weiterverrechnet. Das heißt, die Konzerngesellschaften zahlen keine Konzernumlage für diese Dienste.

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 Arbeitsplatz in deutschen Gesellschaften des DB-Konzerns entfallen sind, mit dem Ziel, sie intern weiter zu vermitteln. Sie ist damit wesentlich für das Funktio-

LEISTUNGSBEZIEHUNGEN MIT DER KONZERNLEITUNG



◀– Gruppenfunktionen, nicht direkt zuordenbar und nicht verrechnet

◀– Serviceeinheiten, zuordenbar und verrechnet bei direkter Leistungsbeziehung

nieren des DB-internen Arbeitsmarkts. DB Zeitarbeit GmbH stellt den Unternehmen des DB-Konzerns befristet Arbeitnehmer zur Verfügung.

Konzernfinanzierung

Die Finanzierung des DB-Konzerns ist im Konzern-Treasury in 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 vor. Bei Aufnahmen konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande. Die Finanzmittel werden den Gesellschaften im Rahmen eines Treasury-Konzepts durch kurzfristige Kreditlinien, die im Rahmen des Cashpoolings auf internen Kontokorrentkonten und/oder durch feste kurzfristige Kreditausreichungen in Anspruch genommen werden können, oder in Form von langfristigen Darlehen weitergereicht. Mit diesem Konzept sichern wir einen konzernübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Weitere Vorteile liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Das Treasury operiert im DB-Konzern wie eine hausinterne Bank, allerdings als Dienstleister und nicht als Profit-Center. Alle Konzerngesellschaften unterhalten Geschäftsbeziehungen mit dem Treasury. Im Wesentlichen werden Darlehen aufgenommen, Gelder angelegt und Liquidität gepoolt. Die Konditionen sind marktgerecht, das heißt, es werden zeitpunktaktuelle Zinssätze vereinbart, wie sie auch von Banken quotiert würden, wenn diese keine Gewinnerwartung hätten.

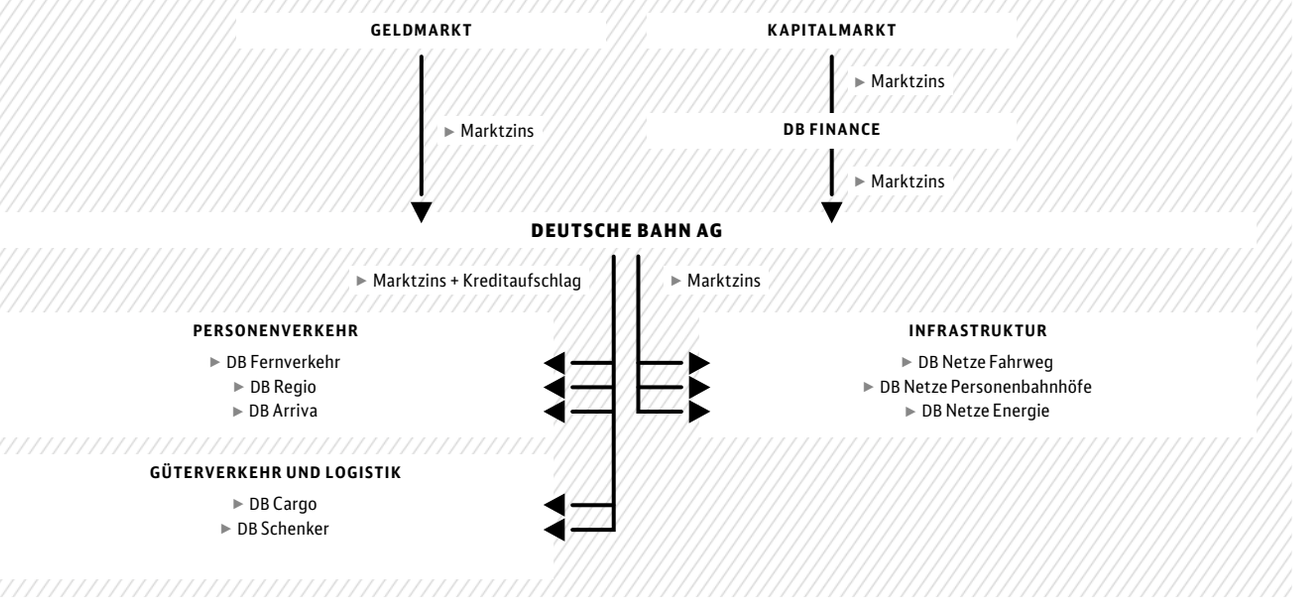
Marktgerecht heißt, dass die Kreditmargen entsprechend der Bonität differenziert werden: Die Kreditmarge für die Infrastrukturgesellschaften entspricht im Wesentlichen den Kreditmargen der DB AG am Geld- und Kapitalmarkt. Die Kreditmargen für Nicht-Infrastrukturunternehmen liegen höher und ergeben sich 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 gesamthaftes 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

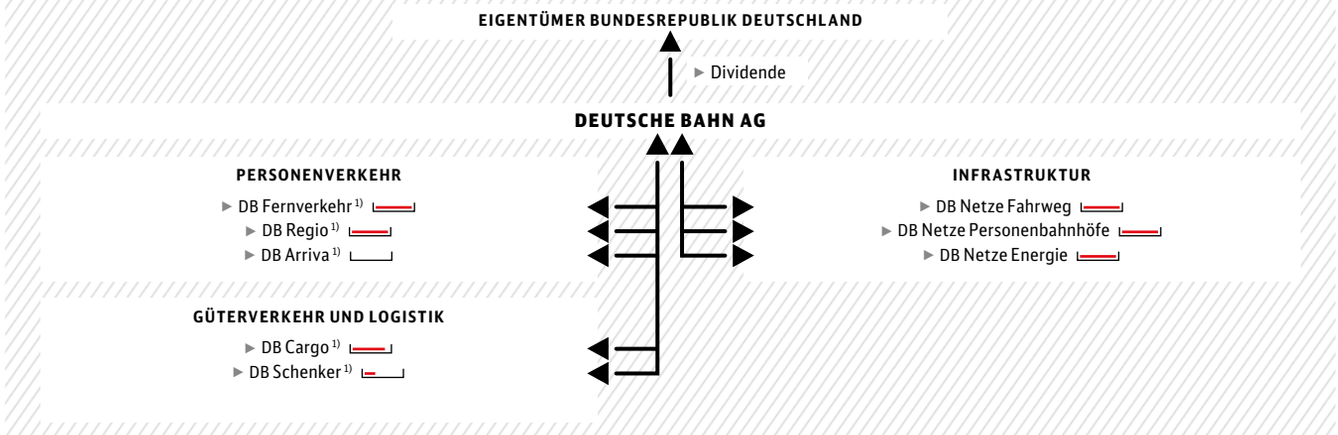
KONZERNFINANZIERUNG



des Gesellschafters auf die Gewinne beziehungsweise in seiner Verpflichtung zum eventuellen 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.

Bezüglich der Finanzbeziehungen ist zu beachten, dass Zinszahlungen und Ergebnisabführungen das Ergebnis wirtschaftlich rationaler Entscheidungen und zwingende Voraussetzung für die Investitionsfinanzierung sind. Kapitalgeber sind nur bereit, Kapital zur Verfügung zu stellen, wenn die Amortisation und die 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 Unternehmen verbleibende (thesaurierte) Anteil des Gewinns erhöht die Investitions- und Verschuldungskapazität.

ERGEBNISABFÜHRUNGS- UND BEHERRSCHUNGSVERTRÄGE



◀– Gewinnabführung/Kapitalmaßnahme

steuerliche Organschaft in Deutschland; Integration in den EAV der DB AG mit automatischer Gewinnabführung und Verlustausgleich

1) Ergebnisabführung über DB AG.

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**	**Insgesamt**
AUS EAV																		
DB Netz AG	+790	+181	+548	+324	+183	+260	+212	–146	–338	–768	+44	–307	–197	–66	–217	–81	–280	**+142**
DB Station&Service AG	+70	–0	+251	–37	–55	–69	–52	–90	–190	–150	–141	–155	–160	–169	–188	–203	–176	**–1.514**
DB Energie GmbH	–34	–2	–29	–43	–47	–44	–111	–106	–18	–91	–38	+38	–62	+37	–39	–51	–35	**–675**
AUS KAPITALERHÖHUNGEN DURCH DIE DB AG																		
DB Netz AG	–	–	–	–	–	+600	–	–	–	–	+620	–	–	+5	–	–	–	**+1.125**
DB Station&Service AG	–	–	–	–	–	–	–	+286	–	+28	+111	+14	–	–	–	–	–	**+439**

(+) Zufluss an Tochtergesellschaft

(–) Abfluss an DB AG

GRI G4-3 G4-8

> Geschäftsmodell stabil

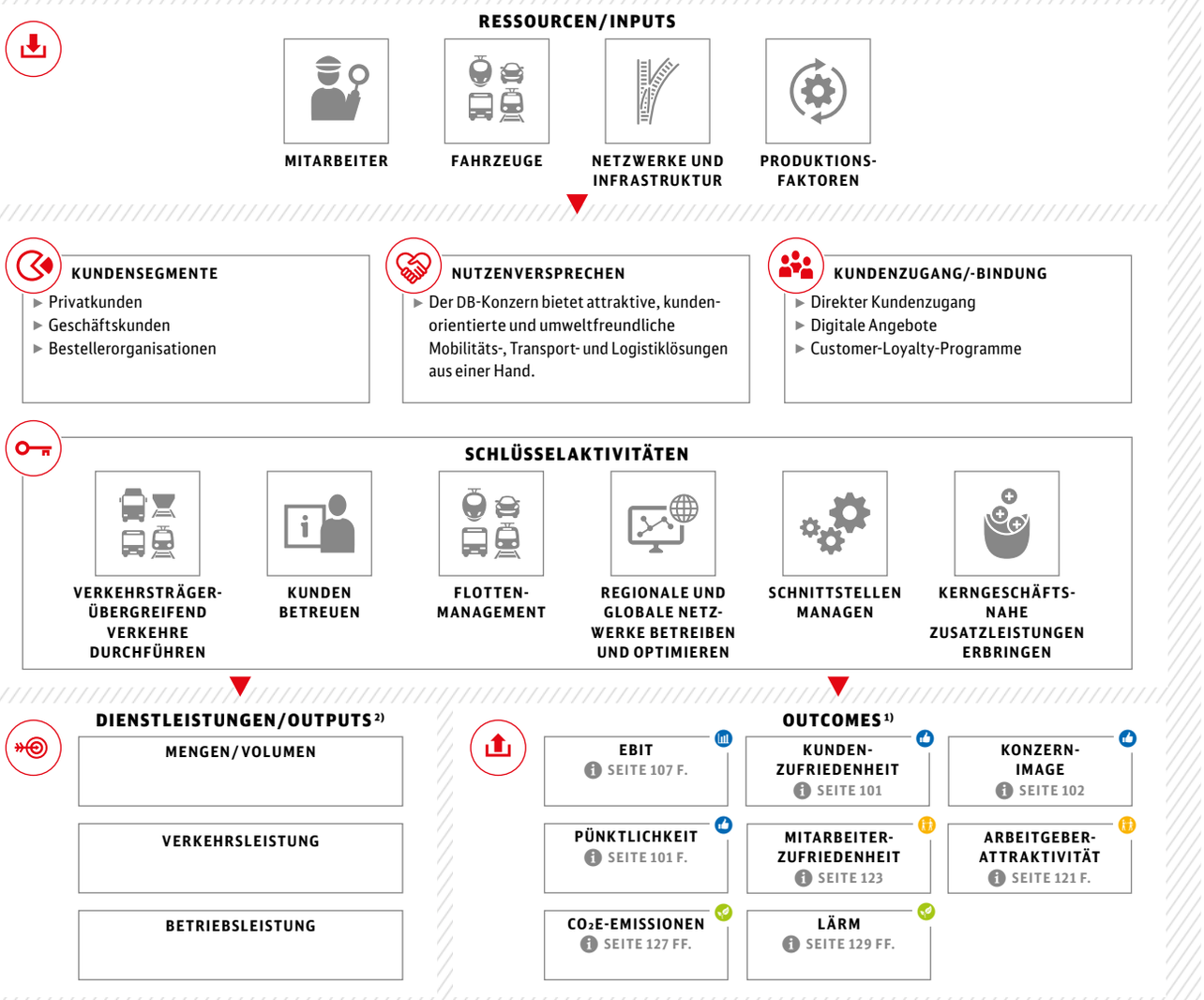
Der DB-Konzern bietet attraktive, kundenorientierte und umweltfreundliche Mobilitäts-, Transport- und Logistiklösungen und -netzwerke aus einer Hand. Unsere Kunden sind Privatkunden, Geschäftskunden sowie Bestellerorganisationen im Nah- beziehungsweise Regionalverkehr.

Die **EISENBAHN IN DEUTSCHLAND** [SEITE 73] stellt einen wesentlichen Kern unserer Geschäftsaktivitäten dar. Seit der Jahrtausendwende erweitern wir zudem sukzessive unser Geschäftsportfolio, um Kundenbedürfnisse besser zu befriedigen und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden.

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

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

GESCHÄFTSMODELL DB-KONZERN



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

2) Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

Das Betreiben von regionalen und globalen Verkehrsnetzwerken zeichnet sich in der Regel durch hohe Kapitalbindung, lange Investitionszyklen und ausgeprägte Fixkostenstrukturen aus. Insoweit sind die optimale Auslastung unserer Netzwerke, das systematische Entwickeln und Integrieren sowie das ressourceneffiziente und kostenoptimale Betreiben dieser Netzwerke von Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns. Die Sicherstellung und Verbesserung der Servicequalität (F2) für unsere Kunden steht dabei im Zentrum unserer Aktivitäten. Durch den Ausbau unserer Kundenangebote, insbesondere auch digitaler Dienstleistungen und Customer-Loyalty-Programme, wollen wir zusätzliche Kunden gewinnen, um hierüber steigende Volumina und Skaleneffekte realisieren zu können.

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

In den meisten Geschäftsfeldern ist der Auftragseingang keine relevante Steuerungsgröße und der Großteil des Konzernumsatzes unabhängig von langfristigen Verträgen. Anders verhält es sich bei DB Regio und DB Arriva, die zusammen rund ein Drittel des Konzernumsatzes erzielen. Hier hat die Auftragsentwicklung in Form von LANGFRISTIG ABGESCHLOSSENEN VERKEHRSVERTRÄGEN [SEITE 141 UND 164 F.] mit den Aufgabenträgern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung. Auch in der Sparte Kontraktlogistik/SCM von DB Schenker, die rund 6% der Konzernumsätze erzielt, bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden.

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

Unternehmerische Ausrichtung: Im Zuge der Bahnreform richtete sich der DB-Konzern als Wirtschaftsunternehmen aus. Hier sind insbesondere der Aufbau einer modernen und effizienten Organisation sowie die Verankerung einer wertorientierten Unternehmensführung mit dem Ziel der Kapitalmarktfähigkeit zu nennen.

Integrierter Konzern: Als Systemintegrator in Deutschland optimiert der DB-Konzern das Rad-Schiene-System. Dabei erfüllt er eine wichtige technologische Treiberfunktion. Der Konzernverbund erlaubt es, positive Synergien zu realisieren, und ermöglicht die Ausrichtung der Infrastruktur auf Effizienz, Marktorientierung und Wirtschaftlichkeit.

Internationale Aufstellung: Der DB-Konzern positioniert sich mit der Fokussierung auf Europa im Personenverkehr sowie mit der europa- und weltweiten Ausrichtung der Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten erfolgreich auf den relevanten Märkten. Wir tragen damit dem Kundenbedürfnis nach grenzüberschreitenden Lösungen Rechnung. Zugleich besitzen wir eine exzellente Ausgangsbasis für die Wahrnehmung von Wachstumschancen.

Verkehrsträgerübergreifende Lösungen: Unseren Kunden bieten wir Tür-zu-Tür-Mobilitäts- und -Logistiklösungen aus einer Hand an. Unterschiedliche Verkehrsträger verknüpfen wir ökonomisch und ökologisch intelligent. Im Güterverkehrs- und Logistikmarkt bieten wir zudem ergänzende Mehrwertdienste an.

> Relevante Märkte

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

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

Personenverkehr

Im Personenverkehr ist es unser Ziel, unsere starke Marktstellung in Deutschland im Schienen- und im Busverkehrsmarkt langfristig aufrechtzuerhalten und in Europa zu wachsen. Europaweit werden im Regional- und Nahverkehr fortwährend Verkehre ausgeschrieben. Davon wollen wir auch künftig profitieren. Mit DB ARRIVA [SEITE 163 FF.] sind wir in 14 europäischen Ländern mit Bus- und/oder Schienenverkehren erfolgreich vertreten. Dies stellt für uns eine gute Ausgangsposition für weiteres Wachstum dar. Die Liberalisierung der europäischen Personenverkehrsmärkte ist allerdings europaweit unterschiedlich weit fortgeschritten. Nationale Fernverkehrsmärkte in anderen Ländern sind häufig noch nicht liberalisiert.

Güterverkehr und Logistik

Im Güterverkehrs- und Logistikmarkt haben wir uns mit DB CARGO [SEITE 145 FF.] und DB SCHENKER [SEITE 169 FF.] 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 führende Güterbahn Europas und in allen wichtigen Märkten präsent. Dafür nutzen wir ein eigenes europäisches Produktionsnetzwerk. Nationale wie grenzüberschreitende Transporte werden darin kundenorientiert, effizient und umweltfreundlich durchgeführt. DB Cargo ist auf die Branchen Automotive, Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter, Chemie, Montan und den Kombinierten Verkehr ausgerichtet. DB Schenker bietet europäischen Landverkehr, weltweite Luft- und Seefracht sowie umfassende logistische Lösungen und globales Supply-Chain-Management (SCM) in der Kontraktlogistik. Mit einer breit gefächerten Kundenbasis sind wir auf den wachstumsstarken Märkten der Logistik zukunftsfähig aufgestellt. Vor allem in den Bereichen Automotive, Hightech sowie Industrie- und Konsumgüter halten wir eine starke Marktposition.

Infrastruktur

In Deutschland übernehmen wir mit unserer integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Wir sind zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zugute. Eine im internationalen Maßstab strenge Regulierung stellt neben den konzerninternen Verhaltensregeln die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher. Unser Ziel ist die Weiterentwicklung des Verkehrsträgers Schiene und damit die Stärkung der für den Standort Deutschland wichtigen Verkehrsinfrastruktur. Zudem schaffen wir die Voraussetzungen, um die wachsenden Verkehrsströme in Europa bewältigen zu können. Dazu kümmern wir uns um das Schienennetz und die Personenbahnhöfe sowie auch um die Energieversorgung der EVU in Deutschland.

Marktpositionen Personenverkehr (2015)

Nr. 2 im Schienenpersonenfernverkehr in Europa auf Umsatzbasis	**Nr. 1 im Schienenpersonennahverkehr in Europa** auf Umsatzbasis	**Nr. 3 im öffentlichen Straßenpersonenverkehr in Europa** auf Umsatzbasis
1. Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)	**1. DB-Konzern**	1. Régie autonome des transports Parisiens (RATP)
2. DB-Konzern	2. SNCF	2. Transdev
3. Ferrovie dello Stato (FS)	3. Nederlandse Spoorwegen (NS)	**3. DB-Konzern**
4. Schweizerische Bundesbahnen (SBB)	4. Go Ahead	4. London Underground
5. Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE)	5. Stagecoach	5. SNCF

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

Marktpositionen Güterverkehr und Logistik (2015)

Nr. 1 im Schienengüterverkehr in Europa auf Basis tkm	**Nr. 1 im europäischen Landverkehr** auf Umsatzbasis	**Nr. 3 in der weltweiten Luftfracht** auf Basis t
1. DB Cargo	**1. DB Schenker**	1. DHL
2. Fret SNCF	2. DHL	2. Kuehne + Nagel
3. PKP Cargo	3. Dachser	**3. DB Schenker**
4. Rail Cargo Group	4. DSV	4. Expeditors
5. Trenitalia Cargo Group	5. Geodis	

Nr. 3 in der weltweiten Seefracht auf Basis TEU	**Nr. 5 in der weltweiten Kontraktlogistik** auf Umsatzbasis
1. Kuehne + Nagel	1. DHL
2. DHL	2. XPO Logistics
3. DB Schenker	3. Kuehne + Nagel
4. Panalpina	4. CEVA Logistics
	5. DB Schenker

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

Trends und Strategie

DB-Trendlandschaft stabil / S. 81

Strategie DB2020 zu DB2020+ weiterentwickelt / S. 82

Vier Konzernprogramme decken Handlungsfelder ab / S. 85

> DB-Trendlandschaft stabil

Das Geschäftsumfeld des DB-Konzerns verändert sich stetig. Um Chancen zu nutzen und Risiken frühzeitig zu begegnen, haben wir die DB-Trendlandschaft entwickelt. Sie umfasst hochgradig vernetzte Trends aus den Bereichen Kunde, Gesellschaft, Politik und Weltwirtschaft. Die DB-Trendlandschaft ist fest in der Strategiearbeit des DB-Konzerns verankert. Im Berichtsjahr haben wir den inhaltlichen Fokus wieder auf besonders dynamische Veränderung gelegt. Dabei haben wir sowohl die wichtigsten technologischen Entwicklungen als auch die relevantesten Veränderungen bei Mitarbeiter- und Kundenbedürfnissen sowie Ansprüche an neue Verkehrskonzepte in den Blick genommen. Um neue Impulse frühzeitig aufzunehmen, beobachten wir kontinuierlich unser Umfeld und stehen im Austausch mit internen und externen Experten.

DB.DE/LINKS_IB16

> Trends im Blickpunkt 2016

Intelligente Automatisierung

Kunden fragen immer stärker nach intuitiven digitalen Anwendungen (F4), die den Alltag erleichtern. Dadurch sind die Anbieter gefordert, maßgeschneiderte Lösungen zu entwickeln, um die Bedürfnisse der Kunden schneller, individueller und kosteneffizienter zu bedienen. Besonders die einfache Verarbeitung natürlicher Sprache und eine optimierte Bilderkennung werden unseren Alltag verändern und individuellere und effizientere Interaktion mit Maschinen ermöglichen. Gleichzeitig können neuronale Netze große Mengen von Bildern und Videos verarbeiten, um sich selbst zu optimieren. Dadurch können Maschinen am Arbeitsplatz oder im Privatleben klar definierte Aufgaben und Routinetätigkeiten zunehmend erleichtern oder vollständig ersetzen. Die intelligente Automatisierung verändert so alle Lebensbereiche spürbar. Für den DB-Konzern bedeutet diese Entwicklung große Chancen, zum Beispiel bei der vorausschauenden Instandhaltung. Güterlokomotiven, Weichen, Aufzüge und Rolltreppen melden künftig Störungen selbst und können frühzeitig instand gehalten werden. Auch der Fahrplan wird zukünftig vollständig automatisiert erstellt. Das erhöht die Betriebsqualität für die Kunden sowie die Kapazitätsauslastung. In der Logistik versenden sich Güter in automatisierten Lagern selbst und stellen über Echtzeittracking jederzeit Informationen zu Standort, Temperatur und voraussichtlicher Lieferzeit bereit.

Konsum als Erlebnis

Immer mehr Kunden ist das Erlebnis bei einem Produkt wichtig. Besonders die jüngere Generation nutzt ihr verfügbares Einkommen beispielsweise lieber für Urlaubserlebnisse und Restaurantbesuche als für ein eigenes Auto oder Möbel. Schon heute geben drei von vier der 18- bis 30-Jährigen ihr Geld lieber für Erfahrungen aus als für physische Produkte. Davon profitieren entsprechend Reise- und Freizeitunternehmen. Dabei wird deutlich: Erfolgreiche Anbieter bieten sinnvolle Gesamtpakete an. Für den DB-Konzern wird es im Personenverkehr immer wichtiger, ein Erlebnis auch vor und nach der Reise anzubieten. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Kundenschnittstelle.

Nachhaltige Stadt

Zunehmende Urbanisierung und der große Erfolg des E-Commerce belasten die Städte immer stärker mit wachsendem Verkehr. Das bedeutet: mehr Lärm, eine höhere Schadstoffbelastung und längere Staus. Die Zurückgewinnung des öffentlichen Raums ist nötig, um Städte wieder lebenswert zu machen. Dabei spielt die intelligente Vernetzung von Mobilität und Logistik eine wichtige Rolle. Das setzt eine ganzheitliche Steuerung aller Verkehrsträger durch integrierte Verkehrskonzepte voraus. Angebote, die eine unkomplizierte Tür-zu-Tür-Mobilität ermöglichen, können Menschen eine attraktive Alternative zum eigenen Auto bieten. Damit ist eine deutlich effizientere Auslastung der Straße möglich. In der Logistik ist eine intelligente Disposition der Güterströme nötig, um den Verkehr in der Stadt zu reduzieren. Mit den Bahnhöfen kann der DB-Konzern eine stärkere Bündelung von Mobilitäts- und Konsumanlässen mitgestalten. Bahnhöfe könnten die ideale Drehscheibe für ein wachsendes Verkehrsaufkommen und eine effiziente City-Logistik werden.

Leistungsgesellschaft

Die heutige Leistungsgesellschaft verlangt Arbeitnehmern viel ab. Sowohl die Arbeitsbelastung und der wahrgenommene Stress aus Veränderungen am Arbeitsplatz als auch die Dynamik in außerberuflichen Lebensbereichen ist in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich gestiegen. In der Folge haben psychische Erkrankungen stark zugenommen. Die Kosten stressbedingter Erkrankungen belaufen sich allein in Deutschland bereits auf rund 7 Mrd. € pro Jahr. Damit gewinnen nicht monetäre Anreize wie Sabbaticals oder Homeoffice an Bedeutung im Wettstreit um Talente. Life-Balance wird zum Wettbewerbsfaktor. Arbeitnehmer entscheiden sich immer häufiger bewusst für Teilzeitstellen oder teilen ihren Arbeitsplatz über Jobsharingangebote. Der Wunsch nach Selbstverwirklichung außerhalb des klassischen Vollzeitjobs und die hohe Bedeutung von Familie und Kindern sind eine Herausforderung für Arbeitgeber.

> Berücksichtigung in Konzernprogrammen

Bei allen dynamischen Entwicklungen gilt es konkrete Maßnahmen und Konsequenzen für den DB-Konzern abzuleiten. Daher haben wir im Berichtsjahr unsere STRATEGISCHEN KONZERNPROGRAMME [SEITE 85 F.] unter anderem auf Basis der Trends weiterentwickelt.

> Strategie DB2020 zu DB2020+ weiterentwickelt

Seit 2012 konnte unsere bisherige Strategie DB2020 durch breite Kommunikation und vielfältige Instrumente erfolgreich im DB-Konzern etabliert werden.

GRI DB 09

Der DB-Konzern und hierbei insbesondere die Eisenbahn in Deutschland steht jedoch heute vor gravierenden externen und internen Herausforderungen, die eine Weiterentwicklung der strategischen Ausrichtung erforderlich gemacht haben.

Auf externer Seite sind es vor allem ein gestiegener Wettbewerbsdruck im Personen- und Güterverkehr sowie eine höhere Kostendynamik bei Personal und Energie, die den Druck verschärfen. Intern gibt es bei der Qualität dringenden Handlungsbedarf. Dies betrifft vor allem die Pünktlichkeit, die Reisendeninformation und die Serviceleistungen im Personenverkehr sowie die Einhaltung von Kundenversprechen im Güterverkehr. Beim Thema digitale Transformation (F4) sind erste wichtige Weichen gestellt worden. Hier gilt es jedoch, mehr Tempo und Schlagkraft angesichts der notwendigen Veränderungsgeschwindigkeit zu entfalten. Im Bereich Kultur ist vieles erreicht worden, dies muss sich nun auch in höherer Leistungsfähigkeit abbilden.

Der daraus abgeleitete strategische Anpassungsbedarf betrifft die Vision des DB-Konzerns, die Ansprüche und Ziele der bisherigen Strategie DB2020 sowie die Adressierung der dringlichsten Handlungsfelder durch die Einleitung zentraler Veränderungsprozesse (F3) in den Bereichen Qualität, Digitalisierung und Leistungsfähigkeit. Die im Zusammenhang mit dem KONZERNUMBAU [INTEGRIERTER BERICHT 2015, SEITE 68 F.] angestoßenen Maßnahmen dienen im Wesentlichen der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn in Deutschland, der Etablierung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen in der Konzernleitung sowie der Schaffung finanzieller Spielräume für notwendige Investitionen unter Gewährleistung der finanziellen Stabilität des DB-Konzerns. Die Option einer Teilprivatisierung von DB Schenker und DB Arriva wird aufgrund veränderter Rahmenbedingungen vorerst nicht weiterverfolgt. Stattdessen konnte mit dem Eigentümer eine alternative Lösung über Eigenkapitalerhöhung und Dividendenreduktion erreicht werden, ohne Einschränkungen für die geplanten Infrastrukturinvestitionen.

Der Nachhaltigkeitsansatz bildet weiterhin den Rahmen unserer Strategie, mit der Zielsetzung, den Einklang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie zu erreichen. Unsere Kunden sollen von erstklassigen und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Logistiklösungen profitieren, die getragen sind von begeisterten Mitarbeitern und digitaler Kompetenz.

In der veränderten Welt des digitalen Zeitalters, in der es eine hohe Transparenz über die Leistungen von Anbietern gibt, zählt vor allem Qualität. Qualität ist der Schlüssel zum Kunden und damit der Schlüssel zu wirtschaftlichem Erfolg. Dieser Logik Rechnung tragend, haben wir unseren Anspruch in der ökonomischen Dimension der Strategie DB2020 angepasst – vom PROFITABLEN MARKTFÜHRER zum PROFITABLEN QUALITÄTSFÜHRER. Die Ansprüche TOP-ARBEITGEBER und UMWELT-VORREITER bleiben bestehen. Darüber hinaus ist eine stärkere Themenfokussierung vorgenommen und damit einhergehend das ZIELSYSTEM [SEITE 84 F.] auf acht Top-Ziele reduziert worden.

Um unsere Ziele erreichen zu können, setzen wir an drei zentralen Handlungsfeldern an:

- der Etablierung einer neuen Qualitätskultur, in der es um eine klare Ausrichtung am Kunden geht, das heißt um operative Exzellenz und Kundenorientierung,
- dem Aufbau digitaler Kompetenz, um innovative Lösungen für das Kerngeschäft, aber auch Neugeschäft generieren zu können, und
- der Erhöhung der eigenen Leistungsfähigkeit, wobei es um Verantwortungsübernahme und Leistungsstärke geht.

VISION UND ZIELE

WIR GESTALTEN FORTSCHRITT UND ZUKUNFT

Nachhaltiger Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz

DIMENSION	ÖKONOMIE PROFITABLER QUALITÄTSFÜHRER	SOZIALES TOP-ARBEITGEBER	ÖKOLOGIE UMWELT-VORREITER
	Als profitabler Qualitätsführer bieten wir unseren Kunden erstklassige, das heißt qualitativ exzellente Mobilitäts- und Logistiklösungen zu wirtschaftlichen Kosten an.	Als Top-Arbeitgeber gewinnen und binden wir qualifizierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung für uns und unsere Kunden arbeiten.	Als Umwelt-Vorreiter setzen wir mit unseren Produkten Maßstäbe beim effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen.
TOP-ZIELE	**ANGEMESSENE VERZINSUNG** ROCE ≥ 9,0 % **FINANZIELLE STABILITÄT** Tilgungsdeckung ≥ 25 % **KUNDENZUFRIEDENHEIT** Reisende ZI ~ 79 Güterverkehr und Logistik ZI ≥ 73 **PRODUKTQUALITÄT** Pünktlichkeit > 95 %	**MITARBEITER-ZUFRIEDENHEIT** ZI = 4,0 **ARBEITGEBER-ATTRAKTIVITÄT** Rang in Deutschland ≤ 10	**KLIMASCHUTZ** ▶ Spezifische CO_2e-Emissionen im Vergleich zu 2006 – 30 % ▶ Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix = 45 % **LÄRMREDUKTION** ▶ Leise Güterwagen in Deutschland ~ 64.000 ▶ Lärmsanierte Strecke gesamt (gerundet) 2.000 km
DAS HABEN WIR ERREICHT	▶ Verbesserung der Pünktlichkeit im Personen- und Güterverkehr ✓ ▶ Optimierung Baustellenmanagement ✓ ▶ Ausbau digitaler Lösungen und Angebote für unsere Kunden zur Verbesserung der Kunden- und Reisendeninformation ✓	▶ Zielgruppenorientierte Arbeitgeberkampagne durchgeführt ✓ ▶ Weltweite Mitarbeiterbefragung abgeschlossen ✓ ▶ Transformationsinitiative im Rahmen von Zukunft Bahn gestartet ✓ ▶ 16 Prototypen aus Expertennetzwerk Arbeitswelten 4.0 in die Umsetzung gebracht ✓	▶ Neues Klimaschutzziel bis 2020 ✓ ▶ Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix weiter erhöht ✓ ▶ Leise Bremsen bereits in der halben Güterwagenflotte eingesetzt ✓ ▶ Schadstoffarme Hybridfahrzeuge auf die Schiene gebracht ✓
DARAN ARBEITEN WIR	▶ Weitere Verbesserung der Pünktlichkeit ▶ Ausbau operative Exzellenz ▶ Weitere Erhöhung der Produkt- und Servicequalität ▶ Weitere Erhöhung der Kundenzufriedenheit ▶ Verbesserung Profitabilität	▶ Umsetzung Tarifabschluss 2016 ▶ Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit im Rahmen von Folgeworkshops zur Mitarbeiterbefragung 2016 ▶ Steigerung des Frauenanteils ▶ Weiterverfolgung der Transformationsinitiative der Kundenzufriedenheit	▶ Weiterentwicklung der Umweltziele, insbesondere im Klima- und Lärmschutz, bis zum Jahr 2030 ▶ Umrüstung aller Güterwagen auf leise Bremsen ▶ Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien am Bahnstrommix

Die operative Umsetzung der zentralen Handlungsfelder wird mit KONZERNÜBERGREIFENDEN UND GESCHÄFTSBEZOGENEN PROGRAMMEN [SEITE 85 F.] vorangetrieben.

Von herausgehobener Bedeutung ist dabei das Konzernprogramm ZUKUNFT BAHN [SEITE 13 FF.]. Dessen Hauptziel ist die nachhaltige Qualitätssteigerung in unserem Kerngeschäft, der Eisenbahn in Deutschland. Erste Erfolge sind für unsere Kunden bereits spürbar. Im Programm ZUKUNFT BAHN bewährte Arbeitsweisen sollen ab dem Jahr 2017 in den Geschäftsfeldern verstetigt werden.

Ferner erfolgt im Branchendialog und in internen Competence Centern ein übergreifender Austausch. Die Competence Center richten sich auf die strategischen Handlungsfelder Qualität, Digitalisierung und Leistungsfähigkeit.

Die DIGITALISIERUNG F4 [SEITE 61; INTEGRIERTER BERICHT 2015, SEITE 71] stellt seit Längerem ein weiteres zentrales Handlungsfeld des DB-Konzerns dar, denn sie treibt einerseits maßgeblich Veränderungen im Marktumfeld, andererseits erfüllt sie eine Schlüsselfunktion zur Verbesserung der Qualität unserer Leistungen. Wir gehen die Digitalisierung systematisch in drei Feldern an – mit neuen Angeboten an der Kundenschnittstelle, bei den betrieblichen und administrativen Prozessen sowie mit der Entwicklung neuer datenbasierter Geschäftsmodelle. Hierzu haben wir sukzessive in unseren Geschäftsbereichen Innovations-Labs aufgebaut, Forschungskooperationen etabliert sowie eine Umgebung inklusive der neu gegründeten DB Digital Ventures GmbH zur gezielten Förderung von Start-up- und Gründeraktivitäten eingerichtet.

GRÜNDUNG DEUTSCHE BAHN DIGITAL VENTURES GMBH

Die Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH wurde im November 2016 gegründet. Sie hat die Aufgabe, neue datenbasierte Geschäftsmodelle zu entwickeln und umzusetzen, um die Chancen der Digitalisierung zu nutzen. Mit ihr sollen Start-up-Kooperationen intensiviert und Unternehmensbeteiligungen vereinfacht werden. Dafür sind bis 2019 100 Mio. € Venture Capital veranschlagt. Außerdem erhalten Mitarbeiter des DB-Konzerns künftig über die Digital-Ventures-Gesellschaft die Möglichkeit, ihre eigenen Geschäftsideen unter idealen Rahmenbedingungen als eigene Start-up-Gründer zu verwirklichen.

Über die Veränderung unserer Arbeitsweisen in den Feldern Kundenorientierung, Verantwortungsübernahme und konzerninterne Zusammenarbeit wollen wir schließlich unsere Leistungsfähigkeit deutlich erhöhen. Unterstützende Maßnahmen sind unter anderem der gezielte Ausbau von Managementfähigkeiten sowie die Optimierung unseres Performance-Managements.

> Anpassungen im Zielsystem

Im Rahmen unseres regelmäßigen Reviews unserer Zielgrößen und -werte haben wir im Berichtsjahr einige Anpassungen an unserem Zielsystem vorgenommen.

Top-Ziele: Reduzierung von zwölf auf acht

Im Zuge der Weiterentwicklung zur DB2020+ ist eine stärkere Fokussierung im strategischen Zielsystem erfolgt. So sind die bisherigen Top-Ziele Innovationstätigkeit, Marktposition, Demografiefestigkeit sowie Material- und Ressourceneffizienz auf Konzern- und Geschäftsfeldebene nicht mehr Bestandteil des strategischen Zielsystems. Das Thema Innovationstätigkeit wird stattdessen zukünftig dezentral sowie im Rahmen der konzernweiten Digitalisierungsaktivitäten forciert. Die Entwicklung der Umsatzerlöse und Marktpositionen stellt eine Facette des Top-Ziels ANGEMESSENE VERZINSUNG dar und bleibt somit auch weiter im strategischen Fokus. Allerdings liegt der primäre strategische Schwerpunkt in den nächsten Jahren nicht auf Wachstum, sondern auf der Erreichung der Qualitätsführerschaft und eines angemessenen Rentabilitätsniveaus. Aus diesem Grund wurden der strategische Anspruch Profitabler Marktführer und die Bezeichnung des Top-Ziels Profitabilität angepasst zu PROFITABLER QUALITÄTSFÜHRER und Angemessene Verzinsung. Die Themen Demografiefestigkeit sowie Material- und Ressourceneffizienz werden weiter durch den Personal- und Umweltbereich verfolgt und liegen nun in der Verantwortung der entsprechenden Entscheidungsgremien wie dem HR-Board oder dem Konzernausschuss Umwelt.

Ökonomie: Tilgungsdeckung angepasst

Die Definition der TILGUNGSDECKUNG [SEITE 114] als zentrale Verschuldungskennzahl zur Steuerung der Bonität des DB-Konzerns wurde angepasst. Zur Ermittlung der Tilgungsdeckung als Verhältnis von operativem Cashflow und Schulden wird der Cashflow nun mehr leasingadjustiert und um Steuerzahlungen bereinigt. Die Schulden umfassen jetzt nicht nur Netto-Finanzschulden und Leaseverbindlichkeiten, sondern auch Pensionsverbindlichkeiten. Ziel der Anpassung sind eine höhere Übereinstimmung mit der Methodologie der Rating-Agenturen sowie eine bessere Steuerbarkeit der Verschuldung des DB-Konzerns. Der an die neue Definition angepasste DB2020+-Zielwert für die Tilgungsdeckung ist ≥ 25 %.

Soziales: bedarfsorientiertere Gewichtung

Die Platzierung im ARBEITGEBERRANKING [SEITE 121 F.] ergibt sich als gewichteter Durchschnitt aus Marktforschungsergebnissen zu den Zielgruppen Schüler, Studenten, nicht akademische Berufserfahrene und akademische Berufserfahrene. Die Gewichtung der einzelnen Zielgruppen orientierte sich bislang an den Personalbedarfen des Jahres 2012 auf Grundlage der Bedarfsprognosen. Da seitdem Verschiebungen entlang der Zielgruppen aufgetreten sind, ist nun eine entsprechende Aktualisierung der Gewichtungen auf Grundlage der Einstellungen im Vorjahr erfolgt. Rückwirkend wurden die Werte für 2012 bis 2015 auf Basis der jeweiligen Bedarfe angepasst. Die wesentlichen Veränderungen sind ein Bedarfsanstieg bei der Zielgruppe der nicht akademischen Berufserfahrenen sowie ein Bedarfsrückgang bei den Studierenden. Eine Aktualisierung der Gewichtung wird von nun an jährlich vor jeder Erhebung der Kennzahl durchgeführt.

Ökologie: weitere Treibhausgasemissionen berücksichtigt und Zielwerte erhöht

Neben dem bekannten Treibhausgas Kohlenstoffdioxid (CO_2) existieren weitere Gase mit einer negativen Klimawirkung, wie beispielsweise Methan oder Lachgas. Diese Gase werden künftig in sogenannte CO_2-Äquivalente umgerechnet und im Rahmen der Kennzahl SPEZIFISCHE CO_2E-EMISSIONEN (TRANSPORTEURE) [SEITE 127 F.] auch in unserem strategischen Ziel berücksichtigt. Zudem werden wir unsere Anstrengungen zur Reduktion der spezifischen CO_2e-Emissionen weiter intensivieren. Unseren Zielwert 2020 haben wir deshalb auf −30 % gegenüber 2006 erhöht. Für den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix streben wir bis 2020 einen Wert von 45 % an.

Ökologie: Güterwagenbetrachtung erweitert

Um unseren Fokus abzubilden, dass alle relevanten rund 64.000 Güterwagen von DB Cargo, die im Jahr 2020 auf dem deutschen Schienennetz unterwegs sind, mit sogenannten Flüsterbremsen leiser fahren sollen, bezieht sich unsere Zielgröße für LEISE GÜTERWAGEN [SEITE 130 F.] ab dem Berichtsjahr nicht mehr nur auf umgerüstete Bestandsgüterwagen, sondern auch die neu angeschafften leisen Güterwagen.

> Vier Konzernprogramme decken Handlungsfelder ab

> Zukunft Bahn in der Umsetzung

GRI DB 01 DB 02 DB 03 DB 09

Im Sommer 2015 haben wir den größten KONZERNUMBAU [INTEGRIERTER BERICHT 2015, SEITE 68 F.] seit der Bahnreform 1994 begonnen. Kernstück ist das Programm ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn [INTEGRIERTER BERICHT 2015, SEITE 69 F.]. Dieses stellt konsequent die Bedürfnisse unserer Kunden und die Qualität unserer Produkte in den Mittelpunkt. Im ersten Schritt wurden Maßnahmen erarbeitet, um das Kundenangebot zu optimieren, die Leistungsqualität zu verbessern und die nachhaltige wirtschaftliche Tragfähigkeit sicherzustellen. Seit Januar 2016 befindet sich das Programm in der Umsetzungsphase. Neben einem zentralen Programmmanagement wurden sechs Module (DB Fernverkehr, DB Regio, DB Vertrieb, DB Cargo, DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe) sowie sechs geschäftsfeldübergreifende Module (Pünktlichkeit, Reisendeninformation, WLAN@DB, Ersatzteilversorgung, Werkestrategie und Transformationsinitiative) aufgesetzt.

Schwerpunkt von ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn [SEITE 13 FF.] im Berichtsjahr war die kurzfristige Beseitigung der größten Kundenärgernisse. Im Fokus standen dabei die fünf Themen Pünktlichkeit, Reisendeninformation, Fahrzeugqualität, Bahnhofsqualität und WLAN@DB.

- Die PÜNKTLICHKEIT (F1) [SEITE 101 F.] entwickelte sich insbesondere im zweiten Halbjahr 2016 unter anderem aufgrund einer verbesserten Abstimmung bei Bau- und Instandhaltungsarbeiten an der Infrastruktur sowie infolge des PROJEKTS PLANSTART [SEITE 101] positiv.
- Die Reisendeninformation (F2) haben wir insbesondere durch die Installation von mehr als 2.000 MULTIZUGANZEIGEN [SEITE 103] sowie eine Optimierung der Informationsvermittlung digitaler Medien verbessert. Auch die Qualität unserer Verspätungsprognose konnten wir steigern.
- Die Fahrzeugqualität (F2) konnten wir maßgeblich durch das Programm RESET [SEITE 137] verbessern.
- Unter anderem durch eine Erhöhung der Verfügbarkeit von Aufzügen und Fahrtreppen auf über 97 % bis Ende 2016 sowie 960 Maßnahmen zur Intensivreinigung von Bahnhöfen konnte die BAHNHOFSQUALITÄT (F2) [SEITE 157 F.] deutlich gesteigert werden.

- Um unser Ziel zu erreichen, bis 2020 das größte mobile WLAN-Netz in Deutschland (F4) aufzubauen, rüsten wir in Zusammenarbeit mit den Mobilfunknetzbetreibern Deutsche Telekom, Telefónica Deutschland und Vodafone unsere Fernverkehrsflotte mit neuer Hardware und Mobilfunkrepeatern aus. Dies ist auch die Grundlage für die Einführung des kostenfreien WLAN IM ICE IN DER 2. KLASSE [SEITE 23] und verbessert sukzessive zudem die Gesprächsqualität in den Zügen.

> Vollautomatisches Fahren Schiene

GRI DB 02

Wir treiben die Automatisierung unserer Züge (F4) weiter voran, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu verteidigen und auszubauen – gerade vor dem Hintergrund des autonomen Fahrens auf der Straße. Im Zentrum steht die Fragestellung, ob durch eine höhere Automatisierung unsere Züge effizienter, pünktlicher und zuverlässiger werden und welche Berufsbilder dadurch entstehen beziehungsweise sich weiterentwickeln.

Im Berichtsjahr haben wir eine Machbarkeitsstudie hinsichtlich des vollautomatischen Fahrens auf der Schiene erarbeitet und halten die technischen und rechtlichen Herausforderungen für grundsätzlich lösbar. 2017 wird der Fokus unter anderem auf Fragestellungen zur Systemintegration der benötigten neuen Technologien liegen. In mehreren Pilotprojekten im Schienenpersonen- und -güterverkehr testen wir bereits notwendige technische Module und prüfen eine Überführung in den Regelbetrieb.

ERPROBTE PROJEKTE VOLLAUTOMATISCHES FAHREN AUF DER SCHIENE

Bei der Erzgebirgsbahn von DB Regio wurden in einem umgebauten Dieseltriebwagen unterschiedliche Sensoren für das Erkennen von Hindernissen und Signalen getestet und sukzessive in die Fahrzeugsteuerung eingebunden. Bei DB Cargo wurden auf einem Testring mit einer DB-Lok automatisches Ab- und Anfahren sowie die Hinderniserkennung mit sicherem automatischem Halt erprobt. In der Zugbildungsanlage München Nord führen wir ein Projekt mit einer vollautomatischen Abdrücklok durch.

> Autonomes Fahren Straße

GRI DB 02

Wir wollen selbstfahrende Fahrzeuge (F4) für Mobilität und Logistik nutzen. Im Zentrum steht die Fragestellung, wie der DB-Konzern durch autonome Fahrzeuge neue Angebote schaffen beziehungsweise den Betrieb effizienter machen kann.

Im Personenverkehr wollen wir selbstfahrende Kleinbusse einsetzen, um nachhaltige, kundenorientierte und nahtlose Mobilitätsketten zu organisieren. Im Güterverkehr ist unser Ziel die Vernetzung autonom fahrender Lkw auf Autobahnen sowie mehrerer Fahrzeuge innerhalb einer Kolonne (Platooning) zur Steigerung der Effizienz.

Mit mehreren Pilotprojekten wie zum Beispiel dem ersten autonom fahrenden Busverkehr in Deutschland erproben wir schon heute autonome Fahrzeuge, so auf dem Gelände des Europäischen Energieforums (EUREF) in Berlin und auf einem Gelände von DB Schenker in Leipzig. Komplexere Piloten im öffentlichen Straßenraum folgen 2017. Der Fahrzeughersteller MAN und DB Schenker haben im November 2016 zudem eine Absichtserklärung zur Planung und Umsetzung eines PLATOONING-PILOTPROJEKTS [SEITE 172] unterzeichnet.

NEUES TESTFELD FÜR AUTONOME BUSVERKEHRE VORGESTELLT

Seit Dezember 2016 testen wir unter anderem auf dem EUREF-Gelände in Berlin einen autonomen Buslinienbetrieb mit dem Prototypfahrzeug des Start-ups Local Motors. Mitarbeiter können die Buslinie im Alltag nutzen. Fahrzeugtechnik und Betrieb werden so unter möglichst realen Bedingungen getestet. Schon 2017 sind die ersten Pilotprojekte im öffentlichen Raum geplant.

> Neue datenbasierte Geschäftsmodelle

GRI DB 09

Die Digitalisierung verschärft den Wettbewerbsdruck auf den DB-Konzern und bietet uns gleichzeitig die Chance, neue datenbasierte Geschäftsmodelle (F4) zu entwickeln.

Wir arbeiten intensiv an der digitalen Transformation des DB-Konzerns und schaffen Strukturen für die Realisierung neuer Geschäftsmodelle. Wir werden neue Geschäftsmodelle selbst oder in Zusammenarbeit mit Partnern entwickeln und vorantreiben. Zudem werden wir uns an bestehenden Geschäftsmodellen und Start-ups beteiligen.

Geschäfts- und Rahmenbedingungen

Wirtschaftliches Umfeld mit unveränderten Tendenzen / S. 87

Entwicklungen auf den relevanten Märkten unterschiedlich / S. 90

Zahlreiche Entwicklungen im politischen Umfeld / S. 95

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 und den spezifischen Entwicklungen auf den verschiedenen RELEVANTEN MÄRKTEN [SEITE 90 FF.] beeinflusst.

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

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

  Bei DB Regio und DB Arriva spielt zudem die finanzielle Ausstattung der Bestellerorganisationen eine wesentliche Rolle.
- Im Bereich Güterverkehr 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, wo wir über hohe Marktanteile verfügen beziehungsweise wo mit hohen Wachstumsraten im Warenaustausch zu rechnen ist. Marktübliche Frühwarnindikatoren zum Geschäftsklima und Erwartungen von Einkaufsmanagern sind fester Bestandteil unseres Monitoringsystems.
- Das spezifische Marktumfeld von DB Cargo wird in besonderem Maße durch die Produktion des verarbeitenden Gewerbes und die Entwicklung der Kernindustrien beeinflusst. Im grenzüberschreitenden Verkehr sind die Export- und Importtätigkeit der einzelnen Länder und der Warenverkehr innerhalb Europas von besonderer Bedeutung.
- Die Geschäftsfelder in der Infrastruktur decken mit ihren Leistungen wichtige Bestandteile der Wertschöpfungskette ihrer Kunden ab. Insoweit ist die Nachfrageentwicklung eine weitgehend aus den vorgelagerten Verkehrsmärkten im Personen- und Güterverkehr abgeleitete Größe. Bedeutung hat zudem der Vermarktungsbereich von DB Netze Personenbahnhöfe. Hier ist – vergleichbar mit dem deutschen Einzelhandel – die Konsumneigung der Bevölkerung eine wichtige Einflussgröße.

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

> Wirtschaftliches Umfeld mit unveränderten Tendenzen

Entwicklung wesentlicher makroökonomischer Größen im Vorjahresvergleich in %	**2016**	2015	2014
WELTHANDEL (REAL)			
Warenhandel	+1,7	+1,7	+3,3
BIP			
Welt	+2,3	+2,7	+2,8
USA	+1,6	+2,6	+2,4
China	+6,7	+6,9	+7,3
Japan	+1,0	+1,3	+0,2
Europa	+1,8	+2,3	+1,8
GUS	0,0	-3,0	+1,0
Großbritannien	+1,8	+2,2	+3,1
Polen	+2,8	+4,0	+3,2
Euro-Raum	+1,7	+1,9	+1,2
Deutschland	+1,8	+1,5	+1,6
Frankreich	+1,1	+1,2	+0,7
Italien	+1,0	+0,6	+0,2

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für die Jahre 2014 bis 2016 entsprechen den per Februar 2017 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Oxford Economics

> Beurteilung des wirtschaftlichen Umfelds durch den Vorstand

Für die internationalen Logistikaktivitäten des DB-Konzerns ist die Entwicklung des Welthandels von zentraler Bedeutung. Die mittlerweile seit mehreren Jahren andauernde Schwäche des Welthandels wirkt sich deshalb negativ auf das Wachstum dieser Geschäftsbereiche aus. Gemildert wird diese Entwicklung jedoch dadurch, dass sich der Handel innerhalb von Europa, dem Schwerpunkt unserer Aktivitäten, im Vergleich gut entwickelte.

Gründe für die überdurchschnittliche Entwicklung des Handels in Europa sind die fortschreitende Erholung der europäischen Volkswirtschaften und die Aufwertung des Euros nach der Entscheidung der britischen Bevölkerung,

die Europäische Union (EU) zu verlassen (Brexit). Gleichzeitig hatte die Abwertung des britischen Pfunds gegenüber dem Euro stark negative Effekte auf den DB-Konzern. Günstig wirkten sich steigende Realeinkommen und eine positivere Entwicklung am Arbeitsmarkt auf den europäischen Personenverkehr und damit auf den DB-Konzern aus. Insbesondere wuchs die Wirtschaft in Deutschland, dem Heimatmarkt des DB-Konzerns, stärker als erwartet. Gründe hierfür sind neben einem robusten privaten Konsum auch zunehmende Investitionen sowie höhere Staatsausgaben.

> Handel durch globale Investitionsschwäche belastet

Das Weltwirtschaftswachstum verlangsamte sich 2016. Hauptgrund hierfür war die schwächere Entwicklung in den USA. Auch befanden sich mehrere große Schwellenländer wie Brasilien und Russland weiter in einer Rezession.

Ein wichtiger Belastungsfaktor für die Weltwirtschaft ist die fehlende Dynamik der Investitionen in vielen Ländern. Diese wuchsen 2016 global so schwach wie seit der Wirtschafts- und Finanzkrise nicht mehr. Neben dem weiter niedrigen Preisniveau vieler Rohstoffe, das Investitionen in diesem Sektor dämpft, beeinflusste auch die gestiegene Unsicherheit durch politische Ereignisse in mehreren großen Volkswirtschaften (Brexit, US-Wahl, italienisches Verfassungsreferendum) die weltweiten Investitionen negativ.

Die schleppende Investitionstätigkeit wirkt sich besonders stark auf den Welthandel aus, da Investitionsgüter häufig auf mehreren Stufen ihrer Wertschöpfungskette gehandelt werden. Somit blieb 2016 auch das Wachstum des Welthandels kraftlos, nach einem bereits schwachen Vorjahr.

USA

- Stütze der konjunkturellen Entwicklung war der private Konsum.
- Geringe Arbeitslosigkeit und steigende Löhne bei niedriger Inflation erhöhten das verfügbare Realeinkommen.
- Schwächere Exportaussichten aufgrund des zuletzt stärkeren Dollars, niedrige Energiepreise sowie gestiegene Unsicherheit dämpften das Wachstum der Investitionen deutlich.
- Notenbank erhöhte die Leitzinsen im Dezember leicht; die Geldpolitik bleibt dennoch expansiv.
- Lang anhaltender und harter Wahlkampf sorgte für Verunsicherung im Vorfeld der Präsidentschaftswahl.

Asien

- Trotz abnehmender Wachstumsraten verzeichnete die chinesische Wirtschaft in absoluten Zahlen ein Rekordwachstum. Der private Konsum war ein Treiber dieser Entwicklung. Noch wesentlich stärker wuchs der Staatskonsum, vor allem durch ein Programm zum Ausbau der Infrastruktur.
- Auch Indiens Wirtschaft wuchs weiter kräftig, hier legte vor allem der Staatskonsum zu, während die Investitionen zurückgingen.
- Dagegen stiegen die Anlageinvestitionen in Indonesien, Myanmar und Vietnam, begleitet von steigenden innerasiatischen Handelsströmen.
- Japans Wirtschaft wuchs 2016 nur geringfügig, trotz expansiver Geld- und Fiskalpolitik. So wurde die ursprünglich bereits für Oktober 2015 geplante Erhöhung der Konsumsteuer auf 2019 verschoben. Diese Maßnahme verschärft das bereits hohe staatliche Budgetdefizit.

Europa

- In mehreren osteuropäischen EU-Mitgliedsstaaten (Polen, Tschechien und Ungarn) reduzierten sich die Wachstumsraten des BIP.
- Auch in Großbritannien verlangsamte sich das Wirtschaftswachstum, blieb aber überdurchschnittlich und oberhalb der Erwartungen. Die Exporte profitierten von einer Abwertung des britischen Pfunds nach dem Brexit-Beschluss. Allerdings führte die gestiegene Unsicherheit zu einem Einbruch bei den Anlageinvestitionen.
- In der Türkei wuchs die Wirtschaft schwächer als in den Vorjahren. Ein wichtiger Grund war die Zurückhaltung ausländischer Investoren aufgrund des als unsicher eingeschätzten politischen Umfelds.
- In Russland verlangsamte sich zwar der Rückgang der Wirtschaftsleistung gegenüber dem Vorjahr, dennoch lasteten der niedrige Ölpreis und die Sanktionen nach dem Ukraine-Konflikt weiter auf der Volkswirtschaft.

Euro-Raum

- Die deutsche Wirtschaft wuchs 2016 stärker als prognostiziert. Auch die Investitionen legten deutlich zu, insbesondere aufgrund deutlich stärkerer Bauinvestitionen. Auch der Staatskonsum stieg infolge höherer Ausgaben für Flüchtlinge.

- Die französische Wirtschaft wuchs weiter unterdurchschnittlich. Ein wesentlicher Grund hierfür ist die hohe Staatsverschuldung, die den Spielraum für fiskalische Impulse begrenzt.
- Das Wachstum der italienischen Wirtschaft nahm leicht zu, blieb aber im europäischen Vergleich auf niedrigem Niveau. Neben dem privaten Konsum stiegen auch die Investitionen.
- Spaniens Wirtschaft war weiter auf Wachstumskurs. Insbesondere der private Konsum legte zu. Die Arbeitslosigkeit nahm zwar ab, blieb jedoch auf hohem Niveau.

> Energiemärkte lassen Tiefstpreise hinter sich

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

Tauziehen um Förderkürzung der OPEC beeinflusst Ölpreis

			Veränderung	
Brent in USD/bbl	**2016**	2015	absolut	%
Durchschnittspreis	45,1	53,6	-8,5	-15,9
Höchstpreis	57,9	69,6	-	-
Tiefstpreis	27,1	36,0	-	-
Jahresendpreis	56,8	37,3	-19,5	+52,3

Quelle: Thomson Reuters

- Nach schwachem Start der Konjunktur mit Sorgen um den Wachstumspfad in China und Aufhebung der Sanktionen gegen den Iran fiel der Brentpreis im Januar auf den niedrigsten Stand seit November 2003.
- Aufgrund preisbedingter Förderrückgänge in der US-Schieferölindustrie und ungeplanter Ausfälle wies der Ölmarkt im Mai überraschend eine leichte Unterversorgung auf, die dazu beitrug, einen Abbau der rekordhohen Rohöllagerbestände in den USA einzuläuten. Von ihrem Tiefststand Ende Mai legte die Bohraktivität in den USA mittlerweile jedoch deutlich um 65% zu.
- Das Tauziehen um eine Deckelung der OPEC-Produktion sorgte für starke Preisausschläge. Im Kampf um Marktanteile erreichte die Gesamtproduktion der OPEC und Russlands einen Höchststand. Erst die Festlegung verbindlicher Kürzungsbeiträge Ende November konnte den Markt nachhaltig überzeugen und ließ Brent auf den höchsten Stand seit Juli 2015 klettern.
- Nachfrageseitig bleiben China und Indien die Haupttreiber der Entwicklung. Nach Ausbau der Raffineriekapazität und der Lockerung der Importbedingungen erreichten Chinas Rohöleinfuhren neue Rekordwerte.
- Finanzinvestoren waren weiter stark am Ölmarkt involviert und verstärkten die jeweiligen Preistrends.

Strommarkt vollzieht Trendwende

			Veränderung	
Entwicklung Energiepreise	**2016**	2015	absolut	%
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	26,6	30,9	-4,3	-13,9
Höchstpreis	35,8	34,1	-	-
Tiefstpreis	20,7	26,6	-	-
Jahresendpreis	31,4	26,6	+4,8	+18,0
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO_2				
Durchschnittspreis	5,4	7,7	-2,3	-29,9
Höchstpreis	8,3	8,7	-	-
Tiefstpreis	3,9	6,3	-	-
Jahresendpreis	6,6	8,3	-1,7	-20,5

Quelle: Thomson Reuters

- Der massive Ausbau der erneuerbaren Energien führt dazu, dass am deutschen Stromspotmarkt temporär nicht nur einzelne Stunden-, sondern auch Tagespreise im Minus notieren.
- Auf Basis schwacher Wirtschaftsaussichten wurden am Stromterminmarkt Anfang Februar neue Tiefststände realisiert. Angesichts steigender Primärenergiepreise und schwindender Konjunktursorgen konnte sich der Grundlastkontrakt für das Folgejahr erholen und handelte mehrere Monate in einem Bereich von 24 bis 29 €/MWh. Zum Jahresende führten Sicherheitsprüfungen an französischen Atomkraftwerken beziehungsweise eine Verteuerung europäischer Kohle zu Preisanstiegen am deutschen Strommarkt bis auf 35,80 €/MWh, den höchsten Stand seit Ende 2014.
- Nach einem Preisrutsch zu Jahresbeginn ließen Pläne aus Frankreich, eine Untergrenze für den Preis von Emissionsrechten festzulegen, diesen bis über die 7-€-Marke klettern. Das Brexit-Votum führte zu Sorgen um den Fortbestand des Emissionshandelssystems und zu einem Preiseinbruch unter 4 €/t CO_2. Mit einer rückläufigen Energieerzeugung in der EU sanken auch die CO_2-Emissionen um 0,7%.

> Euro-Abwertungstrend schwächt sich spürbar ab

Die UMSATZENTWICKLUNG [SEITE 105 F.] des DB-Konzerns wurde im Berichtsjahr spürbar durch Währungskurseffekte beeinflusst.

Wesentliche Umsatzeffekte aus Währungskursänderungen 2016 in Mio. €

Im Jahresverlauf 2016 entwickelten sich die meisten Währungen gegenüber dem Euro stabil. In Summe wurde der Euro auf Jahressicht leicht abgewertet. Vor dem Hintergrund stabiler geldpolitischer und ökonomischer Rahmenbedingungen in den USA und dem Euro-Raum gewann der US-Dollar 2016 gegenüber dem Euro marginal an Wert (–0,3%).

Nach der Brexit-Entscheidung wertete das britische Pfund 2016 gegenüber dem Euro signifikant ab (+11,2%).

Insgesamt wirkten die Währungskurseffekte im Vergleich zum 31. Dezember 2015 reduzierend auf den Anleihenbestand. Verschuldungsreduzierende Effekte wurden insbesondere durch die Entwicklung des britischen Pfunds getrieben.

> Rentenmärkte zeigen sich volatil

Rendite in %	**2016**	2015	Veränderung in Prozentpunkten
BUNDESANLEIHEN (ZEHNJÄHRIGE)			
Durchschnittsrendite	0,13	0,54	-0,41
Höchstrendite	0,58	0,99	-0,41
Tiefstrendite	-0,20	0,08	-0,28
Jahresendrendite	0,20	0,64	-0,44

Quelle: Thomson Reuters

Die Rentenmärkte setzten ihren seit Mitte 2015 bestehenden Trend fallender Renditen in der ersten Jahreshälfte 2016 fort. Die Verzinsung zehnjähriger Bundesanleihen lag zu Beginn des Jahres noch bei 0,60% und fiel zunächst auf 0,04%. Grund hierfür war die anhaltend lockere Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB), die unter anderem ihr Anleihekaufprogramm auf Unternehmen ausweitete. Im Nachgang zum britischen EU-Referendum sank die Rendite der Bundesanleihen auf ein historisch niedriges Niveau von –0,20%. Ursächlich hierfür war die Risikoaversion der Investoren, die vor dem Hintergrund der Unsicherheit der weiteren Entwicklung der Europäischen Union deutsche Staatspapiere als sichere Anlage nutzten. Im weiteren Verlauf schwankte die Rendite zehnjähriger Bundesanleihen zunächst unterhalb der 0%-Grenze, bewegte sich danach aber in den positiven Renditebereich zurück. Getrieben wurden die Rentenmärkte vor allem von Spekulationen hinsichtlich der zu erwartenden Geldpolitik von EZB und der US-Notenbank (Fed). Während Letztere im Dezember eine lange erwartete Zinserhöhung durchführte, hat Erstere eine Verlängerung des Anleihekaufprogramms beschlossen, wenn auch in geringerem Umfang. Darüber hinaus setzte die Wahl Donald Trumps zum nächsten US-Präsidenten einen starken Impuls für höhere Renditen und einen Höchstwert bei zehnjährigen Bundesanleihen von 0,45% im zweiten Halbjahr. Zum Jahresende lag die Rendite bei 0,21%.

> Entwicklungen auf den relevanten Märkten unterschiedlich

> Personenverkehr

Deutscher Markt wächst in allen Segmenten

Personenverkehrsmarkt in Deutschland in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate **2016**	Wachstumsrate 2015	Marktanteil **2016**	Marktanteil 2015
Motorisierter Individualverke hr	+1,5	+1,3	84,4	84,5
Schienenpersonenverkehr	+4,0	+0,3	8,3	8,1
DB-Konzern	+1,0	-0,2	7,0	7,1
Konzernexterne Bahnen	+24,1	+3,7	1,3	1,1
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	+1,0	+1,4	6,4	6,4
DB-Konzern	-2,2	-1,3	0,7	0,7
Luftverkehr (innerdeutsch)	+3,2	+1,4	0,9	0,9
Gesamtmarkt	**+1,7**	**+1,2**	**100**	**100**

Die Daten für die Jahre 2015 und 2016 entsprechen den per Februar 2017 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt wuchs 2016 segmentübergreifend und wie in den Vorjahren insgesamt über dem langjährigen Durchschnitt. Treiber dieser Entwicklung waren neben sozioökonomischen Faktoren und wettbewerblichen Impulsen auch Sondereffekte.

- Robuster Arbeitsmarkt mit gestiegenen Erwerbstätigenzahlen, geringe Inflation mit gesunkenen Kraftstoffpreisen sowie gewachsene verfügbare Realeinkommen.

- Intensiver Preiswettbewerb im öffentlichen Fernverkehr zwischen Fernbusanbietern, Low-Cost-Airlines, Ridesharing-Plattformen und Bahnen.
- Milde Witterung im Vergleich zum Vorjahr und schaltjahresbedingt zusätzlicher Verkehrstag.
- Wiederholte Arbeitsniederlegungen von Piloten und Lokführern im Vorjahr.

Motorisierter Individualverkehr

- Verkehrsleistung stieg basierend auf eigenen Berechnungen an.
- Impulse kamen vor allem von weiter gesunkenen Kraftstoffpreisen und gestiegenen verfügbaren Realeinkommen.
- Der Marktanteil sank leicht auf 84,4%.

Schienenpersonenverkehr

- Verkehrsleistung wuchs kräftig.
- Schienenpersonenfern- und -nahverkehr profitierten im Vergleich zum Vorjahr vom Ausbleiben größerer unwetterbedingter Infrastrukturschäden und Streiks.
- DB-Verkehrsleistung entwickelte sich positiv. DB Fernverkehr erzielte durch Preisaktionen, Angebotsausweitungen und Qualitätsverbesserungen signifikante Zugewinne. DB Regio musste dagegen vor allem infolge von Ausschreibungsverlusten in Thüringen, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen Einbußen hinnehmen.
- Konzernexterne Bahnen steigerten ihre Verkehrsleistung im Nahverkehr kräftig.
- Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs (SPV) wuchs auf 8,3%.

Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

- Verkehrsleistung stieg segmentübergreifend leicht an.
- Buslinienfernverkehr baute Angebot aus, verlor zuletzt aber deutlich an Dynamik.
- Anhaltender Preiswettbewerb beim Fernbus führte zu Konsolidierung der Anbieterlandschaft. Marktführer FlixBus übernahm Postbus und kontinentaleuropäische Verkehre von megabus.com, der DB-Konzern stellte sein Angebot **BERLINLINIENBUS** [SEITE 144] ein.
- Busliniennahverkehr verzeichnete aufgrund steigender Bevölkerungs-, Auszubildenden- und Erwerbstätigenzahlen ebenfalls Zuwächse.
- DB-Verkehrsleistung ging hier durch nachlassende Nachfrage im ländlichen Busliniennahverkehr und Bereinigungen des eigenen Angebotsportfolios zurück.
- Marktanteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) blieb unverändert bei 6,4%.

Luftverkehr

- Verkehrsleistung wuchs deutlich.
- Ursache der positiven Entwicklung waren ein durch Ryanair und Transavia verschärfter Angebotswettbewerb auf den Hauptstrecken Köln – Berlin und München – Berlin sowie im Vergleich zum Vorjahr geringere Streikaktivitäten.
- Nachfrage wurde durch steigende verfügbare Realeinkommen gestützt, allerdings wirkten Sicherheitsbedenken aufgrund vermehrter terroristischer Ereignisse negativ auf das Buchungsverhalten.
- Marktanteil blieb unverändert bei 0,9%.

Europäischer Personenverkehrsmarkt legte zu

Die Rahmenbedingungen für den Personenverkehr verbesserten sich 2016 europaweit. Gestiegene Erwerbstätigenzahlen, höhere verfügbare Realeinkommen und gesunkene Kraftstoffpreise induzierten in vielen europäischen Staaten eine stärkere Nachfrage. Milde Witterungsverhältnisse und ein schaltjahresbedingt zusätzlicher Verkehrstag wirkten zudem unterstützend.

Darüber hinaus wurde in mehreren Ländern der Wettbewerb intensiviert und Wachstum geschaffen:

- Frankreich verzeichnete nach Liberalisierung des nationalen Buslinienfernverkehrs eine boomende Nachfrage und einen intensiven Preiswettbewerb, angeführt durch den deutschen Fernbusanbieter FlixBus und Isilines, die Fernbusmarke der französischen Transdev, sowie Ouibus, die Fernbusmarke der französischen Staatsbahn SNCF.
- Norwegen avisierte erstmals Ausschreibungen im SPV und gliederte für zukünftigen Wettbewerb Unternehmensbereiche der norwegischen Staatsbahn (NSB) aus.
- Die italienische Staatsbahn FS kündigte den Börsengang ihrer zukünftig europaweit agierenden Hochgeschwindigkeitssparte für 2017 an.

- Niederländische Staatsbahn (NS) verkündete Verzicht auf Teilnahme an lokalen inländischen Ausschreibungen im öffentlichen Personenverkehr zugunsten stärkerer Partnerschaft mit örtlichen Aufgabenträgern.

Schienenpersonenverkehr

Der europäische SPV steigerte seine Leistung in den ersten drei Quartalen 2016 um rund 1,5%. Die größten Zuwächse verbuchten unter anderem:

- Tschechien, durch Wettbewerb der tschechischen Staatsbahn CD mit privaten Anbietern RegioJet und Leo Express (+7,4%).
- Polen, aufgrund der Einführung von Hochgeschwindigkeitsverkehren durch polnische Staatsbahn (PKP) Intercity (+11,1%).
- Spanien, dank des Ausbaus von Hochgeschwindigkeitsverbindungen und Auslastungsverbesserungen mittels Vertriebs umfangreicher Billigticketkontingente durch spanische Staatsbahn RENFE (+5,1%).

Merkliche Einbußen hinzunehmen hatten dagegen:

- Dänemark, wegen Konkurrenz durch Fernbusverkehre für dänische Staatsbahn (DSB) sowie Nachfragerückgängen durch Identitätskontrollen und Fahrzeitverlängerungen im grenzüberschreitenden Bahnverkehr (–7,2%).
- Frankreich, durch Nachfragerückgänge für französische Staatsbahn SNCF aufgrund von Attentaten, Terrorgefahr und Streiks sowie Wettbewerb im Niedrigpreissegment mit Ridesharing-Plattformen, Fernbusanbietern und Billigairlines (–4,5%).

Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Der europäische Buslinienfernverkehr verzeichnete 2016 einen deutlichen Nachfragezuwachs, wozu insbesondere die hohe Dynamik im zuletzt liberalisierten französischen Markt beitrug. Gleichzeitig veränderte sich die Anbieterbeziehungsweise Markenlandschaft:

- FlixBus übernahm im Juli 2016 das kontinentaleuropäische Geschäft des britischen Wettbewerbers megabus.com sowie im August 2016 den deutschen Konkurrenten Postbus.
- Hellö startete im Juli 2016 als eigene Fernbusmarke der österreichischen Staatsbahn (ÖBB) mit internationalen Verbindungen.
- Starshipper übernahm 5% an Ouibus, der Fernbusmarke der französischen Staatsbahn SNCF, und stellte eigenen Marktauftritt ein.

> Güterverkehr und Logistik

Straße mit stärkstem Wachstum im deutschen Güterverkehrsmarkt

Güterverkehrsmarkt in Deutschland in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2016	2015	**2016**	2015
Schienengüterverkehr	~ –0,5	+3,6	17,6	18,0
DB-Konzern	~ –3,4	–5,1	10,4	11,0
Konzernexterne Bahnen	~ +4,0	+20,6	7,2	7,0
Straßengüterverkehr	~ +2,8	~ +1,6	71,5	70,8
Binnenschiff	~ –3,7	–6,4	8,1	8,5
Rohrfernleitungen	+5,9	+1,0	2,8	2,7
Gesamtmarkt	**~ +1,7**	**~ +1,2**	**100**	**100**

Die Daten für die Jahre 2015 und 2016 entsprechen den per 17.Februar 2017 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen (inklusive der rückwirkend ab 2011 angepassten Daten zum Straßengüterverkehr). Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet.

Das Wachstum des deutschen Güterverkehrsmarktes entsprach 2016 etwa dem Durchschnitt der Jahre nach der Wirtschaftskrise 2008/2009. Nach einem schwachen Jahresbeginn stabilisierte sich die Entwicklung im weiteren Jahresverlauf bei einem Leistungsanstieg von etwa 1,5 bis 2%. Gestützt wurde das Wachstum durch insgesamt positive Impulse aus dem konjunkturellen Umfeld, wobei aber einzelne Branchen deutlich hinter dem Vorjahresniveau zurückblieben. Diese unterschiedlichen Entwicklungen schlugen sich auch in den Ergebnissen der Verkehrsträger nieder. Während sich die Nachfrage im straßenaffinen Konsumgüterbereich und aus dem Baugewerbe dynamisch zeigte und der Lkw-Verkehr zusätzlich von einer infolge der erneut deutlich gesunkenen Dieselpreise gestiegenen Wettbewerbsfähigkeit profitierte, wirkte sich die schwache Entwicklung der Vorleistungsgüterindustrie dämpfend auf Schiene und Binnenschiff aus.

Schiene

- 2016 konnte das Leistungsniveau des Vorjahres nicht erreicht werden.
- Positive Entwicklung vor allem im Kombinierten Verkehr reichte nicht aus, die teils deutlichen Rückgänge in Bereichen wie beispielsweise Land-/Forstwirtschaft, Erze, Eisen/Stahl, Chemie, Mineralerzeugnisse und Fahrzeuge zu kompensieren.
- Marktanteil der Schiene konnte nicht gehalten werden und ging zurück.
- Rückgang der DB-Verkehrsleistung vor allem infolge einer schwachen Entwicklung in bedeutenden Branchen wie Kohle, Stahl und Chemie, bei denen DB Cargo einen hohen Marktanteil hat, sowie aufgrund von inter- und intramodalen Verkehrsverlagerungen. Im Kombinierten Verkehr lag das Leistungsvolumen annähernd auf dem Vorjahresniveau.

- DB-Marktanteil fiel intramodal weiter auf etwa 59% und intermodal auf 10,4%.
- Konzernexterne Bahnen entwickelten sich erneut überdurchschnittlich und konnten ihre Verkehrsleistung steigern, unter anderem wegen eines geringeren Anteils von Montanverkehren und Verkehrsverlagerungen.
- Konzernexterne Bahnen verzeichneten die stärksten Zuwächse im Bereich Kombinierter Verkehr.

Straße

- Verkehrsleistung entwickelte sich überdurchschnittlich. Gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr trugen hierzu weiterhin vor allem im Ausland zugelassene Fahrzeuge bei, insbesondere aus dem mittel- und osteuropäischen Raum.
- Neben kräftigen Impulsen aus der bedeutenden Baubranche wurde das Wachstum durch die gute Konsumstimmung gestützt. So profitiert die Straße von einer Nachfragesteigerung bei Kaufmanns- und Industriegütern sowie kleiner werdenden Sendungsgrößen bei steigenden Qualitätsanforderungen hinsichtlich Laufzeit und Pünktlichkeit.
- Lkw-Verkehr legte auch durch Verkehrsverlagerungen von anderen Verkehrsträgern infolge der durch niedrige Dieselpreise gestiegenen Wettbewerbsfähigkeit zu.
- Marktposition konnte im dritten Jahr in Folge weiter ausgebaut werden.

Binnenschiff

- Gebremst durch überwiegend schwache Impulse im Massengutbereich sowie weitere Einschränkungen durch Niedrigwasserstände vor allem zum Jahresende 2016 wurde das Vorjahresniveau entgegen den Erwartungen zu Jahresbeginn erneut deutlich unterschritten.
- Leistungsentwicklung zeigte sich in nahezu allen Bereichen schwach. Eine deutliche Unterschreitung des Vorjahresniveaus war vor allem in den Gütergruppen Land-/Forstwirtschaft, Kohle und Kokerei-/Mineralölerzeugnisse zu verzeichnen.
- Der Marktanteil ging im dritten Jahr in Folge weiter zurück.

Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt unter Vorjahresniveau

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 28, Schweiz und Norwegen) ging 2016 zurück. Gründe hierfür waren unter anderem die abgeschwächten Impulse aus schienenaffinen Branchen wie Kohle und Stahl. Stützend wirkte die weiterhin positive Entwicklung des Kombinierten Verkehrs. Das Jahr 2016 war von einer volatilen Entwicklung geprägt. Nach einem schwachen ersten Quartal folgte im Jahresverlauf eine leichte Stabilisierung. Zum Ende des Jahres sank die Verkehrsleistung wieder.

In einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld zeigten sich regional deutliche Unterschiede. Nach bisherigen Erkenntnissen konnte von den Top-Bahnen in Europa kaum ein Unternehmen seine Verkehrsleistung steigern. Im europäischen Netzwerk von DB Cargo blieb die Verkehrsleistung ebenfalls unter dem Vorjahr (–3,8%), was vor allem auf eine schwache Entwicklung in den für DB Cargo wichtigsten Märkten Deutschland und Großbritannien zurückzuführen ist.

Im Einzelnen stellen sich die regionalen Entwicklungen im Vorjahresvergleich wie folgt dar:

Großbritannien

- Deutlicher Verkehrsleistungsrückgang um rund 10%.
- Starker Rückgang vor allem in den Segmenten Kohle und Stahl. Die Kohleverkehre sind in den letzten zwei Jahren um rund 75% zurückgegangen. Zuwächse bei den Intermodalverkehren konnten diese negative Entwicklung nicht kompensieren.
- DB Cargo UK war vom Rückgang der Stahl- und Kohleverkehre besonders stark betroffen. Die führende Marktposition konnte dennoch gehalten werden.

Polen

- Verkehrsleistung ging 2016 gegenüber dem Vorjahr leicht zurück. Hauptgründe für die schwache Entwicklung waren die sinkende Kohlenachfrage infolge zunehmender Auswirkungen der Energiewende sowie rückläufige Baustofftransporte. Stützend wirkten die Intermodalverkehre.
- Marktführer PKP Cargo war von den Rückgängen der Kohle- und Baustoffverkehre besonders betroffen. Die Verkehrsleistung ging mit rund 8% deutlich zurück.
- DB Cargo Polska konnte seine Verkehrsleistung leicht steigern und den Marktanteil ausbauen.

Frankreich

- Verkehrsleistung in Frankreich ging 2016 deutlich um rund 5% zurück. Damit hat sich die positive Marktentwicklung der letzten zwei Jahre nicht fortgesetzt.

- Hauptgrund für diese Entwicklung waren intensive Streiks infolge der seitens der französischen Regierung geplanten Arbeitsmarktreform.
- Fret SNCF blieb mit seiner Leistung leicht unter dem Vorjahresniveau, konnte seine führende Marktstellung aber behaupten.
- Auch die Verkehrsleistung unserer Tochtergesellschaft Euro Cargo Rail ging vor allem aufgrund von Streiks zurück. Die Marktposition konnte jedoch ebenfalls gehalten werden.

Europäischer Landverkehr wächst moderat

Der europäische Landverkehrsmarkt verzeichnete ein solides Wachstum der Nachfrage gegenüber dem Vorjahr. Aufgrund einer weiterhin hohen Wettbewerbsintensität und gegenüber dem Vorjahr deutlich niedrigerer Dieselpreise spiegelte sich das Mengenwachstum nur teilweise im Umsatzwachstum wider.

Trotz starkem Auftreten einiger Wettbewerber konnte DB Schenker seine Marktposition im europäischen Landverkehr behaupten und erzielte ein moderates Umsatzwachstum.

Luftfracht mit geringem Wachstum

Der internationale Luftfrachtmarkt stagnierte im ersten Halbjahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr und konnte erst mit einer starken zweiten Jahreshälfte ein geringes Wachstum für das gesamte Jahr erzielen (+2,0%). Hauptgrund für das ausbleibende Wachstum im ersten Halbjahr ist ein Sondereffekt (Streik der Seehafenarbeiter an der Westküste der USA) im Vorjahr.

Treiber der Volumen waren 2016 die Bereiche verderbliche Güter, industrielle Vorleistungsgüter, Chemikalien und Konsumgüter, wobei fast alle anderen Branchen stagnierende bis rückläufige Entwicklungen auswiesen.

Aufgrund des Sondereffekts aus dem Jahr 2015 zeigte insbesondere die Handelsroute Transpazifik einen starken Rückgang, wohingegen die Volumen zwischen Asien und Europa weiter anstiegen. Einen besonderen Anstieg gab es zudem auf der Handelsroute Naher/Mittlerer Osten nach Europa.

Die Transportkapazitäten sind 2016 durch weitere Auslieferungen von Flugzeugen sowie neu aufgesetzte Flugrouten angestiegen. Aus diesem Grund lagen die Frachtpreise unter dem bereits niedrigen Niveau des Vorjahres, jedoch mit einem positiven Trend ab September 2016.

DB Schenker verzeichnete in der Luftfracht ein Volumenwachstum von 4,5% gegenüber dem Vorjahr.

Seefracht wächst leicht

Die Nachfrage in der globalen Seefracht stieg 2016 leicht um 1,3%, insbesondere getrieben durch die Marktbereiche Rohstoffe, industrielle Vorleistungsgüter, Halbfertigerzeugnisse und verderbliche Güter. Dabei verzeichnete die volumenstärkste Route Intra-Asien ein Wachstum von etwa 4%. Auch die Route Asien–Europa wuchs mit etwa 3%.

Die im Markt für Containerschiffe weiterhin bestehenden Überkapazitäten führten zu allgemein niedrigen Frachtraten. Die Insolvenz der Reederei Hanjin bewirkte eine Marktbereinigung und erhöhte die Nachfrage bei den verbleibenden Reedern, besonders auf den Transpazifik- und Fernost-Europa-Handelsrouten. Hier erholten sich zuletzt auch die Frachtraten. Dieser Effekt ist jedoch möglicherweise nur vorübergehend, da ein Rückfluss von ehemaligen Hanjin-Kapazitäten auf den Schiffsmarkt möglich ist.

DB Schenker steigerte in der Seefracht sein Volumen gegenüber dem Vorjahr um 3,3%.

Kontraktlogistik anhaltend dynamisch

Auch 2016 entwickelte sich der globale Markt für Kontraktlogistik weiter positiv. Dominanter Treiber war wie zuvor vor allem der anhaltend starke Outsourcing-Trend in den Schlüsselindustrien (vor allem Electronics, Consumer, Healthcare und Industrials). Der wachsende E-Commerce erfordert deutlich höhere Lagerkapazitäten als der klassische Handel und beflügelte so auch den Markt für Lagerflächen, vor allem in den USA und China beziehungsweise die Region Asien/Pazifik. Regional verzeichneten die Region Asien/Pazifik, der Mittlere Osten sowie Afrika hohe Wachstumsraten. In China war das Wachstum zwar weiterhin hoch, jedoch auf leicht geringerem Niveau gegenüber dem Vorjahr.

DB Schenker erzielte in einem wettbewerbsintensiven Umfeld ein Umsatzwachstum von über 5%.

> Schieneninfrastruktur mit Nachfragezuwachs

Ausgewählte Kennzahlen DB-Schieneninfrastruktur in Deutschland	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Infrastrukturkunden	421	412	+9	+2,2
Konzernintern	17	17	–	–
Konzernextern	404	395	+9	+2,3
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.067	1.054	+13	+1,2
DB-Konzern	745,6	764,4	-18,8	-2,5
Konzernexterne Bahnen	321,9	289,8	+32,1	+11,1
Anteil konzernexterner Bahnen in %	30,2	27,5	–	–
Stationshalte in Mio. Stopps	152,5	150,9	+1,6	+1,1
DB-Konzern	117,1	119,4	-2,3	-1,9
Konzernexterne Bahnen	35,4	31,5	+3,9	+12,4

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

Die Trassennachfrage entwickelte sich 2016 infolge einer höheren Nachfrage im Personenverkehr positiv. Dabei haben entsprechend dem langjährigen Trend die konzernexternen Kunden Marktanteile gewinnen können, während die Nachfrage der konzerninternen Kunden zurückgegangen ist. Die Wachstumsrate wurde durch Sondereffekte wie die Streiks 2015 und den zusätzlichen Verkehrstag durch das Schaltjahr erhöht.

Das Wachstum im SPNV ist auch auf die Neuvergabe von Verkehrsverträgen unter anderem in den Netzen Mitteldeutsches S-Bahn-Netz und Dieselnetz Südwest zurückzuführen. Bedingt durch Ausschreibungsgewinne ist der Anteil von konzernexternen Bahnen weiter gestiegen.

Die Betriebsleistung im SPFV stieg aufgrund der Inbetriebnahme der VERKEHRSPROJEKTE DEUTSCHE EINHEIT (VDE) 8 [SEITE 38, 41, 153] zwischen Erfurt und Berlin.

Im Güterverkehr ist ein leichter Nachfragerückgang zu verzeichnen. Im Gegensatz zum Vorjahr wurde der Nachfragerückgang der konzerninternen Kunden nicht von den konzernexternen Kunden überkompensiert.

Im Berichtsjahr stieg in Summe die Zahl der Stationshalte im SPNV. Dies ist unter anderem auf einen zusätzlichen Verkehrstag (Schaltjahr) und Taktverdichtungen in einigen Aufgabenträgergebieten zurückzuführen. Durch Ausschreibungsgewinne im Regionalverkehr ist der Anteil von konzernexternen Bahnen weiter gestiegen.

Die für das Geschäftsfeld DB Personenbahnhöfe relevanten realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland (ohne Kfz und Tankstellen) sind im Berichtsjahr um 2,8 % gestiegen.

> Zahlreiche Entwicklungen im politischen Umfeld

Über regulierungs- und verkehrspolitische Themen sowie die Weiterentwicklung des ordnungspolitischen Rahmens im Eisenbahnsektor berichten wir detailliert in unserem WETTBEWERBSBERICHT [DB.DE/LINKS_IB16].

> Regulatorische und verkehrspolitische Themen in Deutschland

Überprüfung des Stationspreissystems

Im Februar 2016 hat die BNetzA eine vertiefte Überprüfung der Stationsentgelte eingeleitet. Untersucht werden soll insbesondere, ob die kostenorientiert gebildeten Entgelte ihrer Höhe nach angemessen sind. Gegenstand der Prüfung sind die Kostenbasis der Entgeltkalkulation für die Stationspreisliste 2014 und die erzielte Rendite. Dabei werden unter anderem die Verrechnung von Gemeinkosten und die Abgrenzung regulierter und nicht regulierter Bereiche analysiert. Mit dem Abschluss des Verfahrens rechnen wir im Jahr 2017.

Überprüfung des Trassenpreissystems abgeschlossen

Im August 2015 hatte die BNetzA einen Bescheid zum Trassenpreissystem erlassen. Gegenstand der Überprüfung war die Höhe der Entgelte für das Jahr 2011. Die BNetzA kam im Ergebnis zu der Feststellung, dass die DB Netz AG die gesetzlichen Vorgaben eingehalten hat und die Höhe der Entgelte damit nicht zu beanstanden sei. Mit dem Bescheid verband die BNetzA auch Auflagen und Feststellungen. Die DB Netz AG legte gegen den Bescheid Widerspruch ein, um einige im Vorverfahren strittige Feststellungen der BNetzA zu klären. Nach zahlreichen Terminen konnte das Verfahren im August 2016 beendet werden. Die BNetzA hat die hinreichende Umsetzung der strittigen Punkte des Bescheids bestätigt, die DB Netz AG nahm im Gegenzug den Widerspruch zurück.

Weiterentwicklung des Trassenpreissystems

Im Hinblick auf Änderungen im Bereich der Entgeltregulierung hat die DB Netz AG in einem engen Austausch mit der BNetzA ein weiterentwickeltes Trassenpreissystem erarbeitet. Auch die Kunden wurden in den Prozess der Ausgestaltung aktiv mit eingebunden. Mit Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) im September 2016 wurden die Entgeltgrundsätze und die Entgeltliste nach dem neuen Preissystem der Regulierungsbehörde im Oktober 2016 zur Genehmigung vorgelegt. Sie sollen zum nächstmöglichen Zeitpunkt (Fahrplanwechsel Dezember 2017) eingeführt werden.

SEITE 189

Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten

Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) aus dem Jahr 2011 können Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auf Grundlage der bisherigen Rechtslage zivilgerichtlich am Maßstab des §315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden, auch wenn die BNetzA den Entgelten nicht widersprochen hat und diese regulierungsrechtlich wirksam sind.

In diesem Zusammenhang ist derzeit vor Zivilgerichten eine Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten zwischen der DB Netz AG beziehungsweise der DB Station&Service AG (DB S&S AG) auf der einen Seite und EVU beziehungsweise Aufgabenträgern oder Bundesländern auf der anderen Seite anhängig. Gegenstand der Verfahren ist die Überprüfung der Billigkeit der Nutzungsentgelte. Darüber hinaus werden teilweise auch kartellrechtliche Ansprüche geltend gemacht. Der überwiegende Teil dieser Rechtsstreitigkeiten betrifft Entgelte, die von der DB Netz AG als Regionalfaktoren oder von der DB S&S AG nach dem Stationspreissystem 2005 erhoben wurden.

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

Die Entscheidungen des BVerfG und des BGH sowie die Vorlage an den EuGH sind ein wichtiger Schritt zur Klärung der Frage, ob die Zivilgerichte, wie bisher in den meisten Verfahren unterstellt, die Vorschrift des §315 BGB parallel zu den Regelungen des Eisenbahnrechts anwenden dürfen. Im Vorabentscheidungsverfahren vor dem EuGH fand im Juli 2016 eine mündliche Verhandlung statt. Am 24. November 2016 hat der Generalanwalt seine Schlussanträge verkündet. Mit einem Urteil des EuGH ist erfahrungsgemäß etwa ein halbes Jahr nach den Schlussanträgen des Generalanwalts, an die das Gericht nicht gebunden ist, zu rechnen.

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

Klage des Landes Sachsen-Anhalt

Das Land Sachsen-Anhalt hat im Berichtsjahr 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 setzt sich gegen die Klage zur Wehr. 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 gegen die Forderungen der DB Regio AG mit ihren angeblichen kartellrechtlichen Schadenersatzansprüchen für die Jahre 2003 und 2004 aufgerechnet. Urteile erwarten wir frühestens im Laufe des Jahres 2017.

Feldversuch mit Lang-Lkw in Regelbetrieb

Der Feldversuch des Bundes geht zum 1. Januar 2017 in einen Regelbetrieb über. Der DB-Konzern kann und will sich Innovationen auch im Straßengüterverkehr nicht verschließen. Uns ist aber wichtig, dass dabei in der konkreten Umsetzung zusätzliche Wettbewerbsnachteile für den

Güterverkehr auf der Schiene so weit wie möglich vermieden werden. So hat sich DB Schenker am Feldversuch nur mit vier Fahrzeugen auf wenigen ausgewählten Strecken in Deutschland beteiligt. Auf diesen Strecken werden auch weiterhin zeitkritische Stückgutladungen befördert, die auch aus Sicht der Kunden ohnehin nicht für den Transport auf der Schiene infrage kommen. Eine Verlagerung von Verkehren von der Schiene auf die Straße ist hier also nicht zu befürchten.

Konkrete Planungen für den Ausbau der Lang-Lkw-Flotte gibt es derzeit nicht.

Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission fortgeführt

Ende Oktober 2014 reichte die Europäische Kommission Klage gegen den Bund wegen angeblicher Nichtbeachtung der EU-Vorschriften über die finanzielle Transparenz im Eisenbahnsektor vor dem EuGH ein. In dem bereits seit 2012 geführten Vertragsverletzungsverfahren hat die Bundesregierung die Vorwürfe der Europäischen Kommission in den verschiedenen Verfahrensstufen mehrfach vollumfänglich zurückgewiesen und ausführliche Informationen über die Finanzbeziehungen im DB-Konzern zur Verfügung gestellt. Ende Mai 2016 hat der Generalanwalt seine Schlussanträge gestellt. Ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs wird 2017 erwartet.

> Regulatorische und verkehrspolitische Themen in Europa

Ergebnis der Untersuchung der britischen Wettbewerbsbehörde zu Northern Rail

Die britische Wettbewerbsbehörde Competition and Markets Authority (CMA) hat umfangreich mögliche Wettbewerbskonflikte im Rahmen des Northern-Rail-Vertrags untersucht. Dabei wurden die außerhalb des Vertrags existierenden Angebote von DB Arriva in Nordengland betrachtet. Die CMA hat dabei 1.235 Verkehrsströme (»Passenger Flows«) betrachtet. In 99,8 % der Fälle gab es keine Wettbewerbskonflikte. DB Arriva arbeitet daran, gemeinsam mit der CMA nach Lösungen zu suchen.

Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs in Dänemark

Das dänische Ministerium für Verkehr und Bau hat mit der Planungsphase der Liberalisierung des SPV in Dänemark begonnen. 2016 wurde das Verfahren für die Ausschreibung des Regionalverkehrs in Jütland und Fünen für 2017/2018 vom dänischen Ministerium für Verkehr und Bau aufgenommen.

Neue Vorschriften in Portugal über Konzessionen

Die vorläufigen Vorschriften über Konzessionen und Fahrvergünstigungen für bestimmte Reisegruppen in Portugal werden voraussichtlich bis Dezember 2019 verlängert werden.

Arriva Spain Rail erhält Eisenbahnlizenz

Arriva Spain Rail hat eine Eisenbahnlizenz erhalten, die von der neuen spanischen Safety Rail Agency (ASEF) verliehen wird. Die Ausstellung des Sicherheitszertifikats steht noch aus. Die spanische Regierung kündigte zunächst eine schnelle Liberalisierung des Schienenverkehrs an, diese wurde dann allerdings gestoppt.

Verstaatlichung des polnischen Eisenbahnverkehrs

Die polnische Regierung hat beschlossen, den Eisenbahnverkehr erneut zu verstaatlichen. Der Fall wurde der Europäischen Kommission von der Vereinigung der European Passenger Transport Operators (EPTO) vorgelegt.

> Weiterentwicklung des verkehrs- und ordnungspolitischen Rechtsrahmens

Erhöhung der Regionalisierungsmittel

Für 2016 erhöhte der Bund die Regionalisierungsmittel, mit denen die Länder insbesondere den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) finanzieren, auf insgesamt 8,2 Mrd. €. Davon wurden 8 Mrd. € gemäß des Kieler Schlüssels unter den Ländern aufgeteilt. Weitere 199 Mio. € erhielten die ostdeutschen Länder, 1 Mio. € erhielt das Saarland. In den Jahren 2017 bis 2031 werden die Regionalisierungsmittel jährlich um 1,8 % erhöht. Die Länder und Aufgabenträger stehen nun in der Verantwortung, die zur Verfügung stehenden Mittel, wie vom Gesetzgeber vorgesehen, wirksam für den SPNV einzusetzen. Aus Sicht der Bahnen und Fahrgäste im SPNV müssen die verfügbaren Mittel zuerst für SPNV-Mehrbestellungen verwendet werden. Sind diese nicht mehr möglich, sollten die Mittel für Qualitätsverbesserungen im SPNV (F2) wie zum Beispiel WLAN in Zügen (F4), Fahrzeugmodernisierungen und Ausweitungen bei Sicherheit und Service investiert werden.

Höhere EEG-Umlage

Nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) 2014 beträgt der von den Schienenbahnen im Rahmen der Besonderen Ausgleichsregelung zu entrichtende EEG-Satz für den Fahrstrom 20 % der vollen EEG-Umlage. Für 2016 hat sich die EEG-Umlage um 0,18 ct/kWh auf 6,354 ct/kWh erhöht. Dies führte zu einem Anstieg des EEG-Satzes für den Fahrstrom auf 1,271 ct/kWh. Insgesamt führte das für den DB-Konzern 2016 zu einer zusätzlichen Belastung im einstelligen Millionenbereich.

Eisenbahnregulierungsgesetz in Kraft getreten

Das Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich, das die Richtlinie 2012/34/EU (Recast) in deutsches Recht umsetzt, wurde Anfang Juli von Bundestag und Bundesrat verabschiedet und ist Anfang September 2016 in Kraft getreten. Zentraler Bestandteil ist das ERegG. Daneben wurden unter anderem Änderungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz vorgenommen.

Das Gesetz geht in Teilbereichen deutlich über die Recast-Vorgaben der EU hinaus und führt insgesamt zu einer erheblichen Verschärfung des Regulierungsrahmens. So werden unter anderem die Entgeltregulierungsvorschriften verschärft und die Kompetenzen der BNetzA deutlich ausgeweitet. Gleichzeitig stärkt die neu eingeführte Entgeltgenehmigung die Rechtssicherheit.

Bundesverkehrswegeplan 2030

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 (F5) wurde am 3. August 2016 vom Bundeskabinett beschlossen. Die entsprechende Ausbaugesetzgebung wurde nach Beratungen im Bundestag und finaler Zustimmung des Bundesrates am 16. Dezember 2016 erfolgreich abgeschlossen. Zentrale Maßnahmen, die der DB-Konzern im September 2013 mit dem Zielnetz 2030 zum neuen BVWP angemeldet hatte, sind aufgenommen.

Der BVWP 2030 enthält wichtige Projekte zur Weiterentwicklung des Schienennetzes. Hoch priorisiert sind beispielsweise der Ausbau der fünf Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim und München) sowie der für den Güterverkehr wichtige Ostkorridor. Ferner hat im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Bewertung eines durchgehenden Netzes für 740 m lange Züge begonnen, das ein wesentlicher Beitrag zur Leistungssteigerung des Schienennetzes und zur Senkung der Produktionskosten im Schienengüterverkehr wäre.

Anschlussregelung zu Ausgleichszahlungen für höhengleiche Kreuzungen

Mit den Ausgleichszahlungen des Bundes für höhengleiche Kreuzungen werden 50 % der Belastungen ausgeglichen, die bei Betrieb und Erhalt der vom Straßen- und Schienenverkehr genutzten Kreuzungen entstehen. Die Zahlungen erfolgen bis Ende 2017 rechtlich auf Basis der seit 1969 bestehenden europäischen Verordnung (EWG) Nummer 1192/69. Aufgrund einer Rechtsbereinigung der Europäischen Union im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets ist zur Fortführung der Zahlungen eine entsprechende Regelung erforderlich, die vom BMVI vorbereitet wird.

Neues Gesetz für Busverkehre in Großbritannien

Das neue Gesetz zur Regelung von Busverkehren in Großbritannien (Bus Services Bill) wurde verschoben. Die Regierung hat jedoch deutlich gemacht, dass sie erwartet, dass das Gesetz Anfang Mai 2017 in Kraft treten wird. Das Gesetz umfasst neue Möglichkeiten für lokale Behörden und Bürgermeister in Hinblick auf Busleistungen, dazu gehört unter anderem ein neuer Ansatz bezüglich Franchising. DB Arriva hat sich an dem Prozess beteiligt und sieht in effizienten Partnerschaften den zukunftsträchtigsten Ansatz und nicht in strikten Franchisesystemen.

Energie- und Klimafonds soll Energieeffizienz im Schienenverkehr fördern

Der Entwurf der Förderrichtlinie zur Stärkung des elektrischen Schienenverkehrs der Bundesregierung sieht für den Zeitraum 2016 bis 2020 eine Förderung elektrisch erbrachter Verkehrsleistung vor.

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

Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen

Der am 21. Dezember 2016 vom Bundeskabinett beschlossene Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen sieht ein grundsätzliches Einsatzverbot lauter Güterwagen ab dem Netzfahrplan 2020/2021 vor. Darüber hinaus sieht der Gesetzentwurf bestimmte Ausnahmen und Befreiungen vor, beispielsweise den Einsatz von lauten Wagen nach einer Einzelfallprüfung durch den Infrastrukturbetreiber. Hierfür ist notwendig, dass durch die Vorgabe einer Geschwindigkeitsreduzierung die Schallemission des Zuges mit lauten Güterwagen nicht die Schallemission eines Zuges übersteigt, der vollständig mit umgerüsteten Wagen verkehrt.

Viertes Eisenbahnpaket in Kraft getreten

Die EU-Kommission hatte am 30. Januar 2013 ihre Gesetzesvorschläge zum vierten Eisenbahnpaket vorgelegt. Das Paket beinhaltet einen politischen Teil, der Vorschläge zur Öffnung des nationalen Schienenpersonenverkehrsmarktes und zur weiteren Trennung von Eisenbahninfrastruktur und Verkehrsbetrieb enthält, sowie einen technischen Teil, bestehend aus Vorschlägen zur technischen Interoperabilität und Sicherheit des europäischen Bahnsystems.

Zum politischen Teil ist eine Einigung zwischen den Gesetzgebungsorganen der Europäischen Union im April 2016 erfolgt. Der ausgehandelte Kompromiss ist sachgerecht und trägt dazu bei, die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers weiter zu stärken, die Transparenz von Finanzbeziehungen weiter zu erhöhen und die Regulierung mit Augenmaß auszubauen. Das Unionsrecht bleibt damit weiterhin offen für unterschiedliche Bahnstrukturmodelle. Integrierte Bahnstrukturmodelle, in denen sich Effizienz-, Kosten- und Verbundvorteile erzielen lassen, sind auch zukünftig ausdrücklich möglich.

Das vierte Eisenbahnpaket ist zudem ein Schritt zur weiteren Öffnung der Märkte für den Schienenpersonenverkehr in Europa. Ab Dezember 2020 gibt es für den eigenwirtschaftlichen Verkehr ein grundsätzliches Zugangsrecht zur Infrastruktur. Der Zugang kann eingeschränkt werden, wenn das wirtschaftliche Gleichgewicht parallel verlaufender gemeinwirtschaftlicher Verkehre gefährdet ist. Bei der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehre besteht für Aufgabenträger weiterhin ein Wahlrecht zwischen direkter und wettbewerblicher Vergabe. Ab Dezember 2023 gelten für Direktvergaben erhöhte Anforderungen. Sie sind nur noch zulässig, wenn der Aufgabenträger sie wegen der Struktur des Marktes und des Schienennetzes für gerechtfertigt hält und die Direktvergabe mit einer Verbesserung der Qualität und/oder der Kosteneffizienz gegenüber dem vorherigen Verkehrsvertrag einhergeht. Bereits erfolgte Direktvergaben genießen Bestandsschutz bis zum Ablauf des jeweiligen Vertrags.

Der politische Teil des vierten Eisenbahnpakets ist nach Veröffentlichung im EU-Amtsblatt am 23. Dezember 2016 in Kraft getreten. Der technische Teil mit Regelungen zum Abbau von Marktzugangsbarrieren und zur Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit der Schiene ist am 15. Juni 2016 in Kraft getreten.

Neuordnung der Beschäftigungsbedingungen in Frankreich

Mit dem Gesetz zur französischen Bahnreform wurde 2014 festgelegt, bis Ende Juni 2016 die Beschäftigungsbedingungen für den gesamten Schienenverkehrssektor einheitlich festzuschreiben. Das Modell ist dreistufig angelegt. Die Basis bildet ein am 9. Juni 2016 veröffentlichtes Sockeldekret der Regierung, das im Schwerpunkt Arbeitszeitregelungen enthält. Dieses wird ergänzt durch einen Branchentarifvertrag sowie Haustarifverträge. Die Festschreibung der Beschäftigungsbedingungen in der Nähe des SNCF-Niveaus stellt eine erhebliche Belastung insbesondere der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs dar.

Konzernperformance Ökonomie

Qualitätsverbesserungen vorangetrieben / S.101

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage verbessert / S.105

UNSER ANSPRUCH

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

UNSERE ZIELE

KUNDENZUFRIEDENHEIT REISENDE (IN ZI)

BASIS 2012	STAND 2015	STAND 2016	ZIEL DB2020+
–	76,4	**76,0**	~79

WO STEHEN WIR 2016 AUF DEM WEG ZUR ZIELERREICHUNG 2020? (IN %)

20 40 60 80 **100**[1] 120 140 160 180

PÜNKTLICHKEIT SCHIENE DB-KONZERN IN DEUTSCHLAND (IN %)

BASIS 2012	STAND 2015	STAND 2016	ZIEL DB2020+
94,4	93,6	**94,3**	>95

WO STEHEN WIR 2016 AUF DEM WEG ZUR ZIELERREICHUNG 2020? (IN %)

20 40 60 80 **100**[1] 120 140 160 180

KUNDENZUFRIEDENHEIT GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK (IN ZI)

BASIS 2012	STAND 2015	STAND 2016	ZIEL DB2020+
–	67,5	–	≥73

WO STEHEN WIR 2016 AUF DEM WEG ZUR ZIELERREICHUNG 2020? (IN %)

20 40 60 80 **100**[1] 120 140 160 180

ANGEMESSENE VERZINSUNG – ROCE (IN %)

BASIS 2012	STAND 2015	STAND 2016	ZIEL DB2020+
8,3	5,3	**5,9**	≥9,0

WO STEHEN WIR 2016 AUF DEM WEG ZUR ZIELERREICHUNG 2020? (IN %)

20 40 60 80 **100**[1] 120 140 160 180

FINANZIELLE STABILITÄT – TILGUNGSDECKUNG[2] (IN %)

BASIS 2012	STAND 2015	STAND 2016	ZIEL DB2020+
22,2	19,0	**18,1**	≥25

WO STEHEN WIR 2016 AUF DEM WEG ZUR ZIELERREICHUNG 2020? (IN %)

20 40 60 80 **100**[1] 120 140 160 180

= Stand 2016 = Stand 2015

[1] 100 % heißt Ist-Wert 2016 = Plan-Wert 2016. Hochlauf in Richtung Planerreichung in 2020 ist damit im Soll.

[2] Methodenänderung [SEITE 84] mit rückwirkender Anpassung.

UNSERE HANDLUNGSFELDER

INFRASTRUKTURVERFÜGBARKEIT

Präventive Instandhaltung und Engpassauflösung durch gezielten Ausbau

SEITE 150 FF.

PÜNKTLICHKEIT

Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr verbessern

SEITE 101 F.

MODERNISIERUNG FAHRZEUGFLOTTE

Verbesserung Fahrzeugverfügbarkeit und Erhöhung Fahrgastkomfort

SEITE 136 F.

OPTIMIERUNG BESTANDSGESCHÄFT

Maßnahmen zu kontinuierlichen Produktivitätssteigerungen

SEITE 146

ORDNUNGSPOLITISCHER RAHMEN

Belastungen durch Eingriffe minimieren

SEITE 95 FF.

LIBERALISIERUNG PERSONENVERKEHR

Europaweite Beteiligung an Ausschreibungen

SEITE 164 F.

ZUVERLÄSSIGKEIT

Reiseketten absichern und Transportqualität sicherstellen

SEITE 102 FF.

KUNDENORIENTIERUNG

Kundengerechte Angebote und Services

SEITE 102 FF.

KUNDENINFORMATION

Rechtzeitige und umfassende Kommunikation

SEITE 157

MARKTWACHSTUM

Insbesondere im Bereich Güterverkehr und Logistik

SEITE 92 FF.

INNOVATIVE PRODUKTE

Weiterentwicklung der Angebotspalette

SEITE 102 FF.

WETTBEWERBSFÄHIGE KOSTENSTRUKTUREN

Optimierung der Kostenstrukturen, maßvolle Tarifentwicklung

SEITE 140

> Qualitätsverbesserungen vorangetrieben

- Zukunft Bahn zeigt Wirkung.
- Deutliche Verbesserung der Pünktlichkeit im Personen- und Güterverkehr.
- Imagewert leicht rückläufig.

GRI G4-PR5

> Kundenzufriedenheit im Fernverkehr deutlich gestiegen

Kundenzufriedenheit in ZI	2016	2015	2014
Reisende	76,0	76,4	76,1
DB Fernverkehr	77	75	75
DB Regio (Schiene)	69	71	69
DB Regio (Bus)	75	74	75
DB Netze Personenbahnhöfe (Reisende/Besucher)	69	69	69
DB Arriva (Bus und Schiene Großbritannien)	81	83	82
DB Vertrieb	81	81	83
DB Fuhrpark Carsharing	76	78	79
DB Fuhrpark Call a Bike	77	77	74
Güterverkehr und Logistik [1]	-	67,5	-
DB Cargo [1]	-	64	-
DB Schenker [1]	-	71	-

[1] Erhebung alle zwei Jahre.

Die regelmäßige Messung der Kundenzufriedenheit (F2) hat für uns eine große Bedeutung. Die Erhebung erfolgt jeweils durch unabhängige Marktforschungsinstitute. Die Kundenzufriedenheit im Bereich Güterverkehr und Logistik wird alle zwei Jahre gemessen.

Im Berichtsjahr hat sich die Kundenzufriedenheit insbesondere bei DB FERNVERKEHR [SEITE 137] spürbar verbessert. Insgesamt ist im Berichtsjahr die Kundenzufriedenheit der Reisenden allerdings trotz gestiegener Pünktlichkeitswerte leicht zurückgegangen. Dies resultierte aus der Entwicklung bei DB REGIO [SEITE 142] und DB ARRIVA [SEITE 166].

> Beurteilung Preis-Leistungs-Verhältnis entwickelt sich positiv

Zur Optimierung der Wahrnehmung des Preis-Leistungs-Verhältnisses (PLV) unserer Angebote werden konkrete Maßnahmen zur Steigerung der Qualität (F2) und zur Erweiterung des Leistungsumfangs sowie bestimmte Preismaßnahmen und Maßnahmen zur Veränderung der Kundenwahrnehmung durchgeführt.

Die Einschätzungen der Kunden zum PLV werden über Befragungen zur Kundenzufriedenheit in vielen Geschäftsfeldern erhoben. Die Abfrage erfolgt auf einer Skala von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden). Nur DB Cargo verwendet eine Skala von 1 bis 7. Auf Basis der Daten wird ein ZI berechnet, der einheitlich im DB-Konzern verwendet wird. Die Noten werden auf eine Skala von 0 bis 100 umgerechnet.

Beurteilung Preis-Leistungs-Verhältnis in ZI	2016	2015	2014
DB Fernverkehr	67	65	62
DB Regio Bus	65	63	64
DB Cargo [1]	-	56	-
DB Netze Energie (B2B) Bahnstrom	67	64	60
DB Fahrzeuginstandhaltung (B2B) extern	61	60	63
DB Fuhrpark Carsharing (B2C)	70	74	71
DB Fuhrpark Call a Bike (B2C)	84	78	70

[1] Erhebung alle zwei Jahre.

Die Zufriedenheit unserer Kunden mit dem angebotenen PLV hat sich im Berichtsjahr überwiegend positiv entwickelt, insbesondere bei DB Fernverkehr konnten wir uns wesentlich verbessern.

> Pünktlichkeit über Vorjahresniveau

Pünktlichkeit in %	2016	2015	2014
Schiene DB-Konzern in Deutschland	94,3	93,6	94,3
DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland	94,4	93,7	94,5
DB Fernverkehr	78,9	74,4	76,5
DB Regio (Schiene)	94,8	94,2	94,9
DB Cargo	75,6	73,9	68,0
DB Regio (Bus)	90,6	90,5	-
DB Arriva (Schiene) [1]	91,0	90,6	90,4

[1] Methodenänderung ab 2016 mit rückwirkender Anpassung.

Für die Messung der Pünktlichkeit (F1) erfassen wir kontinuierlich für jede Zugfahrt die Ist-Zeit im Vergleich zur Soll-Zeit. Die Ankunft der planmäßigen oder bis zu einer definierten Zeit verspäteten Züge fassen wir im Pünktlichkeitsgrad zusammen.

Die PÜNKTLICHKEIT BEI DB FERNVERKEHR [SEITE 137] konnte im Berichtsjahr deutlich gesteigert werden. Dies war der größte Anstieg seit 2011. Insgesamt sind der Durchschnittswert der Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland und die Pünktlichkeit der Personenverkehrszüge in Deutschland deutlich gestiegen. Die Steigerungen sind Folge der durchgängig höheren Pünktlichkeitswerte bei DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo.

PLANSTART WIRKT

60 % der verspäteten Abfahrten haben ihren Ursprung an den zehn verkehrsstärksten Bahnhöfen Deutschlands und wirken sich auf das gesamte Netz aus. Mit dem Einsatz von Knotenkoordinatoren wollen wir erreichen, dass bis 2018 an diesen Bahnhöfen 90 % der Züge im Fernverkehr planmäßig abfahren. Die Teams des Projekts PlanStart sind für die planmäßige Abfahrt der Züge verantwortlich und optimieren unter anderem den Prozess von der Bereitstellung des Zuges über den Personaleinsatz und die Bahnsteigbelegung bis hin zum Abfahrtssignal. Die Abfahrtspünktlichkeit an den zehn Knotenbahnhöfen konnte im Berichtsjahr durchschnittlich um 15,8 % gesteigert werden.

SEITE 14

Die deutliche Verbesserung ist auf die im Programm ZUKUNFT BAHN entwickelten und umgesetzten Maßnahmen zurückzuführen. Diese umfassen unter anderem die Erhöhung der Abfahrtsplanmäßigkeit der Fernverkehrszüge an unseren verkehrsstärksten Startbahnhöfen durch die Knotenkoordinatoren im Projekt PLANSTART [SEITE 14 F.] und die signifikante Reduzierung der Antriebs- und Bremsstörungen in der ICE-Flotte. Außerdem konnten durch ein verbessertes Baustellenmanagement die Auswirkungen des gesteigerten Bauvolumens auf die Pünktlichkeit erfolgreich abgefedert werden.

Die Pünktlichkeitsentwicklung entspricht damit unserer Prognose aus dem INTEGRIERTEN BERICHT 2015 [SEITE 181].

> Imagewert mit leicht rückläufigem Trend

Imagewert DB-Konzern	2016	2015	2014
Corporate Reputation Index (CRI) [1]	49	52	53

[1] Methodenänderung ab 2016.

Neben Kundenzufriedenheit und Pünktlichkeit ist das Image ein wichtiger Indikator für uns. Das Image des DB-Konzerns wird anhand des Corporate Reputation Index (CRI) gemessen, der durch ein unabhängiges Marktforschungsinstitut ermittelt wird. Die Messung wird ab dem Berichtsjahr mit einer leicht veränderten Methodik durchgeführt. Der CRI-Wert setzte seinen leicht rückläufigen Trend fort. Auch auf vergleichbarer Basis (gemessen nach der alten Methodik) liegt der Corporate Social Responsibility (CSR)-Wert mit 51 unter dem Vorjahreswert.

> Diverse Maßnahmen verbessern Kundenzufriedenheit und Qualität

Im Berichtsjahr haben wir zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit und Qualität (F2) umgesetzt oder angestoßen und nutzen dabei insbesondere die Chancen der Digitalisierung (F4). Viele Maßnahmen sind innerhalb von ZUKUNFT BAHN [SEITE 85 F.] gebündelt.

GRI DB 02

Digitalisierung und Innovation

- Amazon Echo ermöglicht per Sprachsteuerung die Abfrage von Reiseauskünften.
- Der DB NAVIGATOR [SEITE 37] wurde im Berichtsjahr mehrfach weiterentwickelt:
  - > Seit März können grenzüberschreitende Verbindungen in Echtzeit abgerufen werden.
  - > Seit April sind die Produkte Flinkster und Call a Bike integriert.
  - > Seit Juni Verfügbarkeit auch für Smartwatches mit Android-Betriebssystem. Zudem wurde ein Fahrkartenshop integriert.
  - > Seit August Unterstützung der Ticket-App Apple Wallet, die zentrale Verwaltung von digitalen Tickets beim Betriebssystem iOS. Gebuchte Handy-Tickets lassen sich direkt in Apple Wallet speichern.
- Im Europäischen Kundenservice von DB Cargo wurde das neue Kundenportal myRailportal aufgesetzt. Damit wird die Auftragsabwicklung vereinfacht und die Produktentwicklung gemeinsam mit Kunden gefördert. Über einen Link gelangen Kunden außerdem auf die E-SERVICES MULTIMODAL-SCHIENENZUGANG [DB.DE/LINKS_IB16] und GÜTERWAGENKATALOG [DB.DE/LINKS_IB16], die primär der Transportplanung dienen.
- Test des Einsatzes intelligenter Technik in Güterwagen. Sensoren in 500 Güterwagen erfassen dazu alle 15 Minuten unter anderem Temperatur, Position, Luftfeuchtigkeit oder exakte Verwiegung und übertragen die Daten alle sechs Stunden.
- Gewinner der DB Ideenschmiede, der digitale Reiseführer »Was sehe ich durch das Zugfenster«, ist über das ICE-Portal aufrufbar.
- bahn.de mit überarbeitetem Design sowie Schnelleinstieg und Echtzeitinformationen zu den Verbindungen.
- REISEBUDDY [DB.DE/LINKS_IB16] übernimmt neben Beratung und Buchung von Reiseleistungen auch die Reservierung und/oder dem Kauf von Eintrittskarten.
- Chiltern Railways bietet in Zusammenarbeit mit WiFi SPARK, Icomera und 4G-Netz von EE limited im Zug und am Bahnhof kostenloses WLAN.
- DB Arriva testet das sogenannte Hands-free Ticketing mit rund 60 Reisenden, zwischen fünf Stationen des Chiltern-Railways-Netzes. Eine neue App verfolgt die Bewegungen der Reisenden und berechnet dann den jeweils günstigsten Preis für die Reise.

ZEHN JAHRE HANDY-TICKET

Am 24. August 2006 haben wir das mobile Ticketangebot unter dem Namen Handy-Ticket eingeführt und waren damit digitaler Vorreiter. Die Erwartungen an das mittlerweile etablierte Angebot waren zum Zeitpunkt der Einführung mit 80 Buchungen täglich verhalten. Inzwischen werden jährlich über zehn Millionen Handy-Tickets verkauft. 2016 stieg die Anzahl der verkauften mobilen Fahrkarten um 60 %.

Kunden-/Transportinformation

GRI DB 01

- Das IC-Bus-Streckennetz wurde um die Linien München–Memmingen–Como–Mailand, Düsseldorf–Maastricht–Lüttich, Leipzig–Prag und die Linie Düsseldorf–Antwerpen nach Gent und Lille erweitert. Darüber hinaus stehen den Kunden durch den Abschluss des Projekts TomTom Echtzeitinformationen zu Verspätungen zur Verfügung.
- Neue App DB Bahnhof live vorgestellt, die Auskünfte zu deutschlandweit 5.400 Personenbahnhöfen, Informationen über die Verfügbarkeit von Aufzügen und einen interaktiven Wagenreihungsplan bereitstellt.
- Bundesweit wurden mehr als 2.000 Anzeigen an rund 150 Bahnhöfen auf die neue, mehrzeilige Multizuganzeige umgestellt. Diese ermöglicht die Information über die nächsten drei Abfahrten am Bahnsteig inklusive etwaiger Abweichungen und Gleisänderungen.
- Die webbasierte Anwendung TRASSENFINDER [DB.DE/LINKS_IB16] unterstützt Kunden bei der TRASSENPLANUNG [SEITE 194]. Sie erstellt eine Ansicht, welche Laufwege für die zuvor ausgewählte Zugkonfiguration infrage kommen, und weist die voraussichtliche Transportzeit aus.
- railway.tools bietet eine schnelle und einfache Übersicht der Verlademöglichkeiten und verbessert die Transparenz über die Zugangsmöglichkeiten zum kombinierten Schienengüterverkehr. Über railway.tools können Güterverkehrskunden alle schienenangebundenen öffentlichen Containerterminals mit den dazugehörigen Direkt- und Umsteigeverbindungen sowie deren Operateure in 33 Ländern abrufen.
- Mit der Software SessionCam verbessert DB Arriva UK Bus seinen Online-Ticketverkaufsprozess. Dafür wurden mehr Informationen und detaillierte Karten zur Verfügung gestellt, die es für Kunden vereinfachen, die richtige Fahrkarte auszuwählen. Der Einrichtungsprozess für neue Kundenkonten wurde ebenfalls vereinfacht. Zusätzlich ist PayPal als neue Zahlungsmethode eingeführt worden.

Kundenzufriedenheit

GRI DB 01

- Seit 2016 werden Kundenbeschwerden direkt in den DB Reisezentren bearbeitet und mit einzelfallbezogenen Kulanzleistungen schneller und besser gelöst.
- Ausbau des ganzjährigen KINDERBETREUUNGSANGEBOTS [SEITE 193] an den Wochenenden im ICE.
- 2016 haben wir unsere gesamte ICE-Flotte mit einem deutlich leistungsfähigeren WLAN-SYSTEM [SEITE 22 F.] ausgerüstet.
- Im Rahmen von Sparpreis-Aktionen wurden im Fernverkehr wieder Fahrten zum Preis von 19 € angeboten.
- Angebot »Sieger BahnCard« anlässlich der Fußball-Europameisterschaft 2016: Wer beim Kauf einer BahnCard den künftigen Fußball-Europameister richtig getippt hat, konnte im August 2016 kostenlos im ICE, IC und EC durch ganz Deutschland fahren.
- Sommer-Ticket ermöglichte Reisenden bis zum Alter von 26 Jahren, ab dem 1. Juli 2016 erstmals für 96 € Tickets für vier einfache, frei wählbare Fahrten innerhalb Deutschlands zu erwerben.
- Reisende mit einer BAHNCARD [SEITE 132] 100 für die 1. Klasse erhalten künftig ein Kontingent von 100 kostenlosen Reservierungen pro Jahr.
- Zusätzliche Reinigungs- sowie Verschönerungsmaßnahmen im Rahmen von RESET [SEITE 137] an Bahnhöfen durchgeführt.
- Umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen an UNTERIRDISCHEN PERSONENVERKEHRSANLAGEN [SEITE 157] in Frankfurt am Main.

Produktqualität

GRI DB 01

- Im ICE-PORTAL [SEITE 193] stehen den Reisenden neue Angebote zur Verfügung:
  - mehr kostenfreie Informationen und neue redaktionelle Beiträge rund ums Reisen,
  - eine »Kinderwelt« mit Comics, Kurzfilmen und Spielen,
  - regelmäßig wechselnde kostenfreie Hörbücher.
- Seit Oktober 2016 können im Regionalverkehr Sitzplatzreservierungen vorgenommen werden. Der Service ist zunächst für Abonnementkunden auf ausgewählten Strecken verfügbar und wird 2017 sukzessive allen Kunden und auf weiteren Strecken angeboten.
- Bahnhöfe mit starkem Reisendenaufkommen erhielten neu gestaltete Wartebereiche im Empfangsgebäude (mit Kinder-Spielecken, Zuginfomonitoren sowie gastronomischem Angebot), zusätzlich wurden auf hoch frequentierten Bahnsteigen wettergeschützte Wartebereiche errichtet.
- Seit Mai sind bei DB Cargo sogenannte QualitätsSicherungsTeams (QST) im Einsatz. Diese werden eingesetzt, wenn aufgrund einer besonderen betrieblichen Situation eine außergewöhnliche Beeinträchtigung der Transportabwicklung und -qualität in der Zugförderung beziehungsweise der Zugbildung oder Kundenbedienung einzutreten droht.
- Die neue BAHNSTROM BOX [SEITE 194] (Energiezählung, Datenübertragung sowie Ortsbestimmung mit GPS) wurde nach erfolgreichem Abschluss der Testphase bei DB Cargo auf der Branchenmesse InnoTrans im September der Öffentlichkeit vorgestellt.

Pünktlichkeit

GRI DB 01

- Die Steigerung der PÜNKTLICHKEIT F1 [SEITE 101 F.] ist auf die in ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn entwickelten Maßnahmen zurückzuführen. Dazu gehören:
  - PLANSTART [SEITE 101],
  - REDUZIERUNG DER ANTRIEBS- UND BREMSSTÖRUNGEN IN UNSERER ICE-FLOTTE [SEITE 136] sowie
  - verbessertes Baumanagement,
  - PROGRAMM RESET [SEITE 137].
- Bundesweit sind 58 mobile Instandhaltungsteams für eine schnellere Verfügbarkeit des Rollmaterials von DB Cargo im Einsatz. Sie erledigen kleine Reparaturen direkt am Gleis oder beim Kunden.
- DIGITALE WEICHENDIAGNOSE [SEITE 152] verbessert die Verfügbarkeit von Weichen.
- Präventive Instandhaltung mithilfe von FIBER-OPTIC SENSING [SEITE 152].

DB.DE/LINKS_IB16

Vernetzte Mobilität

GRI DB 01

- Mit dem Kombi-Angebot Flinkster Connect verknüpfen wir die Angebote des Fernverkehrs mit Carsharing. Die PLATTFORM [DB.DE/LINKS_IB16] ermöglicht die integrierte Buchung von Flinkster-Elektrofahrzeugen beim Kauf eines Zugtickets mit dem Reiseziel Berlin.
- Durch Kooperation und Beteiligung am Start-up CLEVERSHUTTLE [DB.DE/LINKS_IB16] verbessern wir die Zubringer- und Anschlussmobilität zum Regional- und Fernverkehr. Ein transparenter Preis macht das Carsharing-Angebot einfach und planbar. In dem neuen Angebot werden umweltfreundliche Elektro- und Hybridfahrzeuge eingesetzt.
- Seit Jahresbeginn sind in der Mitfahrer-App FLINC [DB.DE/LINKS_IB16] bundesweit die Fahrpläne des DB-Konzerns und des ÖPNV integriert.
- Mit der DB Mitfahrer-App von DB Regio findet man Mitfahrer für gemeinsame Fahrten mit Länder-Tickets. Seit Mai 2016 sind auch das Baden-Württemberg-, das Rheinland-Pfalz-, das Saarland- und das Bayern-Ticket in die App integriert.

Sicherheit

GRI DB 08

- Um der steigenden Zahl von Angriffen gegen unsere Mitarbeiter in Zügen und Bahnhöfen entgegenzuwirken, setzen wir auf fünf Punkte, deren Realisierung wir im Berichtsjahr begonnen haben und sukzessive weiter umsetzen:
  - sicherheitsrelevante Schulung der Mitarbeiter,
  - Anschaffung einer verbesserten Ausrüstung,
  - technische Unterstützung,
  - Präsenzstreifen von jeweils drei Mitarbeitern in Begleitung von Schutzhunden,
  - Rekrutierung von zusätzlich 500 Sicherheitskräften.
- Im Berichtsjahr haben wir den Ausbau der Videoüberwachung an Bahnhöfen weiter fortgesetzt:
  - Realisierung der Aufzeichnungsfunktion für bereits vorhandene Videotechnik an 100 Berliner Bahnhöfen. Seit Mai 2016 werden die Aufnahmen von rund 800 Videokameras aufgezeichnet und wenn nötig der Bundespolizei zur Verfügung gestellt.
  - An den Hauptbahnhöfen in Bremen, Köln und Nürnberg wurden neue Anlagen für Videoüberwachung und -aufzeichnung in Betrieb genommen. Die Aufnahmen werden in den Bahnhofsbetriebszentralen beobachtet und an die Bundespolizei übertragen.
- Insgesamt 60 speziell geschulte Beamte der Bundespolizei und DB-Sicherheitskräfte waren während der Fußball-Europameisterschaft 2016 gemeinsam zur Vermeidung von Konflikten und Straftaten unterwegs.
- Wir prüfen gemeinsam mit den Sicherheitsbehörden neue Technologien für die Sicherheit unserer Kunden und Mitarbeiter. Im Bahnhof Berlin Südkreuz wurde mit den Vorbereitungen für Tests von Softwarelösungen zur Unterstützung der Sicherheitsbereiche und -behörden begonnen.
- Der DB-Konzern startete gemeinsam mit der Bundespolizei eine Informationskampagne zur Sensibilisierung von Bahnkunden, um so Taschen- und Gepäckdiebstähle zu reduzieren.

Weitere Maßnahmen

Weitere geschäftsfeldspezifische Maßnahmen mit Einfluss auf Kundenzufriedenheit, Qualität und Image im Berichtsjahr werden im Kapitel ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER [SEITE 132 FF.] dargestellt, für 2017 geplante Maßnahmen im Kapitel PROGNOSEBERICHT [SEITE 190 FF.].

> Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage positiv

> Ertragslage verbessert

- Vergleichbarer Umsatz leicht gestiegen.
- Operatives Ergebnis verbessert.
- Weiterhin Beeinträchtigung durch Marktumfeld und Aufwandsbelastungen.
- Netto-Finanzschulden erhöhten sich leicht.
- Wertmanagementkennzahlen entwickelten sich uneinheitlich.

Keine wesentlichen Einschränkungen in der Vergleichbarkeit zum Vorjahr

Die Aufwands- und Ertragsentwicklung im Berichtsjahr wurde nicht wesentlich durch VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS [SEITE 205 FF.] beeinflusst.

Die GESCHÄFTSFELDSTRUKTUR [SEITE 73] hat sich im Vergleich zum Vorjahr im Rahmen des Konzernumbaus teilweise verändert. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden die Werte des Vorjahres entsprechend angepasst.

Wesentliche rechnungslegungsbezogene Veränderungen ergaben sich nicht.

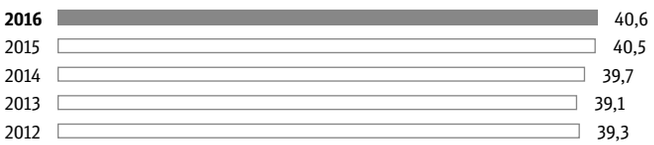
Umsatz stabil, operativ leicht gestiegen

Die Umsatzentwicklung war auf dem Niveau des Vorjahres, auf vergleichbarer Basis etwas besser. Die positive Entwicklung insbesondere bei DB Fernverkehr, DB Netze Fahrweg und DB Arriva wurde vor allem durch negative WÄHRUNGSKURSEFFEKTE [SEITE 90] sowie die operative Entwicklung bei DB Schenker und bei DB Cargo weitgehend kompensiert.

- Die Sondereffekte im Berichtsjahr und im Vorjahr resultierten aus Erlösschmälerungen für Vorjahre.
- Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen DB Schenker (96 Mio. €) und DB Arriva (59 Mio. €).
- Effekte aus WÄHRUNGSKURSÄNDERUNGEN [SEITE 90] entfielen auf DB Arriva (−423 Mio. €), DB Schenker (−217 Mio. €) und DB Cargo (−53 Mio. €).
- Dämpfend wirkten vor allem Effekte aus gesunkenen FRACHTRATEN BEI DB SCHENKER [SEITE 94] sowie Leistungsverlusten unter anderem infolge eines schwierigen Markt- und Wettbewerbsumfelds bei DB Cargo und bei DB Regio.
- Die UMSATZENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER [SEITE 132 FF.] war im Berichtsjahr differenziert.
- Auf vergleichbarer Basis (bereinigt um Sondereffekte sowie Währungskurs- und Konsolidierungskreisänderungen) ist der Umsatz leicht gestiegen.

Umsatz bereinigt in Mio. €	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
DB-Konzern	40.557	40.403	+154	+0,4
± Sondereffekte	19	65	−46	−70,8
DB-Konzern bereinigt	**40.576**	**40.468**	**+108**	**+0,3**
± Konsolidierungskreisänderungen	−155	−1	−154	–
± Währungskursänderungen	693	–	+693	–
DB-Konzern – vergleichbar	**41.114**	**40.467**	**+647**	**+1,6**

Umsatz bereinigt in Mrd. €

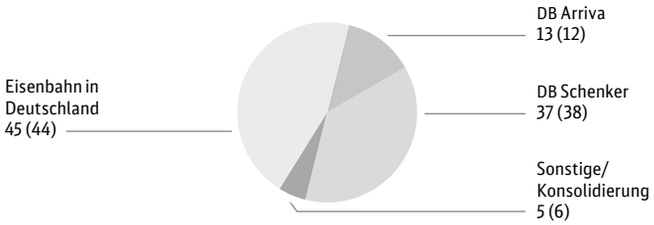


Außenumsatz nach Geschäftsfeldern in Mio. €	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
DB Fernverkehr [1]	4.012	3.903	+109	+2,8
DB Regio	8.529	8.568	−39	−0,5
DB Cargo	4.230	4.417	−187	−4,2
DB Netze Fahrweg [1]	1.408	1.217	+191	+15,7
DB Netze Personenbahnhöfe	519	480	+39	+8,1
DB Netze Energie	1.194	1.128	+66	+5,9
DB Arriva	5.085	4.836	+249	+5,1
DB Schenker	15.059	15.390	−331	−2,2
Sonstige [1]	540	529	+11	+2,1
DB-Konzern bereinigt	**40.576**	**40.468**	**+108**	**+0,3**

[1] Vorjahreszahlen angepasst [SEITE 205].

Umsatzstruktur annähernd unverändert

Umsatzstruktur in % 2016 (2015)



Außenumsatzstruktur nach Geschäftsfeldern in %	**2016**	2015
DB Fernverkehr [1]	9,9	9,6
DB Regio	21,0	21,2
DB Cargo	10,4	10,9
DB Netze Fahrweg [1]	3,5	3,0
DB Netze Personenbahnhöfe	1,3	1,2
DB Netze Energie	2,9	2,8
DB Arriva	12,5	12,0
DB Schenker	37,1	38,0
Sonstige [1]	1,4	1,3
DB-Konzern	**100**	**100**

[1] Vorjahreszahlen angepasst [SEITE 205].

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

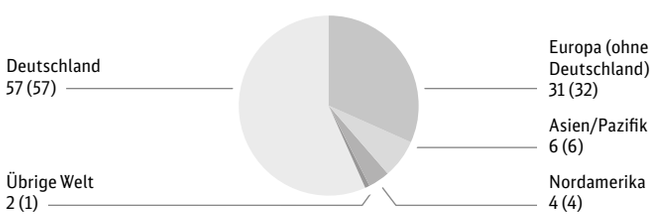
Außenumsatz nach Regionen

in Mio. €	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Deutschland	23.200	22.886	+314	+1,4
Europa (ohne Deutschland)	12.723	12.756	-33	-0,3
Asien/Pazifik	2.587	2.612	-25	-1,0
Nordamerika	1.577	1.708	-131	-7,7
Übrige Welt	489	506	-17	-3,4
DB-Konzern bereinigt	**40.576**	**40.468**	**+108**	**+0,3**

Die Umsatzentwicklung war in allen Regionen außerhalb Deutschlands vor allem währungskursgetrieben negativ.

- In Deutschland stieg der Umsatz insbesondere infolge von Zuwächsen in den Geschäftsfeldern der Infrastruktur sowie bei DB Fernverkehr. Dämpfend wirkten vor allem leistungsbedingte Umsatzrückgänge bei DB Regio und DB Cargo.
- Die Umsatzentwicklung in Europa (ohne Deutschland) war nahezu stabil. Negative Währungskurseffekte sowie die operative Entwicklung bei DB Cargo wurden dabei insbesondere durch die positive operative Entwicklung bei DB Arriva nahezu vollständig kompensiert.
- In der Region Asien/Pazifik wirkten sich vor allem negative Währungskurseffekte aus. Währungskursbereinigt stieg der Umsatz im Wesentlichen aufgrund der Entwicklung in Indien, Indonesien und auf den Philippinen.
- Die Entwicklung in Nordamerika wurde maßgeblich durch negative Währungskurseffekte und eine schwache operative Entwicklung in den USA und Kanada beeinflusst.

Außenumsatz nach Regionen in % 2016 (2015)



Ergebnisentwicklung positiv

GRI G4-EC1

Überleitung auf die bereinigte Ergebnisrechnung

- In der bereinigten Ergebnisdarstellung werden Sondersachverhalte 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 langfristigen 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 [SEITE 108] 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/Finanzanlagen bereinigt. Einzelsachverhalte werden bereinigt, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch genau abgegrenzt und bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind.

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 folgenden Tabelle dargestellt und werden im Folgenden nicht mehr erläutert.

Im Berichtsjahr wirkten Veränderungen im Konsolidierungskreis insgesamt ertrags- und aufwandserhöhend, während Währungskurseffekte gegenläufig insgesamt ertrags- und aufwandsmindernd waren.

Überleitung auf die bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €	2016	Umgliederungen: Auf-/Abzinsung IFRS	Umgliederungen: Beteiligungsergebnis	Umgliederungen: PPA-Amortisation	Bereinigung Sondereffekte: Rückstellung Kernenergiefonds	Bereinigung Sondereffekte: Restrukturierung	Bereinigung Sondereffekte: Sonstige	2016 bereinigt
Umsatz	40.557	–	–	–	–	–	19	40.576
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.741	–	–	–	–	–	–	2.741
Sonstige betriebliche Erträge	2.834	–	–	–	–	–154	–30	2.650
Materialaufwand	–20.101	–	–	–	224	15	4	–19.858
Personalaufwand	–15.876	–	–	–	–	272	– 65	–15.669
Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 5.677	–	–	–	–	21	13	– 5.643
EBITDA bereinigt	4.478	–	–	–	224	154	– 59	4.797
Abschreibungen	–3.017	–	–	91	–	69	6	–2.851
Operatives Ergebnis (EBIT) | EBIT bereinigt	**1.461**	**–**	**–**	**91**	**224**	**223**	**– 53**	**1.946**
Zinsergebnis | Operativer Zinssaldo	–772	48	–	–	–	–	3	–721
Operatives Ergebnis nach Zinsen	**689**	**48**	**–**	**91**	**224**	**223**	**– 50**	**1.225**
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen | Beteiligungsergebnis	33	–	1	–	–	–	–	34
Übriges Finanzergebnis	–16	– 48	–1	–	–	–	–	– 65
PPA-Amortisation Kundenverträge	–	–	–	– 91	–	–	–	– 91
Außerordentliches Ergebnis	–	–	–	–	–224	–223	50	–397
Ergebnis vor Ertragsteuern	**706**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**706**

Auszug bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €	2016 bereinigt	2015 bereinigt	Veränderung: absolut	Veränderung: davon Konsolidierungskreiseffekte	Veränderung: davon Währungskurseffekte	Veränderung: %
Umsatz	40.576	40.468	+108	+154	– 693	+ 0,3
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.741	2.699	+ 42	– 0	– 4	+ 1,6
Sonstige betriebliche Erträge	2.650	2.763	–113	+20	–25	– 4,1
Materialaufwand	–19.858	–20.165	+307	– 88	+302	–1,5
Personalaufwand	–15.669	–15.462	–207	–39	+232	+1,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 5.643	– 5.525	–118	–32	+142	+2,1
EBITDA bereinigt	4.797	4.778	+19	+15	– 46	+ 0,4
Abschreibungen	–2.851	–3.019	+168	–14	+21	– 5,6
EBIT bereinigt	**1.946**	**1.759**	**+187**	**+1**	**–25**	**+10,6**
Operativer Zinssaldo	–721	–759	+38	– 0	+ 4	– 5,0
Operatives Ergebnis nach Zinsen	**1.225**	**1.000**	**+225**	**+1**	**–21**	**+22,5**
Beteiligungsergebnis	34	23	+11	– 0	–1	+ 47,8
Übriges Finanzergebnis	– 65	– 42	–23	– 0	+ 5	+ 54,8
PPA-Amortisation Kundenverträge	– 91	– 99	+ 8	–	+ 5	– 8,1
Außerordentliches Ergebnis	–397	–1.814	+1.417	–	+ 3	–78,1
Ergebnis vor Ertragsteuern	**706**	**– 932**	**+1.638**	**+1**	**– 9**	**–**

Operative Ergebnisgrößen entwickelten sich positiv

Die UMSATZENTWICKLUNG [SEITE 105 F.] war im Berichtsjahr operativ leicht positiv.

- Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen vor allem infolge geringerer Schadenersatzleistungen bei DB Regio sowie des Wegfalls von Einmaleffekten bei DB Netze Fahrweg deutlich zurück. Gegenläufig wirkten Erträge bei DB Cargo aus Lokverkäufen.
- Der Materialaufwand entwickelte sich operativ leicht rückläufig. Hierbei wirkten sich im Wesentlichen geringere eingekaufte Leistungen bei DB Schenker infolge gesunkener Frachtraten aus.
- Der Personalaufwand lag vor allem tarifbedingt und aufgrund der Betriebsübernahme der Northern-Rail-Verkehre deutlich höher.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen operativ deutlich. Unter anderem wirkten bei DB Arriva neu übernommene Verkehre in Großbritannien. Bei DB Schenker stiegen die Aufwendungen für Serviceleistungen und Mieten.

Im Saldo führte die leicht positive Ertragsentwicklung bei insgesamt rückläufigen Aufwendungen zu einem leichten Anstieg des bereinigten EBITDA.

Die Abschreibungen gingen insbesondere infolge des Impairments bei DB Cargo im Vorjahr deutlich zurück. Die Entwicklung wurde zudem durch die Erreichung des Endes der bilanziellen Nutzungsdauer von Fahrzeugen bei gleichzeitig teilweise verspätetem Zulauf neuer Fahrzeuge beeinflusst. Gegenläufig wirkte der Zugang neuer Fahrzeuge.

Dementsprechend entwickelte sich auch das bereinigte EBIT positiv. Die Entwicklung des bereinigten **EBIT DER GESCHÄFTSFELDER** [SEITE 132 FF.] war differenziert. Das operative Ergebnis von DB Cargo ist im Vergleich zum Vorjahr verbessert, aber weiterhin negativ. Zudem entwickelten sich DB Fernverkehr, DB Arriva und DB Schenker und insbesondere DB Netze Energie positiv. Dämpfend wirkte vor allem die Entwicklung von DB Regio und DB Netze Personenbahnhöfe.

EBIT bereinigt nach Geschäftsfeldern in Mio. €	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
DB Fernverkehr [1]	173	165	+8	+4,8
DB Regio	636	669	-33	-4,9
DB Cargo	-81	-183	+102	-55,7
DB Netze Fahrweg [1]	561	568	-7	-1,2
DB Netze Personenbahnhöfe	221	254	-33	-13,0
DB Netze Energie	126	66	+60	+90,9
DB Arriva	280	270	+10	+3,7
DB Schenker	410	395	+15	+3,8
Sonstige/Konsolidierung [1]	-380	-445	+65	-14,6
DB-Konzern	**1.946**	**1.759**	**+187**	**+10,6**

[1] Vorjahreszahlen angepasst [SEITE 205].

Auch die Entwicklung des operativen Ergebnisses nach Zinsen war deutlich positiv. Der operative Zinssaldo verbesserte sich im Wesentlichen aufgrund des niedrigen Zinsniveaus.

Die Entwicklung im übrigen Finanzergebnis ergab sich im Wesentlichen aus Sicherungsgeschäften sowie aus der Aufzinsung von Rückstellungen.

Die positive Entwicklung des außerordentlichen Ergebnisses überstieg diesen Effekt deutlich, sodass dementsprechend das Ergebnis vor Ertragsteuern stärker anstieg.

Deutlicher Rückgang der außerordentlichen Belastungen

Außerordentliches Ergebnis in Mio. €	**2016**	**davon EBIT-wirksam**	2015	davon EBIT-wirksam
DB Fernverkehr	0	0	-35	-35
DB Regio	2	2	-	-
DB Cargo	-48	-48	-1.363	-1.363
DB Netze Fahrweg	-4	-1	-197	-197
DB Netze Personenbahnhöfe	-1	-1	-2	-2
DB Netze Energie	-244	-244	-	-
DB Arriva	-7	-7	-17	-17
DB Schenker	-4	-4	-196	-196
Sonstige/Konsolidierung [1]	-91	-91	-4	-4
DB-Konzern	**-397**	**-394**	**-1.814**	**-1.814**

[1] Vorjahreszahlen angepasst [SEITE 205].

Die außerordentlichen Belastungen sind vor allem infolge des Wegfalls der Sondereffekte im Zusammenhang mit dem Konzernumbau aus dem Vorjahr deutlich zurückgegangen.

Das außerordentliche Ergebnis setzt sich im Berichtsjahr unter anderem aus folgenden Sondereffekten zusammen:

- Aufwendungen für Rückstellungsbildungen im Zusammenhang mit der Beteiligung am Gemeinschaftskraftwerk Neckar-Westheim aufgrund der **ERGEBNISSE DER KOMMISSION ZUR FINANZIERUNG DES KERNENERGIEAUSSTIEGS** [SEITE 161] bei DB Netze Energie,
- Aufwendungen im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen bei DB Regio, DB Cargo, DB Schenker und im Bereich Sonstige.

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

- Effekte im Zusammenhang mit dem Konzernumbau (1,7 Mrd. €), die vor allem aus außerplanmäßigen Wertminderungen bei DB Cargo (1,3 Mrd. €) resultierten. Hinzu kamen Restrukturierungsaufwendungen bei der Eisenbahn in Deutschland sowie den Aktivitäten außerhalb Deutschlands von DB Schenker und DB Cargo.
- Effekte aus Wertminderungen und Rückstellungsbildungen im Oberbau (Rückbau von Oberleitungsanlagen stillgelegter Strecken) bei DB Netze Fahrweg.

Jahresergebnis stark verbessert

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Ergebnis vor Ertragsteuern	706	-932	+1.638	-
Ertragsteuern	10	-379	+389	-
tatsächliche Ertragsteuern	-157	-137	-20	+14,6
latenter Steueraufwand	167	-242	+409	-
Jahresergebnis	**716**	**-1.311**	**+2.027**	**-**
Aktionäre der DB AG	695	-1.325	+2.020	-
andere Gesellschafter	21	14	+7	+50,0
Ergebnis je Aktie in €				
unverwässert	1,62	-3,08	+4,70	-
verwässert	1,62	-3,08	+4,70	-

Die deutliche Verbesserung des Ergebnisses vor Ertragsteuern wurde durch die Entwicklung der Ertragsteuerposition verstärkt. Hier wirkte im Wesentlichen die positive Entwicklung der latenten Steuern bei der DB AG infolge veränderter Ergebniserwartungen des DB-Konzerns. Das Jahresergebnis (Ergebnis nach Ertragsteuern) stieg dementsprechend noch deutlicher an.

Auch das Ergebnis (nach Ertragsteuern) für die Aktionäre der DB AG entwickelte sich im Berichtsjahr positiv. Das anderen Gesellschaftern zustehende Ergebnis stieg ebenfalls an.

Das Ergebnis je Aktie entwickelte sich entsprechend.

Geringe Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage

Erwartungen für das Geschäftsjahr 2016	2015	2016 (Prognose März 2016)	2016 (Prognose Juli 2016)	2016
Umsatz in Mrd. €	40,5	> 41,5	> 40,5	40,6
EBIT bereinigt in Mrd. €	1,8	> 1,8	> 1,8	1,9
ROCE in %	5,3	> 5,3	> 5,3	5,9
Tilgungsdeckung [1] in %	18,5	~ 17	~ 17	18,3

[1] Gemäß Definition aus Geschäftsjahr 2015.

Die Entwicklung im Berichtsjahr verlief insgesamt im Rahmen unserer Erwartungen.

- Unsere Umsatzprognose haben wir erreicht.
- Im März 2016 sind wir von einem Umsatzwachstum auf über 41,5 Mrd. € ausgegangen. Diese Prognose haben wir im Juli 2016 vor allem infolge der Entwicklung der Frachtraten bei DB Schenker sowie der Effekte aus Währungskursänderungen auf über 40,5 Mrd. € zurückgenommen.
- Basierend auf der Annahme einer positiven Umsatzentwicklung erwarteten wir auch eine leichte Verbesserung des bereinigten EBIT.
- Die Ergebnisprognose wurde erreicht.
- Die Prognose für den ROCE hat sich im Einklang mit der erwarteten Entwicklung des bereinigten EBIT entwickelt und wurde dementsprechend ebenfalls erreicht.
- Die Tilgungsdeckung hat sich besser als erwartet entwickelt. Dies resultierte aus dem geringeren Anstieg der Netto-Finanzschulden.

Umsatz in Mio. €	2015	2016 (Prognose März 2016)	2016 (Prognose Juli 2016)	2016
DB Fernverkehr [1]	4.053	↗	↗	4.159
DB Regio	8.670	→	→	8.653
DB Cargo	4.767	↗	↘	4.560
DB Netze Fahrweg [1]	5.015	↗	↗	5.228
DB Netze Personenbahnhöfe	1.199	↗	↗	1.233
DB Netze Energie	2.812	↘	↘	2.779
DB Arriva	4.843	↗	↗	5.093
DB Schenker	15.451	↗	↘	15.128

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
→ auf Vorjahresniveau
↘ unterhalb des Vorjahreswerts

[1] Vorjahreszahlen angepasst [SEITE 205].

Auf Ebene der Geschäftsfelder deckt sich die Umsatzentwicklung im Berichtsjahr mit unserer angepassten Prognose aus dem Juli 2016.

EBIT bereinigt in Mio. €	2015	2016 (Prognose März 2016)	2016 (Prognose Juli 2016)	2016
DB Fernverkehr [1]	165	↗	↘	173
DB Regio	669	→	→	636
DB Cargo	-183	↗	↗	- 81
DB Netze Fahrweg [1]	568	→	→	561
DB Netze Personenbahnhöfe	254	↘	↘	221
DB Netze Energie	66	↗	↗	126
DB Arriva	270	↗	↗	280
DB Schenker	395	↗	↗	410

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
→ auf Vorjahresniveau
↘ unterhalb des Vorjahreswerts

[1] Vorjahreszahlen angepasst [SEITE 205].

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

DB Fernverkehr konnte die operative Ergebniserwartung deutlich übertreffen.

DB Regio entwickelte sich schwächer als erwartet, da die Erträge im Vergleich zu den Aufwendungen überproportional zurückgingen.

Die Ergebniserwartungen von DB Netze Fahrweg wurden infolge von zusätzlichen Kostenbelastungen leicht verfehlt.

> Finanzlage stabil

- **Finanzmanagement unverändert.**
- **S&P passt Langfrist-Ratings an.**
- **Fünf Anleihen im Gegenwert von 2,1 Mrd. € emittiert.**

Per 31.12., in Mrd. €	Volumen 2016	davon in Anspruch genommen	Volumen 2015	davon in Anspruch genommen
Debt-Issuance-Programm	25,0	19,6	20,0	19,0
Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm	2,0	-	2,0	-
Garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten	2,0	-	1,9	-

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt außer auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur. Die dafür verwendeten Kennzahlen Tilgungsdeckung, Gearing und Netto-Finanzschulden/EBITDA werden im Abschnitt WERTMANAGEMENT [SEITE 111 FF.] erläutert.

- Für den langfristigen Bereich steht dem DB-Konzern ein Debt-Issuance-Programm zur Verfügung. Über die DB Finance wurden im Berichtsjahr vier Euro-Anleihen sowie eine HKD-Anleihe emittiert (Gesamtvolumen: 2,1 Mrd. € mit Laufzeiten von 5 bis 15 Jahren). Zudem wurden Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 1,5 Mrd. € getilgt. Die absolute Inanspruchnahme des Debt-Issuance-Programms hat sich dementsprechend per 31. Dezember 2016 leicht um 0,6 Mrd. € erhöht. Infolge der Aufstockung des Debt-Issuance-Programms ist der Auslastungsgrad per 31. Dezember 2016 auf rund 78% zurückgegangen (per 31. Dezember 2015: rund 95%).
- Im kurzfristigen Bereich steht unverändert ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung.
- Zudem verfügten wir per 31. Dezember 2016 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten mit einer Restlaufzeit von 1,0 bis 2,0 Jahren.
- Darüber hinaus konnten wir auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 2,2 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2015: 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.
- Außerdem verfügte der DB-Konzern über eine weitere garantierte ungenutzte Kreditfazilität in Höhe von 0,1 Mrd. € (per 31. Dezember 2015: 0,1 Mrd. €).

Im Jahr 2016 wurden keine größeren Finanzierungsleasingtransaktionen abgeschlossen. Das Finanzierungsleasingvolumen stieg im Wesentlichen infolge von Vertragsanpassungen bei sechs Mietobjekten auf 533 Mio. € an (per 31. Dezember 2015: 426 Mio. €).

Rating-Einstufungen mit Änderungen bei S&P

Rating-Einstufungen DB AG	Erst-erteilung	Letzte Bestätigung	Aktuelle Einstufungen kurzfristig	Aktuelle Einstufungen langfristig	Aktuelle Einstufungen Ausblick
S&P Global Ratings	16.05. 2000	18.01. 2017	A-1+	AA-	stabil
Moody's	16.05. 2000	13.04. 2016	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. Kredit-Ratings 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 Unternehmens 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.

An den Einschätzungen der DB AG durch S&P hat es im Berichtsjahr Veränderungen gegeben. S&P hat unter anderem aufgrund der anhaltend schwachen Ergebnisentwicklung die Langfrist-Rating-Einstufung der DB AG von »AA« auf »AA–« angepasst und gleichzeitig den Rating-Ausblick von »negativ« auf »stabil« angehoben. Die Kurzfrist-Rating-Einschätzungen blieben unverändert. Moody's hat die Rating-Einstufungen und den Ausblick bestätigt.

Weitere Informationen zum Thema RATING [DB.DE/LINKS_IB16] und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG sind auf unserer Investor-Relations-Internetseite verfügbar.

Fünf Anleihen emittiert

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Kupon in %	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS1372911690	DB Finance	EUR	500	0,750	März 2026	10
XS1441837546	DB Finance	EUR	750	0,875	Juli 2031	15
XS1451539487	DB Finance	EUR	350	0,000	Juli 2021	5
XS1493724584	DB Finance	EUR	500	0,625	September 2028	12
XS1507525829	DB Finance	HKD	350	2,070	Februar 2024	7,3

Über die DB Finance haben wir im Berichtsjahr fünf Anleihen im Gegenwert von insgesamt 2,1 Mrd. € emittiert. Die Mittelaufnahme diente der Refinanzierung von fällig werdenden Verbindlichkeiten sowie Investitionen.

Schwerpunkt unserer Emissionstätigkeit waren klassische Euro-Festzins-Anleihen mit langen Laufzeiten zwischen 10 und 15 Jahren und einem Gesamtvolumen von 1,75 Mrd. €. Darüber hinaus wurden emittiert:

- Eine Nullkuponanleihe über 300 Mio. € mit einer Laufzeit von fünf Jahren und einer Investorenrendite von –0,006%. Damit haben wir die erste Euro-Unternehmensanleihe mit einer negativen Rendite begeben.
- Eine Privatplatzierung bei institutionellen Investoren in Asien über 350 Mio. HKD zur Refinanzierung unserer Tochtergesellschaften in Hongkong in deren Originärwährung.

> Wertmanagementkennzahlen uneinheitlich

- **Ziel für Tilgungsdeckung auf 25% angepasst.**
- **ROCE gestiegen.**
- **Verschuldungskennzahlen verschlechtert.**

Wertmanagementziele in %	DB-Konzern	Personenverkehr	Güterverkehr und Logistik	Infrastruktur
ROCE	≥ 9,0	≥ 10,0	≥ 13,0	8,0
Tilgungsdeckung	≥ 25	≥ 50	≥ 50	≥ 25
Gearing	100	100	100	100
Netto-Finanzschulden/EBITDA (Multiplikator)	≤ 2,5	≤ 1,5	≤ 1,5	≤ 2,5

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 wertorientiertes Wertmanagementsystem. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind ein wesentlicher Faktor für die strategische Ausrichtung, Investitionsentscheidungen und die Mitarbeiter- und Managementvergütung.

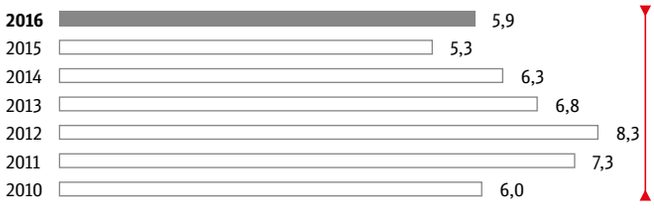
Unser Wertmanagementansatz basiert auf den Faktoren Rentabilität und Bonität:

- Rentabilität: Die Wirtschaftlichkeit als übergeordnetes Ziel des Wertmanagements stellt sicher, über Konjunkturzyklen hinweg den Kapitalgebern langfristig eine angemessene Verzinsung zu bieten. Hierfür ermitteln wir jährlich auf Basis von Marktwerten die Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital; WACC) als gewichteten Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital. Die tatsächliche Rendite, den ROCE, 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 oberhalb des Zielwerts liegt 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 und in der Logistik und im Schienengüterverkehr. Die Steuerung des operativen Geschäfts erfolgt grundsätzlich vor Steuern, entsprechend erfolgt der Ausweis der Kennzahlen überwiegend als Vor-Steuer-Größen.
- Bonität: Für unser anlagenintensives Geschäft ist der jederzeitige Zugang zum Kapitalmarkt zu guten Konditionen essenziell. Folglich ist ein weiteres wesentliches Ziel unseres Wertmanagements, angemessene Verschuldungskennzahlen aus Sicht der Fremdkapitalgeber zu erreichen. Die Kennzahlen zur Steuerung der Verschuldung sind die Tilgungsdeckung (Verhältnis von adjustiertem operativen Cashflow nach Steuern zu adjustierten Netto-Schulden), das Gearing (Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital) und das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu bereinigtem EBITDA. Die Zielwerte für die Verschuldungskennzahlen leiten wir aus Rating-Kennzahlen sowie aus dem jährlichen Benchmarking mit bonitätsstarken Vergleichsunternehmen ab.

ROCE gestiegen

ROCE in Mio. €	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
EBIT bereinigt	1.946	1.759	+187	+10,6
/ Capital Employed per 31.12.	33.143	33.459	-316	-0,9
ROCE in %	**5,9**	**5,3**	-	-

Der ROCE verbesserte sich im Berichtsjahr um 0,6 Prozentpunkte. Der Anstieg resultiert aus einer Verbesserung des bereinigten EBIT bei einem leicht rückläufigen Capital Employed.



Capital Employed gesunken

Capital Employed per 31.12., in Mio. €	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
AKTIVISCHE ERMITTLUNG				
Sachanlagen	38.884	39.059	-175	-0,4
⊕ Immaterielle Vermögenswerte/ Goodwill	3.682	3.762	-80	-2,1
⊕ Vorräte	1.062	1.018	+44	+4,3
⊕ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.974	4.018	-44	-1,1
⊕ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2.060	1.334	+726	+54,4
⊖ Forderungen aus Finanzierung	-134	-110	-24	+21,8
⊕ Forderungen aus Ertragsteuern	54	56	-2	-3,6
⊕ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	-	-
⊖ Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-5.100	-4.679	-421	+9,0
⊖ Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-3.763	-3.672	-91	+2,5
⊖ Ertragsteuerschulden	-150	-163	+13	-8,0
⊖ Sonstige Rückstellungen	-5.334	-5.311	-23	+0,4
⊖ Passive Abgrenzungen	-2.092	-1.853	-239	+12,9
Capital Employed	**33.143**	**33.459**	**-316**	**-0,9**

Das Capital Employed stellt das aus der Bilanz abgeleitete betriebsnotwendige kapitalkostenpflichtige Vermögen dar. Der Rückgang des Capital Employed resultierte unter anderem aus einem verringerten Bestand der Sachanlagen und der immateriellen Vermögenswerte sowie der gestiegenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und passiven Abgrenzungen. Dämpfend wirkt insbesondere der Anstieg der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte.

Kapitalkosten gesunken

Um den Änderungen von Marktparametern Rechnung zu tragen, werden die Kapitalkosten jährlich aktualisiert. Dabei berücksichtigen wir die langfristige Ausrichtung des Steuerungskonzepts und glätten kurzfristige Schwankungen.

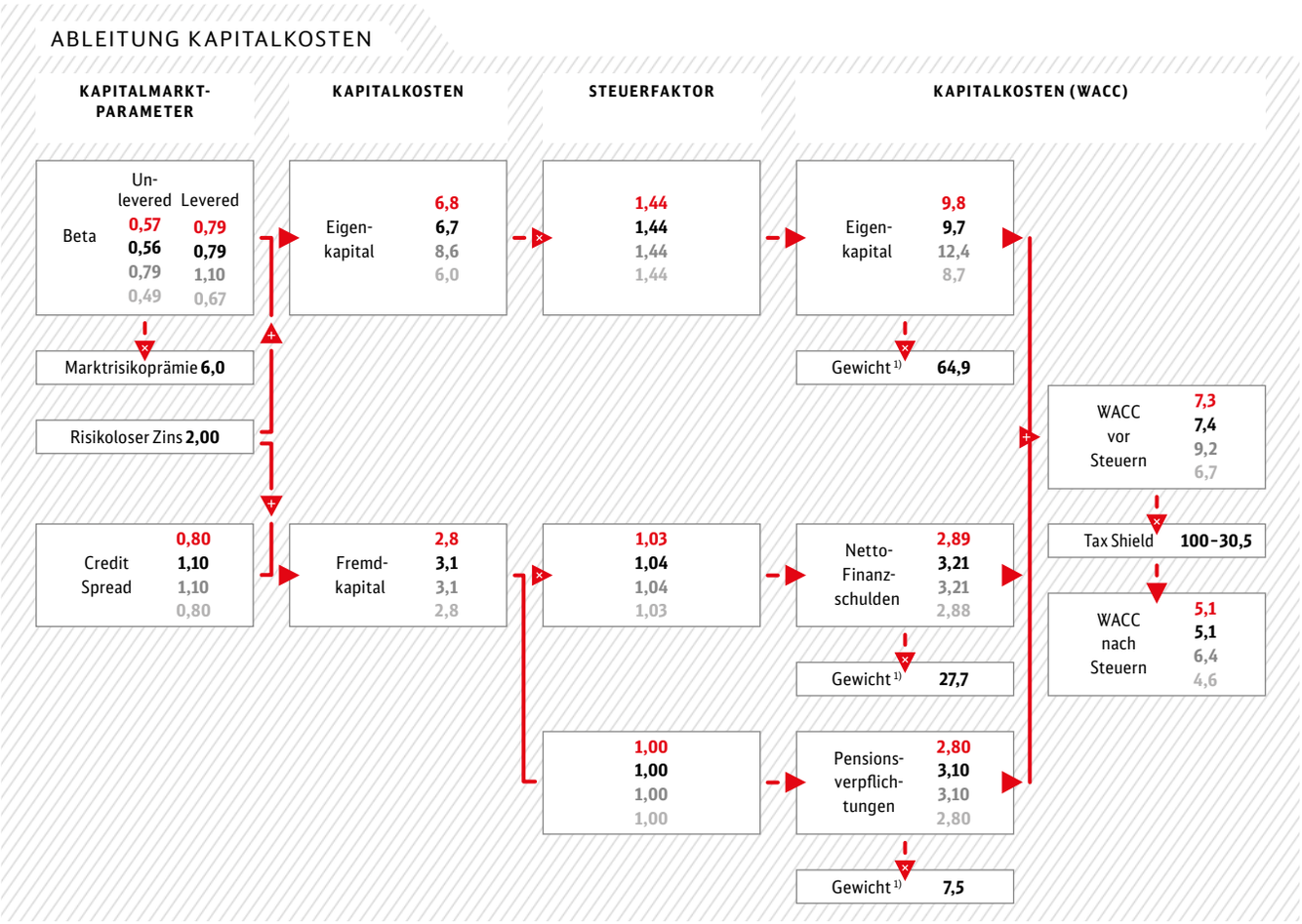
Im Berichtsjahr ergibt sich für den DB-Konzern ein Rückgang der Kapitalkosten sowohl vor als auch nach Steuern.

Kapitalkosten vor Steuern per 31.12., in %	2016	2015
DB-Konzern	7,3	7,7
Personenverkehr	7,4	7,4
Güterverkehr und Logistik	9,2	9,9
Infrastruktur	6,7	7,3

Kapitalkosten nach Steuern per 31.12., in %	2016	2015
DB-Konzern	5,1	5,4
Personenverkehr	5,1	5,1
Güterverkehr und Logistik	6,4	6,9
Infrastruktur	4,6	5,1

Die Kapitalkosten des DB-Konzerns ermitteln wir als einen gewichteten Zinssatz der Finanzierungsformen Eigenkapital, Netto-Finanzschulden und Pensionsverpflichtungen. Die Feststellung erfolgt einmal jährlich und reflektiert die aktuellen Kapitalmarktparameter, die geltenden steuerlichen Rahmenbedingungen und den Wertanteil der zur Finanzierung des Capital Employed eingesetzten Finanzierungsformen.

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 Renditetrends 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 zurückgegriffen. Die Auswahl der Peergroup-Unternehmen und deren Aggregation zum Beta folgen dabei der Geschäftsfeldstruktur des DB-Konzerns. Der Credit Spread entspricht den aktuellen Emissionskosten des DB-Konzerns relativ zu Anleihen des Bundes bei einer unterstellten Lauf-



DB-Konzern ■ Personenverkehr ■ Güterverkehr und Logistik ■ Infrastruktur

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

Angaben per 31. Dezember 2016 in %.

zeit von zehn Jahren. Für den Transport- und Logistikbereich erfolgt die Festlegung des Credit Spreads marktgerecht unter Rückgriff auf aktuelle Kapitalmarktdaten von Unternehmen mit vergleichbarem Bonitätsprofil.

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 Personenverkehr, Güterverkehr und Logistik sowie Infrastruktur 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 %	**2017**	2016	2015	2014	2013
ROCE	–	5,9	5,3	6,3	6,8
WACC vor Steuern 1)	7,3	7,7	8,4	9,1	8,9
Differenz in Prozentpunkten	**–**	**-1,8**	**-3,1**	**-2,8**	**-2,1**

1) Wert jeweils vom Jahresbeginn.

Im Berichtsjahr ist die negative Differenz zwischen ROCE und Kapitalkosten zurückgegangen. Die Unterdeckung geht wesentlich auf die mangelnde Rentabilität der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und von DB Cargo zurück.

Verschuldungskennzahlen verschlechtert

Tilgungsdeckung gesunken

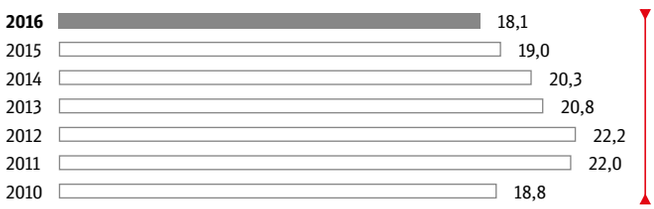
Tilgungsdeckung[1] in Mio. €	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
EBITDA bereinigt	4.797	4.778	+19	+0,4
⊕ Operativer Zinssaldo	-721	-759	+38	-5,0
⊕ Abschreibungsanteil Leaserate	1.005	951	+54	+5,7
⊕ Originärer Steueraufwand	-157	-137	-20	+14,6
Operativer Cashflow nach Steuern	**4.924**	**4.833**	**+91**	**+1,9**
Netto-Finanzschulden per 31.12.	17.624	17.491	+133	+0,8
⊕ Barwert Operate Leases per 31.12.	5.002	4.208	+794	+18,9
Adjustierte Netto-Finanzschulden per 31.12.	**22.626**	**21.699**	**+927**	**+4,3**
⊕ Pensionsverpflichtungen per 31.12.	4.510	3.688	+822	+22,3
/ **Adjustierte Netto-Schulden per 31.12.**	**27.136**	**25.387**	**+1.749**	**+6,9**
Tilgungsdeckung in %	**18,1**	**19,0**	**-**	**-**

[1] Methodenänderung [SEITE 84] mit rückwirkender Anpassung.

Die DEFINITION DER TILGUNGSDECKUNG [SEITE 84] wurde im Berichtsjahr angepasst.

Die Tilgungsdeckung lag per 31. Dezember 2016 unter dem Vorjahreswert. Der Anstieg der adjustierten Netto-Schulden im Wesentlichen infolge eines gestiegenen Barwerts Operate Leases und höherer Pensionsverpflichtungen wurde nur teilweise durch die leichte Verbesserung des operativen Cashflows nach Steuern kompensiert.

Tilgungsdeckung[1] in % — Ziel: ≥ 25



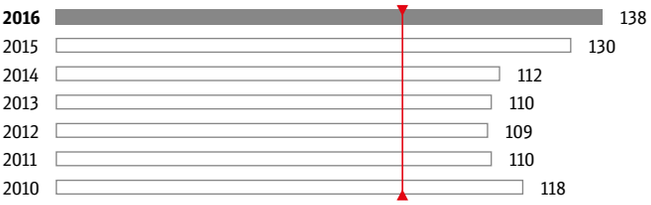
[1] Methodenänderung [SEITE 84] mit rückwirkender Anpassung.

Gearing verschlechtert

Gearing per 31.12., in Mio. €	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Finanzschulden	22.481	22.428	+53	+0,2
⊖ Flüssige Mittel und Finanzforderungen	-4.584	-4.659	+75	-1,6
⊖ Effekte aus Währungskurssicherungen	-273	-278	+5	-1,8
Netto-Finanzschulden	**17.624**	**17.491**	**+133**	**+0,8**
/ Eigenkapital	12.744	13.445	-701	-5,2
Gearing in %	**138**	**130**	**-**	**-**

Das Gearing hat sich im Berichtsjahr erneut verschlechtert und liegt weiterhin über dem Zielwert von 100 %. Dies resultiert aus einem Anstieg der Netto-Finanzschulden bei gleichzeitigem Rückgang des Eigenkapitals.

Gearing in % — Ziel: 100

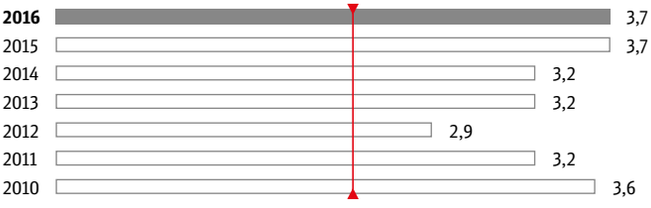


Netto-Finanzschulden/EBITDA unverändert

Netto-Finanzschulden/EBITDA in Mio. €	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Netto-Finanzschulden per 31.12.	17.624	17.491	+133	+0,8
/ EBITDA bereinigt	4.797	4.778	+19	+0,4
Netto-Finanzschulden/EBITDA (Multiplikator)	**3,7**	**3,7**	**-**	**-**

Die Kennzahl Netto-Finanzschulden/EBITDA ist im Berichtsjahr unverändert geblieben. Der leichte Anstieg der Netto-Finanzschulden wurde durch eine Verbesserung des bereinigten EBITDA kompensiert.

Netto-Finanzschulden/EBITDA Multiplikator — Ziel: ≤ 2,5



> Flüssige Mittel leicht gesunken

Kurzfassung Kapitalflussrechnung in Mio. €	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.648	3.489	+159	+4,6
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-2.665	-3.916	+1.251	-31,9
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	-1.029	911	-1.940	-
Veränderung des Finanzmittelbestands	-46	484	-530	-
Flüssige Mittel per 31.12.	4.450	4.549	-99	-2,2

- Maßgeblich für den Anstieg des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit waren die positive Entwicklung des Ergebnisses vor Steuern, Abschreibungen und Zinsen (+158 Mio. €) sowie positive Working-Capital-Effekte.
- Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ging deutlich zurück. Dies resultierte im Wesentlichen aus deutlich geringeren Auszahlungen für Netto-Investitionen (+1.122 Mio. €). Hier wirkten insbesondere gestiegene Mittelzuflüsse aus Investitionszuschüssen (+712 Mio. €) im Rahmen der LUFV II [SEITE 249] bei gleichzeitig geringeren Mittelabflüssen für Brutto-Investitionen (+410 Mio. €). Darüber hinaus gingen die Auszahlungen für die Rückzahlung von Investitionszuschüssen zurück (+134 Mio. €).
- Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ging im Berichtsjahr deutlich zurück. Dies resultierte zum einen aus einem niedrigeren Nettomittelzufluss aus der BEGEBUNG UND TILGUNG VON ANLEIHEN [SEITE 111] (–1.200 Mio. €). Maßgeblich war dafür der höhere Mittelabfluss aus der Tilgung von Anleihen (–842 Mio. €) bei gleichzeitig geringerem Mittelzufluss infolge einer rückläufigen Emissionstätigkeit (–358 Mio. €).

  Zudem wirkte sich im Berichtsjahr der Nettomittelabfluss (–545 Mio. €) aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzkrediten aus. Im Vergleich zum Vorjahr wirkte hier insbesondere die Tilgung von Darlehen der Europäischen Investitionsbank (–400 Mio. €).

  Die Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2015 führte im Berichtsjahr ebenfalls zu einem höheren Mittelabfluss als im Vorjahr (–150 Mio. €).
- Per 31. Dezember 2016 verfügte der DB-Konzern über einen im Vergleich zum Vorjahresende etwas geringeren Bestand an flüssigen Mitteln.

> Vermögenslage schwächer

- Netto-Finanzschulden leicht angestiegen.
- Investitionen anhaltend auf hohem Niveau.
- Eigenkapitalquote weiter unter Druck.

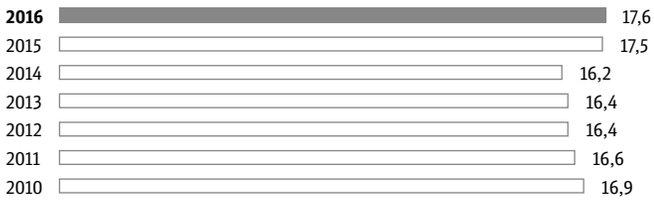
Netto-Finanzschulden leicht gestiegen

Netto-Finanzschulden per 31.12, in Mio. €	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Zinslose Darlehen	1.172	1.337	-165	-12,3
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	533	426	+107	+25,1
Sonstige Finanzschulden	20.776	20.665	+111	+0,5
davon Anleihen	19.740	19.307	+433	+2,2
Finanzschulden	**22.481**	**22.428**	**+53**	**+0,2**
⊖ Flüssige Mittel und Finanzforderungen	-4.584	-4.659	+75	-1,6
⊖ Effekte aus Währungskurssicherungen	-273	-278	+5	-1,8
Netto-Finanzschulden	**17.624**	**17.491**	**+133**	**+0,8**

- Innerhalb der Finanzschulden gingen die Zinslosen Darlehen infolge von Tilgungen zurück.
- Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing stiegen per 31. Dezember 2016 infolge von Vertragsanpassungen bei sechs Mietobjekten. Dämpfend wirkten unter anderem kontinuierliche Tilgungen.
- Die sonstigen Finanzschulden werden im Wesentlichen durch die Entwicklung des Anleihebestands geprägt. Im Berichtsjahr wurden ANLEIHEN [SEITE 111] mit einem Gesamtvolumen von 2,1 Mrd. € neu emittiert und Anleihen mit einem Gegenwert von 1,5 Mrd. € getilgt. Zudem wirkten per 31. Dezember 2016 Währungskurseffekte reduzierend auf den Anleihebestand (–0,2 Mrd. €). Verschuldungssenkende Effekte resultierten insbesondere aus der ENTWICKLUNG DES BRITISCHEN PFUNDS [SEITE 90].
- Unsere Fremdwährungsanleihen werden überwiegend durch entsprechende Derivate gegen Währungskursschwankungen abgesichert, sodass die Währungskurseffekte teilweise durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert werden. Die Effekte aus Währungskurssicherungen, die auf den jeweils abgesicherten Wechselkurs zum Emissionszeitpunkt abstellen, lagen auf Vorjahresniveau.
- Die Finanzschulden entwickelten sich nahezu auf Vorjahresniveau. Der Anstieg infolge des höheren Anleihebestands sowie der gestiegenen Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing wurde vor allem durch einen tilgungsbedingt geringeren Darlehensbestand nahezu vollständig kompensiert.

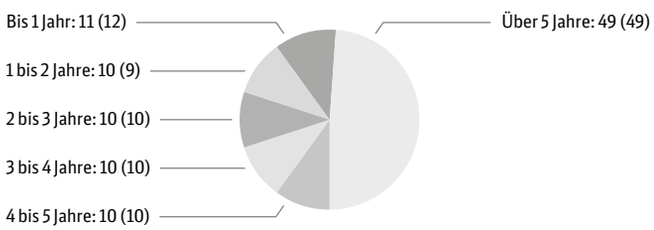
▶ Die Netto-Finanzschulden stiegen leicht an. Die kompensierenden Effekte aus flüssigen Mitteln und Finanzforderungen waren dabei etwas geringer.

Netto-Finanzschulden per 31.12., in Mrd. €



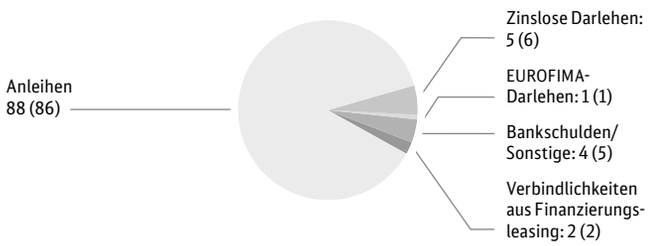
Die Fristigkeitsstruktur der Finanzschulden veränderte sich per 31. Dezember 2016 nur geringfügig.

Fristigkeit Finanzschulden per 31.12., in %



Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich per 31. Dezember 2016 infolge des höheren Bestands an Anleihen bei gleichzeitigem Rückgang unter anderem der kurzfristigen Bankschulden und Zinslosen Darlehen leicht verändert.

Zusammensetzung Finanzschulden per 31.12., in %



Investitionen weiter auf hohem Niveau

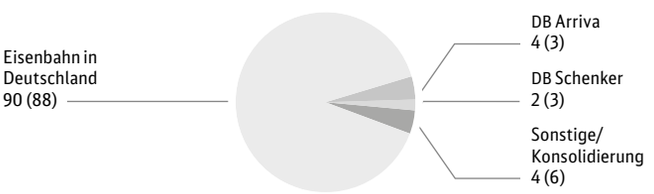
GRI G4-EC7

Investitionen in Mio. €	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Brutto-Investitionen	9.510	9.344	+166	+1,8
Investitionszuschüsse	-6.190	-5.478	-712	+13,0
Netto-Investitionen	**3.320**	**3.866**	**-546**	**-14,1**

Der Anstieg der Brutto-Investitionen resultierte vor allem aus deutlich höheren Investitionszuschüssen, die im Berichtsjahr rund 65 % (im Vorjahr: rund 59 %) der Brutto-Investitionen ausmachten.

Die Netto-Investitionen lagen vor allem wegen gestiegener Investitionszuschüsse für die Infrastruktur unter dem Vorjahresniveau.

Brutto-Investitionen nach Geschäftsfeldern in %



Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit liegt in den Geschäftsfeldern der Eisenbahn in Deutschland, insbesondere in Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Bereich der Schieneninfrastruktur. Insgesamt stieg der Anteil der Geschäftsfelder der Eisenbahn in Deutschland an den Brutto-Investitionen leicht an. Ein Rückgang der im Vorjahr hohen Fahrzeuginvestitionen wurde durch höhere Investitionen in die Infrastruktur kompensiert.

Unter anderem stieg der Anteil an den Brutto-Investitionen von DB Arriva für Fahrzeugbeschaffungen für neu aufgenommene Verkehre leicht an.

Investitionsschwerpunkt unverändert in Deutschland

Brutto-Investitionen nach Regionen in Mio. €	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Deutschland	8.956	8.619	+337	+3,9
Europa (ohne Deutschland)	543	718	-175	-24,4
Asien/Pazifik	40	28	+12	+42,9
Nordamerika	10	14	-4	-28,6
Übrige Welt	5	4	+1	+25,0
Konsolidierung	-44	-39	-5	+12,8
DB-Konzern	**9.510**	**9.344**	**+166**	**+1,8**

Netto-Investitionen nach Regionen in Mio. €	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Deutschland	2.768	3.144	-376	-12,0
Europa (ohne Deutschland)	541	715	-174	-24,3
Asien/Pazifik	40	28	+12	+42,9
Nordamerika	10	14	-4	-28,6
Übrige Welt	5	4	+1	+25,0
Konsolidierung	-44	-39	-5	+12,8
DB-Konzern	**3.320**	**3.866**	**-546**	**-14,1**

In der regionalen Verteilung der Brutto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert in Deutschland. Hier ist der Anstieg insbesondere auf höhere Infrastrukturinvestitionen bei DB Netze Fahrweg (+403 Mio. €) zurückzuführen. Zudem wirkten im Bereich Sonstige Effekte aus der Anpassung von Mietverträgen, die als Finanzierungsleasing bewertet werden, investitionserhöhend (+248 Mio. €). Gegenläufig gingen die Investitionen bei DB Fernverkehr (–257 Mio. €) und DB Regio (–188 Mio. €) vor allem infolge abgeschlossener Fahrzeugbeschaffungsprojekte zurück.

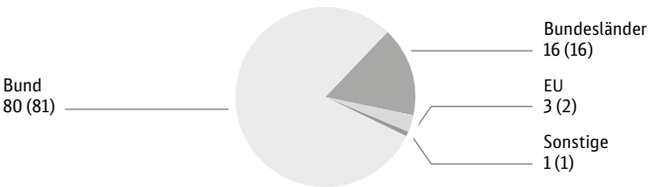
Infolge des Abschlusses umfangreicher Fahrzeugprojekte im Vorjahr bei DB Cargo in Großbritannien (–205 Mio. €) und Polen (–25 Mio. €) waren die Investitionen in der Region Europa (ohne Deutschland) rückläufig. Gegenläufig wirkte der Anstieg von Fahrzeugbeschaffungen bei DB Arriva (+83 Mio. €) insbesondere in Großbritannien und den Niederlanden.

Brutto-Investitionen nach Regionen in %

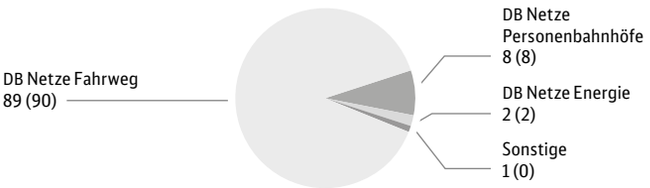
Investitionszuschüsse vor allem für die Infrastruktur

Die im Berichtsjahr erhaltenen Investitionszuschüsse (F5) stiegen um 712 Mio. € beziehungsweise 13,0 % auf 6.190 Mio. €. Empfänger waren wie im Vorjahr fast ausschließlich unsere Infrastrukturgesellschaften. Details zu den verschiedenen ZUSCHUSSFORMEN [DB.DE/LINKS_IB16] sind auf unserer Internetseite verfügbar.

Investitionszuschüsse nach Zuschussgeber in %



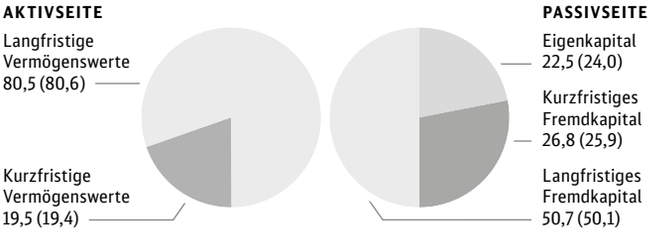
Investitionszuschüsse nach Empfänger in %



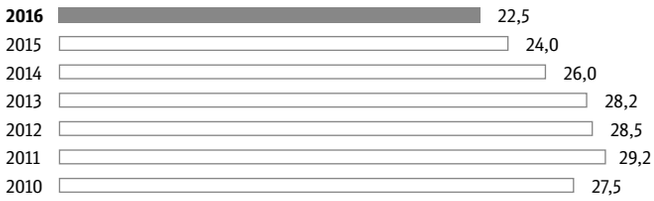
Bilanzsumme etwas höher

Bilanz per 31.12., in Mio. €	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Bilanzsumme	56.623	56.059	+564	+1,0
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	45.589	45.199	+390	+0,9
Kurzfristige Vermögenswerte	11.034	10.860	+174	+1,6
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	12.744	13.445	-701	-5,2
Langfristiges Fremdkapital	28.709	28.091	+618	+2,2
Kurzfristiges Fremdkapital	15.170	14.523	+647	+4,5

Bilanzstruktur per 31.12., in %



Eigenkapitalquote per 31.12., in %



Der Konzern-Abschluss wird gemäß den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt. Es gab keine wesentlichen Änderungen in den IFRS-Vorschriften der Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätze des DB-Konzerns, aus denen sich Veränderungen für den Konzern-Abschluss ergeben würden.

- Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2016 leicht gestiegen.
- Die langfristigen Vermögenswerte lagen per 31. Dezember 2016 leicht oberhalb des Vorjahresendwerts. Maßgeblich dafür war insbesondere der Anstieg der langfristigen Forderungen und sonstigen Vermögenswerte (+452 Mio. €), unter anderem aufgrund der Übernahme von Verkehren in Großbritannien durch DB Arriva. Zudem wirkte der Forderungsanstieg bei den aktiven latenten Steuern (+176 Mio. €) infolge veränderter Ergebniserwartungen des DB-Konzerns. Gegenläufig gingen unter anderem die Sachanlagen zurück (–175 Mio. €). Hier wirkte unter anderem der Rückgang der Netto-Investitionen bei DB Netze Fahrweg infolge der **LUFV II** [SEITE 249]. Dämpfend wirkten unter anderem Fahrzeugzugänge sowie Investitionen in die Werkeinfrastruktur bei DB Fernverkehr.
- Der Anstieg der kurzfristigen Vermögenswerte per 31. Dezember 2016 wurde maßgeblich durch die Zunahme der kurzfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte (+274 Mio. €) getrieben. Auch hier wirkte vor allem die Inbetriebnahme neuer Verkehre in Großbritannien durch DB Arriva. Gegenläufig gingen die flüssigen Mittel (–99 Mio. €) zurück.

Strukturell ergab sich auf der Aktivseite daraus keine Änderung.

Auf der Passivseite ging das Eigenkapital per 31. Dezember 2016 deutlich zurück. Maßgeblich waren hier der Rückgang der in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen (–714 Mio. €) aufgrund des gesunkenen Zinsniveaus, die Dividendenzahlung an den Bund (–850 Mio. €) sowie die in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit Volatilitäten von Währungen (–50 Mio. €). Gegenläufig wirkten das positive erwirtschaftete Jahresergebnis (+716 Mio. €) sowie in den Rücklagen erfasste Änderungen im Zusammenhang mit Volatilitäten von Sicherungsgeschäften (+228 Mio. €) insbesondere zur Absicherung von Energiepreisen.

Die Eigenkapitalquote ging infolge einer gestiegenen Bilanzsumme bei gleichzeitig gesunkenem Eigenkapital weiter zurück.

- Das langfristige Fremdkapital stieg per 31. Dezember 2016. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung durch die Neubewertung von Pensionsverpflichtungen (+822 Mio. €) insbesondere in Deutschland sowie den Anstieg der **LANGFRISTIGEN FINANZSCHULDEN** [SEITE 116] (+289 Mio. €) geprägt. Der Rückgang unter anderem der langfristigen sonstigen Rückstellungen (–235 Mio. €) infolge der Umgliederung potenziell kurzfristig fällig werdender anteiliger Stilllegungsverpflichtungen für das **GEMEINSCHAFTSKRAFTWERK NECKARWESTHEIM** [SEITE 161] in die kurzfristigen Rückstellungen wirkte gegenläufig. Auch der Rückgang der langfristigen derivativen Finanzinstrumente (–168 Mio. €) wirkte kompensierend.
- Das kurzfristige Fremdkapital stieg per 31. Dezember 2016 im Wesentlichen infolge von höheren Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (+421 Mio. €) im Wesentlichen aufgrund von Stichtagseffekten bei DB Arriva und DB Schenker. Zudem lagen die kurzfristigen sonstigen Rückstellungen (+258 Mio. €) aufgrund der Umgliederung von langfristigen Stilllegungsverpflichtungen ebenfalls über dem Vorjahresendwert. Gegenläufig wirkte unter anderem der Rückgang der kurzfristigen Finanzschulden (–236 Mio. €) vor allem infolge des Wegfalls der im Berichtsjahr fällig gewordenen Darlehen der Europäischen Investitionsbank.

In der Struktur der Passivseite ist der Anteil des kurz- und langfristigen Fremdkapitals an der Bilanzsumme per 31. Dezember 2016 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 Operate Leases wird im Rahmen des Wertmanagements ein finanzwirtschaftlicher Barwert ermittelt. Dieser beträgt per 31. Dezember 2016 5.002 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 4.208 Mio. €). Bei DB Arriva werden Operate-Lease-Verträge, teilweise regulatorisch bedingt, insbesondere im Rahmen der Bereitstellung von Fahrzeugen für den Schienenpersonen- und Straßenpersonenverkehr abgeschlossen. Im Berichtsjahr führte die im Vorjahr gewonnene Ausschreibung für Northern Rail zu einer signifikanten Erhöhung beim finanzwirtschaftlichen Barwert der Operate Leases.

Zudem verkaufen wir in geringem Umfang Forderungen mittels Factoring (per 31. Dezember 2016: 446 Mio. €; per 31. Dezember 2015: 192 Mio. €).

Bei der betrieblichen Altersversorgung für Arbeitnehmer werden bei den jeweiligen Versorgungsordnungen teilweise die Verpflichtungen mit saldierungsfähigem Planvermögen gedeckt und saldiert. Per 31. Dezember 2016 beträgt die Gesamtverpflichtung 10.957 Mio.€ (per 31. Dezember 2015: 8.139 Mio.€) und der davon abgesetzte Zeitwert des Planvermögens 5.023 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 3.941 Mio.€). Durch die Saldierung der Verpflichtungen mit dem Planvermögen ergibt sich eine Verkürzung der Bilanzsumme. Die in der Bilanz erfasste Nettoschuld beträgt 4.510 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 3.688 Mio. €). Im Berichtsjahr wurden keine größeren Dotierungen mit wesentlichen Effekten auf die Finanzlage umgesetzt. Dementsprechend werden daraus auch keine wesentlichen künftigen Auswirkungen erwartet.

Inanspruchnahmen bilanzieller Wahlrechte

INANSPRUCHNAHMEN BILANZIELLER WAHLRECHTE [SEITE 204 FF.]
werden im Konzern-Anhang erläutert.

> Deutlichere Abweichungen von der prognostizierten Finanz- und Vermögenslage

Erwartungen für das Geschäftsjahr 2016 in Mrd. €	2015	**2016 (Prognose März 2016)**	**2016 (Prognose Juli 2016)**	**2016**
Brutto-Investitionen	9,3	~9,9	>9,9	9,5
Netto-Investitionen	3,9	~3,5	>3,5	3,3
Fälligkeiten	1,1	2,3	2,3	2,3
Anleiheemissionen	2,5	≤3,0	≤3,0	2,1
Flüssige Mittel per 31.12.	4,5	>3,0	≥3,0	4,5
Netto-Finanzschulden per 31.12.	17,5	>19,0	≤19,0	17,6

Unsere Prognose für die Investitionen im Geschäftsjahr 2016 hat sich nicht erfüllt. Insbesondere fielen Investitionen in Fahrzeuge bei DB Regio und DB Arriva niedriger aus als erwartet, sodass Brutto- und Netto-Investitionen geringer waren als prognostiziert.

Im Hinblick auf die Finanzlage des DB-Konzerns deckt sich unsere Prognose für die Fälligkeiten mit der im Berichtsjahr eingetretenen Entwicklung. Die für die Deckung unseres Finanzmittelbedarfs erforderlichen Anleiheemissionen waren deutlich niedriger als erwartet. Wir erwarteten, dass wir gegebenenfalls opportunistisch das niedrige Zinsniveau im Vorgriff auf Tilgungen im Jahr 2017 noch im Berichtsjahr nutzen würden. Die eingetretene Entwicklung deckt sich daher nicht mit unserer Prognose.

Dies gilt auch für den Bestand an flüssigen Mittel und die Netto-Finanzschulden zum Jahresende 2016. Die flüssigen Mittel lagen deutlich höher und die Netto-Finanzschulden deutlich niedriger als erwartet. Dies resultierte im Wesentlichen aus niedrigeren Netto-Investitionen und einem geringeren Verbrauch von Rückstellungen. Darüber hinaus wirkten weitere Working-Capital-Effekte positiv. Bei den Netto-Finanzschulden unterstützen zudem positive Währungskurseffekte von in britischen Pfund begebenen, ungesicherten Fremdwährungsanleihen die Entwicklung.

Konzernperformance Soziales

- **Strategische Personalplanung sichert Personalbedarf** / S.121
- **Personalgewinnung erfolgreich fortgeführt** / S.121
- **Personalentwicklung vorangetrieben** / S.122
- **Unternehmenskultur um fünf Transformationsziele erweitert** / S.123
- **Faire und leistungsgerechte Beschäftigungsbedingungen** / S.124
- **Optimierung und Internationalisierung der HR-Arbeit** / S.125
- **Anstieg der Mitarbeiterzahl** / S.125

UNSER ANSPRUCH

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

UNSERE ZIELE

MITARBEITER-ZUFRIEDENHEIT (IN ZI)

BASIS 2012	STAND 2015	STAND 2016	ZIEL DB2020+
3,6	-	**3,7**	4,0

WO STEHEN WIR 2016 AUF DEM WEG ZUR ZIELERREICHUNG 2020? (IN %)

20 40 60 80 **100**[1] 120 140 160 180

ARBEITGEBER-ATTRAKTIVITÄT[2] (RANG IN DEUTSCHLAND)

BASIS 2012	STAND 2015	STAND 2016	ZIEL DB2020+
26	20	**16**	≤10

WO STEHEN WIR 2016 AUF DEM WEG ZUR ZIELERREICHUNG 2020? (IN %)

20 40 60 80 **100**[1] 120 140 160 180

▼ = Stand 2016 ▼ = Stand 2015

[1] 100 % heißt Ist-Wert 2016 = Plan-Wert 2016. Hochlauf in Richtung Planerreichung in 2020 ist damit im Soll.

[2] Methodenänderung [SEITE 85] mit rückwirkender Anpassung.

UNSERE HANDLUNGSFELDER

STRATEGISCHE PERSONALPLANUNG

Wir schauen voraus und handeln mit Weitblick.

SEITE 121

OPTIMIERUNG UND INTERNATIONALISIERUNG HR-ARBEIT

Wir legen Wert auf Professionalität und richten uns zunehmend international aus.

SEITE 125

BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN

Wir bringen Arbeit und Privatleben zusammen und fördern Gesundheit.

SEITE 124 F.

UNTERNEHMENSKULTUR

Wir treiben den Wandel voran und stärken unsere Leistungsfähigkeit.

SEITE 123 F.

PERSONALGEWINNUNG

Wir stärken unsere Arbeitgebermarke und besetzen unsere Jobs richtig und professionell.

SEITE 121 F.

PERSONALENTWICKLUNG

Wir bahnen Wege, entdecken Talente und verändern Führung.

SEITE 122 F.

Neben den TOP-ZIELEN [SEITE 120] sind die sechs HR-2020-Programme Kern der Personalstrategie. Unter dem Aspekt der Digitalisierung F4 haben wir mit der Initiative Arbeitswelten 4.0 erste Schritte in die Zukunft getan.

Nach der Gründung des Expertennetzwerks Arbeitswelten 4.0 im Vorjahr wurden auf Basis von möglichen Zukunftsszenarien Entwicklungspfade für den DB-Konzern identifiziert. Um die ersten Schritte auf den Entwicklungspfaden zu gehen, wurden Prototypen wie »Hierarchiefreie Teams«, »Mitbestimmung^{Plus}« und der »Gastgeber der Zukunft« entwickelt, die im Berichtsjahr zur Umsetzung gebracht wurden. Parallel hat das Netzwerk konkrete Maßnahmen zu den Themen Kundenfokus, zukünftige Kompetenzen, Eigenverantwortung und veränderungsfähige und innovative Organisation erarbeitet.

DB.DE/LINKS_IB16

> Strategische Personalplanung sichert Personalbedarf

Seit einigen Jahren stellt uns die demografische Entwicklung in Verbindung mit einer heterogenen Auftragssituation vor differenzierte interne wie externe personalpolitische Herausforderungen. Hierauf reagiert das Personalmanagement des DB-Konzerns aktiv, um die Personalbedarfsdeckung sicherzustellen.

Im Rahmen unseres strategischen HR-2020-Programms Strategische Personalplanung haben wir uns zum Ziel gesetzt, über zukunftsgerichtete Planungsinstrumente und Berichte kurz-, mittel- und langfristige Handlungsbedarfe in allen Geschäftsfeldern und Tätigkeitsgruppen sichtbar zu machen. Gegensteuerungsmaßnahmen werden in Zusammenarbeit mit den zentralen und dezentralen Personalbereichen entwickelt. Eine wichtige zentrale Funktion ist der Konzernarbeitsmarkt, über den wir effiziente Personaltransfers auf dem konzerninternen Arbeitsmarkt sicherstellen und beschäftigungsfördernde Maßnahmen steuern.

Mit der Strategischen Personalplanung (SPP) haben wir ein etabliertes strategisches Instrument zur Bewältigung der beschriebenen personalpolitischen Herausforderungen, das uns einen einheitlichen und systematisierten Blick in die Zehn-Jahres-Zukunft hinsichtlich Personalunterdeckungen und -überdeckungen verschafft. Dabei können wir die Auswirkungen von mittel- und langfristigen Trends, wie zum Beispiel demografische Entwicklungen und sich daraus ergebende Risiken, analysieren und verschiedene Handlungsoptionen betrachten. So machen wir die Auswirkungen von strategischen Entscheidungen deutlich und bewerten die Wirkung langfristiger Maßnahmen.

Mit dem neu entwickelten »SPP-Schnellboot« verstärken wir mit einem schnellen Blick auf das gesamte Geschäftsfeld unseren strategischen Fokus und gewinnen in unserer SPP an Agilität. Zudem rücken wir zunehmend die perspektivische Berücksichtigung von sich verändernden Tätigkeiten vor dem Hintergrund der Digitalisierung F4 in den Fokus.

Darüber hinaus prüfen wir auch unsere weiteren Instrumente einschließlich des Personalberichtswesens stetig auf Aktualität und Weiterentwicklungspotenzial und setzen dieses entsprechend um. Beispielsweise haben wir 2016 eine systemseitige Bestandsprognose eingeführt, um unseren bestehenden systemseitigen Abgleich von Personalbedarf und Personalbestand weiter auszubauen und somit noch reaktionsfähiger zu sein. Zurzeit arbeiten wir an einer Ergänzung unseres Berichtswesens um Analysen aus dem Themenfeld Predictive Analytics.

> Personalgewinnung erfolgreich fortgeführt

GRI DB 05

Der DB-Konzern will sein Profil als attraktiver Arbeitgeber schärfen und neue Mitarbeiter gewinnen. Dazu haben wir 2012 unsere Personalgewinnung inhaltlich und organisatorisch neu aufgestellt.

Arbeitgeberattraktivität [1] – Rang in Deutschland	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
DB-Konzern	16	20	+4	–	11
Schüler	26	29	+3	–	13
Studenten/Absolventen	24	22	+2	–	18
Facharbeiter	12	16	+4	–	10
Akademische Berufserfahrene	9	17	+8	–	5

[1] Methodenänderung [SEITE 85] mit rückwirkender Anpassung.

Im Berichtsjahr konnten wir unsere Rankingpositionen wieder verbessern. Damit entspricht die Entwicklung auch der PROGNOSE AUS DEM INTEGRIERTEN BERICHT 2015 [INTEGRIERTER BERICHT 2015, SEITE 183].

Im Rahmen unserer Arbeitgeberkampagne »Kein Job wie jeder andere.« haben wir im Berichtsjahr zwei reichweitenstarke Employer-Branding-Kampagnen für Schüler und Facharbeiter durchgeführt. Diese Kernelemente unserer Employer-Branding-Aktivitäten wurden um sieben regionen- und zielgruppenspezifische Recruitingkampagnen ergänzt. So haben wir zum Beispiel gezielte Recruitingkampagnen für berufserfahrene Ingenieure und IT-Spezialisten durchgeführt, bei der wir spezifische und neue Personalmarketinginstrumente in unseren schon bestehenden Maßnahmenmix integriert haben. Unter anderem haben wir gezielte Social-Media-Kampagnen in enger Kooperation mit Xing durchgeführt und es so geschafft, unsere Arbeitgebermarke authentisch in den Lebenswelten unserer Kernzielgruppen zu platzieren. Für Schüler haben wir erstmalig neue Online-Werbeformate etabliert, die unsere schon bestehen-

den Aktivitäten um innovative Formate ergänzen. Im Zuge dieser Kampagne wurden auch zum ersten Mal unter dem Motto »Wir helfen Eltern zu helfen« Eltern direkt angesprochen. Die Ansprache erfolgte dabei in unterschiedlichen Sprachen. Besonders erfolgreich waren dabei neue Bewegtbildformate, die unsere Berufe und unsere Mitarbeiter sehr anschaulich und authentisch über Online-Kanäle darstellen. Im Bereich Messe und Events haben wir neue Inhouse-Events zum Beispiel für Ingenieure etabliert, die unter dem Motto »Backstage DB« spannende Einblicke aus erster Hand in unsere vielfältigen Berufe geben und die Menschen zeigen, die hinter den Berufen stehen. Mit den im Vorjahr eingeführten Virtual-Reality-Brillen (F4) können Bewerber hautnah in verschiedene Berufsbilder eintauchen – die Brillen sind in der Zwischenzeit fester Bestandteil des Kandidatenerlebnisses und werden bundesweit eingesetzt. Im Mai 2016 wurden wir mit dem Employer Branding Award des europäischen Forschungsinstituts trendence in der Kategorie »Bester Social Media Impact« ausgezeichnet.

Mit unseren rund 300 Schulkooperationen, 20 nationalen und vier internationalen Hochschulkooperationen sowie Recruitingveranstaltungen wie zum Beispiel dem Backstage-DB-Event »Women & Experience Day« wollen wir potenzielle Nachwuchskräfte frühzeitig binden. Studenten können im DB-Konzern bereits während des Studiums im Praktikum, als Werkstudent oder im Rahmen einer Abschlussarbeit erste Arbeitserfahrungen sammeln und wichtige Berufskontakte knüpfen. Absolventen bieten wir die Möglichkeit eines Traineeprogramms oder eines direkten Berufseinstiegs an. Wir wollen die Auswahl von Bewerbern dauerhaft noch stärker an deren Potenzialen und Talenten ausrichten. In unseren Karrierenetzwerken für Schüler, Studenten und Akademiker können sich potenzielle Kandidaten für einen Einstieg im DB-Konzern untereinander und mit Mitarbeitern des DB-Konzerns vernetzen.

In einem internationalen Projekt wurde im Rahmen einer EU-weiten Ausschreibung eine neue Recruitingsoftware ausgewählt. Diese wird global im DB-Konzern eingeführt. Zum Anstoß und zur Weiterentwicklung internationaler Themen gibt es einen monatlichen Expertenkreis mit internationalen DB-Personalgewinnungsverantwortlichen. Darin werden beispielsweise globale Talent-Acquisition-Projekte wie der Aufbau einer globalen Karrierewebsite oder länderübergreifende Recruitingmaßnahmen entwickelt.

Demografiefestigkeit	**2016**	2015	2014
Personalbedarfsdeckungsquote in Deutschland per 31.12. in %	**97,3**	97,3	-

Deutschland (Gesellschaften mit rund 84 % der inländischen Mitarbeiter).

Die Personalbedarfsdeckungsquote blieb im Berichtsjahr unverändert.

Im Recruiting liegen unsere Schwerpunkte auf einer weiteren Professionalisierung des Recruitingprozesses sowie der erfolgreichen Verbesserung der Kandidatenerfahrung (Candidate Experience) im Bewerbungsprozess.

> Personalentwicklung vorangetrieben

Mit einer strategischen Personalentwicklung begleiten wir Mitarbeiter und Führungskräfte bei der Gestaltung ihrer beruflichen Wege in unserem Unternehmen. Um den Nachfolgebedarf zu sichern und engagierte Mitarbeiter und Führungskräfte zu binden, nutzen wir die systematische Förderung von Leistungs- und Potenzialträgern als ein wichtiges Instrument. Grundlage hierfür ist der kontinuierliche Dialog. Mitarbeitern und Führungskräften werden durch beschriebene Entwicklungswege berufliche Perspektiven aufgezeigt. So ermöglichen wir ein konzernweites Talentmanagement und eine durchdachte Nachfolgeplanung. Unser Webtool sowie die Landkarte zur Personalentwicklung machen die Entwicklungswege für alle Mitarbeiter und Führungskräfte transparent und zugänglich. Der Weiterbildungskompass informiert darüber hinaus online über Möglichkeiten der berufsbegleitenden Weiterbildung.

SEITE 271

> Nachwuchssicherung

Der DB-Konzern ist mit über 11.000 Auszubildenden, Dual-Studierenden und »Chance plus«-Teilnehmern einer der größten Ausbilder in Deutschland. Neben der Vermittlung fachlicher Kenntnisse und praktischer Fertigkeiten ist der Erwerb von Service-, Sozial- und Methodenkompetenzen zentraler Bestandteil der Ausbildung im DB-Konzern. Über 92 % der Auszubildenden erhalten im Anschluss an ihre Ausbildung ein Übernahmeangebot.

Nachwuchskräfte per 31.12., in NP	**2016**	2015	2014
Auszubildende [1]	9.530	9.918	10.214
Studenten im dualen Studium [1]	941	1.012	1.050
Trainees [2]	114	103	151
Praktikanten [2]	503	508	622
»Chance plus«-Teilnehmer	250	290	310

[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).

2016 haben rund 3.300 Jugendliche eine Berufsausbildung und rund 300 Jugendliche ein duales Studium begonnen.

Bundesweit bieten wir an zehn Standorten rund 250 Plätze in unserem Berufsvorbereitungsprogramm Chance plus an, knapp 70 davon explizit für Flüchtlinge. Der Ansatz ist der gleiche: Unterstützt von betrieblichen Betreuern und Sozialpädagogen bereiten wir die jungen Menschen, die an den Arbeitsmarkt herangeführt werden müssen, fach-

lich und schulisch auf eine Ausbildung im DB-Konzern vor. Für Flüchtlinge haben wir das Programm um mindestens 300 Unterrichtseinheiten Deutsch ergänzt. Rund 75% der Teilnehmer des Jahrgangs 2015/2016, die das Programm erfolgreich absolviert haben, haben direkt im Anschluss eine Berufsausbildung oder eine Tätigkeit im DB-Konzern oder in einem anderen Unternehmen aufgenommen, darunter 11 von insgesamt 14 Teilnehmern mit Fluchthintergrund, die zum 1. September 2016 ihre Berufsausbildung im DB-Konzern gestartet haben.

Zur gezielten Vorbereitung von Flüchtlingen auf eine berufliche Qualifizierung im DB-Konzern wurde im Berichtsjahr die auf dem Sozialgesetzbuch basierende Kompetenzfeststellung »DB Check-up für Flüchtlinge« gestartet.

GRI DB 09

> Unternehmenskultur um fünf Transformationsziele erweitert

Im Rahmen von ZUKUNFT BAHN wurden die vier Handlungsfelder der Unternehmenskultur zu den fünf Transformationszielen (F3) Kundenfokus, Zusammenarbeit, Führungsfähigkeiten, Verantwortung und Leistungsfähigkeit. Sie bilden die Leitplanken unserer angestrebten Unternehmenskultur.

Um die Ziele und das Vorgehen von ZUKUNFT BAHN sowie die Transformationsziele wirksam im Konzern zu implementieren, wurde der Teilnehmerkreis des Konzerntreffs 2016 um alle leitenden und außertariflichen Führungskräfte erweitert. Mit über 3.200 Teilnehmern war dieser der bisher größte Konzerntreff des DB-Konzerns.

GRI DB 04

Im Herbst 2016 waren DB-Mitarbeiter aufgerufen, sich an der Mitarbeiterbefragung zu beteiligen – in 72 Ländern und 36 Sprachen. Über 194.000 Mitarbeiter haben mitgemacht – das sind 60,7% und damit mehr als bei der letzten Befragung 2014 (60,1%). Erneut hat der unabhängige externe Dienstleister GfK auch diese Befragung durchgeführt und die Fragebögen anonym ausgewertet.

Mitarbeiterzufriedenheit	2016	2015	2014
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,7	-	3,7
Durchführungsquote Folgeworkshops in %	-	96,7	-

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

Die konzernweite Mitarbeiterzufriedenheit erreicht den gleichen Wert wie 2014. Dabei bescheinigen 53% (2014: 48%) der Mitarbeiter ihren Teamkollegen ein starkes Engagement, was auf ein insgesamt verbessertes Arbeitsklima schließen lässt. Die Wahrnehmung der eigenen Motivation ist noch steigerungsfähig: 49% (2014: 48%) beschreiben sich selbst als motiviert. Auf weiterhin gutem Niveau ist die Zufriedenheit mit der Arbeit 67% (2014: 67%) und dem Arbeitgeber 63% (2014: 64%). 9% beziehungsweise 12% geben an, unzufrieden zu sein. Die übrigen emotionalen Faktoren wie Spaß, Loyalität oder Verbundenheit sind leicht zurückgegangen.

Details zur Entwicklung auf Geschäftsfeldebene werden im Kapitel ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER [SEITE 132 FF.] erläutert.

Auf Basis der Ergebnisse lassen sich auf Konzernebene vier Handlungsfelder ableiten:

- Kommunikation, Information, Einbindung: Wie 2014 ist dieses Handlungsfeld für den Konzern insgesamt das mit der höchsten Priorität. Seit 2014 haben sich die alltäglichen Aspekte der Kommunikation mit der direkten Führungskraft leicht verbessert. Weiterhin auf niedrigem Niveau sind kulturelle Aspekte und die Bewertungen der »offenen und ehrlichen Kommunikation« sowie »Berücksichtigung von Mitarbeiterinteressen«.
- Aufgaben und Tätigkeiten: Die Gesamtbewertung dieses Themenfeldes liegt weiterhin auf sehr gutem Niveau. Schwach bewertet wurde allerdings der Einzelaspekt »gut organisierte Arbeitsabläufe«, der als wichtiger Treiber für die Motivation und die Zufriedenheit der Mitarbeiter besonders ins Gewicht fällt.
- Direkte Führungskraft: Nahezu alle Aspekte haben sich hier verbessert. Ausbaufähig bleiben die bessere Vermittlung der Sinnhaftigkeit der Arbeit und mehr Ermutigung dazu, bestehende Abläufe zu hinterfragen. Insgesamt muss weiter an den Führungskompetenzen gearbeitet werden.
- Zusammenarbeit: Dieses Themenfeld wird insgesamt positiv bewertet, obwohl sich die Ergebnisse in der Bewertung von Schnittstellen und übergreifender Zusammenarbeit verschlechtert haben.

Anfang Februar 2017 erhalten die Führungskräfte die Ergebnisberichte für ihren Verantwortungsbereich. Auf dieser Grundlage werden die Führungskräfte in über 10.000 moderierten Folgeworkshops mit ihren Mitarbeitern die Ergebnisse besprechen, die Veränderungen gegenüber 2014 bewerten und neue Maßnahmen ableiten.

> Diversity

Seit bereits vielen Jahren unterstützen wir die Vielfalt. Unser Fokus bei der Geschlechtervielfalt liegt dabei darauf, den Frauenanteil in Führungspositionen zu steigern, die Karrieren mit Kindern zu fördern sowie die Väter in ihrer Rolle zu stärken. Getreu dem Motto »Mit Frauen in Führung gehen« haben sich im Januar 2016 rund 220 Managerinnen des DB-Konzerns in Berlin getroffen, um über strategische Zukunftsthemen des DB-Konzerns zu sprechen. Führungskräfte streben zunehmend eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben an. Eine Maßnahme kann dabei die Teilung eines Arbeitsplatzes sein. Wir haben daher einen

Leitfaden entwickelt, der sich einerseits an leitende Angestellte richtet, die Jobsharing durchführen möchten, und andererseits an Führungskräfte, deren Mitarbeiter als leitende Angestellte sich eine Stelle teilen möchten. Darüber hinaus führen wir das zweijährige Mentoringprogramm »Karriere mit Kindern« DB-intern über DB Training durch. Für einen bewussteren Umgang mit Sprache haben wir den Leitfaden zur geschlechtergerechten Sprache im DB-Konzern entwickelt.

»Gemeinsam gegen Vorurteile – Vielfalt ist unsere Zukunft« war unser Leitgedanke für den 4. Deutschen Diversity-Tag. Neben einer Sensibilisierung der Mitarbeiter, Recruiter und Personalleiter sowie praxisorientierten Web-Konferenzen zu unbewussten Denkmustern und Stereotypen haben wir einen Kurzfilm entwickelt, der Handlungsempfehlungen gibt.

Im Berichtsjahr fand die erste Diversity-Filmnacht statt, eine Veranstaltung für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von DB-Konzern und Coca-Cola. Gezeigt wurde ein aktueller Kinofilm mit Fokus auf einen Aspekt von Vielfalt. Die Diversity-Filmnächte sind ein regionales Angebot, das sich an die Beschäftigten des DB-Konzerns richtet und die respektvolle, partnerschaftliche Zusammenarbeit unserer Belegschaft unterstützt.

GRI G4-10

Frauenanteil per 31.12., in %	**2016**	2015	2014
DB-Konzern	23,6	23,4	23,1
in Deutschland	23,0	22,8	22,8

Der Frauenanteil weltweit konnte in den vergangenen Jahren stetig gesteigert werden.

Auch der Frauenanteil in Deutschland konnte im Berichtsjahr erhöht werden.

> Faire und leistungsgerechte Beschäftigungsbedingungen

Für den DB-Konzern gilt der Grundsatz einer einheitlichen Personalpolitik: Vergütung, berufliche Förderung und SOZIAL- UND NEBENLEISTUNGEN [SEITE 273] sind für alle Arbeitnehmer nach einheitlichen Grundsätzen – überwiegend durch Kollektivvereinbarungen mit Gewerkschaften und Betriebsräten – geregelt.

Um Mitarbeiter langfristig zu binden, wollen wir ihnen in jeder Lebens- und Berufsphase eine Perspektive geben und die individuellen Bedürfnisse mit den Anforderungen des Unternehmens zusammenbringen.

Die Beschäftigungsbedingungen für Arbeitnehmer müssen auch unter sich verändernden Rahmenbedingungen attraktiv und zugleich finanzierbar bleiben. Die Tarifabschlüsse leisten hierzu einen wesentlichen Beitrag.

> Tarifrunde 2016 mit EVG abgeschlossen

Die Verhandlungen zur Tarifrunde 2016/2017 wurden im Oktober 2016 sowohl mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) als auch mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) aufgenommen. Mit der EVG konnte am 12. Dezember 2016 die Tarifrunde abgeschlossen werden. Die GDL hat am 23. Dezember 2016 das Scheitern der Tarifverhandlungen erklärt und zugleich die SCHLICHTUNG [SEITE 189] angerufen, die am 11. Januar 2017 begonnen hat.

Neuer Tarifabschluss mit der EVG

Der Inhalt des Tarifabschlusses mit der EVG vom 12. Dezember 2016 gilt für Arbeitnehmer im Bereich Funktionsgruppenspezifische Tarifverträge 1 bis 6, der Unternehmen DB Services GmbH, DB Dialog GmbH, DB Fahrwegdienste GmbH, DB Kommunikationstechnik GmbH, DB Systel GmbH und DB Sicherheit GmbH. Die Laufzeit beträgt 24 Monate ab dem 1. Oktober 2016.

Folgende Inhalte wurden mit der EVG vereinbart:

- Einkommenssteigerung in zwei Stufen um insgesamt 5,1%. Im April 2017 werden die Löhne um 2,5% erhöht. Zum 1. Januar 2018 steht zusätzlich ein Volumen in Höhe von 2,6% für ein neuartiges Wahlmodell zur Arbeitszeit zur Verfügung. Arbeitnehmer können zum 1. Januar 2018 individuell entschieden, ob sie eine Entgelterhöhung um 2,6%, eine Arbeitszeitreduzierung um eine Wochenstunde oder anstelle der Entgelterhöhung sechs zusätzliche Urlaubstage möchten.
- Einmalzahlung im Januar 2017 (unter anderem in Höhe von 550 € für Vollzeitarbeitnehmer) für den Zeitraum von Oktober 2016 bis März 2017.
- Einführung einer neuen Entgeltstufe 7 für Arbeitnehmer, die mindestens 30 Tätigkeitsjahre in einer Entgeltgruppe mit Stufensystematik haben. Diese erhalten ab 2017 ein um 500 € erhöhtes Jahrestabellenentgelt und werden automatisch in die siebte Entgeltstufe überführt.

Demografietarifvertrag weiterentwickelt

Eine nachhaltige Personalpolitik steht im Mittelpunkt des mit der EVG ausgehandelten und 2013 in Kraft getretenen Demografietarifvertrags. Wesentlicher Inhalt ist die individuellere Gestaltung der Arbeitszeit und der Arbeitsbedingungen, um eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie beziehungsweise Privatleben zu erreichen. Vereinbart wurden unter anderem die Förderung für die Übertragung von Überzeit in das Langzeitkonto für den Abrechnungszeitraum 2016 sowie die Förderung von Entgelteinbringungen in das Langzeitkonto für das Kalenderjahr 2017 bei Arbeitnehmern, die keine Überzeit in das Langzeitkonto einbringen können.

SEITE 273

Neugestaltung Tarifvertrag Arbeit 4.0

Der bereits seit 2015 bestehende Tarifvertrag (TV) Arbeit 4.0 wurde im Berichtsjahr neu gestaltet. Der neuartige TV zeigt auf, wie Arbeitgeber, Gewerkschaft und Betriebsräte die Auswirkungen von Digitalisierung (F4) und die damit einhergehende Veränderung von Berufs- und Beschäftigungsbedingungen frühzeitig und vorausschauend gemeinsam begleiten und gestalten können. Vereinbart wurde ein Anspruch auf Qualifizierungsmaßnahmen für DB-Mitarbeiter, wenn Berufsbilder und Tätigkeiten sich aufgrund von Digitalisierung verändern. Außerdem können DB-Mitarbeiter im Einvernehmen mit dem Arbeitgeber künftig ihren Arbeitsort selbst wählen, wenn ihre Tätigkeit mobiles Arbeiten zulässt. Erstmals sind für Rufbereitschaft und Rufbereitschaftseinsätze im DB-Konzern von den Tarifparteien einheitliche Grundsätze vereinbart worden.

Um die Auswirkungen digitaler Innovationen frühzeitig und besser beurteilen zu können, lassen sich die Tarifvertragsparteien durch verschiedene gemeinsame Modellprojekte teils wissenschaftlich begleiten.

Gesundheitsmanagement ausgebaut

Inhaltliche Schwerpunkte bilden die Themen Führung und psychische Gesundheit vor dem Hintergrund der zunehmenden Digitalisierung (F4) der Arbeitswelt. Strukturell stehen die Einrichtung weiterer hauptamtlicher Gesundheitsexperten in den Geschäftsfeldern und deren systematische Qualifizierung, die Messbarkeit des Gesundheitsmanagements durch ein neues Gütesiegel sowie die stärkere Vernetzung und Kommunikation der Angebote mittels digitaler Lösungen im Fokus.

Gesundheitsstand in Deutschland
Basis Stunden in %

	2016	2015	2014
DB Fernverkehr	93,4	93,3	93,7
DB Regio	92,4	92,3	92,9
DB Cargo	92,8	92,9	93,3
DB Netze Fahrweg	94,5	94,6	95,0
DB Netze Personenbahnhöfe	93,0	93,8	93,9
DB Netze Energie	95,7	95,6	95,9
DB Schenker	94,6	95,4	95,8
Sonstige [1]	93,5	93,5	93,9
DB-Konzern	**93,5**	**93,6**	**94,1**

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

[1] Vorjahreszahl angepasst [SEITE 205].

Der Gesundheitsstand ist im Vergleich zum Vorjahr stabil. Dies ist bemerkenswert, da sich der Gesundheitsstand der Bundesstatistik 2016 um 0,4 Prozentpunkte verschlechtert hat. Gleichwohl wurden die besseren Werte der früheren Jahre nicht erreicht, da es 2016 längere Phasen mit deutlich erhöhter Influenzaintensität gab.

> Optimierung und Internationalisierung der HR-Arbeit

GRI DB 02

Wir haben die Optimierung des HR-Bereichs weiter vorangetrieben. Teile des Projekts Zukunft der Personalarbeit wurden abgeschlossen. Dies sind wichtige Schritte auf dem Weg zum integrierten Betreuungsmodell. Das Projekt läuft noch bis Ende 2018. Analog hierzu startete bei DB Schenker das Programm TOM@HR für neue Strukturen, effizientere Prozesse und neue Kompetenzmodelle zur weiteren Professionalisierung mit Digitalisierungsunterstützung (F4).

Zusätzlich wurde bei DB Schenker die Global Diversity and Corporate Volunteering Strategy neu aufgesetzt.

> Anstieg der Mitarbeiterzahl

GRI G4-10

Mitarbeiter per 31.12., in VZP	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
DB Fernverkehr [1]	16.326	16.339	-13	-0,1	16.461
DB Regio	36.008	36.494	-486	-1,3	36.605
DB Cargo	29.671	30.303	-632	-2,1	30.842
DB Netze Fahrweg [1]	43.974	43.161	+813	+1,9	43.382
DB Netze Personenbahnhöfe	5.093	4.982	+111	+2,2	4.867
DB Netze Energie	1.736	1.726	+10	+0,6	1.770
DB Arriva	54.150	46.484	+7.666	+16,5	45.712
DB Schenker	68.388	66.327	+2.061	+3,1	64.810
Sonstige [1]	51.022	51.386	-364	-0,7	51.314
DB-Konzern	**306.368**	**297.202**	**+9.166**	**+3,1**	**295.763**
± Konsolidierungskreisänderungen	-537	-40	-497	-	-
DB-Konzern – vergleichbar	**305.831**	**297.162**	**+8.669**	**+2,9**	**-**

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

[1] Vorjahreszahl angepasst [SEITE 205].

Auf vergleichbarer Basis ist die Zahl der Mitarbeiter im DB-Konzern per 31. Dezember 2016 leicht gestiegen, was im Wesentlichen auf den Zuwachs bei DB Arriva und DB Schenker zurückzuführen ist.

SEITE 274 F.

Mitarbeiter nach Regionen per 31.12., in VZP	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
Deutschland	187.395	187.420	-25	-	187.882
Europa (ohne Deutschland)	92.694	84.496	+8.198	+9,7	83.858
Asien/Pazifik	15.016	14.232	+784	+5,5	13.917
Nordamerika	8.556	8.515	+41	+0,5	7.585
Übrige Welt	2.707	2.539	+168	+6,6	2.521
DB-Konzern	**306.368**	**297.202**	**+9.166**	**+3,1**	**295.763**

Verbundenheit der Mitarbeiter in Jahren	**2016**	2015	2014
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit DB-Konzern	20	20	21
Altersdurchschnitt	46	46	46

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

Konzernperformance Ökologie

Fortschritte im Klimaschutz / S.127

Weitere Maßnahmen zur Lärmreduktion / S.129

Recyclingquote weiter auf hohem Niveau / S.131

UNSER ANSPRUCH

Als **UMWELT-VORREITER** setzen wir mit unseren Produkten Maßstäbe beim effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen.

KLIMASCHUTZ

SPEZIFISCHE CO_2E-EMISSIONEN (TRANSPORTEURE) IM VERGLEICH ZU 2006 (IN %)

BASIS 2012	STAND 2015	STAND 2016	ZIEL DB2020+
-11,8	-24,6	**-27,5**	-30

WO STEHEN WIR 2016 AUF DEM WEG ZUR ZIELERREICHUNG 2020? (IN %)

20 40 60 80 **100[1]** 120 140 160 180

ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN AM BAHNSTROMMIX (IN %)

BASIS 2012	STAND 2015	STAND 2016	ZIEL DB2020+
24,0	42,0	**42,0**	45[2]

WO STEHEN WIR 2016 AUF DEM WEG ZUR ZIELERREICHUNG 2020? (IN %)

20 40 60 80 **100[1]** 120 140 160 180

LÄRMREDUKTION

LEISE GÜTERWAGEN IN DEUTSCHLAND PER 31.12.

BASIS 2012	STAND 2015	STAND 2016	ZIEL DB2020+
7.349	20.460	**32.396**	64.000

WO STEHEN WIR 2016 AUF DEM WEG ZUR ZIELERREICHUNG 2020? (IN %)

20 40 60 80 **100[1]** 120 140 160 180

LÄRMSANIERTE STRECKE GESAMT (GERUNDET) PER 31.12. (IN KM)

BASIS 2012	STAND 2015	STAND 2016	ZIEL DB2020+
1.200	1.500	**1.600[3]**	2.000

WO STEHEN WIR 2016 AUF DEM WEG ZUR ZIELERREICHUNG 2020? (IN %)

20 40 60 80 **100[1]** 120 140 160 180

= Stand 2016 = Stand 2015

[1] 100 % heißt Ist-Wert 2016 = Plan-Wert 2016. Hochlauf in Richtung Planerreichung in 2020 ist damit im Soll.

[2] Zielwert ausschließlich bezogen auf DB-Gesellschaften (siehe Anpassungen im Zielsystem [SEITE 85]).

[3] Vorläufiger Wert.

UNSERE HANDLUNGSFELDER

EINSATZ ERNEUERBARER ENERGIEN

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

SEITE 128 F.

AUSBAU GRÜNE ANGEBOTE

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

SEITE 128 F.

LÄRMSANIERUNG

Wir schützen Anwohner vor Lärm mit ortsfestem Schallschutz.

SEITE 129 F.

CO_2E-REDUKTION

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

SEITE 127 F.

UMRÜSTUNG AUF FLÜSTERBREMSEN

Wir halbieren das Rollgeräusch von Güterwagen mit dem Einsatz der V-Sohle.

SEITE 130 F.

RECYCLING

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

SEITE 131

Auf dem Weg zum umfassenden **UMWELT-VORREITER** fokussieren wir uns auf die Handlungsfelder Klimaschutz, Lärmreduzierung und Ressourceneffizienz. Die Themenfelder **LUFTREINHALTUNG** [SEITE 276] und **NATURSCHUTZ** [SEITE 276 F.] sowie weitere Umweltkennzahlen werden in den Zusatzinformationen zur Nachhaltigkeit behandelt.

> Fortschritte im Klimaschutz

Mit dem Klimaschutzabkommen in Paris wurde 2015 ein weiterer Meilenstein für die weltweite Reduzierung des Treibhausgasausstoßes gesetzt. Die Bundesregierung hat bereits deutlich vor dem Pariser Abkommen beschlossen, die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2050 im Vergleich zu 1990 um 80 bis 95% zu vermindern. Mit der kontinuierlichen Minderung der Treibhausgasemissionen im Schienenverkehr in Deutschland leisten wir unseren Beitrag zu den Zielen der Bundesregierung. Ohne einen starken Schienenverkehr und einer Verlagerung von Verkehren auf die umweltfreundliche Schiene ist eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor nicht zu erreichen. Die Treibhausgasemissionen unserer weltweiten Transporte außerhalb Deutschlands wollen wir in einem ersten Schritt trotz steigender Verkehrsleistungen stabil halten, indem wir gemeinsam mit unseren Transporteuren die Effizienz erhöhen.

GRI
G4-EN19
DB 06

> Neues Klimaschutzziel bezieht weitere Treibhausgase ein

Im Berichtsjahr haben wir unser Klimaschutzziel weiterentwickelt und erhöht. Bis 2020 wollen wir nun eine Reduktion der spezifischen CO_2e-Emissionen unserer Transporteure weltweit um 30% im Vergleich zu 2006 erreichen. Das ursprüngliche Ziel einer Reduktion um 20% hatten wir bereits im Vorjahr und damit sechs Jahre früher als geplant erreicht. Wesentliche Treiber für die Verbesserung sind unter anderem die kontinuierliche Erhöhung der Energieeffizienz bei unseren Transporten und der Ausbau des Einsatzes erneuerbarer Energien im Schienenverkehr in Deutschland.

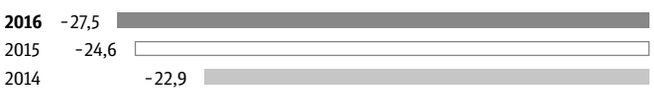
Gleichzeitig gestalten wir das Ziel auch aufgrund internationaler Anforderungen anspruchsvoller, indem wir nicht mehr nur die CO_2-Emissionen, sondern auch weitere Emissionen berücksichtigen, die einen Treibhauseffekt begünstigen. Daher beziehen wir zukünftig neben CO_2 auch die nach dem Greenhouse Gas (GHG) Protocol zu berücksichtigenden, für uns relevanten klimawirksamen Gase Methan und Lachgas (Distickstoffmonoxid) in die Berechnung des Klimaschutzziels, unseres ökologischen Fußabdrucks und der spezifischen Emissionen mit ein. Diese Gase werden CO_2-Äquivalente (CO_2e) genannte, da sie in CO_2 umgerechnet werden. Die Werte für die Zielerreichung im Klimaschutz berechnen wir auf Grundlage von Energieverbräuchen, den entsprechenden Emissionsfaktoren sowie der Leistungsdaten.

HERAUSFORDERUNGEN DURCH KLIMAWANDEL

- Analysen zeigen, dass witterungsbedingte Störungen durch Vegetation bei Extremwetterereignissen zu hohen Schäden führen.
- Wir identifizieren Büsche und Bäume, die Gefahr laufen, ins Gleis zu fallen.
- Wir gehen über die gesetzliche Verkehrssicherungspflicht hinaus.
- Herausforderung ist, einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten und gleichzeitig allen Anforderungen des Naturschutzes gerecht zu werden.

Im Berichtsjahr haben wir die spezifischen CO_2e-Emissionen unserer weltweiten Transporte im Vergleich zu 2006 weiter reduziert und werden damit unseren Ansprüchen im Klimaschutz gerecht. Mit Bezug auf das Jahr 1990, die Basis unseres ersten Klimaschutzprogramms, haben wir im Schienenverkehr in Deutschland eine Minderung um über 62% erreicht.

Spezifische CO_2e-Emissionen (Transporteure) im Vergleich zu 2006 in %



Die Reduktion im Berichtsjahr ist vor allem auf Effizienzverbesserungen beim Schiffs- und Luftverkehr durch den Einsatz moderner Fahrzeuge zurückzuführen.

> Einbeziehung der CO_2-Äquivalente auch bei spezifischen Emissionen

Treibhausgase werden als CO_2e ausgewiesen, indem die Klimawirksamkeit der genannten Gase wie Methan in CO_2 umgerechnet wird. Sie entsprechen je nach Energieträger bis zu 10% der CO_2-Emissionen, sodass die Werte für die CO_2e insgesamt etwas höher liegen als für die reinen CO_2-Emissionen.

GRI
G4-EN18

Spezifische CO_2-Äquivalente der Fahrten und Transporte des DB-Konzerns	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
Schienenpersonennahverkehr in g/Pkm	59,6	62,6	-3	-4,8	62,8
davon Deutschland	58,4	62,5	-4,1	-6,6	62,5
Schienenpersonenfernverkehr in g/Pkm	13,2	13,5	-0,3	-2,2	12,0
Busverkehr in g/Pkm	80,7	81,1	-0,4	-0,5	77,6
davon Deutschland	91,4	93,2	-1,8	-1,9	77,7
Schienengüterverkehr in g/tkm	20,8	21,9	-1,1	-5	22,4
Straßengüterverkehr in g/tkm [1]	97,4	92,3	+5,1	+5,5	112,0
Luftfracht in g/tkm	757	773	-16	-2,1	789
Seefracht in g/tkm	6,9	8,6	-1,7	-19,8	9,4

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

[1] Methodenänderung ab 2015.

Bei all unseren Verkehrsmitteln sind die spezifischen CO_2-CO_2e-Emissionen im Berichtsjahr leicht gesunken, in der Seefracht erheblich. Ausnahme ist der europäische Straßengüterverkehr aufgrund einer Verschiebung hin zu kleineren Sendungs- und Fahrzeugeinheiten.

> Energieeffizienz erhöht

Ein geringerer Energieverbrauch hilft dem Klima durch einen reduzierten Treibhausgasausstoß und senkt die Kosten der Energiebeschaffung. Indem wir Primärenergie als Bezugsgröße ausweisen, berücksichtigen wir auch die notwendigen Prozesse zur Bereitstellung der Energie, wie zum Beispiel die Förderung, die Aufbereitung und die Transporte von Kraftstoffen oder bei der Stromerzeugung.

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. Eine konsequente Verlagerung auf den umweltfreundlichen Schienenverkehr kann dabei helfen. Ein DB-Fernzug emittiert pro Personenkilometer durchschnittlich nur ein Zehntel der Treibhausgase eines Pkw und nur ein Zwanzigstel der Treibhausgase eines Flugzeugs. Im Güterverkehr liegt der DB-Schienengüterverkehr bei nur einem Viertel der Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Lkw.

GRI G4-EN5

Spezifischer Primärenergieverbrauch der Fahrten und Transporte des DB-Konzerns

	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
Schienenpersonennahverkehr in MJ/Pkm	0,97	0,98	-0,01	-1,0	0,99
davon Deutschland	0,98	0,99	-0,01	-1,0	0,99
Schienenpersonenfernverkehr in MJ/Pkm	0,39	0,38	+0,01	+2,6	0,38
Busverkehr in MJ/Pkm	1,19	1,22	-0,03	-2,5	1,18
davon Deutschland	1,30	1,32	-0,02	-1,5	1,11
Schienengüterverkehr in MJ/tkm	0,35	0,35	-	-	0,36
Straßengüterverkehr in MJ/tkm [1]	1,38	1,31	+0,07	+5,3	1,57
Luftfracht in MJ/tkm	10,25	10,46	-0,21	-2,0	10,68
Seefracht in MJ/tkm	0,09	0,11	-0,02	-18,2	0,12

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

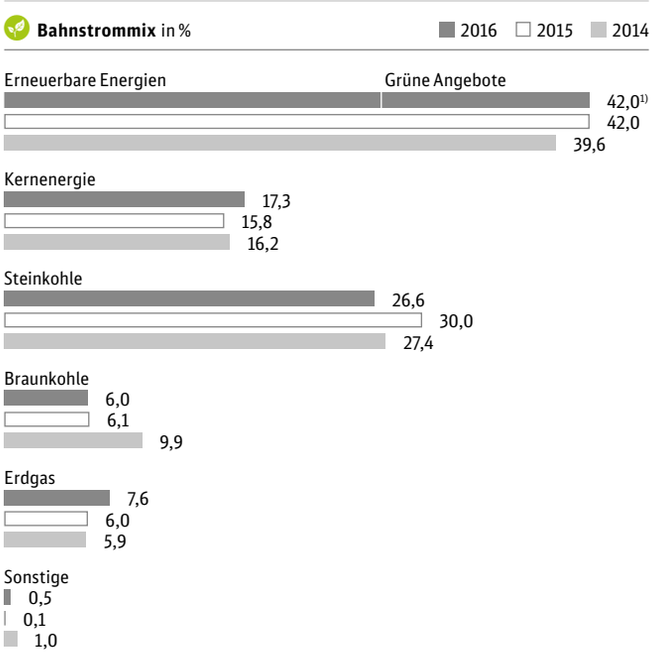
[1] Methodenänderung ab 2015.

Im Berichtsjahr sind die spezifischen Primärenergieverbräuche im Schienenpersonennah-, Bus-, Luft- und Schiffsverkehr weiter gesunken. Ausnahme bildet der Straßengüterverkehr aufgrund der oben genannten Veränderungen. Der ausgewiesene Anstieg im Schienenpersonenfernverkehr ist eine Folge einer Nachkalibrierung der Energieverbrauchsmesseinrichtung beim ICE 1.

> Anteil erneuerbarer Energien bleibt hoch

GRI G4-EN7

Das Ziel, den Anteil erneuerbarer Energien (EE) am Bahnstrommix in Deutschland bis 2020 auf 35 % zu erhöhen, hatten wir bereits vorzeitig erreicht. Ab dem Jahr 2017 bezieht sich das Ziel ausschließlich auf den Bahnstrommix der DB-Gesellschaften in Deutschland. Den neuen Zielwert haben wir auf 45 % angehoben. Die Steigerung bis zum Jahr 2020 wird vornehmlich aus der gesetzlichen Zuteilung von Strommengen aus dem EEG resultieren.



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

[1] Inklusive zusätzlich beschaffter Strommenge in Höhe von 1.795 GWh für alle grünen Angebote des DB-Konzerns mit 100 % Ökostrom (zum Beispiel S-Bahn Hamburg, BahnCard, bahn.business sowie Umwelt-Plus und DBeco plus). Hat ein EVU keine zusätzlichen Ökostrommengen bestellt, liegt der Anteil erneuerbarer Energien in dessen Bahnstrommix bei 27 %.

GRI G4-EN27 DB 06

Der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix ist im Vergleich zum Vorjahr auf hohem Niveau stabil geblieben. DB Fernverkehr trägt seit April 2013 durch seine grünen Angebote wesentlich zum hohen Ökostromanteil bei. Für die BahnCard- und Streckenzeitkartenkunden sowie Kunden des bahn.business-Programms kaufen wir die Ökostrommengen ein, die für diese Fahrten benötigt werden. Fernverkehrskunden, die keines der CO_2-freien Angebote nutzen, können für 1 € Aufpreis pro Fahrt und Person das Angebot Umwelt-Plus erwerben und so ebenfalls CO_2-frei reisen. Zudem werden bereits seit Oktober 2009 alle Dienstreisen der DB-Mitarbeiter mit der Bahn innerhalb Deutschlands CO_2-frei durchgeführt, die Privatreisen von DB-Mitarbeitern im deutschlandweiten DB-Fernverkehr seit April 2013. Im Nahverkehr fährt die S-Bahn Hamburg seit

GRI G4-EN27

2010 mit 100 % Ökostrom. Auch Kunden im Schienengüterverkehr haben mit DBeco plus die Möglichkeit, Transporte CO_2-frei mit 100 % Ökostrom durchführen zu lassen.

GRI G4-EN6 G4-EN7

> Bremsenergierückspeisung erhöht Energieeffizienz

Moderne Schienenfahrzeuge können beim Bremsen einen Teil ihrer Bewegungsenergie in elektrische Energie umwandeln und so wieder in das Bahnstromnetz rückspeisen. Im Berichtsjahr haben wir weitere neue Fahrzeuge mit dieser Technik in Betrieb genommen, sodass erneut mehr Strom »recycelt« werden konnte.

Bremsenergierückspeisung [1] in GWh	**2016**	2015	2014
Schienenpersonennahverkehr	800	781	697
Anteil am Gesamtstrombezug in %	19	18	16
Schienenpersonenfernverkehr	304	278	280
Anteil am Gesamtstrombezug in %	11	11	11
Schienengüterverkehr	153	160	153
Anteil am Gesamtstrombezug in %	7	7	6
Insgesamt	**1.257**	**1.219**	**1.130**

[1] Deutschland, Tank-to-Wheel (TTW).

Im Berichtsjahr hat sich damit die Rückspeisequote auf 14 % (im Vorjahr: 13 %) erhöht.

GRI G4-EN6 G4-EN7

> Energiebedarf in Bahnhöfen, Werken und Gebäuden senken

Unsere stationären Anlagen wie die über 5.000 Bahnhöfe und weltweit mehr als 2.000 Standorte von DB Schenker benötigen rund 8 % des Gesamtenergiebedarfs des DB-Konzerns. Auch hier wollen wir den Energieverbrauch und den CO_2-Ausstoß weiter reduzieren.

Im Bereich Personenbahnhöfe konnten wir bis Ende 2016 den absoluten Primärenergieverbrauch bereits um knapp 17 % im Vergleich zu 2010 senken. Im Fokus der Energieeinsparmaßnahmen standen weiterhin die Umrüstungen von Beleuchtungsanlagen und Wegeleitsystemen auf LED und die Verbesserung der Anlagenfahrweise von Raumluft-, Kälte- und Heizkesselanlagen. Das Energiemanagementsystem der DB Station&Service AG wurde im Berichtsjahr gemäß der Norm DIN EN ISO 50001 zertifiziert. Im Rahmen der Zertifizierung wurden weitere Ziele formuliert.

GRI DB 06

Im Dezember 2016 haben wir den zweiten CO_2-freien Bahnhof in der Lutherstadt Wittenberg eröffnet. Der Einsatz von Geothermie, Photovoltaik, Dachbegrünung, Regenwassermanagement und LED-Beleuchtung ermöglicht einen klimaneutralen Bahnhofsbetrieb. Bereits seit 2014 ist der grüne Bahnhof in Kerpen-Horrem in Nordrhein-Westfalen in Betrieb.

DB Fernverkehr hat im Berichtsjahr mit dem Bau seines ersten CO_2-FREIEN ICE-WERKS [SEITE 42 F.] begonnen, das 2017 in Betrieb gehen wird. Wie auch in den grünen Bahnhöfen werden wir unter anderem mit Photovoltaikanlagen und Geothermie gegenüber herkömmlichen Technologien mehrere Tausend Tonnen CO_2 pro Jahr einsparen. Eine intelligente Beleuchtungssteuerung in der Werkhalle und der Einsatz von LED-Beleuchtung in den Außenanlagen garantieren einen optimalen Energieeinsatz.

Daneben hat in München-Pasing der Bau eines klimafreundlichen Werks von DB Regio begonnen. Durch die Eigennutzung von Geothermie, LED-Beleuchtung und eine intelligente Anlagensteuerung werden hohe ökologische Standards erfüllt, die sich auch wirtschaftlich auszahlen. Der CO_2-Ausstoß wird 80 % niedriger liegen als bei herkömmlichen Anlagen.

DB Schenker berücksichtigt bei seinen Anlagen modernste Anforderungen an Energieeffizienz und Umweltschutz, so zum Beispiel bei dem neu eröffneten Terminal im finnischen Vaasa, einer CO_2-neutralen Anlage, die sich aus Geothermie und Solarenergie speist.

Europaweit sind rund 700 Tochtergesellschaften des DB-Konzerns zur Durchführung von Energieaudits nach der EU-Energieeffizienzrichtlinie verpflichtet. Bereits bis 2015 hatten allein in Deutschland über 100 Gesellschaften Energieaudits umgesetzt. Bis Ende des Berichtsjahres haben 14 Gesellschaften darunter DB Energie GmbH, DB Regio AG mit den S-Bahnen Berlin und Hamburg, DB Fernverkehr AG und DB Station&Service AG, jeweils ein umfangreiches Energiemanagementsystem (EnMS) eingeführt. Mit diesen EnMS sind rund zwei Drittel des Energieverbrauchs des DB-Konzerns in Deutschland erfasst. Die notwendige Zertifizierung des EnMS wurde 2016 erfolgreich durch externe Zertifizierer durchgeführt.

GRI G4-EN27 DB 07

> Weitere Maßnahmen zur Lärmreduktion

Um die Anwohner von Bahnstrecken spürbar zu entlasten, soll der Schienenverkehrslärm – ausgehend vom Jahr 2000 – bis 2020 halbiert werden. Dies erreichen wir durch die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms sowie durch den Einsatz von Flüsterbremsen bei Güterwagen. Im Berichtsjahr haben wir die Umrüstung unserer Güterwagen auf leise Bremssohlen deutlich beschleunigt, sodass nun die Hälfte unserer Güterwagen in Deutschland leiser fährt. Daneben sorgen ortsfeste Schallschutzmaßnahmen an der Strecke für eine weitere Lärmminderung.

> Lärmsanierung und -vorsorge fortgeführt

Lärmsanierung und -vorsorge in Deutschland	2016	2015	2014
LÄRMSANIERUNG (BESTANDSNETZ)			
Errichtete Schallschutzwände in km	38	52	55
Wohnungen mit passiven Maßnahmen [1]	1.495	1.853	2.400
Lärmsanierte Strecke gesamt (gerundet) per 31.12. in km [2]	1.600 [3]	1.500	1.400
LÄRMVORSORGE (NEU- UND AUSBAUSTRECKEN)			
Errichtete Schallschutzwände in km	44	17	29
Wohnungen mit passiven Maßnahmen per 31.12. [1]	8.680	12.474	8.100

[1] 2014 gerundet.

[2] Abgeschlossene Streckenabschnitte nach Anhang 1 des Gesamtkonzepts Lärmsanierungsprogramm, kumuliert.

[3] Vorläufiger Wert.

Seit 1999 setzen wir das freiwillige, von der Bundesregierung ins Leben gerufene Programm »Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes« um. Entlang der 3.700 km hochbelasteten Strecken in Deutschland werden Schallschutzwände gebaut und Wohnungen zum Beispiel mit Schallschutzfenstern ausgestattet. Bis zum Jahr 2020 sollen davon 2.000 km lärmsaniert sein. Eine Prioritätenliste legt fest, wo die höchsten Belastungen vorliegen und in welcher Reihenfolge die einzelnen Ortslagen lärmsaniert werden. Der Bund hat die Mittel für die Lärmsanierung im Berichtsjahr weiter erhöht und stellte 150 Mio. € im Bundeshaushaltstitel für Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung (im Vorjahr: 130 Mio. €). Finanziert werden damit nicht nur Maßnahmen für die klassische Lärmsanierung an der Strecke, sondern auch für die Förderung der Umrüstung von Güterwagen und für Sonderprogramme im Lärmschutz. Insgesamt flossen rund 80,3 Mio. € in die Umsetzung des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms der Bundesregierung. Die Fortschritte bei der Lärmsanierung von Strecken entsprechen im Wesentlichen unserer **PROGNOSE AUS DEM INTEGRIERTEN BERICHT 2015** [INTEGRIERTER BERICHT 2015, SEITE 183].

Der für das Berichtsjahr geplante Mittelabruf von 100 Mio. € wurde nicht vollständig umgesetzt. Gründe dafür sind die Dauer der Planrechtsverfahren, Verzögerung des Planungsprozesses durch Klagen von Anwohnern gegen Planfeststellungsbeschlüsse, verschärfte Anforderungen wegen Baulärm und höhere Anspannung in der Verfügbarkeit von Sperrpausen aufgrund zunehmender Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen im Bestandsnetz sowie für laufende Ausbaumaßnahmen.

Für 2016 bis 2018 stellt der Bund im **ZUKUNFTSINVESTITIONSPROGRAMM** [SEITE 134] Mittel von insgesamt rund 1 Mrd. € für Infrastrukturprojekte zur Verfügung. Ein hoher zweistelliger Millionenbetrag fließt auch in Lärmschutzmaßnahmen. In dem Berichtsjahr wurden die zugehörigen Finanzierungsvereinbarungen unterzeichnet, um in den anschließenden Jahren die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zu realisieren. Dadurch soll unter anderem die Umsetzung von Maßnahmen der Machbarkeitsuntersuchungen im Mittelrheintal sowie im Inn- und Elbtal finanziert werden.

Im Berichtsjahr hat der Bund zusätzlich zum Entfall des Schienenbonus 2015 (5 dB(A)) eine Absenkung der Grenzwerte (3 dB(A)) für die Lärmsanierung beschlossen. Seit 1. Januar 2016 liegen beispielsweise die Nachtwerte in Wohngebieten bei 57 dB(A) und wurden damit dem Schutzniveau im Straßenverkehr angeglichen. Somit ist ein im Vergleich zu 2014 um 8 dB(A) verbesserter Lärmschutz umzusetzen. Wegen des veränderten Rechtsrahmens wird das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes grundlegend überarbeitet und danach vom BMVI veröffentlicht. Dabei werden unter anderem auch die bereits sanierten Streckenabschnitte in die Betrachtung einbezogen.

Die Lärmvorsorge ist rechtlich in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung verankert. Sie wird bei Neu- und Ausbaumaßnahmen angewandt, sodass die Anzahl der Maßnahmen von den Bauprojekten des jeweiligen Jahres abhängig ist.

> Mehr leise Güterwagen auf der Schiene

Durch den Einsatz der sogenannten Verbundstoffbremssohlen (V-Sohlen), die das Aufrauen der Radoberflächen gering halten, kann der vom Güterverkehr ausgehende Lärm effektiv um rund 10 dB(A) in der Vorbeifahrt gemindert werden – was für das menschliche Ohr einer Halbierung des Lärm entspricht. Zwei unterschiedliche Typen der V-Sohle stehen hierfür zur Verfügung. Bereits seit 2001 beschaffen wir neue Güterwagen mit dem Typ K-Sohle, während wir seit 2013 unsere Bestandswagen auf Typ LL-Sohle umrüsten.

Aktive Güterwagen mit V-Sohle in Deutschland per 31.12.	2016	2015	2014
Neue Güterwagen gesamt	8.302	8.178	7.758
Umgerüstete Güterwagen gesamt	24.094	12.282	6.576
Leise Güterwagen gesamt	**32.396**	**20.460**	**14.334**

Die Anzahl der Neu- sowie Bestandsgüterwagen mit dieser lärmmindernden Technologie hat sich weiter erhöht. Bis Ende des Berichtsjahres waren mehr als 50 % des aktiven Wagenbestands von DB Cargo in Deutschland mit Flüsterbremsen ausgestattet. Im Berichtsjahr haben wir knapp 12.000 Bestandsgüterwagen auf leise Bremssohlen umgerüstet. Die Entwicklung entspricht damit unserer **PROGNOSE AUS DEM INTEGRIERTEN BERICHT 2015** [INTEGRIERTER BERICHT 2015, SEITE 183].

Die Flüsterbremsen bewirken eine deutliche Reduzierung des Schienenverkehrslärms. Die Umrüstung der Bestandsgüterwagen wird vom BMVI über ein Förderpro-

gramm unterstützt. Zudem begleitet das zum Fahrplanwechsel 2012/2013 eingeführte LÄRMABHÄNGIGE TRASSENPREISSYSTEM (LATPS) [SEITE 152 F.] der DB Netz AG die Umrüstung. Bis Ende 2020 wird der komplette aktive Wagenpark von DB Cargo in Deutschland leise sein.

> Teststrecken für neue Lärmschutztechniken eingerichtet

Das BMVI startete in Kooperation mit uns die »Initiative Lärmschutz-Erprobung neu und anwendungsorientiert« (I-LENA). In der von April 2016 bis Ende 2020 laufenden Initiative erhalten Entwickler und Hersteller von Lärmschutztechniken die Möglichkeit, ihre Innovationen auf DB-Strecken im Praxiseinsatz zu erproben. Dafür stellt das BMVI rund 6 Mio. € bereit. Im Berichtsjahr wurden knapp 50 Vorschläge für innovative Maßnahmen zum Schall- und Erschütterungsschutz (F5) eingereicht. Der Fokus von I-LENA liegt auf lärmmindernden Maßnahmen an der Infrastruktur. Die eingereichten Vorschläge können auf besonders geeigneten Teststrecken im Realbetrieb umgesetzt, getestet und weiterentwickelt werden. Auf diese Weise soll das Portfolio praxistauglicher Maßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminderung erweitert werden.

> Recyclingquote weiter auf hohem Niveau

Die Verknappung der Ressourcen bei steigenden Preisen ist für uns eine große Herausforderung. Insbesondere im Bau und in der Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur kommen viele und vielfältige Ressourcen zum Einsatz, die den Handlungsdruck erhöhen. Wir stellen uns dieser Verantwortung mit Blick auf unsere gesamte Wertschöpfungskette: vom Einkauf über den betrieblichen Einsatz bis hin zur Wiederverwertung und Entsorgung. Wir wollen die Abfallwirtschaft von einem optimierten Entsorgungs- hin zu einem modernen Rohstoffmanagement entwickeln. Daher liegt der Schwerpunkt unserer Aktivitäten darin, bis zum Jahr 2020 unsere Recyclingquote auf einem hohen Niveau von mindestens 95 % zu halten. Während wir bei Bauabfällen eine hohe Recyclingquote erreichen, wollen wir diese bei weiteren Abfällen, insbesondere Siedlungsabfällen, in den kommenden Jahren weiter steigern.

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

Die Modernisierung unserer Fahrzeuge führt zu einer deutlichen Reduktion von Material- und Energieverbrauch. Beim ICE-2-Redesign lag die Materialeinsparung gegenüber dem Neukauf beispielsweise bei rund 80 %. Im Berichtsjahr startete das Redesign des ICE 3. Im Nahverkehr werden derzeit unter anderem die S-Bahnen Rhein-Neckar und Hamburg in einen besseren Zustand gebracht.

Abfallmenge nach Entsorgungsarten	**2016**	2015	2014
Abfall insgesamt in Tausend t	12.921	11.814	6.381
Recyclingquote in %	97,3	97,2	95,6
Anteil thermische Verwertung in %	1,4	1,6	2,7
Anteil Beseitigung in %	1,4	1,2	1,7
Anteil gefährlicher Abfälle an Gesamtmenge [1] in %	5,1	6,3	15,7

Ohne DB Arriva. Die Daten für das Jahr 2016 sind Hochrechnungen und entsprechen den per Dezember 2016 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

[1] Gemäß Abfallverzeichnisverordnung, zum Beispiel Altöl.

Im Berichtsjahr sind rund 1,1 Mio. t mehr Abfälle angefallen. Leicht rückläufig war der zu entsorgende Schrott, wogegen das Aufkommen der Bauabfälle um rund 10 % gestiegen ist. Das Ziel der Recyclingquote von 95 % wurde wieder erreicht und konnte zum Vorjahr um 0,1 Prozentpunkte verbessert werden. Durch gezielte Maßnahmen wie selektiven Rückbau und vertragliche Bindung von Sortier- und Recyclinganlagen möchten wir den Anteil der recycelfähigen Abfälle weiter hoch halten und den Anteil zu verbrennender Abfälle weiter reduzieren.

Abfallmenge nach Abfallarten in Tausend t	**2016**	2015	2014
Abfall insgesamt	12.921	11.814	6.381
davon Bauabfälle	12.400	11.220	5.782
davon Schrott	375	458	481
davon Elektronikschrott	4,3	2,2	3,3
davon Siedlungsabfälle	70,1	68,9	56,0
davon Papier	25,3	23,1	16,8
davon Altöl	6,6	5,9	5,1
davon Sonstige [1]	40,1	35,7	37,2

Die Daten für das Jahr 2015 entsprechen den per Dezember 2016 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Werte gerundet; ohne DB Arriva.

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

Die Datenerfassung konnte noch einmal in allen Bereichen verbessert werden. Das zeigt sich insbesondere in der Mengensteigerung bei den Siedlungsabfällen und sonstigen Abfällen. Diese sind vermehrt im europäischen Teil von DB Schenker angefallen.

Zwei Bereiche haben den Anstieg bei den Bauabfällen im Wesentlichen beeinflusst. Sowohl beim Projekt Stuttgart – Ulm (+ 0,7 Mio. t) als auch bei der DB Netz AG (+ 0,5 Mio. t) ist das Bauabfallaufkommen gegenüber dem Vorjahr gestiegen, bei gleichbleibend hoher Recyclingquote.

Entwicklung der Geschäftsfelder

Übergreifende Themen / S.132

Geschäftsfeld DB Fernverkehr / S.135

Geschäftsfeld DB Regio / S.139

Geschäftsfeld DB Cargo / S.145

Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg / S.150

Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhof / S.156

Geschäftsfeld DB Netze Energie / S.159

DB Arriva / S.163

DB Schenker / S.169

Beteiligungen/ Sonstige / S.175

> Übergreifende Themen

> Auftragsentwicklung im Personenverkehr leicht 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 Fahrgelderlöse) von der Zahl der Reisenden.

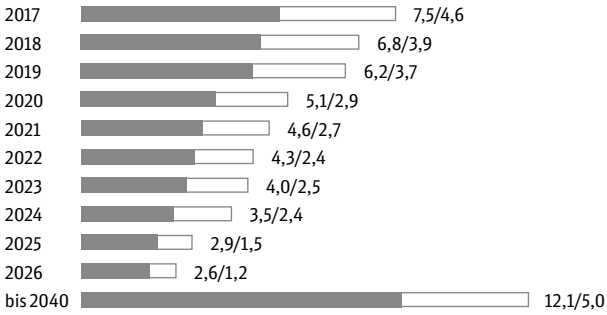
Auftragsvolumen im Personenverkehr
per 31.12.,in Mrd.€

	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
DB Regio	68,2	70,8	-2,6	-3,7
gesichert	49,1	49,5	-0,4	-0,8
ungesichert	19,1	21,3	-2,2	-10,3
DB Arriva	23,9	22,0	+1,9	+8,6
gesichert	10,5	8,9	+1,6	+18,0
ungesichert	13,4	13,1	+0,3	+2,3
Insgesamt	**92,1**	**92,8**	**-0,7**	**-0,8**
gesichert	59,5	58,4	+1,1	+1,9
ungesichert	32,6	34,4	-1,8	-5,2

Im Berichtsjahr hat sich das Auftragsvolumen insgesamt leicht vermindert. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von 13,3 Mrd.€ stehen dabei Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von 11,7 Mrd.€ und Prämissenänderungen von 2,3 Mrd.€, im Wesentlichen aus Währungskurseffekten, gegenüber.

Während bei DB REGIO [SEITE 141] das Volumen neuer Verkehrsverträge unter dem Umfang der erbrachten Leistungen blieb, verzeichnete DB ARRIVA [SEITE 164 F.] einen Anstieg im Auftragsvolumen.

Erlöse aus Verkehrsverträgen
per 31.12.2016, in Mrd.€



> BahnCard-Bestand leicht gestiegen

GRI G4-EN27 DB 06

Anzahl BahnCards
per 31.12., in Tausend

	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
Insgesamt	4.974	4.915	+59	+1,2	5.093

Die Anzahl der BahnCard-Kunden ist gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Am Jahresende besaßen knapp 5,0 Millionen Kunden eine BahnCard. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf eine Bestandszunahme im Segment der BahnCard 25 zurückzuführen. Erfreulicherweise ist auch der Bestand der BahnCard 50 erstmals seit Jahren wieder stabil. Alle Inhaber einer gültigen BahnCard fahren innerhalb Deutschlands mit 100% Ökostrom.

GRI G4-9

GESCHÄFTSFELDER IM ÜBERBLICK

Umsatz bereinigt in Mio. €	Gesamtumsatz **2016**	Gesamtumsatz 2015	Veränderung absolut	Veränderung %	Außenumsatz **2016**	Außenumsatz 2015	Veränderung absolut	Veränderung %
DB Fernverkehr [1]	4.159	4.053	+106	+2,6	4.012	3.903	+109	+2,8
DB Regio	8.653	8.670	-17	-0,2	8.529	8.568	-39	-0,5
DB Cargo	4.560	4.767	-207	-4,3	4.230	4.417	-187	-4,2
DB Netze Fahrweg [1]	5.228	5.015	+213	+4,2	1.408	1.217	+191	+15,7
DB Netze Personenbahnhöfe	1.233	1.199	+34	+2,8	519	480	+39	+8,1
DB Netze Energie	2.779	2.812	-33	-1,2	1.194	1.128	+66	+5,9
DB Arriva	5.093	4.843	+250	+5,2	5.085	4.836	+249	+5,1
DB Schenker	15.128	15.451	-323	-2,1	15.059	15.390	-331	-2,2
Sonstige [1]	4.588	4.558	+30	+0,7	540	529	+11	+2,1
Konsolidierung [1]	-10.845	-10.900	+55	-0,5	-	-	-	-
DB-Konzern	**40.576**	**40.468**	**+108**	**+0,3**	**40.576**	**40.468**	**+108**	**+0,3**

[1] Vorjahreszahlen angepasst [SEITE 205].

Operative Ergebnisgrößen in Mio. €	EBIT bereinigt **2016**	EBIT bereinigt 2015	Veränderung absolut	Veränderung %	EBITDA bereinigt **2016**	EBITDA bereinigt 2015	Veränderung absolut	Veränderung %
DB Fernverkehr [1]	173	165	+8	+4,8	419	438	-19	-4,3
DB Regio	636	669	-33	-4,9	1.272	1.316	-44	-3,3
DB Cargo	-81	-183	+102	-55,7	108	120	-12	-10,0
DB Netze Fahrweg [1]	561	568	-7	-1,2	1.484	1.491	-7	-0,5
DB Netze Personenbahnhöfe	221	254	-33	-13,0	359	391	-32	-8,2
DB Netze Energie	126	66	+60	+90,9	197	133	+64	+48,1
DB Arriva	280	270	+10	+3,7	525	525	-	-
DB Schenker	410	395	+15	+3,8	599	589	+10	+1,7
Sonstige/Konsolidierung [1]	-380	-445	+65	-14,6	-166	-225	+59	-26,2
DB-Konzern	**1.946**	**1.759**	**+187**	**+10,6**	**4.797**	**4.778**	**+19**	**+0,4**
Marge in %	4,8	4,3	-	-	11,8	11,8	-	-

[1] Vorjahreszahlen angepasst [SEITE 205].

Investitionen in Mio. €	Brutto-Investitionen **2016**	Brutto-Investitionen 2015	Veränderung absolut	Veränderung %	Netto-Investitionen **2016**	Netto-Investitionen 2015	Veränderung absolut	Veränderung %
DB Fernverkehr	416	673	-257	-38,2	416	670	-254	-37,9
DB Regio	693	881	-188	-21,3	632	866	-234	-27,0
DB Cargo	304	451	-147	-32,6	303	445	-142	-31,9
DB Netze Fahrweg [1]	6.226	5.823	+403	+6,9	688	914	-226	-24,7
DB Netze Personenbahnhöfe	584	533	+51	+9,6	117	88	+29	+33,0
DB Netze Energie	174	167	+7	+4,2	52	68	-16	-23,5
DB Arriva	359	276	+83	+30,1	358	276	+82	+29,7
DB Schenker	209	238	-29	-12,2	209	238	-29	-12,2
Sonstige/Konsolidierung [1]	545	302	+243	+80,5	545	301	+244	+81,1
DB-Konzern	**9.510**	**9.344**	**+166**	**+1,8**	**3.320**	**3.866**	**-546**	**-14,1**
davon Investitionszuschüsse	6.190	5.478	+712	+13,0	-	-	-	-

[1] Vorjahreszahlen angepasst [SEITE 205].

GRI G4-EN27

> Weitere Mobilitätsangebote

Anzahl in Deutschland per 31.12.	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
FAHRZEUGE					
Flinkster [1]	4.017	3.926	+91	+2,3	3.831
davon Elektrofahrzeuge	587	686	-99	-14,4	760
Call a Bike	13.047	9.928	+3.119	+31,4	9.108
davon Pedelecs	116	130	-14	-10,8	130
KUNDEN					
Flinkster	314.100	287.510	+26.590	+9,2	269.750
Call a Bike	957.200	859.717	+97.483	+11,3	744.761

[1] Für Endkunden buchbare stationsgebundene Fahrzeuge des Flinkster-Netzwerks (ohne car2go) in Deutschland, Österreich, den Niederlanden und Italien.

Die wachsende Akzeptanz von Flinkster und Call a Bike trägt einer individuellen, bedarfsgerechten Fahrzeugnutzung Rechnung. Darüber hinaus führt die Nutzung der Elektrofahrzeuge und Call a Bikes zu einer Reduktion schädlicher Emissionen im Vergleich zu anderen Mobilitätsangeboten.

> Weitere Einigung mit Bombardier Transportation erzielt

Im zweiten Quartal 2016 haben sich DB Regio und Bombardier Transportation hinsichtlich der verspäteten Auslieferung von Doppelstockzügen (Lokomotiven und Wagen) auf einen außergerichtlichen Vergleich verständigt, der auch eine Einigung mit DB Fernverkehr im Hinblick auf die Doppelstock-Intercity 2 (IC2) beinhaltet. Damit konnten umfangreiche juristische Auseinandersetzungen vermieden werden.

> Entwicklungen beim Projekt Stuttgart–Ulm

Für den Projektteil Stuttgart 21 (F5) wurde im Berichtsjahr eine umfassende Kostenbewertung und -prognose vorgenommen. Im Ergebnis wurde die Einhaltung des Finanzierungsrahmens in Höhe von 6,526 Mrd. € bestätigt, zur Erreichung des Gesamtwertumfangs besteht jedoch ein Gegensteuerungsbedarf von gut 0,5 Mrd. €. Auch in Bezug auf den Inbetriebnahmetermin sind Gegensteuerungsmaßnahmen notwendig.

Für den neuen Hauptbahnhof wurde im ersten Bauabschnitt mit dem Betonieren der Bodenplatte begonnen. Für den Teil Neubaustrecke wurde im Flughafenbereich der Planfeststellungsbeschluss erteilt. Mit über 23 km ist mehr als ein Drittel des erforderlichen Tunnelumfangs für Stuttgart 21 vorangetrieben und ausgehoben.

Für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm (F5) sind sämtliche Rohbauarbeiten vergeben. Mehr als die Hälfte der erforderlichen Tunnel sind bereits vorgetrieben und ausgehoben. Ein Meilenstein im Berichtsjahr war dabei die Herstellung der Tunnelverbindung zwischen Ulm und der Albhochfläche.

Im Hinblick auf die Mehrkosten oberhalb von 4.526 Mio. € hat der DB-Konzern am 23. Dezember 2016 Klage vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart gegen die Projektpartner erhoben. Die Klage ist auf das Vereinbaren zusätzlicher Finanzierungsbeiträge gerichtet.

> Zukunftsinvestitionsprogramm gestartet

Das BMVI stellt im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms des Bundes (F5) zusätzliche Mittel in Höhe von bis zu 942 Mio. € für 2016 bis 2018 zur Verfügung.

Schwerpunkte sind die Schaffung von Planungsvorrat, Lärmschutz Schiene, Digitalisierung und Ausbau neuer Steuerungssysteme. Im Segment der Digitalisierung (F4) konnte sowohl eine Finanzierungsvereinbarung für die Pilotierung BUILDING INFORMATION MODELING (BIM) [SEITE 152] als auch für das Projekt Digitale Kapazitätssteigerung abgeschlossen werden. Im Berichtsjahr wurden bereits rund 106 Mio. € verausgabt.

> Qualitätsziele der LuFV erfüllt

Für den jährlich zu erbringenden Nachweis der Infrastrukturqualität (F5) im Rahmen der LUFV II [SEITE 249] wurden insgesamt acht sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen (Qkz) sowie weitere Beurteilungsparameter etabliert, mit denen der Zustand und die Entwicklung der bestehenden Schieneninfrastruktur umfassend beschrieben und bewertet werden. Im Berichtsjahr haben wir die vereinbarten Vertragsziele erfüllt und werden dies vertragsgemäß mit dem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) dokumentieren. Aus den teilweise noch nicht abgeschlossenen Abstimmungen zu den Prüfungen des Bundes zum Vorjahr können sich allerdings noch Auswirkungen auf die Zielerreichung im Berichtsjahr ergeben. Hinsichtlich des Ausweises der Zielerreichung bei der Qualitätskennzahl »Theoretischer Fahrzeitverlust Gesamtnetz« im Jahr 2016 haben das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und die DB Netz AG derzeit unterschiedliche Sichtweisen. In der Folge hat die DB Netz AG nur die bislang anerkannten Feststellungen der Berichterstattung zugrunde gelegt. Sofern die zwischen EBA und DB Netz AG bislang nicht einvernehmlich bewerteten Prüffeststellungen zum Vorjahr in der Ergebnisdarstellung berücksichtigt werden, ergäbe sich eine Zielverfehlung im Berichtsjahr. Die zukünftigen IZB werden die Ergebnisse dieser Abstimmungen zum Gegenstand der regelmäßigen Berichterstattung machen. Gegenstand dieser Berichterstattung werden auch die von uns im Berichtsjahr vereinbarungsgemäß getätigten Investitionen und Instandhaltungsaufwendungen sein.

> 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 Beförderungsleistung sowie die Sitzplatzauslastung der Züge. Die Kostenseite korreliert weitestgehend mit der Betriebsleistung, die sich aus dem Fahrplanangebot ableitet. Auf den Jahresfahrplan werden Ressourceneinsätze von Personal und Anlagen ausgerichtet, um die Stückkosten je gefahrenen Zugkm zu optimieren. Wesentliche Treiber sind Personal-, Instandhaltungs- und Infrastrukturaufwendungen, wobei Letztere sehr fixkostenintensiv sind. Nur ein geringer Teil der Kosten variiert mit der Auslastung der Züge.

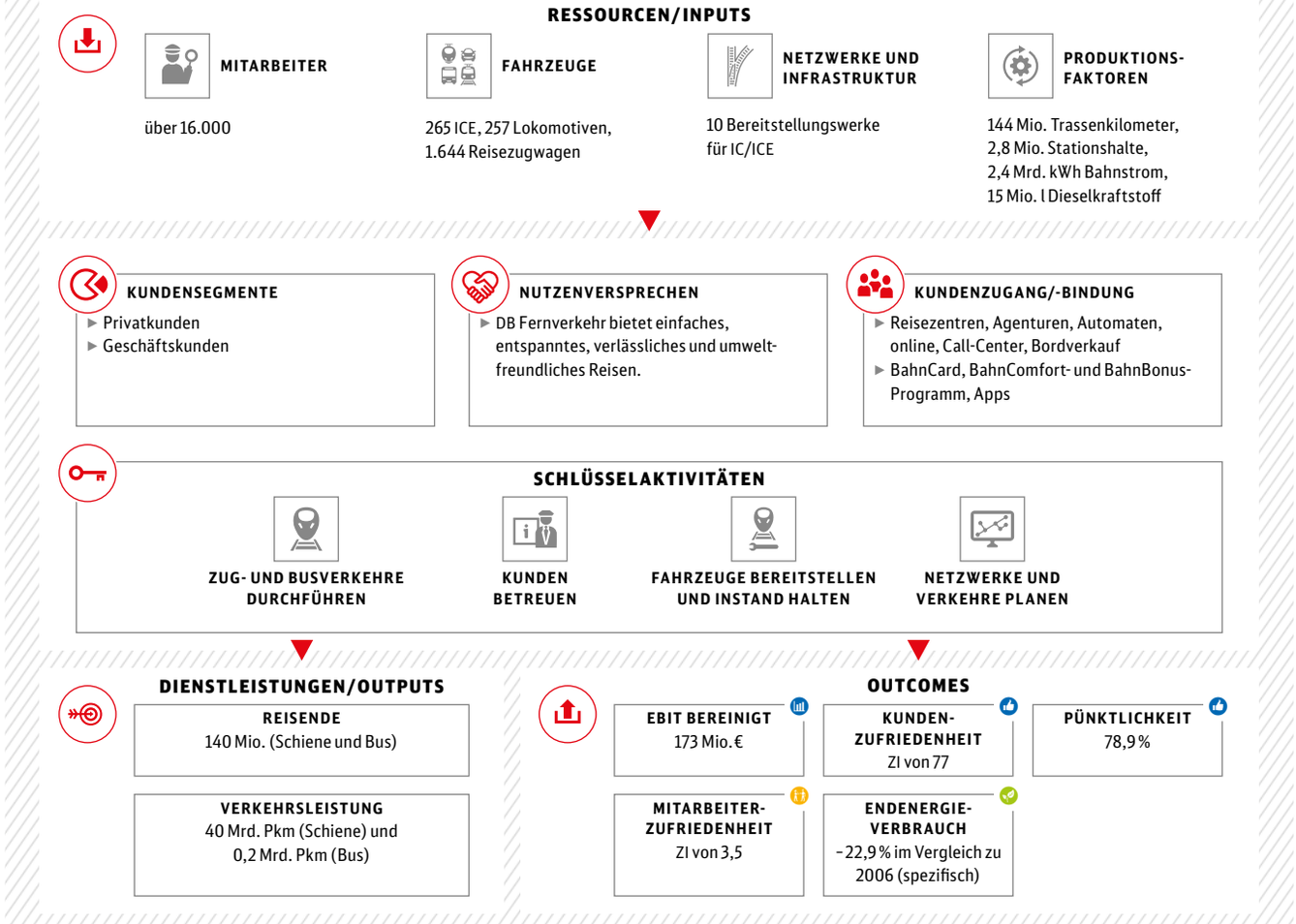
Wichtigste Einnahmequelle für den eigenwirtschaftlich operierenden Fernverkehr sind Erlöse aus Fahrkarten und BahnCards. Schlüsselressourcen sind unsere Mitarbeiter, eine moderne Fahrzeugflotte sowie eine qualitativ hochwertige Infrastruktur. Daher sind die konzerninternen Infrastrukturunternehmen und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

> Märkte und Strategie

Schienenverkehr

Im Berichtsjahr haben wir drei wesentliche Programme unter ZUKUNFT BAHN [SEITE 85 F.] im Fernverkehr aufgesetzt und verankert: Zukunft Bahn Qualität, Umsatz und wettbewerbsfähige Kosten. Ziel ist es, so unsere Vision für mehr grüne Mobilität in Deutschland zu unterstützen und unser Geschäft wettbewerbsresistenter zu machen. Die

GESCHÄFTSMODELL DB FERNVERKEHR



Basis unserer Aktivitäten bildet die Kunden- und Angebotsoffensive »Mehr Bahn für Metropolen und Regionen«. Mit dem Ausbau des Flächennetzes erhalten im Zielzustand fast alle Städte über 100.000 Einwohner eine Anbindung an den Fernverkehr. Somit wird das Angebot bis 2030 um rund 25% erweitert. Daraus erwarten wir einen Zugewinn von 50 Millionen Fahrgästen pro Jahr.

Die Kunden- und Angebotsoffensive füllt den Rahmen aus, der mit der Strategie Fernverkehr 2020 definiert wurde. »Für Kunden und Mitarbeiter die erste Wahl« beschreibt unseren Anspruch. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Fernverkehrs stehen miteinander in Verantwortung für ein wirtschaftlich kraftvolles Unternehmen, bei dem das Reiseerlebnis der Kunden im Mittelpunkt steht.

- 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 **ZUKUNFT BAHN** um. Ziel ist es, die Qualität signifikant und nachhaltig zu steigern. So wurden beispielsweise mit **RESET** [SEITE 137] alle ICE- und IC-Züge grundlegend neu aufbereitet und mit **PLANSTART** [SEITE 101] die Pünktlichkeit (F1) erheblich gesteigert. Wenn trotzdem Störungen auftreten, kümmern sich unsere Mitarbeiter intensiv um unsere Fahrgäste und sorgen mit unseren digitalen Plattformen für einen Informationsfluss sowie alternative Lösungen, um die Fahrgäste an ihr Ziel zu bringen. Neue Fahrzeuge leisten einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Verlässlichkeit. Zugleich schaffen wir mit der Modernisierung unserer Flotte die Voraussetzungen für Zuverlässigkeit und hohen Reisekomfort. Besonders hervorzuheben ist hierbei der neue ICE 4, die mit Abstand größte Investition der letzten Jahre. Das kostenfreie WLAN im ICE in Verbindung mit dem erweiterten ICE Portal verstärkt zudem das positive Reiseerlebnis und hilft, den Kunden im Fernverkehr die entspannteste Form des Reisens anzubieten. Die Nutzung unserer Angebote wird durch digitale Innovationen noch einfacher. So rüsten wir uns für den wachsenden Wettbewerb.
- Dimension **SOZIALES**: 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.
- Dimension **ÖKOLOGIE**: DB Fernverkehr hat das Ziel, bis zum Jahr 2020 bei seinen Kunden als das umweltfreundlichste Unternehmen zu gelten. Ein zentrales Element sind hierbei grüne Angebote mit 100% Ökostrom. Rund 75% der Fahrten im Fernverkehr werden bereits heute mit erneuerbaren Energien durchgeführt. Neue Fahrzeuge unterstützen unser Ziel. So verbraucht der **ICE 4** [SEITE 34 F.] pro Sitzplatz rund 22% weniger Energie gegenüber dem in der Bauweise vergleichbaren ICE 1. Zudem ermöglicht unsere Angebotsoffensive, durch Verkehrsverlagerungen CO_2-Emissionen von bis zu 1,7 Mio. t pro Jahr bis 2030 einzusparen.

GRI G4-EN7 G4-EN27

Busverkehr

Der deutsche Fernbusmarkt hat sich 2016 mit erhöhter Geschwindigkeit weiter konsolidiert. Der Wettbewerbsdruck auf schienengebundene Angebote war weiter auf hohem Niveau. Der Wettbewerb wird nun vor allem durch FlixBus getrieben, der durch die Übernahme von Megabus und Postbus eine marktbeherrschende Stellung eingenommen hat. Infolgedessen war BerlinLinienBus mit 14% Marktanteil temporär der zweitgrößte Anbieter auf dem deutschen Markt und zugleich der einzig verbliebene relevante Marktteilnehmer neben FlixBus, bis es zur Einstellung des Betriebs von BerlinLinienBus kam.

> Ereignisse 2016

Fahrzeugverfügbarkeit verbessert

GRI DB 01

Die Verfügbarkeit der ICE-Flotte (F2) hat sich im Berichtsjahr positiv entwickelt:

- Kontinuierliche Reduzierung von Antriebs- und Bremsdefekten im Rahmen von **ZUKUNFT BAHN**
- Verbesserung der operativen Entstörung durch Einführung von Qualitätsdialogen.
- Durchführung einer Vielzahl stabilisierender Maßnahmen wie der Erhöhung von Entstörkapazitäten sowie der Optimierung der Entstörvorbereitung.
- Zulassung 14 neuer ICE-3-Triebzüge (BR 407) für Frankreichverkehre.
- Belastend wirkte ein erhöhter Tauschbedarf bei den Antrieben der ICE-1- und ICE-2-Züge als Folge der Probleme durch verdrehte Radscheiben und Stromrichterausfälle. Die Programme zum Tausch der Stromrichter beim ICE 1 und ICE 2 laufen weiterhin.

Die Umrüstung der ICE-3-Flotte mit neuen Treibradsätzen wird voraussichtlich noch bis 2018 andauern. Für die neuen Radsätze der ICE-T-Flotte ist die Inbetriebnahmegenehmigung im Oktober 2016 erteilt worden. Die Umrüstung wird voraussichtlich bis 2019 dauern.

Bei den IC 2 konnte im Jahresverlauf durch Umsetzung technischer und betrieblicher Maßnahmen eine deutliche Stabilisierung des Betriebs erreicht werden. Weiterhin problematisch ist der hohe Anteil von Störungen der Leittechnik und Zugsteuerung. Weiterhin sind mehrere Fahrzeuge für Tests beim Hersteller gebunden. Die Problematik des Wankens verringert sich mit zunehmender Laufleistung der Fahrzeuge. Zur vollständigen Lösung des Problems befindet sich eine technische Maßnahme in der Umsetzung. Eine weitere technische Maßnahme befindet sich im Zulassungsprozess.

Fahrzeugprojekte im Fernverkehr

Im Sommer und Herbst 2016 wurde das Programm RESET [SEITE 20 F.] als Teil von ZUKUNFT BAHN zur Verbesserung der Qualität (F2) durchgeführt.

Das Redesign ICE 3 hat im Oktober 2016 begonnen. Die bisher noch nicht mit dem Europäischen Zugleit- und -sicherungssystem (ETCS) ausgerüsteten nationalen ICE 3 werden während des Redesigns mit diesem ausgerüstet.

Am 16. September 2016 hat das EBA die nationale Inbetriebnahmegenehmigung für den ICE 4 [SEITE 34 F.] erteilt. Vor Aufnahme des Regelbetriebs der Serienzüge im Dezember 2017 absolviert der ICE 4 mit zwei Zügen zuerst einen zweistufigen Probebetrieb. Zunächst wurde eine Testphase mit konzerninternen Probanden durchgeführt, die den Zug vorab getestet und bewertet haben. Im Spätherbst 2016 begann dann der Probebetrieb mit Fahrgästen auf der Linie Hamburg–München.

Programm RESET für Fernzüge

GRI DB 01

Mit dem RESET-PROGRAMM [SEITE 20 F.] wurden die Qualität und der Service (F2) in kundenrelevanten Bereichen der ICE- und IC-Züge spürbar verbessert. Dazu gehören die Beseitigung von Funktionsstörungen, die Intensivreinigung und der Austausch von Mobiliar. Dafür wurden die Züge für jeweils drei Tage in die Werkstatt geschickt.

Rund 250 ICE wurden von März bis Juni überholt. Die rund 1.400 Reisezugwagen und knapp 200 Loks der IC-Züge kamen danach von September bis Dezember an die Reihe. Wichtig sind dabei auch Arbeiten, die das Erscheinungsbild verbessern und für eine Wohlfühlatmosphäre sorgen. Neben der vollständigen Beseitigung der Funktionseinschränkungen in den Bordküchen wurden Rücken- und Sitzpolster ausgetauscht sowie Teppichflächen und Innenräume intensiv gereinigt.

Weitere Ereignisse

- Im Werk Berlin–Rummelsburg wurde eine Halle nach Umbau wiedereröffnet. Die Halle hat nun durch spezielle Kräne und tiefere Arbeitsgruben die Wartungs- und Instandhaltungstechnik für den ICE 4. Auch die Energieeffizienz hat sich verbessert.
- Im Nachtreiseverkehr auf der Schiene konzentrieren wir uns zukünftig auf ein erweitertes Angebot an IC- und ICE-Verbindungen. Die klassischen Nachtzugverkehre mit Schlaf- und Liegewagen wurden im Berichtsjahr eingestellt. Die Österreichischen Bundesbahnen haben zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 ihr Nachtreisezugnetz in Deutschland deutlich ausgebaut.

> Entwicklung im Berichtsjahr

- **Weiter intensives Wettbewerbsumfeld.**
- **Qualitätsverbesserungen – insbesondere Pünktlichkeitssteigerung – durch Zukunft Bahn.**
- **Positive Wirkung durch neue Infrastruktur.**
- **Wegfall von Streikeffekten aus dem Vorjahr.**

Die Pünktlichkeit (F1) im Fernverkehr konnte im Berichtsjahr aufgrund der ZUKUNFT-BAHN-MASSNAHMEN [SEITE 85 F.] deutlich gesteigert werden. Dies ist der größte Anstieg seit 2011. Der Anschlusserreichungsgrad Fernverkehr auf Fernverkehr lag in etwa auf Vorjahresniveau.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich 13.800 Kunden in sechs Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt befragt. Im Berichtsjahr konnte das hohe Niveau aus dem Vorjahr verbessert werden.

GRI G4-PR5

Die Leistungsentwicklung im Schienenverkehr war positiv. Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung erhöhten sich. Treiber der Entwicklung waren die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt–Halle/Leipzig (VDE 8.2), Angebotsmaßnahmen sowie der schaltjahresbedingt zusätzliche Verkehrstag. Zudem entfielen die streikbedingten Einschränkungen aus dem Vorjahr. Negativ wirkte dagegen vor allem die temporäre Sperrung der Schnellfahrstrecke Hannover–Kassel. Auf die Betriebsleistung wirkten sich zudem auch eine Ausweitung der Syltverkehre und geringere wetterbedingte Einschränkungen positiv aus. Die Auslastung der Züge ist infolge der höheren Reisendenzahl gestiegen.

MASSNAHMEN 2016

- Neue WLAN-Technologie für ICE-Flotte.
- ICE-Portal verbessert Angebot.
- Start-up CleverShuttle derzeit in Berlin, Leipzig und München aktiv.
- Lidl Bahn-Ticket: zwei Fahrten im ICE für 49,90 €.

DB Fernverkehr	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
Pünktlichkeit Schiene in %	78,9	74,4	-	-	76,5
Anschlussgrad Fernverkehr/Fernverkehr in %	85,9	86,1	-	-	86,3
Kundenzufriedenheit in ZI	77	75	-	-	75
Reisende Schiene in Mio.	139,0	131,9	+7,1	+5,4	129,0
Reisende Fernbus in Mio.	0,8	0,8	-	-	0,5
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	39.516	36.975	+2.541	+6,9	36.102
Verkehrsleistung Fernbus in Mio. Pkm	224,1	218,0	+6,1	+2,8	186,5
Betriebsleistung in Mio. Trkm	144,1	138,4	+5,7	+4,1	142,8
Auslastung in %	52,9	51,8	-	-	49,9
Gesamtumsatz [1] in Mio. €	4.159	4.053	+106	+2,6	4.034
Außenumsatz [1] in Mio. €	4.012	3.903	+109	+2,8	3.885
EBITDA bereinigt [1] in Mio. €	419	438	-19	-4,3	546
EBIT bereinigt [1] in Mio. €	173	165	+8	+4,8	212
Brutto-Investitionen in Mio. €	416	673	-257	-38,2	235
Mitarbeiter per 31.12. [1] in VZP	16.326	16.339	-13	-0,1	16.461
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,5	-	-	-	3,6
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	27,1	26,6	-	-	26,9
Spezifischer Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) in %	-22,9	-24,3	-	-	-21,3

[1] Vorjahreszahl angepasst [SEITE 205].

Die Verlängerung bestehender Linien führte zu einem Anstieg der Verkehrsleistung im Busverkehr. Die Zahl der Reisenden blieb infolge von Angebotsanpassungen auf Vorjahresniveau.

Vor allem leistungsbedingt entwickelte sich der Umsatz besser als im Vorjahr. Dämpfende Effekte resultierten aus dem intensiven Wettbewerbsumfeld (Fernbus und Benzinpreise).

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge (+17,7%) ist im Wesentlichen auf Schadenersatzzahlungen für verspätete Fahrzeuglieferungen zurückzuführen.

MASSNAHMEN 2016

- Wissensoffensive im Gesundheitsmanagement zum betrieblichen Eingliederungsmanagement.
- Teilnahme am Frankfurter Crossmentoring – Unterstützung junger Frauen in ihrer Führungslaufbahn.
- Start eines Qualifizierungsprogramms für Flüchtlinge mit elektrotechnischer Berufserfahrung zum Elektriker für Betriebstechnik.

Der Anstieg des Materialaufwands (+5,8%) wurde insbesondere durch preis- und mengenbedingt gestiegene Infrastrukturaufwendungen sowie mengenbedingt höhere Energie- und Instandhaltungsaufwendungen verursacht. Zudem machten sich auch die Maßnahmen zur Verbesserung von Service und Qualität (vor allem Programm RESET [SEITE 137]) bemerkbar.

Die gestiegenen Personalaufwendungen (+2,4%) resultierten im Wesentlichen aus Tarifsteigerungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+0,7%) stiegen vor allem infolge der Zukunft-Bahn-Maßnahmen. Der Wegfall von Folgekosten der Streiks im Vorjahr wirkte gegenläufig positiv.

Der Rückgang der Abschreibungen (–10,0%) ist darauf zurückzuführen, dass unter anderem ICE-1- und ICE-3-Züge das Ende der bilanziellen Nutzungsdauer erreicht haben. Gegenläufig wirkten vor allem Fahrzeugbeschaffungen von ICE 3 (BR 407) und IC 2 im Vorjahr.

Insbesondere die Belastungen im Materialaufwand und das intensive Wettbewerbsumfeld führten zu einer rückläufigen Entwicklung des bereinigten EBITDA. Aufgrund der niedrigeren Abschreibungen entwickelte sich das bereinigte EBIT positiv.

Die Brutto-Investitionen waren vor allem infolge außergewöhnlich hoher Investitionen in Fahrzeuge im Vorjahr (vor allem ICE 3 und IC 2) rückläufig. Im Berichtsjahr wurden die Investitionen durch die Beschaffung der ersten ICE-4-Züge sowie Investitionen in die Werkeinfrastruktur geprägt.

MASSNAHMEN 2016

- ICE 4 und IC 2 mit Umweltvorteilen auf der Schiene.
- 14 Teams mit rund 80 Teilnehmern beim zweiten Durchlauf von »Fernverkehrs-Azubis pro Umwelt«.
- Sieben umweltfreundliche TRAXX-Diesellokomotiven für den SyltShuttle in Betrieb genommen.

Die Zahl der Mitarbeiter war per 31. Dezember 2016 auf dem Niveau des Vorjahresendes.

Die Mitarbeiterzufriedenheit ist trotz eines erfolgreichen Folgeprozesses und aktiver Maßnahmenumsetzung vor Ort leicht zurückgegangen. Ursache hierfür waren ein verschärftes Wettbewerbsumfeld und die daraus resultierenden Folgen.

Der Frauenanteil stieg im Berichtsjahr. Wesentlich dazu beigetragen hat die konzerninterne Umhängung der Ameropa.

Im Berichtsjahr hat sich der Rückgang des spezifischen Endenergieverbrauchs im Vergleich zu 2006 verringert. Die Veränderung im Vergleich zum Vorjahr ist Folge einer Nachkalibrierung der Energieverbrauchsmesseinrichtung beim ICE 1.

> Geschäftsfeld DB Regio

> Geschäftsmodell

Die Kernleistung von DB Regio besteht darin, täglich Millionen Reisende im Regionalverkehr pünktlich, sicher, zuverlässig und umweltschonend zum gewünschten Ziel zu bringen. Dabei erfüllen wir zuverlässig die Vorgaben der Aufgabenträger.

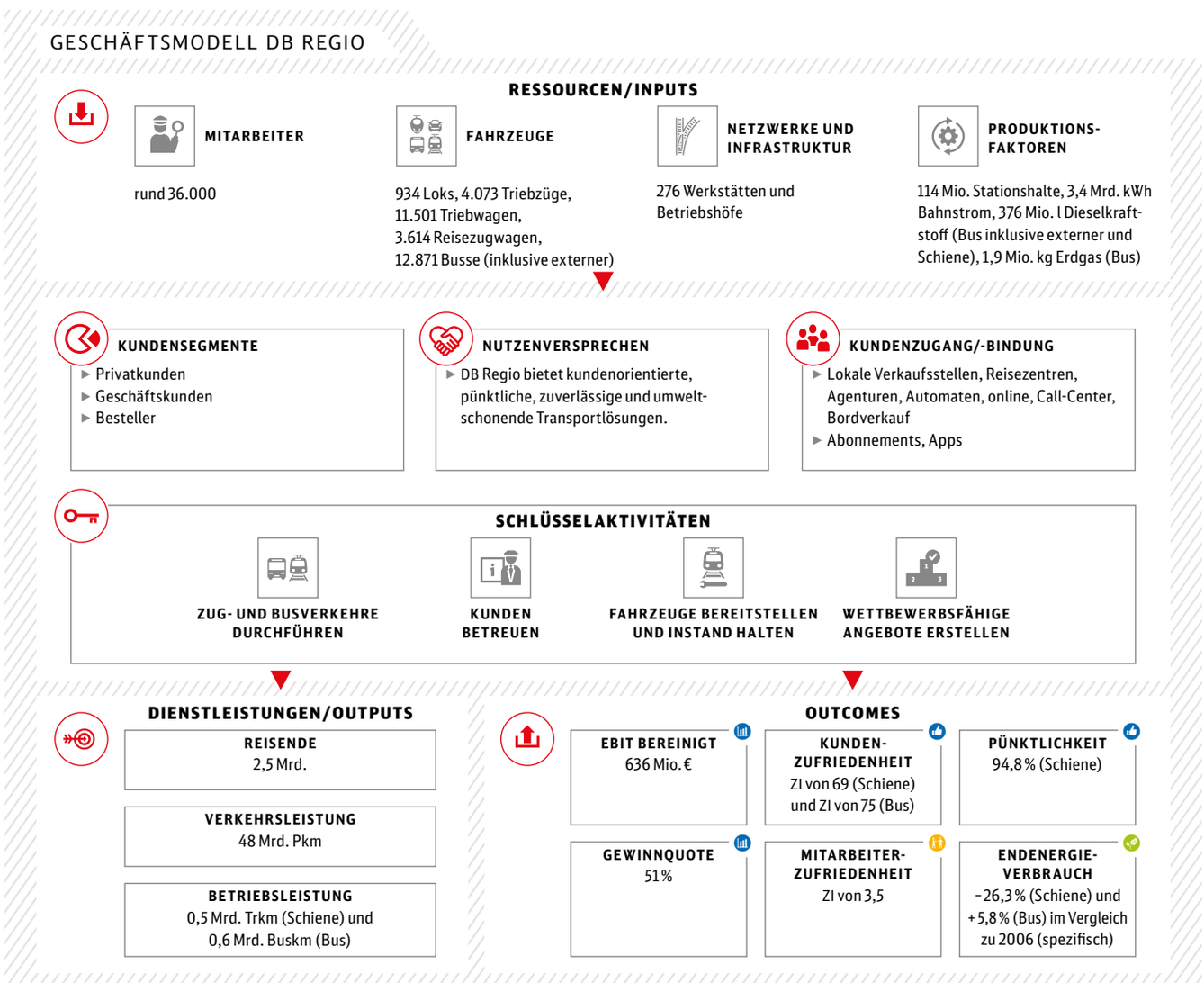
Ein weitverzweigtes Netz aus Regional-Express-, Regionalbahn-, S-Bahn- und Regional- und Stadtbuslinien bietet Reisenden Anschlüsse in Ballungsräumen und in der Fläche. Unsere Regionen verknüpfen Angebotsplanung und Leistungserbringung mit dem Ziel, ein den lokalen Verkehrsbedürfnissen angepasstes Nahverkehrsangebot zu bieten.

Als Verhandlungspartner der Aufgabenträger auf Landes- und kommunaler Ebene bewirbt sich DB Regio in Wettbewerbsverfahren um langjährige Verkehrsverträge und Liniengenehmigungen. Mit integrierten Verkehrskonzepten, qualitativ überzeugenden Angeboten und hohen Investitionen in unseren Fuhrpark wollen wir unsere führende Marktposition verteidigen.

Wichtige Leistungskennzahlen sind die Verkehrsleistung und die Betriebsleistung. Verkehrsverträge referenzieren in der Regel auf die Betriebsleistung. Hinzu kommt, dass es Vertragsgestaltungen mit Aufgabenträgern gibt, bei denen Fahrgelderlöse direkt dem Besteller zugutekommen und das Verkehrsunternehmen für das gesamte Leistungsangebot vollständig vom Aufgabenträger entschädigt wird (Bruttoverträge).

Aufgrund der mehrjährigen Verkehrsverträge sind funktionierende Preisgleitmechanismen, mit denen unerwartete Kostenentwicklungen an die Aufgabenträger weitergegeben werden können, wichtig im Management von Beschaffungsmarktrisiken bei Energie, Personal und Infra-

GESCHÄFTSMODELL DB REGIO



strukturnutzung. Ein wichtiger Baustein des Risikomanagements ist auch der Umgang mit dem Wiederverwendungsrisiko, falls die Nutzungsdauer von Fahrzeugen über die konkrete Vertragsdauer eines Verkehrsvertrags hinausreicht. Ein betrieblich flexibel einsetzbarer Fahrzeugpark und ein breites und ausgewogenes Verkehrsvertragsportfolio reduzieren dieses Risiko erheblich.

Neben den Bestellerentgelten sind Erlöse aus Fahrscheinen die wichtigste Einnahmequelle. Schlüsselressourcen für das Angebot pünktlicher Verkehre sind unsere Mitarbeiter, moderne Fahrzeuge und eine qualitativ hochwertige Infrastruktur. Daher sind die DB-Infrastrukturunternehmen und internen Dienstleister sowie die Fahrzeugindustrie wichtige Partner. Außerdem ist die Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern von großer Bedeutung.

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 Kosten variiert mit der Auslastung der Züge.

> Märkte und Strategie

Der deutsche Nahverkehrsmarkt wird in den nächsten Jahren weiterhin einer der interessantesten in Europa sein.

- Dimension **ÖKONOMIE**: Wir wollen kontinuierlich unsere Qualität und damit die Kundenzufriedenheit steigern und unsere Marktposition profitabel verteidigen. Dafür haben wir Zukunft Bahn Regio aufgesetzt:
  - > Qualitätsführerschaft im SPNV-Markt wiedererlangen. Dies bedeutet, dass wir pünktlich und möglichst mangelfrei fahren, was wir durch eine Optimierung unserer Prozesse sicherstellen wollen.
  - > Als Innovationsführer etablieren. Hier fokussieren wir uns vor allem darauf, Innovationen an der Kundenschnittstelle zu gestalten, beispielsweise durch digitale Produkte wie den »Streckenagenten« oder die »Sitzplatzreservierung«. Auch wollen wir gemeinsam mit den Aufgabenträgern daran arbeiten, WLAN in Nahverkehrszügen sukzessive zu etablieren.
  - > Kosten weiter senken. Diese strategische Stoßrichtung ist essenziell, da der Wettbewerb um Vergaben im SPNV-Markt weiterhin stark vom Angebotspreis abhängt. Maßnahmen hierfür sind unter anderem, die Größenvorteile entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu realisieren und den Overhead zu reduzieren.
  - > Neues Marktsegment »Instandhaltung« aufbauen. Hier ist unser Fokus, unsere Größe und Erfahrung im Bereich Instandhaltung zu nutzen und Instandhaltungsleistungen anzubieten.
  - > Wettbewerbernetze angreifen. Wir wollen an Wettbewerber verlorene Vergaben zurückgewinnen.

Der Busverkehr muss sich unverändert in einem zunehmend intensiven Wettbewerbsumfeld bewähren. Dem steigenden Kostendruck in wettbewerblichen Verfahren begegnet DB Regio Bus mit dem Programm Zukunft Bus. Im Rahmen der strategischen Ausrichtung wurden 13 Handlungsfelder identifiziert, von denen aktuell die im Folgenden beschriebenen sechs bearbeitet werden:

- > Zukunft Angebotsmanagement beschäftigt sich mit der Optimierung des Angebotsprozesses.
- > Zukunft Erlösmanagement entwickelt und implementiert ein einheitliches Erlösmanagementsystem.
- > Zukunft Flotte realisiert ein einheitliches Flottenmanagement.
- > Zukunft IT transformiert die gesamte Bus-IT in die Cloud und wird die Applikationslandschaft deutlich verschlanken und vereinheitlichen.
- > Zukunft Steuerungssysteme baut ein einheitliches Management Informationssystem auf.
- > Zukunft Organisation führt eine Reorganisation entsprechend den Marktanforderungen durch.

- Dimension **SOZIALES**: Zufriedene 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. Ein Instrument dafür sind die Mitarbeiterbefragung und die sich daran anschließenden Workshops, in denen gemeinsam Maßnahmen abgeleitet werden. Im Rahmen der »Initiative Fahrpersonal« haben wir die Ergebnisse der vergangenen Mitarbeiterbefragung aufgegriffen und entsprechende Lösungen entwickelt. So wurde zum Beispiel ein Schrillalarm eingeführt, um die Sicherheit des Fahrpersonals zu erhöhen. Weiter haben wir unter der Überschrift »Onboarding-Initiativen« Maßnahmen entwickelt, neue Kolleginnen und Kollegen bei ihrem Start bei DB Regio zu unterstützen. GRI DB 04 GRI DB 08
- Dimension **ÖKOLOGIE**: Unsere Stärke als strukturell umweltfreundlicher Verkehrsträger vor allem gegenüber dem Autoverkehr wollen wir weiter ausbauen. So wird beispielsweise im Rahmen von Zukunft Bahn Regio intensiv daran gearbeitet, die energiesparende Fahrweise kontinuierlich voranzutreiben und somit den Energieverbrauch deutlich zu reduzieren. Dafür wurden im Schienenverkehr verschiedene Pilotprojekte aufgesetzt. DB Regio Bus hat bei Fahrzeugausschreibungen neben Anschaffungs- und Instandhaltungskosten auch die Verbrauchswerte der Fahrzeuge im Fokus. Um die Energieeffizienz weiterhin zu steigern, werden Maßnahmen im Werkstattbereich zur Verbesserung der Heizungssteuerung, Optimierung der Beleuchtung sowie Gebäudesanierung fortgesetzt.

> Verkehrsverträge in Deutschland

Gewonnene Verkehrsverträge (Schiene) 2016	Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm p. a.	Umfang in Mio. Zugkm insgesamt [1]
Übergangsvertrag Teilnetz Ring (Bln)	12/2017 – max. 10/23	9,4	46,2
Netz 5 Donau – Ostalb	12/2016 – 12/2026	6,7	63,8
Netz 16 Aulendorfer Kreuz Lose a – c	12/2017 – 12/2023	4,4	26,7
RE 8 und RB 33 (NRW)	12/2019 – 12/2034	3,9	56,5
Dieselnetz Nürnberg	06/2019 – 06/2031	3,2	38,4
Netz 9a Breisgau Ost-West	12/2019 – 06/2032	2,9	33,1
Netz 2 Stuttgart – Ulm – Bodensee	12/2016 – 12/2023	2,6	18,3
Nordwesthessen-Netz (NWH)	12/2017 – 12/2032	2,5	38,1
Dieselnetz Erzgebirge	12/2017 – 06/2021	1,9	6,7
RE 5 Cuxhaven – Hamburg	12/2018 – 12/2027	1,6	14,3
D-Netz Ulm Übergang	12/2016 – 12/2019	1,5	4,4
RB 38 Süd (NRW)	12/2017 – 12/2023	0,6	3,7
Halle – Jena (RE 18)	12/2018 – 12/2023	0,5	2,3
Heide-Bahn [2]	04/2016 – 10/2017	0,01	0,02
Insgesamt [1]		**41,8**	**352,5**

[1] Rundungsdifferenzen möglich.

[2] Rückwirkend im EU-Amtsblatt veröffentlicht.

Im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland wurden von den Bestellerorganisationen im Berichtsjahr 27 Vergabeverfahren abgeschlossen (im Vorjahr: 25). Insgesamt wurden rund 83 Mio. Zugkilometer (Zugkm) pro Jahr vergeben (im Vorjahr: 117 Mio. Zugkm). Von den vergebenen Zugkilometern wurden etwa 78 % (im Vorjahr: 74 %) vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

Die DB Regio AG konnte 14 Verfahren (im Vorjahr: zehn Verfahren) beziehungsweise 51 % (im Vorjahr: 53 %) der vergebenen Zugkilometer für sich entscheiden.

Gewonnene Verkehrsverträge (Bus) 2016	Laufzeit	Umfang in Mio. Nkm [1] p. a.	Umfang in Mio. Nkm [1] insgesamt [1]
Landkreis Oder-Spree	07/2016 – 07/2026	4,4	43,8
Stadtverkehr Pforzheim [2]	12/2016 – 12/2026	3,6	36,4
nph LB 12 Büren, Salzkotten [2]	07/2017 – 07/2024	2,0	13,7
Regionalverkehr Uelzen	08/2016 – 07/2026	1,8	18,2
VSN TN 21, 31, 32	01/2017 – 07/2024	1,6	12,1
ZVBN Verden Nord (2 Lose)	08/2017 – 07/2027	1,6	15,8
RMV HTK-Vordertaunus 2, 3	12/2016 – 12/2024	1,5	12,4
VRN Neckargemünd	12/2016 – 12/2026	1,5	15,2
Sonstige (31 Verträge)	1 – 10 Jahre	15,0	120,9
Insgesamt [1]		**33,0**	**288,4**

[1] Rundungsdifferenzen möglich.

[2] Eigenwirtschaftlicher Antrag.

Im Busverkehr wurden in Deutschland im Berichtsjahr Leistungen mit einem Volumen von 105 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) (im Vorjahr: 79 Mio. Nkm) in 162 Verfahren (im Vorjahr: 161 Verfahren) vergeben. Von den neu vergebenen Nutzwagenkilometern wurden 37 % (im Vorjahr: 41 %) vorher von DB Regio Bus erbracht.

Wir haben uns an 115 Verfahren (im Vorjahr: 107 Verfahren) mit einem Volumen von 87 Mio. Nkm (im Vorjahr: 62 Mio. Nkm) beteiligt. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 38 % (im Vorjahr: 31 %) erzielen.

> Ereignisse 2016

Fahrzeugmaßnahmen umgesetzt

GRI DB 01

Zu den Maßnahmen zur Verbesserung unserer Fahrzeugflotte (F2) gehören: Umgestaltung des Interieurs, Einbau Fahrgastinformations- und Videoaufzeichnungssysteme sowie Erneuerung der Lackierung.

- Für die Ausschreibung des Netzes Nord-Süd wurde die Erneuerung von 102 Doppelstockwagen abgeschlossen.
- Für den zukünftigen Betrieb der S-Bahn Stuttgart wurden 66 Fahrzeuge der BR 423 rundum erneuert.
- Für den Übergangsvertrag der Region Baden-Württemberg wurden 25 Fahrzeuge der BR 644 umgebaut.
- Für die S-Bahn Rhein-Neckar wurden 56 von insgesamt 91 elektrischen Triebzügen der BR 425 modernisiert.

Verzögerungen bei Fahrzeugauslieferungen

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

- Bis Berichtsjahresende wurden insgesamt 75 Mittelwagen der Doppelstockwagen 2010 für die Verkehrsnetze Ringzug-West und Main-Spessart in Bayern, Nord-Süd in Berlin-Brandenburg sowie für das Netz Mitte in Schleswig-Holstein ausgeliefert.
- Die im Dezember 2015 verspätet begonnenen Auslieferungen der Doppelstockwagen 2010 durch Bombardier wurden im Februar 2016 mit der Auslieferung von zwölf Mittelwagen für den Verkehrsvertrag Schleswig-Holstein Netz Mitte fortgesetzt.
- Von den 2014 bestellten Mittelwagen zur Erhöhung der Sitzplatzzahl wurden bis Ende 2016 neun zweiteilige VT 620/623 durch Alstom ausgeliefert.
- Mitte 2016 wurden insgesamt 29 der 2014 bestellten E-Talent-Züge von Bombardier (BR 442) für den Verkehrsvertrag Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II geliefert.
- Bis Ende 2016 hat Bombardier neun von zehn 2014 bestellten Triebzügen der BR 430 für die S-Bahn Stuttgart geliefert. Das in Lieferverzug befindliche Fahrzeug soll Anfang 2017 ausgeliefert werden. Alle Fahrzeuge dürfen weiterhin nur ohne Schiebetrittfunktion eingesetzt werden. Seit Anfang 2016 findet eine Erprobung der Schiebetrittfunktion statt. Daneben bestehen weitere Mängel, an deren Beseitigung gearbeitet wird.

- Im Dezember 2016 erfolgte die vorläufige vertragliche Abnahme der 16 von 20 Lokomotiven der BR 147 für den Übergangsvertrag Baden-Württemberg. Die Fahrzeuge sollten im Jahr 2015 ausgeliefert werden.
- Für den Einsatz im Verkehrsvertrag Schleswig-Holstein Netz West mietete DB Regio im Dezember 2016 von Paribus insgesamt 15 Lokomotiven und drei Dieseltriebwagen an. 90 Reisezugwagen können aufgrund von Fahrzeugmängeln erst 2017 angemietet werden. Bis zur Behebung der Mängel kommen Bestandsfahrzeuge von DB Regio zum Einsatz.
- Die Auslieferung von 60 bestellten Fahrzeugen der BR 490 für die S-Bahn Hamburg wurde von Bombardier auf den Zeitraum zwischen Mai und Dezember 2018 verschoben.
- Bei der Auslieferung der Dieseltriebzüge Link von PESA der BR 632/633 für das Sauerlandnetz sowie für die Dreieichbahn erwarten wir Verzögerungen von über zwei Jahren, für das D-Netz Allgäu von durchschnittlich einem Jahr.
- Die Auslieferung der bestellten Fahrzeuge von Skoda für den Nürnberg-Ingolstadt-München-Express verzögert sich um zwei Jahre auf Mitte 2018.

Beihilfeverfahren und Auskunftsersuchen zu Verkehrsverträgen

Im Rahmen des laufenden förmlichen Prüfverfahrens der EU-Kommission gegen den Bund wegen der angeblichen Gewährung rechtswidriger Beihilfen infolge des Abschlusses eines Verkehrsvertrags zwischen DB Regio und den Ländern Brandenburg und Berlin gab es im Berichtsjahr keine wesentlichen Veränderungen. Dies gilt auch für die vorläufigen Prüfverfahren zum Verkehrsvertrag S-Bahn Berlin, zum Verkehrsvertrag mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und zu den Schienenaußenstrecken beziehungsweise dem Verkehrsvertrag Baden-Württemberg.

Weitere Ereignisse

GRI DB 01

- Für den Nahverkehr wurde eine leistungsfähige technische Lösung für WLAN im Zug (F4) entwickelt, das auf ersten Strecken bereits vereinzelt verfügbar ist, etwa im Fugger-Express von München nach Augsburg sowie auf der Strecke Kiel–Lübeck–Lüneburg.

GRI G4-EN27

- DB Regio setzt seit Ende 2016 beim Rangieren in den Bahnhöfen Nürnberg und Würzburg auf fünf klimafreundliche Hybridlokomotiven.
- 2016 hat die DB Regio AG im Rahmen einer Rekommunalisierung ihren Anteil (51%) an der Regionalverkehr Dresden GmbH (RVD) an die vom Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge gehaltene Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mbH (OVPS) verkauft.

> Entwicklung im Berichtsjahr

- **Auswirkungen von Ausschreibungsverlusten.**
- **Wegfall Streikeffekte aus Vorjahr.**
- **Belastungen aus steigenden Faktorkosten.**
- **Fernbusgeschäft eingestellt.**

Die Pünktlichkeit (F1) im Schienenverkehr konnte durch die mehr als 300 im Programm ZUKUNFT BAHN entwickelten und etablierten Maßnahmen gesteigert werden. Die Pünktlichkeit der Regionalzüge wie auch der S-Bahnen konnte verbessert werden.

Die Pünktlichkeit im Busverkehr lag im Berichtsjahr leicht über dem Vorjahresniveau.

GRI G4-PR5

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich 19.000 Kunden in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit befragt. Die Gesamtzufriedenheit mit DB Regio Schiene entwickelte sich im Berichtsjahr nach dem positiven Trend der letzten Jahre aufgrund kritischerer Bewertungen bei den S-Bahnen rückläufig.

Die Kundenzufriedenheit bei der Sparte Bus wird jährlich bei 1.500 Kunden in zwei Wellen erfragt. Die Verbesserung in der Kundenzufriedenheit ergibt sich aus Schulungsmaßnahmen des Fahrpersonals, die den Umgang mit dem Fahrgast, das Erscheinungsbild des Busfahrers und die Freundlichkeit bis hin zur Auskunfts- und Hilfsbereitschaft betreffen.

MASSNAHMEN 2016

- Neuer Service für Sitzplatzreservierung.
- Wohin·Du·Willst-App von DB Regio Bus liefert Mobilitätslösung für den ländlichen Raum.
- Umbau eines Linienbusses zu einer mobilen Praxis für Allgemeinmedizin.

Die Leistungsentwicklung war sowohl im Schienen- als auch im Busbereich infolge von Leistungsverlusten rückläufig. Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio ist insbesondere durch die Entwicklung der umsatz- und leistungsstärkeren Sparte Schiene geprägt. Allerdings hatte das defizitäre Fernbusgeschäft einen wesentlichen Anteil an der negativen Ergebnisentwicklung.

In der Umsatzentwicklung wurden die Leistungsrückgänge unter anderem durch den Wegfall der Streikeffekte aus dem Vorjahr sowie Preiseffekte nahezu vollständig kompensiert. Die Umsatzerlöse bewegten sich insgesamt etwas schwächer als im Vorjahr. Die Bestellerentgelte stiegen dabei infolge des Wegfalls der Streikeffekte und eines negativen Einmaleffekts im Vorjahr leicht an.

Einen Rückgang verzeichneten auch die sonstigen betrieblichen Erträge (–29,0%), unter anderem infolge geringerer Schadenersatzzahlungen.

DB Regio	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
Pünktlichkeit Schiene in %	94,8	94,2	-	-	94,9
Pünktlichkeit Bus in %	90,6	90,5	-	-	-
Kundenzufriedenheit Schiene in ZI	69	71	-	-	69
Kundenzufriedenheit Bus in ZI	75	74	-	-	75
Reisende in Mio.	2.512	2.537	-25	-1,0	2.567
davon Fernbus	0,8	0,7	+0,1	+14,3	0,6
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	48.399	50.360	-1.961	-3,9	51.483
davon Fernbus	237,2	193,3	+43,9	+22,7	183,0
Gesamtumsatz in Mio. €	8.653	8.670	-17	-0,2	8.831
Außenumsatz in Mio. €	8.529	8.568	-39	-0,5	8.721
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	3.849	3.838	+11	+0,3	4.128
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.272	1.316	-44	-3,3	1.452
EBIT bereinigt in Mio. €	636	669	-33	-4,9	843
Brutto-Investitionen in Mio. €	693	881	-188	-21,3	1.927
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	36.008	36.494	-486	-1,3	36.605
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,5	-	-	-	3,4
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	16,1	16,0	-	-	16,0
Spezifischer Endenergieverbrauch Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) in %	-26,3	-26,3	-	-	-25,7
Spezifischer Endenergieverbrauch Bus im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Buskm) in %	+5,8	+7,2	-	-	+0,9

Der Materialaufwand (–2,3%) ging vor allem aufgrund preis- und mengenbedingt niedrigerer Kosten für Energie sowie leistungsbedingt geringerer Aufwendungen für Infrastrukturnutzung und eingekaufte Leistungen zurück.

Der Personalaufwand (–0,7%) ist infolge der niedrigeren Mitarbeiterzahl gesunken. Gegenläufig wirkten Tarifsteigerungen. Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (–0,6%) waren unter anderem infolge niedrigerer Rückstellungszuführungen leicht rückläufig.

MASSNAHMEN 2016

- Einführung des Taschenalarms bei DB Regio Schiene.
- Entwicklung von Onboarding-Initiativen als Unterstützung für den Start bei DB Regio .
- Einführung eines PC-basierten Fahrsimulators als ergänzende interaktive Lernmethode.
- Seminarreise für Auszubildende nach Auschwitz.

Die Abschreibungen (–1,7%) reduzierten sich hauptsächlich infolge der Verlängerung der Nutzungsdauer für Kraftomnibusse sowie einer rückläufigen Investitionstätigkeit.

Insgesamt konnte der Rückgang der Erträge nur teilweise durch Entlastungen auf der Aufwandsseite kompensiert werden, sodass die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT zurückgingen.

MASSNAHMEN 2016

- Das Projekt Eco DeMe Train gewinnt den ERCI Innovations Award für die Entwicklung einer umweltfreundlichen Zweisystemlokomotive.
- Bau eines klimafreundlichen DB-Regio-Werks in München-Pasing begonnen.
- Rahmenvertrag für moderne, klimafreundliche Euro-VI-Busse verlängert.

Die Brutto-Investitionen waren unter anderem aufgrund von im Vorjahr abgeschlossenen Zugbeschaffungen sowie verzögerter Fahrzeugauslieferungen rückläufig.

Die Zahl der Mitarbeiter verringerte sich infolge von Leistungsverlusten in der Sparte Schiene sowie des Wechsels von Mitarbeitern.

Die Mitarbeiterzufriedenheit hat sich infolge der positiven Entwicklung im Handlungsfeld »Kommunikation, Information und Einbindung« verbessert. Zudem ist dies auf die hohe Anzahl der durchgeführten Folgeworkshops zurückzuführen. Der Frauenanteil ist annähernd stabil geblieben.

Der spezifische Endenergieverbrauch im Schienenverkehr hat sich stabil entwickelt. Im Busverkehr konnten wir einen leichten Rückgang des spezifischen Endenergieverbrauchs verzeichnen.

Sparte Schiene

- **Effekte von Ausschreibungsverlusten.**
- **Belastungen durch steigende Faktorkosten.**
- **Wegfall der Streikeffekte aus dem Vorjahr.**

Sparte Schiene Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Reisende in Mio.	1.933	1.928	+5	+0,3
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	41.622	43.323	-1.701	-3,9
Betriebsleistung in Mio. Trkm	459,3	476,1	-16,8	-3,5
Gesamtumsatz	7.735	7.751	-16	-0,2
Außenumsatz	7.352	7.364	-12	-0,2
Bestellerentgelte Schiene	3.849	3.838	+11	+0,3
EBITDA bereinigt	1.180	1.201	-21	-1,7
EBIT bereinigt	591	613	-22	-3,6
Brutto-Investitionen	594	778	-184	-23,7
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	26.958	27.680	-722	-2,6

Die Leistungsentwicklung war geprägt durch Rückgänge insbesondere in den Regionen Südost, Nord und Nordrhein-Westfalen. Positiv wirkte der Wegfall der Streikeffekte aus dem Vorjahr. Die Zahl der Reisenden entwickelte sich auf Vorjahresniveau.

Die Umsatzentwicklung war leicht schwächer. Leistungsrückgänge wurden unter anderem durch Preiseffekte sowie den Wegfall der Streikeffekte, die sich im Wesentlichen auf die Bestellerentgelte auswirkten, nahezu vollständig kompensiert.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (–27,3%) gingen unter anderem infolge von geringeren Schadenersatzleistungen im Zusammenhang mit Fahrzeugprojekten zurück.

Der Materialaufwand (–2,1%) wurde insbesondere durch preis- und mengenbedingt rückläufige Aufwendungen für Energie getrieben. Zudem wirkten leistungsbedingt geringere Kosten für die Infrastrukturnutzung, allerdings gedämpft durch gegenläufige Preiseffekte.

Der Personalaufwand (–1,5%) ging infolge der niedrigeren Mitarbeiterzahl zurück. Gegenläufig wirkten Tarifsteigerungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (–4,1%) gingen infolge niedrigerer Rückstellungszuführungen zurück. Gegenläufig wirkte ein höherer Beratungsaufwand im Rahmen von ZUKUNFT BAHN.

Die Abschreibungen (+0,3%) blieben annähernd unverändert. Effekte aus Fahrzeugzugängen wurden durch das Erreichen der bilanziellen Nutzungsdauer einiger Fahrzeuge weitgehend kompensiert.

Insgesamt konnte der Rückgang der Erträge nicht kompensiert werden, sodass die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT zurückgingen.

Die Brutto-Investitionen waren aufgrund abgeschlossener Fahrzeugprojekte rückläufig.

Die Mitarbeiterzahl ging infolge von Leistungsverlusten sowie des Wechsels von Mitarbeitern zur DB Netz AG zurück.

RÜCKZUG AUS FERNBUSMARKT

Während sich das Marktwachstum im deutschen Fernbusmarkt abschwächt, baut FlixBus seine Marktführerschaft durch Zukäufe und europaweite Expansion aus. Das Preisniveau im deutschen Markt ging im Vergleich zum Vorjahr leicht zurück. Die mangelnde Wirtschaftlichkeit von BerlinLinienBus hat zur Entscheidung geführt, den Marktauftritt einzustellen. Das Angebot IC Bus als primär grenzüberschreitender Schienenergänzungsverkehr wird beibehalten und eine Anpassung des Angebots durch die Aufnahme einzelner Linienverkehre wird derzeit geprüft.

Sparte Bus

- **Leistungsveränderungen infolge zunehmenden Wettbewerbs.**
- **Optimierung des Geschäftsportfolios wirkt positiv.**
- **Einstellung des Fernbusgeschäfts.**

Sparte Bus **Ausgewählte Kennzahlen** in Mio. €	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Reisende in Mio.	579,0	608,2	–29,2	–4,8
davon Fernbus	0,8	0,7	+0,1	+14,3
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	6.777	7.037	–260	–3,7
davon Fernbus	237,2	193,3	+43,9	+22,7
Betriebsleistung in Mio. Buskm	557,5	559,3	–1,8	–0,1
Gesamtumsatz	1.280	1.321	–41	–3,1
Außenumsatz	1.176	1.203	–27	–2,2
EBITDA bereinigt	91	115	–24	–20,9
EBIT bereinigt	45	56	–11	–19,6
Brutto-Investitionen	99	103	–4	–3,9
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	9.050	8.814	+236	+2,7

Bis zur EINSTELLUNG DES FERNBUSGESCHÄFTS [SEITE 136] Ende Oktober 2016 war die Leistungsentwicklung unter anderem infolge einer Angebotsausweitung positiv. Der anhaltend hohe Preis- und Wettbewerbsdruck belastete jedoch auch im Berichtsjahr die operative Ergebnisentwicklung im Fernbusgeschäft. Dies führte zu erheblichen negativen Auswirkungen. Im Folgenden ist die Entwicklung des übrigen Busgeschäfts erläutert.

Die Leistungsentwicklung im übrigen Busgeschäft war insbesondere infolge von Ausschreibungsverlusten in der Region Südwest rückläufig.

Daneben belasteten unter anderem auch Preiseffekte und niedrigere Erstattungsleistungen die Umsatzentwicklung, die insgesamt rückläufig war.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (+5,0%) stiegen insbesondere infolge höherer interner Verrechnungen, die allerdings auch zu einem Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+18,8%) führten.

Der Materialaufwand (–6,9%) ging im Wesentlichen infolge des Dieselpreisniveaus sowie geringerer eingekaufter Auftragnehmerleistungen infolge von Leistungsverlusten zurück.

Der Personalaufwand (+1,8%) stieg infolge des höheren Mitarbeiterbestands sowie tarifbedingt.

Der Rückgang der Erträge konnte nur teilweise durch Entlastungen auf der Aufwandsseite kompensiert werden. Das bereinigte EBITDA ging dementsprechend zurück. Die Verringerung der Abschreibungen (–22,0%) infolge der Verlängerung der Nutzungsdauer für Kraftomnibusse führte zu einem Anstieg des bereinigten EBIT.

Aufgrund der im Vorjahr durchgeführten umfangreichen Fahrzeugbeschaffungen für gewonnene Neuverkehre gingen die Brutto-Investitionen deutlich zurück.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 31. Dezember 2016 infolge der Aufnahme von Neuverkehren in Baden-Württemberg angestiegen.

> Geschäftsfeld DB Cargo

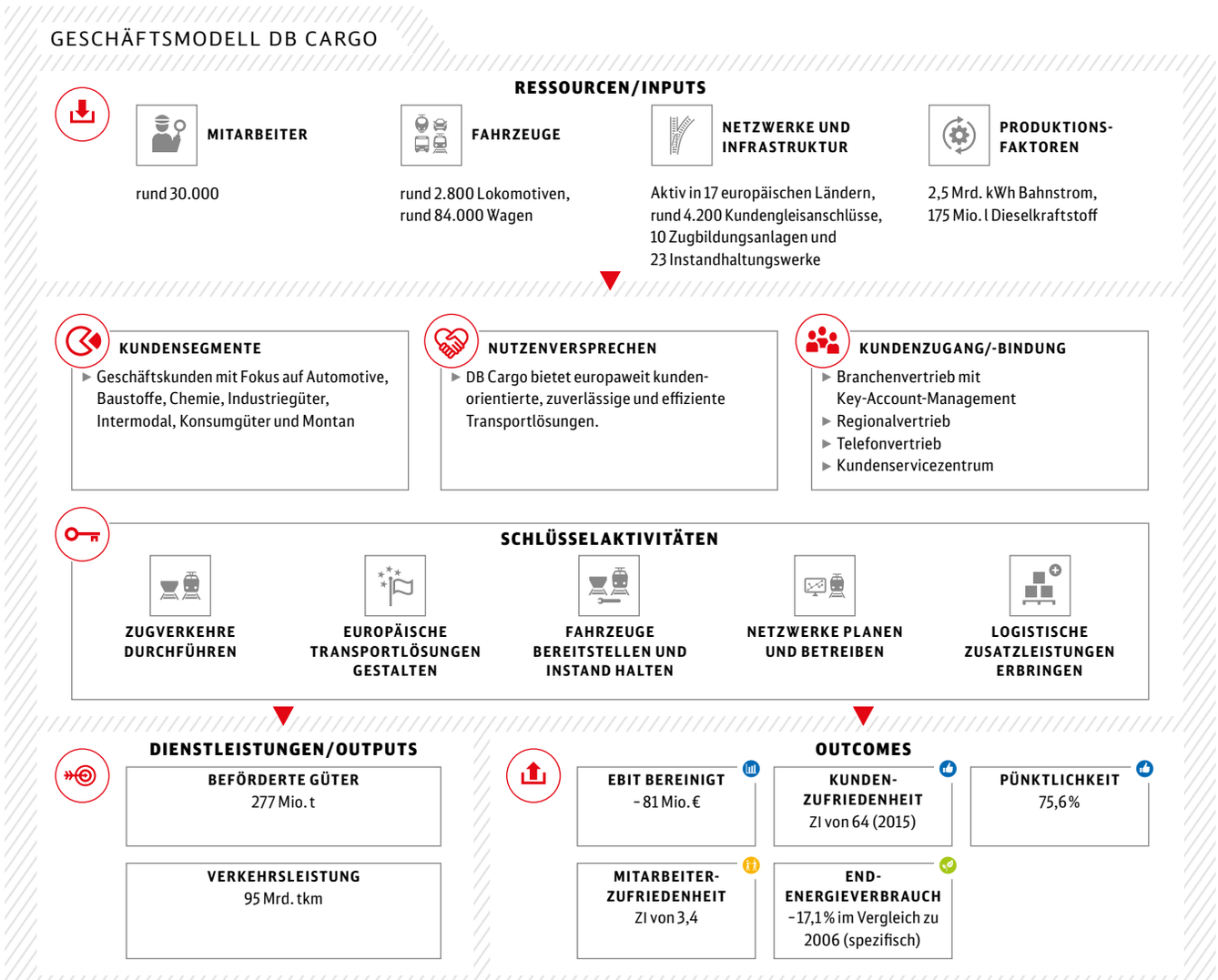
> Geschäftsmodell

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 internationale Netzwerk erstreckt sich entlang der großen europäischen Güterverkehrskorridore. Damit werden europaweite Schienentransporte in den Produkten Ganzzüge, Einzelwagen und Kombinierter Verkehr angeboten. Individuelle Branchenlösungen vervollständigen das Angebot. Die Produktion wird im Wesentlichen mit der eigenen Flotte durchgeführt. Die Schlüsselbranchen sind Montan, Chemie, Automotive, Baustoffe, 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 beeinflusst. Wichtigste Einnahmequelle sind Transporte von Gütern auf der Schiene.

Schlüsselressourcen sind eine enge Kundenbindung, ein hohes Kundenverständnis, motivierte und gut ausgebildete Mitarbeiter sowie ein effizienter Einsatz des Rollmaterials und eine qualitativ hochwertige Infrastruktur. Die DB-konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sind dabei wichtige Partner.

Im Rahmen von ZUKUNFT BAHN [SEITE 85 F.] wird das Geschäftsmodell von DB Cargo neu ausgerichtet. Das Produktionssystem wird vereinfacht, die Störanfälligkeit verringert und die Produktionsstabilität erhöht. Für langfristig planbare Verkehre führen wir ein stabiles Qualitätsnetzwerk mit hoher Frequenz und garantierten Ressourcen ein. Dagegen wird die Durchführung kurzfristiger Verkehre durch eine Prüfung aller notwendigen Ressourcen vor Auftragsannahme sichergestellt.

GESCHÄFTSMODELL DB CARGO



Mit der Schaffung durchgehender Verantwortlichkeiten auf den Korridoren sollen künftig die Verkehre aus einer Hand gesteuert werden. Auch flexiblere Einsatzbedingungen für Triebfahrzeugführer sollen für effizientere Abläufe sorgen. Die Bedienkonzepte für den Nahbereich werden hinsichtlich einer hohen Ressourcenauslastung optimiert. Der Vertrieb wird konsequent an den Kundenbedürfnissen ausgerichtet und treibt den Aufbau eines modernen Ertragsmanagements voran. Um die Wachstumspotenziale auf den internationalen Korridoren im Netzwerkverbund auszuschöpfen, wird das Leistungsportfolio des europäischen Netzwerks systematisch ausgebaut.

> Märkte und Strategie

DB Cargo betreibt ein engmaschiges internationales Netzwerk und ist in 17 europäischen Ländern aktiv. DB Cargo ist das führende Unternehmen im europäischen Schienengüterverkehr.

- Dimension **ÖKONOMIE**: Es ist unser Anspruch, **PROFITABLER QUALITÄTSFÜHRER** mit einem starken europäischen Netzwerk im Schienengüterverkehr zu sein. Die Neuausrichtung unseres Geschäftsmodells zielt auf die Stabilisierung der Produktionsqualität und die Erhöhung der Organisationseffizienz ab. Im Mittelpunkt stehen die Schaffung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen und die Einhaltung des Kundenversprechens. Die Wiederherstellung der Profitabilität ist zwingend erforderlich.

DB CARGO WIEDER PROFITABEL MACHEN

Die Voraussetzung für die Erfüllung unserer Qualitäts- und Wachstumsziele sowie für ökonomischen Erfolg bei DB Cargo sind stabile Strukturen und Produktionsprozesse. Im Rahmen von Zukunft Bahn haben wir mit der Weiterentwicklung der Strukturen und Produktionsprozesse begonnen und werden diese im Folgejahr fortsetzen. Effekte aus den umgesetzten Maßnahmen erwarten wir ab dem Jahr 2018.

- Dimension **SOZIALES**: Bei der Weiterentwicklung unseres Geschäftsmodells möchten wir unsere Mitarbeiter aktiv einbeziehen. Dabei erwarten wir stets eine ausgeprägte Qualitäts- und Kundenorientierung. Auf Basis der umfassenden Transformationsinitiative F3 im Rahmen von **ZUKUNFT BAHN** führen wir flächendeckend Informations- und Dialogformate durch. Dabei legen wir weiterhin besonderen Wert auf die Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit sowie die gemeinsame Weiterentwicklung einer europäischen Identität unter Wahrung der kulturellen Vielfalt von DB Cargo. Mit dem Aufbau eines betrieblichen Gesundheitsmanagements möchten wir zudem nachhaltig die Gesundheit unserer Belegschaft fördern. Auch ist es unser Bestreben, unsere Mitarbeiter bei ihrer Entwicklung umfassend zu unterstützen und so mit ihnen gemeinsam den integrierten, europäischen Netzwerkgedanken von DB Cargo zu sichern und auszubauen.

GRI DB 04 DB 09

- Dimension **ÖKOLOGIE**: Wir wollen den Schienengüterverkehr als umwelt- und klimafreundliches Verkehrsmittel stärken und die Basis für eine CO_2-Verminderung durch Verkehrsverlagerung bieten. Dafür entwickeln wir nachhaltige Transportlösungen und modernisieren unsere Flotte. Bis 2020 wollen wir unsere gesamte deutsche Wagenflotte mit **LEISEN BREMSSOHLEN** [SEITE 130 F.] ausgerüstet haben. Einen innovativen Güterwagen werden wir zusammen mit der VTG entwickeln. Unseren spezifischen Endenergieverbrauch wollen wir bis zum Jahr 2020 um 21% gegenüber 2006 senken. Neue Rangierlokomotiven sind mit Rußpartikelfiltern ausgestattet, darüber hinaus forcieren wir den Einsatz der Hybridtechnik. Unsere Position als **UMWELT-VORREITER** untermauern wir zudem durch umweltfreundliche Angebote wie DBeco plus (CO_2-frei) und DBeco neutral (CO_2-neutral). Darüber hinaus identifizieren wir mithilfe von DB Energie im Programm Green Maintenance Energiesparpotenziale. Zu den ersten Maßnahmen gehört beispielsweise der Einsatz von LED-Lampen im Triebfahrzeugwerk in Mannheim.

GRI DB 06

> Ereignisse 2016

Aktionsplan Deutschland plus

GRI DB 03

Nach drei Jahren Laufzeit endete zum Jahresende 2016 das Programm Aktionsplan Deutschland^{plus} (APD^{plus}). Im Berichtsjahr generierte APDplus einen positiven Beitrag für die Ergebnissituation der DB Cargo AG. Die größten kumulierten Ergebnisbeiträge gegenüber dem Vorjahr lagen bei den Maßnahmen Nahbereichsdimensionierung, Reduzierung personalbezogener Overheadkosten sowie Auslastungsorientierter Vertrieb.

Grundsätzlich verliefen Maßnahmen mit Effizienzsteigerungen im Sachaufwand oder Umsatz erfolgreicher als Maßnahmen mit starkem Personalbezug, deren Umsetzung teilweise verzögert war. Diese Themen greift insbesondere Zukunft Bahn@DB Cargo auf. Um die Investitionsfähigkeit von DB Cargo weiter zu stärken, werden Themen mit positiven Ergebnisbeiträgen direkt in der Linienorganisation verstetigt.

Beteiligungen

- Seit Februar 2016 ist DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava/Tschechien, am Markt aktiv. DB Cargo weitet damit sein europäisches Netzwerk aus. Die neue Gesellschaft ermöglicht wettbewerbsfähige Alternativrouten für Transitverkehre zwischen deutschen Häfen und südosteuropäischen Standorten in Ungarn, Bulgarien oder Rumänien.

- Im April 2016 hat die spanische Tochtergesellschaft Transportes Ferroviarios Especiales S.A, Madrid/Spanien, ihre Beteiligung von 75 % an der Logistica Sanmival S.L., Burgos/Spanien, veräußert. Die Gesellschaft wird seit Mai 2016 nicht mehr in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen.

Weitere Ereignisse

GRI
DB 01
DB 03

- Der Auftrag für Schienentransporte des Stahlproduzenten ArcelorMittal wurde erneut gewonnen. Der Vertrag hat eine Laufzeit von mehreren Jahren und ein Volumen von insgesamt 42 Mio. t.
- In Vorbereitung auf die erwartete steigende Nachfrage für alpenquerende Verkehre infolge der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels und weitere noch folgende Baumaßnahmen hat DB Cargo rund 60 Lokomotiven mit ETCS ausgestattet. Das Investitionsvolumen betrug rund 20 Mio. €.
- Seit Oktober 2016 führt TFG Transfracht für sechs Jahre die Seehafenhinterlandverkehre von BMW aus der Region Regensburg in die Seehäfen Bremerhaven und Hamburg durch. Mit der Vertragsverlängerung stellt BMW die Transporte auf DBeco plus um und verdoppelt damit seine CO_2-freien Transporte.
- Auf 300 Elektrolokomotiven wurde das Fahrassistenzsystem LEADER (Locomotive Engineer Assist Display and Event Recorder) in Betrieb genommen. LEADER gibt dem Lokführer über ein Display im Führerstand Informationen, mit welcher Geschwindigkeit er möglichst energiesparend durch Fahrplan und Streckenprofil steuern kann.
- BMW hat DB Cargo für mehrere Jahre erneut mit der Beförderung von Fahrzeugteilen von Deutschland über die transsibirische Route bis nach Shenyang in Nordchina beauftragt. DB Cargo konnte im Berichtsjahr die Transportzeit nach China auf der Schiene von 23 Tagen auf weniger als 17 Tage verkürzen.
- Im April 2016 hat DB Cargo am Standort des Mercedes-Benz-Werks in Bremen ein neues, 75.000 m² großes Autoterminal mit 2.000 Stellplätzen eröffnet. Zudem entstand auf dem Gelände eine Halle, in der Nacharbeiten und Prüfungen an den Fahrzeugen durchgeführt werden sollen. Das Investitionsvolumen betrug rund 15 Mio. €.

> Entwicklung im Berichtsjahr

- **Anhaltend intensives Wettbewerbsumfeld.**
- **Weiterer Rückgang der Kohle-/Stahltransporte in Großbritannien und Deutschland.**
- **Belastungen gegenüber Lkw durch niedrige Dieselpreise.**

Die Pünktlichkeit F1 bei DB Cargo ist im Berichtsjahr deutlich gestiegen. Die Verbesserung geht vor allem auf die positive Entwicklung in Deutschland zurück und resultierte auch aus einer im Vergleich zum Vorjahr verbesserten Ressourcenlage.

MASSNAHMEN 2016

- IT-Portal myrailportal digitalisiert Prozess der Auftragsabwicklung.
- Neues Hub-System verbessert Verfügbarkeit von E-Lokomotiven.
- QualitätsSicherungsTeams (QST) und Mobile Instandhaltungsteams verbessern Leistung.

Die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Cargo findet im Zweijahresrhythmus statt und wird 2017 wieder gemessen.

GRI
G4-PR5

Die Marktsituation für den Schienengüterverkehr in Europa ist auch im Berichtsjahr herausfordernd geblieben. Zudem belastete das intensive Wettbewerbsumfeld die Entwicklung. Neu gewonnene Verkehre im europäischen Netzwerk konnten dies nur teilweise kompensieren. In der Folge war die Leistungsentwicklung rückläufig. Die Menge der beförderten Güter und die Verkehrsleistung sanken. Infolge umgesetzter Maßnahmen zur Effizienzsteigerung konnte die Auslastung pro Zug leicht gesteigert werden.

Die Umsatzentwicklung war vor allem infolge geringerer Kohle- und Stahltransporte in Großbritannien und Deutschland sowie währungskursbedingt schwächer als im Vorjahr. Das Vorjahr wurde durch Streikeffekte negativ belastet.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (+39,2 %) stiegen unter anderem infolge höherer Erträge aus der Veräußerung von Schienenfahrzeugen.

Der Materialaufwand (+0,5 %) stieg leicht infolge höherer eingekaufter Transportleistungen sowie mengenbedingt gestiegener Aufwendungen für die Umrüstung von Güterwagen auf Flüsterbremsen. Preis- und leistungsbedingt niedrigere Energieaufwendungen sowie Währungskurseffekte wirkten gegenläufig.

MASSNAHMEN 2016

- Veranstaltungen und Informationsmaterialien »Perspektiven@DB Cargo« ermöglichen den Mitarbeitern einen umfassenden Überblick über persönliche und berufliche Personalentwicklungsmaßnahmen.
- Workshops »Führen in Veränderung« bieten allen Führungskräften Unterstützung zur Mitarbeiterführung in Veränderungsprozessen an.

DB Cargo	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
Pünktlichkeit [1] in %	75,6	73,9	-	-	68,0
Kundenzufriedenheit [2] in ZI	-	64	-	-	-
Beförderte Güter in Mio. t	277,4	300,2	-22,8	-7,6	329,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	94.698	98.445	-3.747	-3,8	102.871
Marktanteil in Europa in % [3]	22,2	22,9	-	-	24,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	179,1	187,0	-7,9	-4,2	193,2
Auslastung in t pro Zug	528,8	526,5	+2,3	+0,4	532,5
Gesamtumsatz in Mio. €	4.560	4.767	-207	-4,3	4.863
Außenumsatz in Mio. €	4.230	4.417	-187	-4,2	4.517
EBITDA bereinigt in Mio. €	108	120	-12	-10,0	343
EBIT bereinigt in Mio. €	-81	-183	+102	-55,7	46
EBIT-Marge (bereinigt) in %	-1,8	-3,8	-	-	0,9
Brutto-Investitionen in Mio. €	304	451	-147	-32,6	195
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	29.671	30.303	-632	-2,1	30.842
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,4	-	-	-	3,5
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	11,2	11,4	-	-	11,2
Spezifischer Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	-17,1	-16,8	-	-	-16,8
Leise Güterwagen in Deutschland per 31.12.	32.396	20.460	+11.936	+58,3	14.334

[1] Methodenänderung ab 2015.

[2] Erhebung alle zwei Jahre.

[3] Vorjahreswerte angepasst.

Der Personalaufwand (–2,2%) lag im Wesentlichen währungskursbedingt und aufgrund einer geringeren Mitarbeiterzahl unterhalb des Vorjahres. Gegenläufig wirkten Effekte aus Tariferhöhungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (–8,5%) sind unter anderem infolge geringerer Fahrzeugmieten und der Aktivierung von IT-Entwicklungskosten zurückgegangen.

Die rückläufige Umsatzentwicklung konnte insgesamt nicht kompensiert werden, sodass es zu einem Rückgang des bereinigten EBITDA kam. Aufgrund eines Einmaleffekts aus niedrigeren Abschreibungen (–37,9%) durch außerplanmäßige Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen (Impairment) im Vorjahr entwickelte sich das bereinigte EBIT hingegen positiv.

MASSNAHMEN 2016

- Die Hälfte der Güterwagen in Deutschland fährt leise.
- Einführung DBeco neutral als Produktoption bei DB Cargo UK.
- Schienentransport von zeitkritischen BMW-Fahrzeugteilen nach China sparte 2016 rund 160.000 t CO_2e gegenüber dem Transport via Flugzeug.

Die Brutto-Investitionen gingen deutlich zurück, da das Vorjahr durch hohe Investitionen in Lokomotiven geprägt war.

Die Zahl der Mitarbeiter war rückläufig. Hier wirkten im Wesentlichen Anpassungen an die Geschäftslage in Großbritannien und Frankreich sowie Optimierungsmaßnahmen in Polen. In Deutschland ist die Anzahl der Mitarbeiter restrukturierungsbedingt ebenfalls gesunken.

Die Mitarbeiterzufriedenheit ist infolge der angespannten wirtschaftlichen Situation sowie der Veränderung des Geschäftsmodells bei DB Cargo leicht zurückgegangen.

Der Frauenanteil ist annähernd stabil geblieben.

Der spezifische Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2006 ist weiter gesunken.

Die Hälfte der aktiven Güterwagen von DB Cargo in Deutschland fährt mit Flüsterbremsen.

Region Central

- **Schwächere Entwicklung schienenaffiner Güter.**
- **Intensives Wettbewerbsumfeld.**
- **Belastungen gegenüber Lkw durch niedrige Dieselpreise.**

Region Central Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Beförderte Güter in Mio. t	246,9	250,6	-3,7	-1,5
Verkehrsleistung in Mio. tkm	75.771	77.885	-2.114	-2,7
Betriebsleistung in Mio. Trkm	142,0	145,6	-3,6	-2,5
Gesamtumsatz	4.827	4.660	+167	+3,6
Außenumsatz	3.421	3.443	-22	-0,6
EBITDA bereinigt	181	151	+30	+19,9
EBIT bereinigt	57	-76	+133	-
Brutto-Investitionen	222	141	+81	+57,4
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	19.332	19.637	-305	-1,6

Die Leistungsentwicklung in der Region Central war rückläufig. Treiber war die Entwicklung in Deutschland infolge eines anhaltend intensiven Wettbewerbsumfelds und einer schwachen, vor allem nachfrageinduzierten Entwicklung

bei schienenaffinen Gütern wie Kohle und Stahl. Dies konnte nur teilweise durch Zuwächse aus Mehrverkehren in Italien und Skandinavien sowie den Wegfall der Streikeffekte aus dem Vorjahr kompensiert werden. Durch die Umsetzung von Optimierungsprogrammen konnte die Auslastung weitgehend stabil gehalten werden.

Höhere interne Leistungen führten zu einem Anstieg der Umsatzerlöse. Der Außenumsatz war leistungsbedingt leicht rückläufig.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (+37,5%) stiegen vor allem infolge höherer Erträge aus der Veräußerung von Schienenfahrzeugen.

Der Materialaufwand (+9,4%) erhöhte sich vor allem infolge umfangreicherer eingekaufter Transportleistungen.

Der Personalaufwand (+0,4%) stieg tarifbedingt leicht. Gegenläufig wirkte die geringere Anzahl von Mitarbeitern.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (–9,1%) resultierte unter anderem aus der Aktivierung von IT-Entwicklungskosten.

Die Abschreibungen (–45,5%) gingen infolge des Impairments im Vorjahr deutlich zurück.

Trotz der schwachen operativen Entwicklung verbesserten sich die operativen Ergebnisgrößen infolge von Erträgen aus Fahrzeugverkäufen. Das bereinigte EBIT verbesserte sich zusätzlich durch das im Vorjahr vorgenommene Impairment.

Die Brutto-Investitionen sind infolge von Effekten aus der Aktivierung von IT-Entwicklungskosten deutlich gestiegen. Zudem wirkte der Erwerb von Nutzungsrechten an Lokomotiven erhöhend.

Die Mitarbeiterzahl lag vor allem restrukturierungsbedingt unter dem Stand per 31. Dezember 2015.

Region West

- **Einbruch Kohle-/Stahltransporte in Großbritannien.**
- **Währungskurseffekte durch schwächeres Pfund.**
- **Anhaltende Qualitätsprobleme in Frankreich.**
- **Restrukturierungsmaßnahmen eingeleitet.**

Die Entwicklung der Region West wurde maßgeblich durch den einbrechenden Kohlemarkt in Großbritannien sowie die rückläufige Stahlproduktion in Europa getrieben. Dementsprechend war die Leistungsentwicklung sehr schwach. Die Menge der beförderten Güter, die Verkehrsleistung und die Betriebsleistung verzeichneten deutliche Rückgänge. Die Entwicklung der Kohleverkehre wurde neben einer gesetzlichen Änderung (CO_2-Besteuerung) vor allem durch ein niedriges Gaspreisniveau getrieben, in dessen Folge Kombikraftwerke von Kohlebetrieb auf Gasbefeuerung umstellten. Zudem wirkten in Frankreich Verkehrsverluste sowie eine Verkürzung der beauftragten Transportstrecke leistungsmindernd.

Infolge der Leistungsentwicklung sowie negativer Währungskurseffekte ging auch der Umsatz deutlich zurück.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (+10,6%) stiegen infolge höherer interner Mieterträge für Lokomotiven. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig negativ.

Der Materialaufwand (–9,3%) war währungskurs- und leistungsbedingt sowie infolge niedrigerer Dieselpreise geringer.

Währungskurseffekte sowie eine leistungsbedingt geringere Mitarbeiterzahl führten maßgeblich zu einer Reduzierung des Personalaufwands (–10,7%).

Die Abschreibungen (–15,4%) gingen insbesondere durch eine außerplanmäßige Abschreibung auf Sachanlagen im Vorjahr zurück.

Währungskursbedingt entwickelten sich die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (–19,1%) ebenfalls rückläufig.

Der Umsatzrückgang konnte nur teilweise durch niedrigere Aufwendungen kompensiert werden, sodass die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT deutlich zurückgingen.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich niedriger. Dies resultiert aus hohen Investitionen in Lokomotiven im Vorjahr.

Die Mitarbeiterzahl ging aufgrund der Anpassung an die verschlechterte Geschäftslage in Großbritannien und Frankreich zurück.

Region West			Veränderung	
Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	**2016**	2015	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	61,7	77,3	-15,6	-20,2
Verkehrsleistung in Mio. tkm	14.062	16.034	-1.972	-12,3
Betriebsleistung in Mio. Trkm	28,9	33,3	-4,4	-13,2
Gesamtumsatz	744	914	-170	-18,6
Außenumsatz	607	789	-182	-23,1
EBITDA bereinigt	7	32	-25	-78,1
EBIT bereinigt	-46	-31	-15	+48,4
Brutto-Investitionen	69	272	-203	-74,6
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	5.055	5.355	-300	-5,6

Region East

- Güterportfolio in Rumänien optimiert.
- Ressourcenauslastung in Polen verbessert.
- Hoher Wettbewerb setzt Margen unter Druck.

Region East **Ausgewählte Kennzahlen** in Mio. €	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Beförderte Güter in Mio. t	16,6	16,6	–	–
Verkehrsleistung in Mio. tkm	4.865	4.526	+339	+7,5
Betriebsleistung in Mio. Trkm	8,2	8,1	+0,1	+1,2
Gesamtumsatz	277	266	+11	+4,1
Außenumsatz	202	185	+17	+9,2
EBITDA bereinigt	16	29	–13	–44,8
EBIT bereinigt	5	15	–10	–66,7
Brutto-Investitionen	13	37	–24	–64,9
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	4.205	4.176	+29	+0,7

In der Region East entwickelten sich die Verkehrs- und die Betriebsleistung vor allem infolge von Veränderungen beim Güterportfolio in Rumänien sowie zusätzlichen Verkehren in Russland über dem Niveau des Vorjahres. Die Menge der beförderten Güter blieb stabil.

Der Umsatz entwickelte sich leistungsbedingt positiv. Gegenläufig wirkten Währungskurseffekte.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (–19,9%) gingen unter anderem durch Währungskurseffekte zurück. Das Vorjahr war zudem durch Kompensationszahlungen für Class-92-Lokomotiven geprägt.

Der Materialaufwand (+20,0%) erhöhte sich vor allem infolge gestiegener eingekaufter Transportleistungen in Russland. Dämpfend wirkten unter anderem positive Währungskurseffekte in Polen sowie preis- und mengenbedingt rückläufige Energieaufwendungen.

Der Personalaufwand (–0,3%) war währungskursbedingt rückläufig. Währungskursbereinigt stieg er tarifbedingt und infolge von Neueinstellungen in Rumänien.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+0,1%) entwickelten sich stabil. Die Abschreibungen (–17,8%) gingen aufgrund von im Vorjahr vorgenommenen außerplanmäßigen Abschreibungen deutlich zurück.

Aufgrund überproportionaler Aufwandssteigerungen entwickelten sich die operativen Ergebnisgrößen bereinigtes EBIT und EBITDA spürbar rückläufig.

Die Brutto-Investitionen gingen deutlich zurück. Dies ist auf die hohen Investitionen in Lokomotiven in Polen im Vorjahr zurückzuführen.

Die Mitarbeiterzahl stieg insbesondere aufgrund von Neueinstellungen in Rumänien an. Optimierungsmaßnahmen in Polen wirkten gegenläufig.

> Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

> Geschäftsmodell

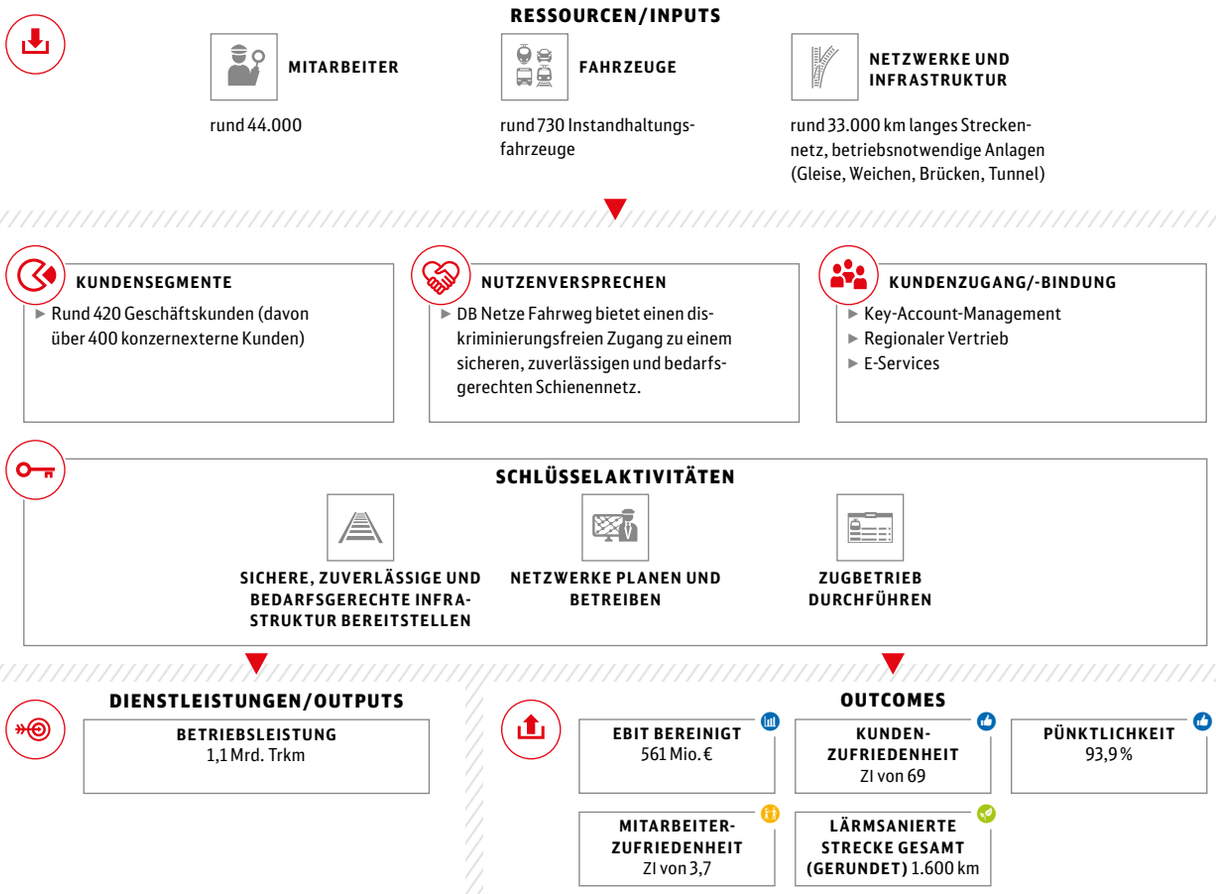
DB Netze Fahrweg ist die Nummer eins der europäischen Eisenbahninfrastrukturanbieter. Pro Jahr werden mehr als 1 Mrd. Trassenkilometer auf den Gleisen in Deutschland gefahren. Wichtigste Einnahmequellen sind Erlöse aus den Trassen, die über 90% des Gesamtumsatzes ausmachen. Die Trassenpreise sind transparent 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 das angestrebte Wachstumsziel von 10% Trassenkilometer-Steigerung bis 2025 ist es bedeutend, 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 unternehmerisch agierende Infrastruktur von essenzieller Bedeutung, um auch weiterhin einen hohen Eigenbeitrag zur Mitfinanzierung dieser Infrastrukturmaßnahmen leisten zu können.

GESCHÄFTSMODELL DB NETZE FAHRWEG



> Märkte und Strategie

Maßgeblich für die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene sind insbesondere die Beiträge, die der Bund für die Infrastrukturfinanzierung (F5) leistet. Ein zentrales Instrument hierfür ist die LUFV [SEITE 249].

- 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. Mit einem starken Fokus auf die ökonomischen Zielstellungen erreichen wir die Vision mithilfe von drei wesentlichen strategischen Ankerpunkten: einer Steigerung der Qualität, einer besseren Steuerung der Kapazität und einer radikalen Vereinfachung der Kundenschnittstelle. Aus der Vision abgeleitet wurde das Programm Zukunft Netz entlang der strategischen Anker Qualität, Kapazität und Einfachheit. Zukunft Netz bündelt alle Projekte, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ziele haben. Für die Steigerung der Kundenzufriedenheit ist die optimale Nutzung und Steuerung der Kapazität erforderlich. Neben der Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten wollen wir das Netz kostenoptimiert und bedarfsgerecht modernisieren und instand halten. Eine integrierte Investitions- und Instandhaltungsplanung sowie die Bündelung von Baustellen in Korridoren und deren Einarbeitung in den Jahresfahrplan stellen einen effizienten Mitteleinsatz sicher. Gleichzeitig streben wir die Minimierung der Auswirkungen für die Kunden an. Trotz steigender Verkehrsbelastung versuchen wir, eine hohe Verfügbarkeit und Qualität der Infrastruktur zu gewährleisten. Die aus Kundenbedürfnissen abgeleitete Netzentwicklungsstrategie bringen wir in den Bundesverkehrswegeplan ein. Mit dem Netzfonds haben wir ein zusätzliches Instrument der Infrastrukturfinanzierung etabliert.
- Dimension SOZIALES: Unsere Mitarbeiterstruktur ist von einem hohen Durchschnittsalter geprägt. Eine erfolgreiche Rekrutierung sowie die rechtzeitige Qualifizierung unserer Mitarbeiter sind daher ausschlaggebend.

Zudem nutzen wir die Möglichkeiten des DEMOGRAFIE-TARIFVERTRAGS [SEITE 124] und setzen unter anderem durch flexible Arbeitszeitmodelle auf eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Zur Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit setzen wir den Kulturentwicklungsprozess fort und fördern einen stärker transformational geprägten Führungsstil.

GRI DB 04

- Dimension ÖKOLOGIE: Mit der Umsetzung von konventionellen und innovativen Lärmminderungsmaßnahmen sowie dem LÄRMABHÄNGIGEN TRASSENPREISSYSTEM [SEITE 152 F.] tragen wir dazu bei, dass weniger Lärm entsteht. Darüber hinaus reduzieren wir unseren CO_2-Ausstoß – etwa durch die energetische Sanierung unserer Werkshallen und ein netzweites Energieeffizienzprogramm – und intensivieren das Recycling von Schienen, Betonschwellen und Schotter.

GRI G4-EN27

> Ereignisse 2016

Verfahren wegen Zugunglück abgeschlossen

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

Neues großes elektronisches Stellwerk im Bau

Die Bauarbeiten für ein neues elektronisches Stellwerk (ESTW) in Osnabrück haben im Mai begonnen. Das neue Stellwerk steuert künftig den 63 km langen Abschnitt Natrup–Hagen–Lembruch auf der Strecke Münster–Bremen sowie den 35 km langen Abschnitt Wissingen–Velpe auf der Strecke Löhne–Rheine und ersetzt 16 alte Stellwerke. Damit ist das neue ESTW eines der größten in Deutschland. Bund und DB-Konzern investieren hierfür rund 175 Mio. €.

Digitales Planen und Bauen

GRI DB 02

Auch bei der Planung und Umsetzung von Infrastrukturvorhaben setzen wir auf Digitalisierung (F4). Im Oktober wurde eine Sammelvereinbarung zur Finanzierung von Building Information Modelling (BIM) im Rahmen des ZUKUNFTS-INVESTITIONSPROGRAMMS [SEITE 134] unterzeichnet. BIM verbindet die objektorientierte 3-D-Darstellung von Bauwerken mit Informationen zu Terminen, Kosten, Leistungsverzeichnissen und betriebsrelevanten Daten. Das digitale Planen und Bauen erhöht die Transparenz und reduziert Risiken im Planungs- und Bauablauf deutlich. DB Netze Fahrweg erprobt die digitale Arbeitsmethodik anhand von 13 Pilotprojekten, unter anderem bei Ausbauabschnitten der Strecke Emmerich–Oberhausen, dem Rhein-Ruhr-Express und Karlsruhe–Basel sowie der Fehmarnbeltquerung.

Digitalisierung in der Instandhaltung

GRI DB 02

Zur Sicherstellung einer hohen Qualität der Eisenbahninfrastruktur nutzt die DB Netz AG bei der Instandhaltung des Schienennetzes (F5) die Möglichkeiten von Digitalisierung (F4) und technologischen Innovationen.

Im Rahmen von Standardisierung Produktionssystem Instandhaltung (SPI) werden der Dispositions- und Rückmeldeprozess der operativen Instandhaltung flächendeckend standardisiert und digitalisiert. Der Rollout von Stufe 1 wurde im Berichtsjahr weitgehend abgeschlossen. Damit arbeitet die Instandhaltungsorganisation digital. So wurde zum Beispiel die digitale Befundung von Brücken eingeführt.

Mit der digitalen Weichendiagnose zur prädiktiven Instandhaltung wird eine weitere Chance der Digitalisierung genutzt. Um die Verfügbarkeit von Weichen zu optimieren, wird ein digitales Ferndiagnosesystem eingesetzt, mit dem potenzielle Störungen vor Eintritt erkannt werden können. Hierbei wird durch die Messung des Stellstroms der Weiche frühzeitig erkannt, wenn die Funktionalität einer Weiche zum Beispiel durch Verschmutzung der Mechanik nicht mehr garantiert ist. Die Instandhaltung erhält so ein Indiz für eine mögliche Störung und kann diese präventiv beheben. Im Berichtsjahr wurden mehr als 6.600 Weichen mit den Stellkraftdiagnosesystemen ausgerüstet. Bis Ende 2020 werden es über 30.000 Weichen sein.

Mit dem System Fiber-optic Sensing können Hindernisse auf Gleisen erkannt, der Zustand von Oberbau und Fahrzeugen überwacht sowie Kabeldiebstähle detektiert und dadurch Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet werden. Es nutzt die vorhandene Lichtwellen-Kabelinfrastruktur am Gleis, um Geräusche an der Strecke aufzunehmen, digital zu erfassen und einem eindeutigen Ereignis zuzuordnen. So lässt sich die Ursache des Geräuschs erkennen und analysieren, ob eine Störung vorliegt. Nachdem das System bereits seit Längerem im Landrückentunnel als Pilot im Einsatz war, wurde es im Berichtsjahr auf weiteren Teststrecken eingeführt.

Lärmabhängiges Trassenpreissystem unterstützt Umrüstung von Güterwagen

GRI DB 07

Das Lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) sieht einen Zuschlag für laute Güterzüge von derzeit 3% auf den regulären Trassenpreis vor. Güterzüge, die zu 90% aus Wagen mit leisen Bremssohlen bestehen, sind von der Zahlung ausgenommen. In der Netzfahrplanperiode 2015/2016 wurden rund 13 Mio. € generiert, die vollständig der Finanzierung von Bonuszahlungen für EVU zugutekommt, die ihre Güterwagen auf leise Verbundstoffbremssohlen umgerüstet haben. 2016 haben wir für 2015 im LaTPS insgesamt 11.025 Anträge (2014: 5.388) zur Förderung lärmgeminderter Bestandsgüterwagen erhalten und positiv beschieden. Insgesamt wurden für die gestellten Anträge 2,34 Mio. €

(2014: 1,47 Mio. €) als Bonus an die EVU ausgezahlt. Das LaTPS wird bis Ende 2020 bestehen. Über die gesamte Laufzeit ist das Programm erlösneutral.

Fortschritte bei Neu- und Ausbaumaßnahmen

GRI DB 01

Auch im Berichtsjahr haben wir zahlreiche Fortschritte bei Neu- und Ausbaumaßnahmen (F5) erzielt.

Planungsfinanzierung für 21 Großprojekte

Im September 2016 haben das BMVI und der DB-Konzern die Sammelvereinbarung 46 im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms zur Finanzierung von Planungskosten unterzeichnet. Der Bund stellt in den Jahren 2016 bis 2018 rund 138 Mio. € für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung von 21 Neu- und Ausbaumaßnahmen zur Verfügung, damit die Planungen von Projekten wie dem Ausbau der Knoten Frankfurt, Hamburg und München oder der Strecke Karlsruhe–Basel schneller vorangetrieben werden können.

Fortschritte beim VDE 8

Wesentliche Weiterentwicklungen des VDE 8.1 im Berichtsjahr sind:

- Bei der Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld steht der Abschnitt Erlangen–Baiersdorf kurz vor der Fertigstellung, die Abschnitte Baiersdorf–Forchheim sowie Breitengrüßbach–Ebensfeld befinden sich im Bau.
- Auf der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt wurden die ersten Testfahrten aufgenommen, die Fertigstellung der Bahnstromleitung Süd ist erfolgt, die Oberleitung wurde dauerhaft zugeschaltet und die ESTW-Technik installiert.
- Im Knoten Halle werden auf rund 12 km Länge Brücken, Gleise, Verkehrsstation, Zugbildungsanlage und Stellwerkstechnik gebaut.
- Im Knoten Erfurt wurden die Bauarbeiten vorzeitig abgeschlossen.
- Im Knoten Leipzig sind die Arbeiten zur Erhöhung der Einfahrgeschwindigkeit angelaufen.
- Zulaufstrecken befinden sich im Bau, zum Beispiel die Strecke Erfurt–Eisenach.

VDE 8.1 soll zum Fahrplanwechsel 2017 in Betrieb gehen.

Ausbau Brennernordzulauf

DB Netze Fahrweg erarbeitet im Auftrag des Bundes gemeinsam mit der ÖBB INFRA im Inntal zwischen Rosenheim und Kufstein Trassenfindungsverfahren für eine Neubaustrecke zum Brennerbasistunnel. Dies geschieht in einem repräsentativen Beteiligungsverfahren mit der gesamten Region.

Schienenanbindung Fehmarnbeltquerung

2016 wurde die Entwurfsphase begonnen, im Sommer 2017 wird der erste Abschnitt zur Planfeststellung eingereicht. Fertigstellung der zweigleisigen und elektrifizierten Neu- und Ausbaustrecke ist für 2024 geplant. Laut Mitteilung des dänischen Verkehrsministeriums wird sich die Inbetriebnahme des Fehmarnbelttunnels aufgrund des andauernden Planfeststellungsverfahrens auf deutscher Seite voraussichtlich auf 2026 bis 2028 verzögern. Die Vorplanungen für eine alternative Fehmarnbeltquerung mit Fertigstellung im Jahr 2028 laufen aktuell an.

S-Bahn München

Das Planrecht für alle Abschnitte des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München liegt vor, allerdings sind noch einige Klagen anhängig. Auf Basis der ersten Ausschreibungen wurde die Kostenplanung überarbeitet. Im Ergebnis wurden Gesamtkosten von 3,84 Mrd. € inklusive eines Risikopuffers ermittelt. Eine seitens des Freistaates Bayern eingesetzte Expertengruppe hat die sachgerechte Kostenermittlung bestätigt. Seitens des Bundes wurde die Empfehlung zur Aufnahme in die Kategorie A des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-(GVFG-)Programms ausgesprochen. Im Dezember 2016 erklärte der Freistaat Bayern die unbedingte Durchfinanzierung der Maßnahme. Damit wurde der unterzeichnete Bau- und Finanzierungsvertrag rechtskräftig. Der Spatenstich ist im April 2017 vorgesehen.

Ausbau S-Bahn Köln begonnen

Im September 2016 wurde die Planungsvereinbarung für den Ausbau der S 11 in Köln zwischen der DB Netz AG, der DB Station&Service AG, dem NRW-Verkehrsministerium und dem Nahverkehr Rheinland (NVR) unterzeichnet. Das Gleiche wird auch für die S 12 (Elektrifizierung der Erftbahn) verhandelt. Im November 2016 folgte der Spatenstich des rund 13 km langen Ausbaus der S 13. Neben Neu- und Umbauten der Strecke werden auch zwei neue Haltepunkte errichtet und vier Haltepunkte umgebaut. Der stark frequentierte Kölner Eisenbahnknoten ist einer der größten Engpässe im nationalen und internationalen Netz. Kernelemente zur Auflösung des Engpasses sind der Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke und der Einsatz einer modernisierten, leistungsfähigeren Leit- und Sicherungstechnik. Der Ausbau beider S-Bahnen ist Teil eines Gesamtkonzepts, das den Bahnknoten Köln wirkungsvoll entlasten sollen.

Fortschritte bei weiteren Projekten

- Große Teile der Strecke zwischen Karlsruhe und Offenburg sowie der Katzenbergtunnel sind bereits in Betrieb. Ende Mai 2016 startete die erste Vortriebsmaschine am Raststatter Tunnel, ein weiterer Meilenstein im Projekt. Die zweite Maschine hat ihre Arbeit an dem 4.270 m langen Bauwerk Ende September aufgenommen. Gebaut wird zudem zwischen dem Katzenbergtunnel und der Schweizer Grenze. Im Januar 2016 stellte ein Beschluss des Deutschen Bundestags die Weichen,

um die Planung im Bereich zwischen Offenburg und Riegel sowie Hügelheim und Auggen entsprechend den regionalen Forderungen beginnen zu können.
- Die Bürgerbeteiligung bei der Strecke Hanau–Würzburg/Fulda, mit der das Trassenauswahlverfahren begleitet wird, wurde fortgeführt. Die Mitglieder des Dialogforums gaben zahlreiche Hinweise und Anregungen, die in die Planungen einflossen. Die bestmögliche Streckenführung soll bis zur zweiten Jahreshälfte 2017 ermittelt werden.

Entlastung des Eisenbahnknotens Frankfurt

Der Verkehrsknoten Frankfurt ist einer der am stärksten frequentierten in Deutschland. Mit folgenden Maßnahmen wird die Zukunftsfähigkeit gewährleistet:
- Ende 2019 erhält der neue Frankfurter Stadtteil Gateway Gardens am Flughafen einen eigenen S-Bahn-Anschluss. Die Hauptbaumaßnahmen haben begonnen.
- Für die S6 zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel starteten die Hauptbauarbeiten.
- Für den Bau der nordmainischen S-Bahn zwischen Hanau und Frankfurt fanden Erörterungstermine statt.
- Für die Weiterentwicklung des Knotens Frankfurt-Stadion sind die Planänderungen eingereicht worden.
- Der Planfeststellungsbeschluss für den zweigleisigen Ausbau des Homburger Damms ist seit Januar 2016 rechtskräftig. Der Finanzierungsvertrag wurde abgeschlossen, sodass die Bauarbeiten 2017 starten können.
- Das Relaisstellwerk, das seit 1978 den S-Bahn-Verkehr auf der Tunnelstammstrecke steuert, wird bis 2018 durch ein elektronisches Stellwerk ersetzt.

Eine der größten LuFV-Tunnelbaumaßnahmen gestartet

Am 15. Januar 2016 fiel der Startschuss für den Bau des neuen, 909 m langen Pforzheimer Tunnels. Die Investitionen betragen rund 88 Mio. €. Die Arbeiten dauern mit dem eigentlichen Tunnelvortrieb, dem Innenausbau und der technischen Ausstattung bis voraussichtlich September 2018. Die Erneuerung des Pforzheimer Tunnels ist eine der größten Tunnelbaumaßnahmen im Rahmen unseres Infrastrukturmodernisierungsprogramms.

Weitere Ereignisse

- Mit Wirkung zum 1. Januar 2016 wurden 100 % der Anteile der DB Bahnbau Gruppe GmbH von der DB Netz AG auf die DB AG übertragen.
- Nach einem Großbrand im Vorjahr wurde Ende 2016 die neue Instandhaltungshalle im Weichenwerk Witten fertiggestellt. Die Investitionen betrugen rund 4,5 Mio. €.

> Entwicklung im Berichtsjahr

- **Positive Preis- und Mengeneffekte.**
- **Wegfall von Streikeffekten.**
- **Aufwandsbelastungen bei Personal und durch Zukunft-Bahn-Maßnahmen.**

Die Pünktlichkeit (F1) aller EVU in Deutschland hat sich im Berichtsjahr infolge der im Rahmen von ZUKUNFT BAHN [SEITE 85 F.] ergriffenen Maßnahmen verbessert. Trotz weiter angestiegenen Bauvolumens im Rahmen der LUFV II [SEITE 249] konnten die baubedingten Verspätungen reduziert werden. Voraussetzung war die Entkopplung von ansteigenden Bauaktivitäten und negativer Kundenauswirkung durch Optimierungen in der Bauplanung und der Einplanung von Bauaktivitäten in den Fahrplan.

MASSNAHMEN 2016

- Informations- und Kommunikationssystem IKA für einfachere Meldung von Anlagenstörungen.
- Umstrukturierung der Kundenzufriedenheitsworkshops.
- Mit dem webbasierten Grenzlastanzeiger können EVU detaillierte Ergebnisse zu Einzelgrenzlastberechnungen erhalten.

GRI G4-PR5

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich rund 240 Kunden zu ihrer Zufriedenheit mit allen angebotenen Leistungsbereichen befragt. Die Gesamtzufriedenheit hat sich wieder leicht verbessert.

Die Betriebsleistung auf dem Netz stieg infolge einer höheren Nachfrage konzernexterner Kunden insbesondere aus dem Regional-, aber auch aus dem Güterverkehr. Dämpfend wirkte der Nachfragerückgang konzerninterner Kunden aus dem Personennah- und Güterverkehr.

Der Gesamtumsatz stieg maßgeblich aufgrund der Preisanpassung sowie des Entfalls negativer Effekte aus Unwettern und GDL-Streiks im Vorjahr. Gegenläufig wirkte die geringere Nachfrage konzerninterner Kunden. In der Außenumsatzentwicklung spiegelt sich neben Preiseffekten auch die Nachfragesteigerung durch konzernexterne Kunden wider.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (–9,4 %) sanken vor allem infolge niedrigerer Erträge aus Immobilienverkäufen.

Der Materialaufwand (–0,3 %) blieb im Wesentlichen infolge gesunkener Aufwendungen für Energie und eingekaufte Transportleistungen sowie gegenläufig gestiegener Aufwendungen für Instandhaltung annähernd unverändert.

Der Anstieg der Personalaufwendungen (+7,7 %) resultierte aus Tarifsteigerungen und der höheren Mitarbeiterzahl durch den konzerninternen Übergang von Mitarbeitern der S-Bahn Berlin und einen Mehrbedarf im Bereich der Instandhaltung und Investition.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+6,1 %) ist unter anderem auf höhere Kosten für personalbezogene Aufwendungen infolge des Übergangs von Mitarbeitern der DB ProjektBau, IT-Leistungen und Mieten zurückzuführen.

DB Netze Fahrweg	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	94,3	93,6	-	-	94,3
Pünktlichkeit in Deutschland[1] in %	93,9	93,7	-	-	94,2
Kundenzufriedenheit in ZI	69	68	-	-	71
Betriebslänge in km	33.241	33.193	+48	+0,1	33.281
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.066	1.053	+13	+1,2	1.043
davon konzernexterne Bahnen	321,9	289,9	+32,0	+11,0	260,9
Anteil konzernexterner Bahnen in %	30,2	27,5	-	-	25,0
Gesamtumsatz[2] in Mio. €	5.228	5.015	+213	+4,2	4.951
Außenumsatz[2] in Mio. €	1.408	1.217	+191	+15,7	1.118
Anteil am Gesamtumsatz[2] in %	26,9	24,3	-	-	22,6
EBITDA bereinigt[2] in Mio. €	1.484	1.491	-7	-0,5	1.503
EBIT bereinigt[2] in Mio. €	561	568	-7	-1,2	562
Operatives Ergebnis nach Zinsen[2] in Mio. €	311	296	+15	+5,1	207
ROCE[2] in %	3,1	3,1	-	-	3,1
Capital Employed per 31.12.[2] in Mio. €	17.821	18.082	-261	-1,4	18.065
Netto-Finanzschulden per 31.12.[2] in Mio. €	10.396	10.696	-300	-2,8	10.698
Tilgungsdeckung[3] in %	12,7	12,3	-	-	10,7
Brutto-Investitionen[2] in Mio. €	6.226	5.823	+403	+6,9	5.261
Netto-Investitionen[2] in Mio. €	688	914	-226	-24,7	1.113
Mitarbeiter per 31.12.[2] in VZP	43.974	43.161	+813	+1,9	43.382
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,7	-	-	-	3,7
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	18,6	17,7	-	-	16,8
Lärmsanierte Strecke gesamt (gerundet) per 31.12. in km	1.600[4]	1.500	+100	+6,7	1.400

[1] Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

[2] Vorjahreszahl angepasst [SEITE 205].

[3] Methodenänderung [SEITE 84] mit rückwirkender Anpassung für 2015.

[4] Vorläufiger Wert.

Die Abschreibungen (+0,1%) lagen auf dem Niveau des Vorjahres.

Die positive operative Entwicklung wurde in der Ergebnisentwicklung überkompensiert durch die gesunkenen Erträge aus Grundstücksverkäufen, sodass das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT leicht zurückgingen.

Geringere Zinsaufwendungen führten zu einer Verbesserung des operativen Zinssaldos und damit auch des operativen Ergebnisses nach Zinsen.

Der ROCE blieb trotz des EBIT-Rückgangs unverändert, da infolge niedrigerer Netto-Investitionen auch das Capital Employed gesunken ist.

Die Netto-Finanzschulden unterschritten den Vorjahresendwert unter anderem infolge positiver Working-Capital-Effekte.

Die leicht gesunkenen Netto-Finanzschulden verbunden mit einem leicht höheren operativen Cashflow führten zu einer Verbesserung der Tilgungsdeckung.

MASSNAHMEN 2016

- Integriertes Talentmanagement etabliert.
- Pilotvereinbarung zur Jahreseinsatzplanung abgeschlossen.

Die Brutto-Investitionen stiegen infolge eines höheren Investitionsvolumens sowohl im Bedarfsplan als auch im Bestandsnetz.

Infolge eines deutlichen Anstiegs der Investitionszuschüsse entsprechend der LUFV II [SEITE 249] liegen die Netto-Investitionen unter dem Niveau des Vorjahres.

Die Zahl der Mitarbeiter ist vor allem infolge der Übernahme von Mitarbeitern der S-Bahn Berlin und von Neueinstellungen unter anderem in der Instandhaltung gestiegen.

MASSNAHMEN 2016

- Studien zur ökologischen Vegetationspflege an Bahnstrecken und Energietrassen sollen Biotope fördern.
- Projekt Energiemanagement: um 2,5 % wurde der Stromverbrauch gegenüber 2015 gesenkt.

Die Mitarbeiterzufriedenheit ist infolge der unveränderten Einschätzungen im wichtigsten Handlungsfeld »Kommunikation, Information und Einbindung« stabil geblieben.

Der Frauenanteil stieg im Berichtsjahr. Wesentlich dazu beigetragen hat die konzerninterne Umhängung der DB Bahnbau.

Im Rahmen des LÄRMSANIERUNGSPROGRAMMS [SEITE 129 FF.] haben wir auch im Berichtsjahr weitere Strecken lärmsaniert.

> Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe

> Geschäftsmodell

DB Netze Personenbahnhöfe ist der größte Bahnhofsbetreiber Europas. Neben dem Kerngeschäft – der Entwicklung und dem Betrieb von Bahnhöfen – vereint das Geschäftsfeld vielfältige mobilitätsorientierte Dienstleistungen am und rund um den Bahnhof. Mit rund 1 Mio. m² Mietfläche zählen wir zudem zu Deutschlands größten Gewerbevermietern.

Pro Tag halten mehr als 400.000 Züge von 117 EVU mit über 17 Millionen Reisenden an unseren Bahnhöfen. Um ein hohes Maß an Qualität sicherzustellen, setzen wir Schwerpunkte in den Bereichen Sicherheit, Service und Sauberkeit. Über die Betriebsleitzentralen wird der Eisenbahnbetrieb koordiniert. Die Bahnhofsmanagements vor Ort kümmern sich um das Facility-Management und den Service für die Reisenden.

Die Infrastruktur ist durch hohe Fixkosten geprägt. Zu den wichtigsten Treibern gehört die Anzahl der Haltepunkte. Der Ressourcenverbrauch für Betrieb und Instandhaltung wird maßgeblich durch spezifische Ausstattungsmerkmale, Anforderungen an betriebliche Öffnungszeiten und den Rationalisierungsgrad in der Betriebsdurchführung beeinflusst.

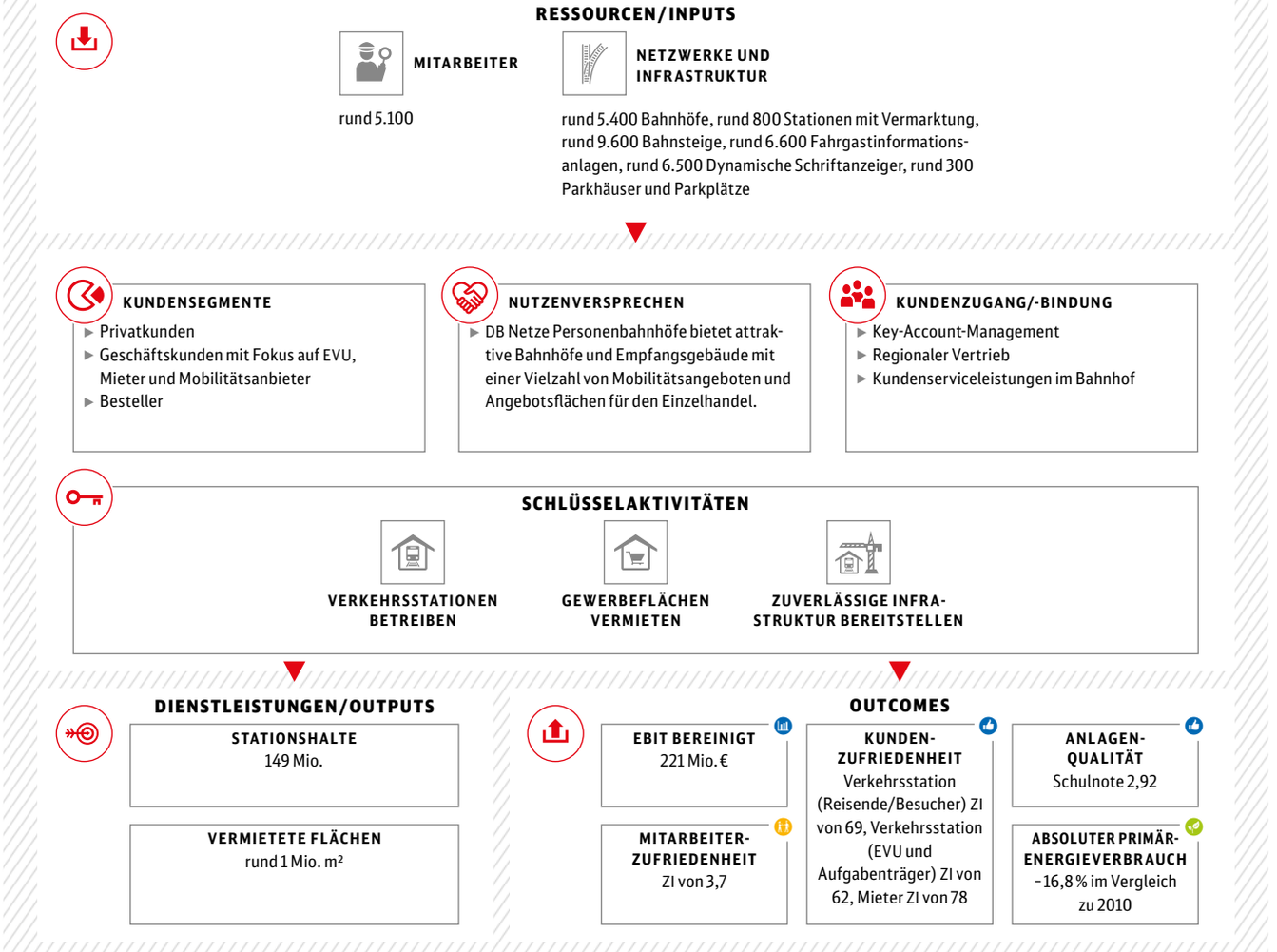
Einnahmequellen sind Erlöse aus Stationshalten (reguliert) und aus der Vermietung von Gewerbeflächen (nicht reguliert). Die Erlöse aus Stationshalten machen rund 70 % des Gesamtumsatzes aus.

Schlüsselressourcen sind attraktive Verkehrsstationen und Empfangsgebäude, um Personenströme zu kanalisieren. Die wichtigsten Partner sind auf Regulierungsseite die BNetzA und das EBA.

> Märkte und Strategie

Bahnhöfe entwickeln sich immer mehr zu Treffpunkten einer mobilen Gesellschaft und werden Drehscheiben im multimodalen Verkehrssystem. Zu dieser Entwicklung leisten wir mit rund 5.400 Bahnhöfen einen essenziellen

GESCHÄFTSMODELL DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE



Beitrag. Unsere Vision von Bahnhöfen als Drehscheibe für Menschen und Mobilität wird durch unsere Strategie Bahnhöfe 2020 greifbar.

GRI DB 02

- Dimension **ÖKONOMIE**: Die Anbindung weiterer Verkehrsangebote an den Bahnhof ist eine Kernaufgabe bei der multimodalen Gestaltung des zukünftigen Verkehrssystems. Fernbushaltestellen, Taxihaltepunkte und Ladeinfrastruktur für Elektroautos sowie E-Bikes machen den Bahnhof zum unverzichtbaren Bestandteil der städtischen Infrastruktur. Kostenlose WLAN-Zugänge an großen Bahnhöfen und komfortable Wartebereiche ermöglichen es den Reisenden, Wartezeit sinnvoll in den Empfangsgebäuden und auf dem Bahnsteig zu nutzen. Der Ausbau der Barrierefreiheit kombiniert mit einer Ausweitung unseres Mobilitätsservice, neuen digitalen Fahrgastinformationsmedien, digital verfügbaren Informationen zu Fahrtreppen und Aufzügen sowie einer umfassenden Sanierung der Toilettenanlagen tragen zur Steigerung der Zufriedenheit unserer Kunden bei. Weiterhin fokussiert die im Kontext von ZUKUNFT BAHN [SEITE 85 F.] aufgesetzte Qualitätsinitiative eine Vielzahl an Modernisierungs- und Komfortoptimierungsmaßnahmen in den stark frequentierten Knoten- und Umstiegsbahnhöfen. Neue Vermarktungskonzepte, vielfältige Digitalisierungsansätze (F4), ein konsequentes Kostenmanagement und die Zusammenarbeit mit zahlreichen Partnern flankieren die Maßnahmen für unsere Kunden und schaffen die Basis für unsere Rolle als **PROFITABLER QUALITÄTSFÜHRER**.

GRI DB 04

- 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 immer auch Wertschätzung für den Beitrag, den jeder Mitarbeiter für das Unternehmen erbringt. Eine gemeinsame Zielkultur wird in Dialogformaten und durch Führungsqualifizierung geformt. Instrumente wie die Förderung beruflicher Weiterbildung binden Leistungs- und Potenzialträger.

GRI G4-EN27 DB 06

- Dimension **ÖKOLOGIE**: Bis 2020 wollen wir den absoluten Primärenergieverbrauch gegenüber 2010 um 20 % senken. Als Betreiber eines komplexen Anlagenportfolios forcieren wir den Einsatz ökologischer Anlagen und Gebäudetechnologien. So wird unter anderem bei Modernisierungen und Neubauten der Einsatz von innovativen Beleuchtungstechnologien, Erdwärmekopplung, Kraft-Wärme-Kopplung oder Photovoltaik am jeweiligen Standort geprüft. Der zweite CO_2-freie Grüne Bahnhof wurde in der Lutherstadt Wittenberg eröffnet.

> Ereignisse 2016

Modernisierung von Tunnelbahnhöfen

GRI DB 01

Im Rahmen von ZUKUNFT BAHN wurden im Berichtsjahr 16 Mio. € in umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen unterirdischer Personenverkehrsanlagen (uPVA) insbesondere in Frankfurt am Main investiert. Zu den Highlights gehört die S-Bahn-Station Ostendstraße, deren Gewölberöhren neu gestaltet und gemeinsam mit internationalen Künstlern auf 6.600 m² optisch aufgewertet wurden.

Digitalisierung im Anlagenmanagement

GRI DB 01 DB 02

Im Berichtsjahr wurden rund 2.100 Aufzüge und rund 1.000 Fahrtreppen mit intelligenten Kommunikationsbausteinen (F4) ausgestattet, die eine Erfassung der Anlagenzustände in Echtzeit und eine frühzeitige Veranlassung notwendiger Reparaturen ermöglichen. Ein neues Konzept für die Sicherstellung der kundenrelevanten Anlagenverfügbarkeit in Höhe von 97 % in Ballungsräumen wurde in die Umsetzung gebracht. Den Kern bilden Entstörteams für kurze Reaktionszeiten über 365 Tage im Jahr und eine professionelle Ersatzteilvorhaltung sowie Materiallogistik, um die Instandsetzungszeiten zu verkürzen. Reisende und Besucher können den Betriebszustand der Anlagen in der App DB BAHNHOF LIVE [SEITE 103] abrufen.

NEUE DB INFORMATION

Im Oktober 2016 wurde ein Prototyp für die neue DB Information am Bahnhof Berlin-Südkreuz zu Testzwecken vorgestellt. Diese ist neben dem personenbedienten Schalter mit einem großen Infoscreen und Selbstbedienungsterminals ausgestattet und damit noch kundenfreundlicher gestaltet. Ziel ist es, einen Ort für die optimale Kundeninformation zu entwickeln, der die alte DB Information nach und nach ablösen soll. SEITE 16 F.

Bahnhofsmodernisierungen »1 von 150«

GRI DB 01

Um auf das hohe Baugeschehen in Nordrhein-Westfalen (NRW) aufmerksam zu machen, haben wir gemeinsam mit Partnern wie Land und Aufgabenträgern im September 2016 eine Informationsoffensive gestartet. Die Maßnahmen an den Bahnhöfen werden in der Dachkampagne »1 von 150« zusammengefasst. Jeder Bahnhof, der bis 2023 in NRW modernisiert wird, ist »1 von 150«. Bis 2023 wird jeder fünfte Bahnhof der 697 Stationen in NRW modernisiert. Der DB-Konzern, NRW und die Aufgabenträger investieren dafür rund 1 Mrd. €.

Beteiligungen

- Die DB Station&Service AG hält 51 % der Anteile an der Station Food GmbH, einem neu gegründeten Joint Venture mit der Rubenbauer Holding GmbH, das seit August 2016 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen wird.

Weitere Ereignisse

DB 01 DB 02 DB 06

- Bundesweit mehr als 2.000 Anzeigen an rund 150 Bahnhöfen auf mehrzeilige MULTIZUGANZEIGEN [SEITE 103] umgestellt.
- Ab 2017 werden alle neuen Bauprojekte mit der Planungsmethodik BIM [SEITE 152] durchgeführt.
- Seit April 2016 reparieren wir Bahnhofsuhren durch ein neues Prinzip bei der Schadensbehebung schneller. Die Reaktionszeit sank von fünf auf zwei Werktage.
- Im Dezember 2016 wurde der zweite Grüne Bahnhof in der Lutherstadt Wittenberg eröffnet. Der Grüne Bahnhof verbindet Kundenkomfort mit Nachhaltigkeit und dient als Praxistest für innovative Technologien.
- Seit August 2016 testen wir im Münchner Hauptbahnhof innovative Konzepte rund um das Thema Aufenthalt am Bahnhof. Im Mittelpunkt stehen dabei Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder und Familien, »grünes Warten« und innovative gastronomische Angebote.
- Am 19. Mai 2016 fand der dritte DB Next Station Start-up Pitch statt. Mehr als 100 Start-ups haben sich beworben.
- Im Berichtsjahr haben wir in vielen unserer Bahnhöfe Maßnahmen zur STEIGERUNG DER KUNDENZUFRIEDENHEIT [SEITE 101] vorgenommen, dazu gehört neben zusätzlchen Reinigungsmaßnahmen auch eine verbesserte Farb- und Lichtgestaltung.

> Entwicklung im Berichtsjahr

- **Nachfragesteigerung bei konzernexternen Bahnen.**
- **Ausbau der Vermietung von Flächen.**
- **Belastungen durch höhere Aufwendungen im Rahmen von Zukunft Bahn.**

Die Zahl der Stationshalte ist angestiegen. Dies resultierte im Wesentlichen aus Taktverdichtungen im Regionalverkehr. Zudem kam es zu Nachfrageverschiebungen von konzerninternen zu konzernexternen Kunden infolge von Ausschreibungsverlusten.

Die Bewertung Anlagenqualität (BAQ) wird örtlich erhoben und in einem detaillierten Berechnungs- und Gewichtungsalgorithmus gemäß den Vorgaben der LUFV II [SEITE 249] ermittelt. Das gute Niveau der Anlagenqualität konnte leicht verbessert werden.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich rund 29.000 Fahrgäste in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit den Bahnhöfen sowie jährlich rund 60 Mieter und rund 90 Aufgabenträger zu ihrer Zufriedenheit befragt. Die Zufriedenheitswerte entwickelten sich differenziert. Der Rückgang der Kundenzufriedenheit bei EVU und Aufgabenträgern ist vor allem auf die geringere Zufriedenheit von Aufgabenträgern in den Bereichen Ausstattung und Zustand von Bahnhöfen, Informationen zum Fahrplan und Eisenbahnbetrieb zurückzuführen.

GRI G4-PR5

DB Netze Personenbahnhöfe	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
Anzahl Personenbahnhöfe	5.367	5.382	-15	-0,3	5.383
Stationshalte in Mio.	149,4	147,8	+1,6	+1,1	145,4
davon konzernexterne Bahnen	35,3	31,4	+3,9	+12,4	28,5
Anlagenqualität [1), 2)] in Schulnote	2,92	2,94	-	-	3,00
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (Reisende/Besucher) in ZI	69	69	-	-	69
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (EVU und Aufgabenträger) in ZI	62	65	-	-	65
Kundenzufriedenheit Mieter in ZI	78	77	-	-	77
Gesamtumsatz in Mio. €	1.233	1.199	+34	+2,8	1.172
davon Stationserlöse in Mio. €	831	807	+24	+3,0	782
davon Vermietung und Verpachtung in Mio. €	377	370	+7	+1,9	362
Außenumsatz in Mio. €	519	480	+39	+8,1	464
EBITDA bereinigt in Mio. €	359	391	-32	-8,2	375
EBIT bereinigt in Mio. €	221	254	-33	-13,0	240
ROCE in %	7,9	9,0	-	-	8,4
Capital Employed per 31.12. in Mio. €	2.777	2.811	-34	-1,2	2.861
Netto-Finanzschulden per 31.12. in Mio. €	1.257	1.294	-37	-2,9	1.352
Tilgungsdeckung [3)] in %	22,0	25,0	-	-	23,1
Brutto-Investitionen in Mio. €	584	533	+51	+9,6	559
Netto-Investitionen in Mio. €	117	88	+29	+33,0	129
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	5.093	4.982	+111	+2,2	4.867
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,7	-	-	-	3,7
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	47,3	47,6	-	-	47,7
Absoluter Primärenergieverbrauch (Bahnhöfe) im Vergleich zu 2010 in %	-16,8	-16,6	-	-	-11,1

[1)] Vorläufige Werte.

[2)] Methodenänderung ab 2015.

[3)] Methodenänderung [SEITE 84] mit rückwirkender Anpassung für 2015.

Der Umsatzanstieg ist auf mengen- und preisbedingt höhere Stationserlöse sowie gestiegene Erlöse aus Vermietung und Verpachtung zurückzuführen. In der Außenumsatzentwicklung spiegelt sich der wachsende Marktanteil konzernexterner Bahnen wider.

MASSNAHMEN 2016

- Einsatz von Bodycams für die Sicherheitskräfte an drei Berliner Bahnhöfen.
- App DB Bahnhof live ermöglicht mobilen Zugang zu 5.400 Bahnhöfen deutschlandweit.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (−8,2%) sanken maßgeblich infolge des Wegfalls eines Einmaleffekts aus Schadenersatzleistungen im Vorjahr.

Der Materialaufwand (+6,6%) stieg infolge von Aufwendungen für Zukunft-Bahn-Maßnahmen wie zusätzliche Instandhaltungsmaßnahmen, Reinigung und Sicherheitsleistungen. Gegenläufig wirkten geringere Energieaufwendungen infolge von Einsparungsmaßnahmen positiv.

Der Personalaufwand (+4,8%) stieg tarifbedingt und infolge des höheren Personalbestands.

MASSNAHMEN 2016

- Studie zur Kurzpauseninterventionmit Virtual-Reality-Brillen, um zu überprüfen, ob diese eine Wirkung erzielen und das Wohlbefinden am Arbeitsplatz erhöhen.
- Im Rahmen des Formats »Vorstand im Dialog« berichtete der Vorstand den Mitarbeitern vor Ort direkt zu aktuellen strategischen Projekten.

Die Abschreibungen lagen auf Vorjahresniveau (+0,2%).

Insgesamt konnten die höheren Erträge die Aufwandssteigerungen nicht kompensieren, sodass sich die operativen Ergebnisgrößen verschlechterten.

Die EBIT-Entwicklung führte trotz des gesunkenen Capital Employed zu einem spürbaren Rückgang des ROCE. Für das reduzierte Capital Employed war das geringere Anlagevermögen maßgeblich.

Die Netto-Finanzschulden sind im Wesentlichen infolge von Working-Capital-Effekten zurückgegangen.

Unter anderem der ergebnisbedingt geringere operative Cashflow wirkte sich negativ auf die Tilgungsdeckung aus.

Die Investitionen nahmen infolge von Projekten aus ZUKUNFT BAHN [SEITE 85 F.] sowie STUTTGART 21 [SEITE 134] deutlich zu.

Die Zahl der Mitarbeiter ist aufgrund der Einführung von KNOTENKOORDINATOREN [SEITE 14 F.] an verkehrsreichen Bahnhöfen, der Ausweitung der Serviceleistungen für mobilitätseingeschränkte Reisende und eines Personalaufbaus bei der neu gegründeten Gesellschaft Station Food gestiegen.

Die Mitarbeiterzufriedenheit ist infolge der Stabilität des zentralen Handlungsfelds »Kommunikation, Information und Einbindung« unverändert.

Der Frauenanteil hat sich nur geringfügig verändert.

Mit der weiteren Reduzierung des Primärenergieverbrauchs der Bahnhöfe zum Beispiel durch den Einsatz energiesparender Technologien setzte sich der positive Trend der vergangenen Jahre fort.

MASSNAHMEN 2016

- Eröffnung des zweiten klimaneutralen Bahnhofs in der Lutherstadt Wittenberg.
- Grüne Wartewelten mit einer vertikalen Wand aus echtem Moos senken den CO_2-Gehalt in der Luft.

> Geschäftsfeld DB Netze Energie

> Geschäftsmodell

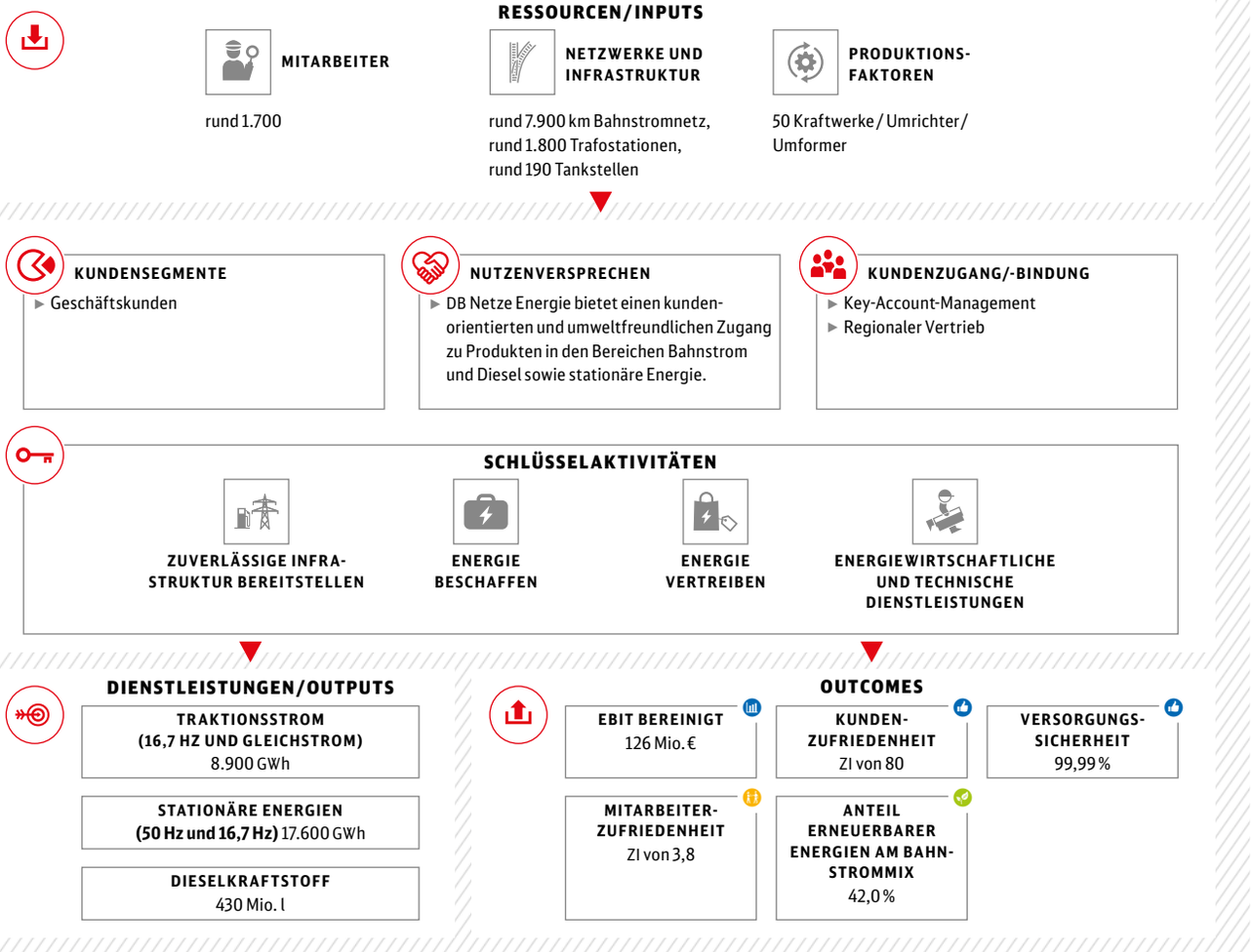
DB Netze Energie bietet in Deutschland alle branchenüblichen Energieprodukte in den Bereichen Traktionsenergie und stationäre Energien an. Hierzu gehören Bahnstrom und Diesel für den Schienenverkehr sowie Strom, Gas und Wärme in Bahnhöfen und sonstigen Immobilien des DB-Konzerns. Darüber hinaus beliefert DB Netze Energie Industriekunden deutschlandweit mit einem breiten Angebot an Strom- und Gasprodukten. Abgerundet wird das Leistungsspektrum durch energiewirtschaftliche Beratung sowie technische Dienstleistungen. Die Kernkompetenzen von DB Netze Energie sind sowohl seine energiewirtschaftliche Erfahrung als auch seine Aufstellung als integrierter Energieversorger.

Das technische Rückgrat der Bahnstromversorgung in Deutschland ist unser Bahnstromnetz, das ein hohes Niveau an Versorgungssicherheit gewährleistet. Bahnstromkraftwerke und Umrichter beziehungsweise Umformer speisen den erforderlichen Strom in das Bahnstromnetz ein. Ein zweites wichtiges Standbein ist das deutschlandweite Netz von Tankstellen, das teilweise auch von Straßenfahrzeugen genutzt werden kann. Darüber hinaus betreibt DB Netze Energie 50-Hz-Mittelspannungsnetze für die Energieversorgung in Bahnhöfen. Außerdem ist DB Netze Energie Anbieter von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Die von DB Netze Energie betriebene Infrastruktur unterliegt in unterschiedlichen Ausprägungen der Regulierung durch die BNetzA.

> Märkte und Strategie

Die Hauptaufgaben von DB Netze Energie sind die ökonomisch und ökologisch effiziente Energiebeschaffung und die zuverlässige Bereitstellung von Energie für EVU. Neben strukturierter Beschaffung von Energie und effektiver Steuerung der Energienebenkosten begegnen wir den Risiken aus volatilen Rohstoffpreisen mittels einer im DB-Konzern festgelegten Sicherungsstrategie, Veränderungen von Steuern und Abgaben werden so gut wie möglich ausgesteuert. Zusätzlich verfügen wir über eine leistungsfähige Infrastruktur (F5) zur Strom- und Dieselversorgung von mobilen und stationären Verbrauchern.

GESCHÄFTSMODELL DB NETZE ENERGIE



- Dimension **ÖKONOMIE**: DB Netze Energie bietet eine Versorgungssicherheit für den Schienenverkehr auf europäischem Spitzenniveau an. Der mit dem Bund in der LUFV [SEITE 249] vereinbarte Zielwert wurde bisher jedes Jahr übertroffen. Diese Qualität spiegelt sich auch in der hohen Kundenzufriedenheit wider. DB Netze Energie ist bestrebt, dieses hohe Leistungsniveau zu halten und seinen Kunden auch künftig zu attraktiven Konditionen anzubieten. Als Experte im Bereich Eisenbahnenergie nutzt DB Netze Energie das vorhandene energiewirtschaftliche Know-how ebenfalls, um die Nachfrage externer Industrie- und Gewerbeunternehmen nach qualifizierter Unterstützung bei der Strom- und Gasbeschaffung durch marktgerechte Energiedienstleistungen zu bedienen.
- Dimension **SOZIALES**: Für eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit legen wir Wert auf transparente Information und Kommunikation als Grundlage für den Kulturentwicklungsprozess. Darüber hinaus wurden die Rahmenbedingungen geschaffen, durch die sich Mitarbeiter für Programme zur persönlichen Weiterentwicklung und zur Mitgestaltung der Strategie melden können. Sie bieten die Möglichkeit, sich eigenverantwortlich einzubringen.
- Dimension **ÖKOLOGIE**: Als Energieversorger der EVU in Deutschland setzen wir die CO_2-Ziele des DB-Konzerns in der Beschaffung und Bereitstellung um und tragen damit grundlegend zur Energiewende auf der Schiene und im gesamten Verkehrssektor bei. Wir verfolgen weiterhin die Vision, bis 2050 den Bahnstrombedarf zu 100 % aus erneuerbaren Energien zu decken. Bereits heute können Kunden grüne Produkte auf Basis von 100 % erneuerbaren Energien in Anspruch nehmen. Zusätzlich engagieren wir uns für die Steigerung der Energieeffizienz im DB-Konzern und bieten Kunden Dienstleistungen rund um die Ladeinfrastruktur für Elektromobilität aus einer Hand an. Umfassende Dienstleistungen hinsichtlich Effizienzmaßnahmen und CO_2-Reduktion werden nicht nur für EVU, sondern auch für Kunden aus Industrie und Gewerbe erbracht.

GRI DB 04 ↓

GRI DB 06

> Ereignisse 2016

Gesetz zur Digitalisierung der Energiewende in Kraft getreten

Im September 2016 ist das Gesetz über den Messstellenbetrieb und die Datenkommunikation in intelligenten Energienetzen als Teil des Artikelgesetzes zur Digitalisierung der Energiewende (F4) in Kraft getreten. Der Einsatz intelligenter Stromzähler soll einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die zunehmend volatile Erzeugung und den Verbrauch von Strom besser miteinander zu verknüpfen. DB Netze Energie ist als Netzbetreiber von den Neuregelungen im stationären Bereich ebenfalls betroffen und muss bis 2032 rund 58.000 Entnahmestellen mit neuen Messeinrichtungen ausrüsten.

Ergebnisse der Kommission zur Finanzierung des Kernenergieausstiegs

Auf Grundlage der Empfehlungen der Kommission zur Überprüfung der Finanzierung des Kernenergieausstiegs (KFK) hat der Gesetzgeber Regelungen erlassen, wie die Finanzierung des Atomausstiegs bei Stilllegung, Rückbau und Entsorgung langfristig sichergestellt werden kann. Die Betreiber bleiben für die Stilllegung und den Rückbau der Kernkraftwerke verantwortlich. Für die Zwischen- und Endlagerung von radioaktiven Abfällen übernimmt der Bund mithilfe eines öffentlich-rechtlichen Fonds, in den die Betreiber ihre gebildeten Rückstellungen übertragen, die Verantwortung (per 31. Dezember 2015: 17,4 Mrd. €). Zudem übernimmt der Bund gegen Zahlung eines pauschalen Risikozuschlags von 35 % auf den Barwert der Rückstellungen alle Kosten- und Zinsrisiken.

Aufgrund einer Beteiligung am Gemeinschaftskraftwerk Neckarwestheim (GKN) ergibt sich daraus für die DB AG eine Zahlungsverpflichtung von voraussichtlich 389 Mio. €.

Klagen wegen Bahnstrompreissystem

Die DB Energie GmbH wurde von mehreren EVU auf Schadenersatz wegen einer möglicherweise missbräuchlichen Bahnstrompreisgestaltung in den Jahren 2009 bis 2014 verklagt. Das Landgericht Frankfurt am Main hat Anfang Juni 2015 den ersten Klagen weitestgehend stattgegeben. Gegen die Urteile wurde Berufung eingelegt. Weitere Klagen sind am Landgericht anhängig. Diese Verfahren ruhen bis zur Entscheidung vor dem Oberlandesgericht.

> Entwicklung im Berichtsjahr

- **Steigende Absatzmenge in der Traktionsenergie – Neukundengewinne bei stationären Energien.**
- **Geringere Energiepreise führen zu Umsatzrückgang.**
- **Optimierungen im Energiebezug und positive Einmaleffekte.**

Die exzellente Versorgungssicherheit konnte weiter beibehalten werden.

DB Netze Energie	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
Versorgungssicherheit in %	99,99[1]	99,99[1]	-	-	99,99
Kundenzufriedenheit in ZI	80	78	-	-	78
Kundenzufriedenheit Bahnstrom und Diesel in ZI	80	78	-	-	77
Kundenzufriedenheit Strom und Gas Plus (konzerninterne Kunden) in ZI	79	77	-	-	76
Kundenzufriedenheit Strom und Gas Plus (konzernexterne Kunden) in ZI	82	83	-	-	80
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	8.902	8.644	+258	+3,0	9.887
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	1.419	1.181	+238	+20,2	116
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	17.589	14.865	+2.724	+18,3	11.487
Dieselkraftstoff in Mio. l	433,7	427,1	+6,6	+1,5	436,7
Gesamtumsatz in Mio. €	2.779	2.812	-33	-1,2	2.797
Außenumsatz in Mio. €	1.194	1.128	+66	+5,9	1.073
EBITDA bereinigt in Mio. €	197	133	+64	+48,1	123
EBIT bereinigt in Mio. €	126	66	+60	+90,9	55
ROCE in %	14,3	7,0	-	-	5,9
Capital Employed per 31.12. in Mio. €	878	937	-59	-6,3	938
Netto-Finanzschulden per 31.12. in Mio. €	390	254	+136	+53,5	226
Tilgungsdeckung[2] in %	32,9	27,9	-	-	24,1
Brutto-Investitionen in Mio. €	174	167	+7	+4,2	169
Netto-Investitionen in Mio. €	52	68	-16	-23,5	76
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	1.736	1.726	+10	+0,6	1.770
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,8	-	-	-	3,8
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	13,3	13,2	-	-	12,9
Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix in %	42,0	42,0	-	-	39,6

[1] Vorläufige ungerundete Werte.

[2] Methodenänderung [SEITE 84] mit rückwirkender Anpassung für 2015.

GRI G4-PR5

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich rund 230 Kunden befragt. Die Zufriedenheit verbesserte sich auf hohem Niveau. Die Qualität F2 der Beratung und die Informationen über das Leistungsangebot im Bereich Energielieferung wurden besser wahrgenommen als im Vorjahr.

Der Absatz von Traktionsstrom stieg. Im Güter- und Regionalverkehr war der Anstieg konzernexterner Kunden infolge von intramodalen Verlagerungen überdurchschnittlich. Auch die Nachfrage von DB Fernverkehr lag spürbar über dem Vorjahresniveau. Der Wegfall von Effekten im Zusammenhang mit Unwettern sowie Streiks der GDL im Vorjahr wirkte übergreifend positiv.

Die für konzernexterne Kunden durchgeleiteten Traktionsstrommengen stiegen infolge des zunehmenden Preiswettbewerbs seit der Öffnung des Bahnstromnetzes.

Der Bereich der stationären Energien ist stark durch die Entwicklung konzernexterner Nachfrage geprägt, die weiter deutlich stieg. Neben einem deutlichen Zuwachs im Industriekundenbereich waren weiterhin Portfoliooptimierungen von Bedeutung.

Der Anstieg der Nachfrage nach Dieselkraftstoffen wurde vor allem durch konzernexterne Kunden getrieben. Zusätzlich positiv zeigte sich der konzerninterne Nachfragezuwachs im Busgeschäft sowie im Schienenpersonennahverkehr infolge des Wegfalls der Streikeffekte aus dem Vorjahr.

Trotz steigender Absatzmengen entwickelte sich der Umsatz rückläufig. Konzernintern sank der Umsatz aufgrund der Entwicklung der Primärenergiepreise für Strom- und Dieselprodukte. Teilweise kompensierend wirkte der Nachfrageanstieg konzernexterner Kunden im Bereich stationäre Energien und Traktionsenergie.

MASSNAHMEN 2016

- Testphase der neuen Bahnstrom Box zur Energiezählung, Datenübertragung sowie Ortsbestimmung mit GPS erfolgreich abgeschlossen.
- Einführung des webbasierten Kundenportals Mein DB Energie Manager zur Analyse von Energiedaten in Echtzeit.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (+10,9%) stiegen aufgrund von Einmaleffekten aus Rückstellungen für die Stilllegung und Entsorgung des GKN. Zudem machte sich die Auflösung von Rückstellungen für Kraftwerksabrechnungen und Energieumlagen bemerkbar.

Der Materialaufwand (–3,9%) ging infolge des rückläufigen Preisniveaus auf den Primärenergiemärkten sowie durch Einsparungen aus den Kraftwerksverträgen Mannheim und GKN verbunden mit positiven Effekten aus der Endabrechnung für das Vorjahr zurück. Gegenläufig wirkten absatzbedingt höhere Bezugsmengen für Strom und Diesel sowie der Anstieg der Instandhaltungsaufwendungen.

Der Personalaufwand (+0,8%) erhöhte sich tarifbedingt leicht.

Der sonstige betriebliche Aufwand (+9,6%) stieg vor allem aufgrund erhöhter Aufwendungen für die Weiterentwicklung der IT-Systeme im Zusammenhang mit regulatorischen Anforderungen.

Der Anstieg der Abschreibungen (+5,7%) resultierte aus außerplanmäßigen Abschreibungen und Nutzungsdauerverkürzungen im Sachanlagevermögen unter anderem infolge von Schadensfällen an Umrichtern.

Insgesamt resultierte trotz gesunkener Erträge aus dem deutlichen Rückgang der Aufwendungen für Energiebezug ein spürbarer Anstieg der operativen Ergebnisgrößen.

Die positiven Effekte aus dem verbesserten operativen Ergebnis führten verstärkt durch ein geringeres Capital Employed zu einem deutlich verbesserten ROCE. Im Rückgang des Capital Employed machten sich neben Stichtagseffekten aus den KFK-REGELUNGEN [SEITE 161] auch die niedrigeren Netto-Investitionen bemerkbar.

Getragen von dem ergebnisbedingt gestiegenen operativen Cashflow verbesserte sich auch die Tilgungsdeckung spürbar. Dämpfend wirkte der deutliche Anstieg der Netto-Finanzschulden.

Die Entwicklung der Netto-Finanzschulden wurde geprägt durch die KFK-Regelungen.

Der Anstieg der Brutto-Investitionen spiegelt die – verbunden mit höheren Investitionszuschüssen aus der LUFV II [SEITE 249] – verstärkten Investitionen in den Erhalt und die technische Weiterentwicklung des Bestandsnetzes wider. Die Netto-Investitionen gingen entsprechend zurück.

MASSNAHMEN 2016

- Selbstmeldeprozesse zur Förderung der Eigeninitiative bezüglich Weiterentwicklung und Mitgestaltung eingeführt.
- Qualifizierungsprogramm ProExpert für Fachexperten ausgerollt.

Die Zahl der Mitarbeiter und der Frauenanteil blieben annähernd unverändert.

Stabil zeigte sich auch die Mitarbeiterzufriedenheit.

Der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix war unverändert auf hohem Niveau.

MASSNAHMEN 2016

- Energiemanagement und -audits für die Energieeffizienzrichtlinie bei DB-Gesellschaften begleitet.
- Projekt Green Maintenance Instandhaltungswerke zur Reduktion der stationären Energieverbräuche in den DB Cargo-Produktionszentren.

> Geschäftsfeld DB Arriva

> Geschäftsmodell

DB Arriva ist unsere europäische Wachstumsplattform im Personenverkehr. Mit Bussen, Zügen, Straßenbahnen, Wasserbussen und Krankentransporten bieten wir eine breite Palette von Beförderungsleistungen in 14 europäischen Ländern an. Das Geschäft von DB Arriva gliedert sich in die drei Sparten UK Bus, UK Trains sowie Mainland Europe (Nordeuropa sowie Süd-, Mittel- und Osteuropa). Kunden sind vorwiegend regionale und nationale Behörden oder andere Besteller.

Um unsere Ziele zu erreichen, sind die Nähe zu lokalen Märkten sowie die Fähigkeit, sich an komplexe legislative Rahmenbedingungen anzupassen und wachsende Kundenanforderungen zu erfüllen, von größter Bedeutung.

Mit unseren wichtigsten Partnern – den Kunden – gestalten wir gemeinsam den Rahmen für effizienten und nachhaltigen Transport.

Neben eigenwirtschaftlichen Verkehren werden Umsätze vor allem durch bestellte Verkehre generiert. Besteller schätzen insbesondere unsere Stärken in Bezug auf Effizienz, Verlässlichkeit, Preis-Leistungs-Verhältnis und Kundenservice.

Verträge für bestellte Verkehre können unterschiedlich gestaltet sein. Die Bandbreite reicht von Bruttoverträgen mit festgesetzten Erlösen bis zu Verträgen mit Umsatzrisiko oder Bonus-/Malusregelungen hinsichtlich Qualität oder Fahrgastzahlen. Bei eigenwirtschaftlich durchgeführten Verkehren hingegen sind Ticketumsätze die Haupteinnahmequelle.

Bei bestellten Verkehren werden Fahrzeuge teilweise durch den Besteller zur Verfügung gestellt. Kostentreiber sind daher vor allem Personal- und Energieaufwendungen.

GESCHÄFTSMODELL DB ARRIVA

RESSOURCEN/INPUTS

MITARBEITER
rund 54.000

FAHRZEUGE
1.183 Triebzüge, 27 Loks, 105 Reisezugwagen, 16.562 Busse (inklusive externer), 308 Krankentransporte

NETZWERKE UND INFRASTRUKTUR
rund 48.000 Bushaltestellen (Großbritannien), 896 betriebene Bahnhöfe (Großbritannien)

PRODUKTIONSFAKTOREN
553 Mio. l Kraftstoff, 318 Mio. kWh Strom

KUNDENSEGMENTE
- Privatkunden
- Besteller

NUTZENVERSPRECHEN
- DB Arriva bietet kundenorientierte, effiziente und wirtschaftlich tragfähige Transportlösungen.

KUNDENZUGANG/-BINDUNG
- Lokale Verkaufsstellen, Reisezentren, Agenturen, Automaten, online, Call-Center, Bordverkauf
- Abonnements, Apps

SCHLÜSSELAKTIVITÄTEN

ZUG- UND BUSVERKEHRE DURCHFÜHREN

KUNDEN BETREUEN

FAHRZEUGE BEREITSTELLEN UND INSTAND HALTEN

BETRIEB UND OPTIMIERUNG LOKALER NETZWERKE

DIENSTLEISTUNGEN/OUTPUTS

REISENDE
1,8 Mrd.

VERKEHRSLEISTUNG
11,2 Mrd. Pkm (Schiene)

BETRIEBSLEISTUNG
0,2 Mrd. Trkm (Schiene) und 1 Mrd. Buskm (Bus)

OUTCOMES

EBIT BEREINIGT
280 Mio. €

KUNDENZUFRIEDENHEIT
ZI von 81

PÜNKTLICHKEIT
91,0 % (Schiene)

MITARBEITERZUFRIEDENHEIT
ZI von 3,7

CO_2E-EMISSIONEN
-13,0 % (Schiene) und -16,3 % (Bus), im Vergleich zu 2006 (spezifisch)

> Märkte und Strategie

DB Arriva ist unsere europäische Wachstumsplattform im Personenverkehr mit Verkehrsangeboten in 14 Ländern:

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

Die Strategie DB2020+ bildet die Grundlage der Strategie von DB Arriva, die auf der Unternehmensvision »Arriva für die ganze Reise« (»Arriva for your whole journey«) basiert und sich auf vier Schlüsselthemen konzentriert: eine starke Basis, Wachstum durch kontinuierliche Verbesserungen, die besten Mitarbeiter und erste Wahl für die Kunden als bester Mobilitätsanbieter.

GRI DB 03

- Dimension ÖKONOMIE: Profitables Wachstum kann nur durch eine qualitativ hochwertige Leistungserbringung und zufriedene Kunden gelingen. Dafür investieren wir kontinuierlich in neue Fahrzeuge und verbessern unsere Kundeninformationssysteme. Zudem führen wir durch mobile und Online-Lösungen neue Fahrscheinsysteme ein. Unsere Innovationen im britischen Schienenverkehr wurden von der Branche für den Einsatz der aktuellsten Vorausbuchungs- und Ticketinglösungen ausgezeichnet und setzen somit Maßstäbe für Qualität und Kundenzufriedenheit. Profitables Wachstum ist unsere Basis für die Gewährleistung eines stabilen und nachhaltig erfolgreichen Geschäfts. Dies erreichen wir vor allem durch die Teilnahme an Ausschreibungen für Verkehrsverträge und die Durchführung von Akquisitionen. Bei UK Bus streben wir die Optimierung des bestehenden Geschäfts und die Ausweitung des Kundenangebots an. So verzeichnete beispielsweise unser Premium-Busservice Sapphire ein starkes Wachstum und wird weiter ausgebaut. Bei UK Trains haben wir die Northern-Rail-Verkehre und den London Overground (LOROL) Verkehr aufgenommen. Wir wollen unsere bestehenden Verkehrsverträge stärken und weiter ausweiten, zusätzliche Verträge gewinnen und über eigenwirtschaftliche Open-Access-Verkehre wachsen. Bei Mainland Europe wachsen wir durch neu gewonnene Verkehrsverträge, wie zum Beispiel in der niederländischen Provinz LIMBURG [SEITE 28 F.]. Wir fokussieren uns auf Akquisitionen sowie den Ausbau unseres Bestandsgeschäfts. Chancen resultieren auch aus der Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte, insbesondere in Süd-, Mittel- und Osteuropa, wo wir eine weitere Entwicklung in den letzten zwölf Monaten verzeichnen, einschließlich der Akquisitionen in Tschechien, Spanien und Italien.
- Dimension SOZIALES: Zufriedene Mitarbeiter sind maßgeblich für unseren wirtschaftlichen Erfolg. Unsere Attraktivität als Arbeitgeber erlaubt es uns, talentierte Führungskräfte und ausgezeichnete Menschen zu gewinnen und zu binden. Als Teil dieser Verpflichtung haben wir unsere Arbeitgebermarke, die von unserem Grundwert »Together – we are Arriva« untermauert wird, ins Leben gerufen. Durch unser Absolventenprogramm haben wir mehr Absolventen für uns gewinnen können und verzeichnen einen stetigen Anstieg der Auszubildendenanzahl.

GRI DB 05

- Dimension ÖKOLOGIE: Das Programm »Destination Green« setzt die ökologischen Ziele und Maßnahmen von DB Arriva und informiert Mitarbeiter, wie sie ihre eigenen Auswirkungen auf die Umwelt reduzieren können. Destination Green hat die Hauptthemen Brennstoff, Energie, Wasser und Abfall und bietet einen übergeordneten strategischen Rahmen für die Umwelt, die alle Umweltaktivitäten von DB Arriva miteinander verbindet. Zur kontinuierlichen Verbesserung der Umweltbilanz unterhalten wir zudem verschiedene Partnerschaften mit führenden Busherstellern, um den Einsatz alternativer Energieträger und neue Fahrzeug- und Motordesigns weiter zu fördern. Zusätzlich wurden Maßnahmen zur Reduktion von Wasser- und Energieverbrauch und Abfall umgesetzt. Wir haben eine Vielzahl unserer Betriebsstätten mit Regenwasserkollektoren, Solarmodulen und Windturbinen ausgestattet.

GRI G4-EN27

> Ereignisse 2016

Gewinn von Verkehrsverträgen

GRI DB 03

DB Arriva hat sich auch im Berichtsjahr europaweit an Ausschreibungen beteiligt.

Gewonnene Verkehrsverträge (Schiene) 2016		Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm p. a.	Umfang in Mio. Zugkm insgesamt [1]
Großbritannien	CrossCountry	10/2016–10/2019	35,0	105,0
Großbritannien	London Overground	11/2016–05/2024	13,2	98,9
Niederlande	Limburg	12/2016–12/2031	6,8	102,8
Insgesamt [1]			**55,0**	**306,7**

[1] Rundungsdifferenzen möglich.

Gewonnene Verkehrsverträge (Bus) 2016		Laufzeit	Umfang in Mio. Buskm p. a.	Umfang in Mio. Buskm insgesamt [1]
Niederlande	Limburg	12/2016–12/2031	24,3	365,1
Slowakei	Nitra (Region)	03/2016–02/2026	22,6	225,8
Großbritannien	London (20 Teilstrecken)	jeweils 5 Jahre	27,2	136,0
Dänemark	Movia A8 [2]	01/2018–12/2019	20,6	41,1
Slowakei	Trnava (Region) [2]	06/2017–12/2020	11,6	40,6
Niederlande	ZOWADA	12/2016–12/2020	8,5	33,9
Polen	Warschau	12/2016–12/2024	4,0	32,0
Italien	DASEM in Turin	01/2017–12/2019	7,9	23,8
Italien	SAF Udine	01/2017–12/2017	20,4	20,4
Dänemark	Movia A14 (Route 600S)	12/2016–12/2022	3,3	19,8
Tschechien	Královéhradecký kraj (Region)	01/2017–12/2018	6,4	12,8
Italien	SAB in Bergamo	01/2017–12/2017	11,9	11,9
Großbritannien	London (3 Teilstrecken) [2]	jeweils 2 Jahre	5,5	11,1
Italien	SIA und SAIA in Brescia	01/2017–12/2017	8,7	8,7
Dänemark	Sydtrafik 2 [2]	07/2017–07/2018	3,8	3,8
Schweden	Halland [2]	06/2018–06/2020	2,8	5,7
Dänemark	Movia A4 [2]	01/2018–12/2019	1,6	3,3
Italien	SAL in Lecco	01/2017–12/2017	2,5	2,5
Sonstige [3]		1–10 Jahre	3,5	9,7
Insgesamt [1]			**197,1**	**1.008,0**

[1] Rundungsdifferenzen möglich.

[2] Verlängerung des bestehenden Vertrags.

[3] Inklusive Verlängerungen des bestehenden Vertrags.

GRI DB 03

Ausbau des britischen Netzwerks

- DB Arriva hat den Zuschlag für den Betrieb der Nahverkehrsbahn London Overground erhalten. Der Vertrag mit einem Volumen von rund 1,8 Mrd. € startete am 13. November 2016 und hat eine Laufzeit von siebeneinhalb Jahren mit einer zweijährigen Verlängerungsoption. DB Arriva hatte bisher LOROL zusammen mit einem Joint-Venture-Partner betrieben.
- DB Arriva hat Anfang April 2016 den Betrieb der Verkehre des NORTHERN-RAIL-FRANCHISE [SEITE 26 F.] in Nordengland übernommen. Diese werden seitdem von der Arriva Rail North betrieben. Der bis März 2025 laufende Verkehrsvertrag hat ein Umsatzvolumen von rund 10 Mrd. €. Rund um die nordenglischen Städte bewegt Arriva Rail North mit über 5.000 Mitarbeitern und 333 Zügen derzeit rund 90 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Der Verkehrsvertrag ist verbunden mit einem Ausbau der Verkehre und umfangreichen Modernisierungen. So wird Arriva Rail North die angebotenen Leistungen in den kommenden drei Jahren um 12 % ausweiten, zahlreiche neue Verbindungen aufnehmen, in mehr als 280 neue Fahrzeuge investieren und die übrige Flotte komplett renovieren.
- Im September 2016 wurden die bereits seit 2007 betriebenen Cross-Country-Verkehre auf dem größten britischen Schienenverkehrsnetz bis Oktober 2019 verlängert.

Ausbau des europäischen Netzwerks

GRI DB 03

- DB Arriva hat in der niederländischen Provinz Limburg einen Verkehrsvertrag mit einer Laufzeit von 15 Jahren und einem Umsatzvolumen von über 2,0 Mrd. € für Bus- und Schienenverkehre gewonnen. Bis 2026 sollen 226 neue emissionsfreie Busse und 36 Züge im Einsatz sein.
- DB Arriva bietet eine neue Zugverbindung im Großraum Prag an. Das eigenwirtschaftlich betriebene Angebot hat sich seit dem Start gut entwickelt. Jeden Monat nutzen rund 10.000 Fahrgäste den Expresszug, mit steigender Tendenz.
- DB Arriva hat neue Busverkehre in der polnischen Hauptstadt Warschau aufgenommen. Im April 2016 hatte DB Arriva den Zuschlag für einen Achtjahresvertrag erhalten. Für die neuen Verkehre wurden 130 Busfahrer eingestellt.
- DB Arriva hat im Februar 2016 den Verkehrsvertrag für den Busverkehr in der Region Nitra in der Slowakei unterzeichnet. Der Verkehrsvertrag hat ein Laufzeit von zehn Jahren und ein Umsatzvolumen von rund 304 Mio. €.
- Erweiterung von Fernverkehrslinien unter der Marke »Arriva Express« mit derzeit 58 Bussen. Insgesamt werden 21 Linien in ganz Europa betrieben.

Beteiligungen

- Im Februar 2016 hat DB Arriva die ausstehenden 2,13 % der Anteile an der Alpetour Potovalna agencija, d.d., Slowenien, erworben und hält nunmehr 100 % der Anteile. Alpetour wird bereits seit Dezember 2015 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen.
- Mitte 2016 hat DB Arriva die Busgesellschaft SAVDA Autoservizi Valle d'Aosta S.p.A., Aostatal/Italien, vollständig erworben. Die Gesellschaft betreibt knapp die Hälfte des Busverkehrs in der Region und bietet auch Busvermietungen und Fernbusverkehre. Die Gesellschaft wird seit Juli 2016 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen.
- Im Oktober 2016 hat DB Arriva 100 % der Anteile an der Busgesellschaft CSAD MHD Kladno a.s., Kladno/Tschechien, erworben. Die Unternehmensgruppe betreibt Verkehre in Westtschechien und wird seit November 2016 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen. Durch die Übernahme steigert DB Arriva den Marktanteil in Tschechien auf 20 %.
- Im Oktober 2016 erwarb DB Arriva 100 % der Anteile an Autos Carballo, S.L, Paseo de la Estacion/Spanien. Die Gesellschaft betreibt Busverkehre in Nordspanien und wird seit Dezember 2016 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen.

GRI G4-EN27 DB 06

Zusätzliche umweltfreundliche Busse

- 450 Hybridbusse fahren in Großbritannien. Zusätzlich hat DB Arriva im Berichtsjahr damit begonnen, in Großbritannien ältere Dieselbusse umweltfreundlicher zu machen. Die Technologie, die an zwei Euro-3-Bussen in London getestet wird, funktioniert, indem sie die alte Diesel-Einheit durch eine neue Diesel-Elektro-Hybrid-Einheit ersetzt. Das Retrofit-Hybridpaket soll die Lebensdauer älterer Busse verlängern und gleichzeitig die Emissionen senken.
- In den Niederlanden betreibt DB Arriva CO_2-freie elektrische Züge mit Strom aus Windenergie. Die Flotte von DB Arriva in Tschechien, Schweden, Italien, den Niederlanden, Dänemark, der Slowakei und Großbritannien umfasst mehr als 280 mit Erdgas in komprimierter oder verflüssigter Form betriebene Busse. Biodiesel wird verwendet, um Busse in anderen Ländern, darunter Schweden und Portugal, zu betreiben. Darüber hinaus wurden 19 Elektrobusse in den Niederlanden und zwei in Tschechien sowie 32 zusätzliche Gasbusse, unter anderem in Tschechien und Dänemark, in die DB-Arriva-Flotte eingeführt.

> Entwicklung im Berichtsjahr

- **Erfolgreiche Betriebsaufnahmen der Verkehre von Northern Rail und London Overground sowie in Limburg.**
- **Positive Effekte aus Akquisitionen in der Sparte Mainland Europe.**
- **Negative Währungskurseffekte wegen des schwächeren Pfunds.**

Die Pünktlichkeit F1 im Schienenpersonenverkehr ist gestiegen. Das ist auf den anhaltenden operativen Verbesserungsfokus und die Auswirkungen der Betriebsaufnahmen von Nothern Rail und LOROL zurückzuführen.

GRI G4-PR5

Der Kundenzufriedenheitsindex basiert auf den jährlich stattfindenden Befragungen bei UK Bus und UK Trains. Die Kundenzufriedenheit dient als ein wichtiger Erfolgsfaktor. Im Berichtsjahr ist die Kundenzufriedenheit gesunken. Hintergrund ist die Übernahme des Betriebs von Northern Rail, der im Vergleich zu den anderen von DB Arriva betriebenen Schienenangeboten eine unterdurchschnittliche Kundenzufriedenheit aufweist.

Die Entwicklung der Reisendenzahl war insgesamt positiv. Die Betriebsleistung sowohl im Schienen- als auch im Busverkehr stieg an. Haupttreiber im Busgeschäft waren die Akquisitionen in der Sparte Mainland Europe. Gegenläufig wirkten hier allerdings Portfolioveränderungen. Die Verkehrsleistung im Schienenverkehr stieg insbesondere infolge der Übernahme der Northern-Rail-Verkehre.

Der Umsatzanstieg ist im Wesentlichen auf die Aufnahme der Verkehre von Northern Rail und LOROL zurückzuführen. Zusätzlich machten sich die Akquisitionen in der Sparte Mainland Europe positiv bemerkbar. Dämpfend wirkten dagegen die Entwicklung bei UK Bus und Währungskurseffekte.

MASSNAHMEN 2016

- Chiltern Railways testet derzeit die App »MyJrny«, die es Kunden erleichtert, ihre Reisen mithilfe von Echtzeitdaten zu planen.
- Chiltern Railways verbessert die Kundensicherheit mit 136 neuen Kameras (insgesamt 800 über das gesamte Netzwerk).

DB Arriva	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
Pünktlichkeit Schiene [1] in %	91,0	90,6	-	-	90,4
Kundenzufriedenheit Bus und Schiene in Großbritannien in ZI	81	83	-	-	82
Reisende [2] in Mio.	1.761	1.663	+98	+5,9	1.647
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	11.230	8.980	+2.250	+25,1	8.638
Betriebsleistung in Mio. Trkm	170,6	132,7	+37,9	+28,6	131,6
Betriebsleistung in Mio. Buskm	1.028	1.024	+4	+0,4	1.003
Gesamtumsatz in Mio. €	5.093	4.843	+250	+5,2	4.491
Außenumsatz in Mio. €	5.085	4.836	+249	+5,1	4.485
EBITDA bereinigt in Mio. €	525	525	-	-	498
EBIT bereinigt in Mio. €	280	270	+10	+3,7	265
Brutto-Investitionen in Mio. €	359	276	+83	+30,1	296
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	54.150	46.484	+7.666	+16,5	45.712
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,7	-	-	-	3,7
Spezifische CO_2e-Emissionen Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Wageneinheiten) in %	-13,0	-12,6	-	-	-10,1
Spezifische CO_2e-Emissionen Bus im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Buskm) in %	-16,3	-17,5	-	-	-14,9

[1] Methodenänderung ab 2016 mit rückwirkender Anpassung für 2015 und 2014.

[2] Vorjahreszahl angepasst.

Auch die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge (+26,2%) wurde wesentlich durch die Betriebsaufnahmen bei UK Trains beeinflusst.

Der Material- (+5,7%) und der Personalaufwand (+8,3%) sowie die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+4,2%) stiegen im Vorjahresvergleich an. Dies resultierte inbesondere aus den Leistungsausweitungen bei UK Trains. Währungskurseffekte wirkten teilweise kompensierend.

MASSNAHMEN 2016

- Wir haben unsere Arbeitgebermarke »Together – we are Arriva« weiterentwickelt und eingebettet.
- Das »Arriva Graduate Program« wurde überprüft und eine neue Graduate-Marke entwickelt.

Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich differenziert. Während das bereinigte EBITDA unverändert blieb, stieg das bereinigte EBIT. Verbesserungen bei UK Trains infolge der Akquisitionen sowie durch den Wegfall von Einmalbelastungen aus dem Vorjahr wurden dabei im Wesentlichen durch die Entwicklungen bei UK Bus, Portfolioveränderungen und Währungskurseffekte vollständig beziehungsweise weitgehend kompensiert.

MASSNAHMEN 2016

- Econospeed, ein kraftstoffsparendes System, bei rund 140 Bussen in Schweden eingebaut.
- Erweiterung des Programms Destination Green.
- Über 50 neue elektrische und mit Gas betriebene umweltfreundliche Busse eingeführt.

Die Brutto-Investitionen sind im Berichtsjahr angestiegen. Dies resultierte hauptsächlich aus der Betriebsaufnahme von neuen Verkehren in den Niederlanden sowie von Northern Rail.

Die Mitarbeiterzahl ist im Vergleich zum Vorjahr gestiegen, was maßgeblich auf die Betriebsaufnahmen in Großbritannien und den Niederlanden zurückzuführen ist.

Die Mitarbeiterzufriedenheit ist stabil geblieben.

Im Schienenverkehr haben wir uns bei den spezifischen CO_2e-Emissionen im Vergleich zu 2006 weiter verbessern können. Im Busverkehr sank die Reduktion der spezifischen CO_2e-Emissionen aufgrund der primären Ausrichtung der Flottenzugänge auf eine Verringerung der Abgasemissionen und nicht von CO_2e-Emissionen leicht an.

Sparte UK Bus

- **Schwieriges Marktumfeld.**
- **Leistungsrückgänge in London wurden durch neue Verkehrsverträge teilweise kompensiert.**
- **Währungskurseffekte durch schwächeres Pfund.**

Sparte UK Bus **Ausgewählte Kennzahlen** in Mio. €	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Reisende[1] in Mio.	709,0	730,2	-21,2	-2,9
Betriebsleistung in Mio. Buskm	364,9	375,5	-10,6	-2,8
Gesamtumsatz	1.164	1.346	-182	-13,5
Außenumsatz	1.159	1.336	-177	-13,2
EBITDA bereinigt	164	242	-78	-32,2
EBIT bereinigt	90	151	-61	-40,4
Brutto-Investitionen	86	106	-20	-18,9
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	16.588	16.736	-148	-0,9

[1] Vorjahreszahl angepasst.

Der Rückgang der Reisendenzahl im Busgeschäft in Großbritannien resultierte aus Änderungen im Vertragsportfolio. Die ganzjährige Wirksamkeit des Verlusts von Linien in London aus dem Vorjahr sowie eine Verkehrsreduzierung in den Regionen außerhalb Londons unter anderem infolge des zunehmenden Online-Shoppings wirkten negativ. Insgesamt ging die Betriebsleistung zurück.

Währungskurseffekte wirkten sich deutlich negativ auf den Umsatz aus. Leistungsverluste in London, schwierige Marktbedingungen außerhalb Londons sowie Veränderungen des Portfolios trugen ebenfalls zur Umsatzreduzierung bei.

Die Entwicklung des Materialaufwands (–15,2%) wurde vor allem durch Währungskurseffekte sowie die Leistungsrückgänge in London getrieben.

Der Personalaufwand (–4,2%) entwickelte sich währungskursbedingt rückläufig. Währungskursbereinigt stieg er infolge eines Einmaleffekts aufgrund von Pensionsanpassungen im Vorjahr.

Die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT entwickelten sich deutlich schwächer als im Vorjahr. Haupttreiber waren der Wegfall des positiven Einmaleffekts im Personalaufwand, eine schwächere Umsatzentwicklung und negative Währungskurseffekte.

Vor allem Währungskurseffekte und geringere Investitionen in den Regionen außerhalb Londons führten zu einem Rückgang der Brutto-Investitionen. Gegenläufig wirkte unter anderem die Anschaffung von Bussen für neu gewonnene Linien in London.

Die Mitarbeiterzahl war vor allem infolge der Beendigung von Patiententransporten rückläufig.

Sparte UK Trains

- **Positive Effekte aus Betriebsaufnahmen Northern Rail und LOROL.**
- **Negative Währungskurseffekte durch schwächeres Pfund.**

Sparte UK Trains **Ausgewählte Kennzahlen** in Mio. €	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Reisende in Mio.	240,6	132,7	+107,9	+81,3
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	9.040	6.607	+2.433	+36,8
Betriebsleistung in Mio. Trkm	117,2	77,8	+39,4	+50,6
Gesamtumsatz	2.114	1.698	+416	+24,5
Außenumsatz	2.078	1.666	+412	+24,7
EBITDA bereinigt	108	71	+37	+52,1
EBIT bereinigt	76	42	+34	+81,0
Brutto-Investitionen	47	22	+25	+114
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	12.799	5.729	+7.070	+123

Die Leistungsentwicklung im Schienenverkehr in Großbritannien war im Berichtsjahr deutlich positiv und resultierte maßgeblich aus den Betriebsaufnahmen von Northern Rail (seit 1. April 2016) und LOROL (seit 13. November 2016).

Die Umsatzentwicklung war dementsprechend positiv. Diese Entwicklung wurde zusätzlich unterstützt durch die ganzjährige Wirksamkeit einer Angebotsausweitung bei Chiltern Railways aus dem Vorjahr. Abgeschwächt wurde die Entwicklung durch spürbar negative Währungskurseffekte.

Auch die Entwicklung des Material- (+21,8%) und des Personalaufwands (+50,8%) wurde ganz wesentlich durch die Betriebsaufnahmen beeinflusst. Gegenläufig wirkten Währungskurseffekte hier dämpfend. Der Anstieg des Personalaufwands wurde teilweise durch einen Einmaleffekt aufgrund von Pensionsanpassungen kompensiert.

Das bereinigte EBITDA und EBIT stiegen trotz negativer Währungskurseffekte deutlich an. Zurückzuführen ist diese Entwicklung vor allem auf die Betriebsaufnahmen von Northern Rail und LOROL und einen Einmaleffekt aus Pensionsanpassungen.

Die Brutto-Investitionen stiegen im Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme von Northern Rail deutlich an.

Die Zahl der Mitarbeiter hat sich infolge der Übernahme von insgesamt rund 7.000 Mitarbeitern von Northern Rail und LOROL mehr als verdoppelt.

Sparte Mainland Europe

- **Positive Effekte aus Akquisitionen.**
- **Erfolgreiche Betriebsaufnahme von Verkehren in den Niederlanden im Dezember 2016.**

Sparte Mainland Europe **Ausgewählte Kennzahlen** in Mio. €	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Reisende Schiene in Mio.	102,4	103,5	-1,1	-1,1
Reisende Bus in Mio.	708,6	696,8	+11,8	+1,7
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	2.190	2.374	-184	-7,8
Betriebsleistung in Mio.Trkm	53,4	54,9	-1,5	-2,7
Betriebsleistung in Mio. Buskm	663,3	648,7	+14,6	+2,3
Gesamtumsatz	1.933	1.902	+31	+1,6
Außenumsatz	1.848	1.837	+11	+0,6
EBITDA bereinigt	288	290	-2	-0,7
EBIT bereinigt	147	153	-6	-3,9
Brutto-Investitionen	204	138	+66	+47,8
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	24.523	23.774	+749	+3,2

In der Sparte Mainland Europe war die Leistungsentwicklung im Schienenverkehr infolge verlorener Verkehrsverträge in Schweden und Polen rückläufig.

Im Busverkehr stiegen die Zahl der Reisenden und die Betriebsleistung vor allem infolge der ganzjährigen Wirksamkeit der Zugänge in Slowenien und der Slowakei aus dem Vorjahr und der Akquisitionen in Italien, Spanien und Tschechien im Berichtsjahr. Portfolioveränderungen wirkten gegenläufig teilweise kompensierend.

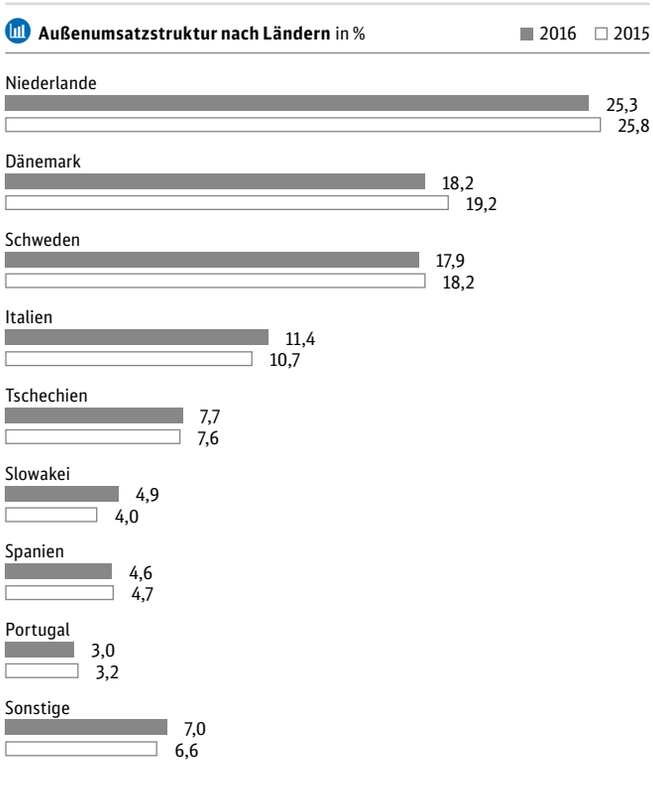
Die Umsatzentwicklung war vor allem getrieben durch die Akquisitionen positiv. Die Portfolioveränderungen sowie negative Währungskurseffekte wirkten dämpfend.

Der Material- (+2,0%) und der Personalaufwand (+0,9%) stiegen vor allem akquisitionsbedingt an. Gegenläufig dämpfend wirkten hier Währungskurseffekte und sonstige Portfolioveränderungen.

Das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT waren leicht rückläufig. Leistungsverluste und ein insgesamt herausforderndes Wettbewerbsumfeld konnten dabei durch positive Effekte aus den Akquisitionen weitgehend kompensiert werden.

Die Brutto-Investitionen sind im Vergleich zum Vorjahr deutlich angestiegen. Dies resultierte hauptsächlich aus der Betriebsaufnahme von Verkehren in den Niederlanden (Limburg und ZOWAD) im Dezember 2016 und den Akquisitionen.

Die Mitarbeiterzahl stieg hauptsächlich durch die Aufnahme von Verkehren in den Niederlanden sowie infolge der Akquisitionen an. Gegenläufig wirkten die Portfolioveränderungen.



Die Außenumsatzstruktur hat sich trotz der Akquisitionen im Berichts- und Vorjahr sowie der Leistungsverluste infolge verlorener Verkehrsverträge nur leicht verändert. Die Anteile der Umsätze vor allem aus der Slowakei, Slowenien und Italien stiegen in der Folge leicht an. Gegenläufig gingen unter anderem die Anteile Dänemarks und Schwedens zurück.

> 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.

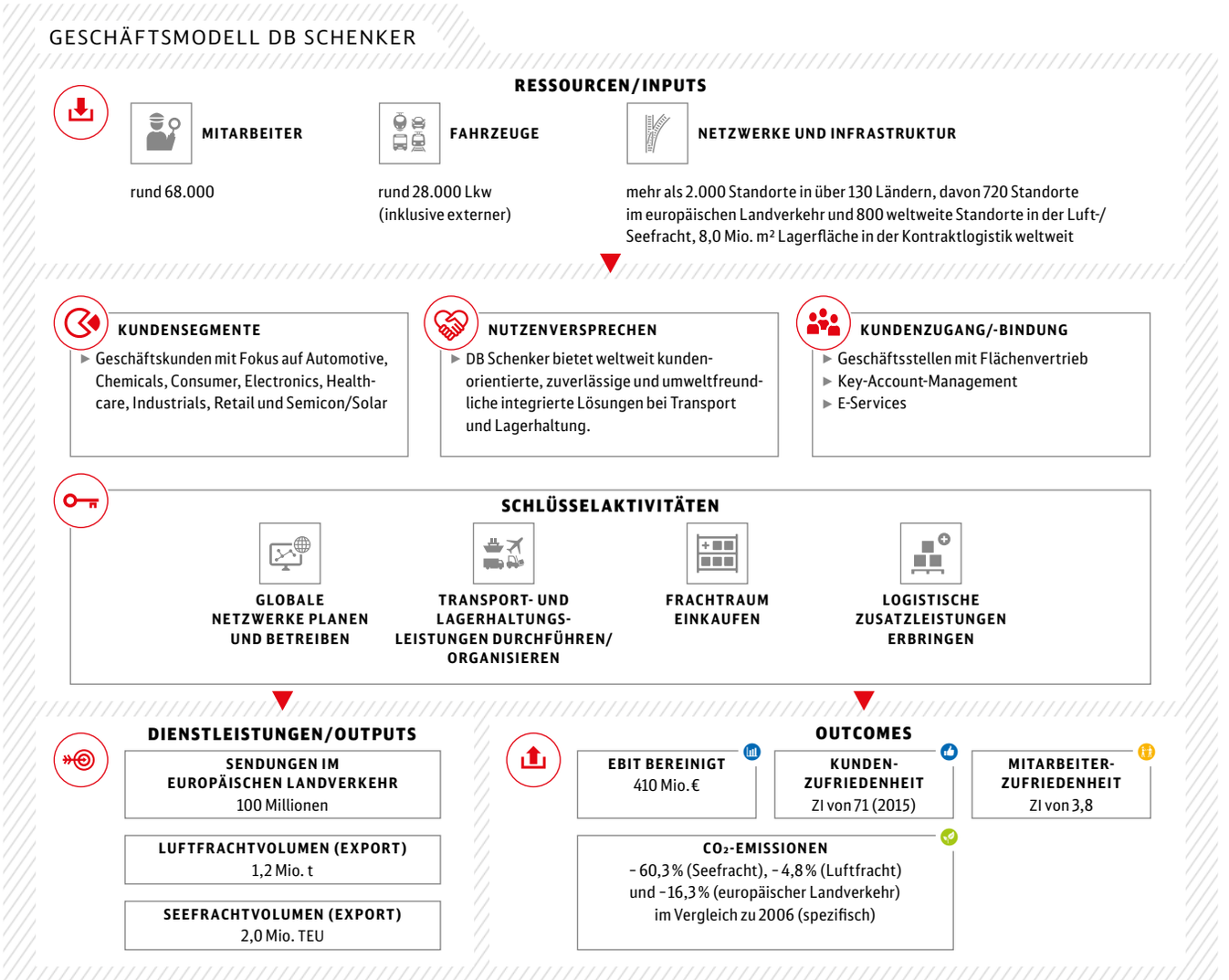
In der Luft- und Seefracht agieren wir ausschließlich als Spediteur ohne eigene Flugzeuge und Schiffe. In Teilen des Landverkehrs werden eigene Fahrzeuge und Ladegefäße verwendet. Umschlagterminals sowie Lagerhäuser sind meist unser Eigentum oder längerfristig angemietet.

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 (F2).

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 europäischen 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 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 neuen Strategie PRIMUS will DB Schenker die Profitabilität deutlich steigern und das Portfolio noch stärker auf internationale Wachstumsmärkte ausrichten. Das Bestandsgeschäft hat derzeit einen starken Fokus auf Europa. Durch PRIMUS soll das Portfolio international ausgeglichener werden.

GRI DB 09

Um die Veränderung in den drei Kernbereichen Wachstum, Effizienz und Kultur voranzutreiben, wurde ein umfassendes Transformationsprogramm (F3) 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. Ein Beispiel ist das umfassende Effizienzsteigerungsprogramm, die Lean-Management-Initiative. Hier werden die Funktionskosten analysiert und unter anderem Globale Shared Service Center eingerichtet.

Die Digitalisierung (F4) als Disruptionstreiber der Logistikbranche gewinnt immer mehr an Bedeutung. DB Schenker hat sich deshalb neu aufgestellt mit einem Chief Digital Officer und einer dedizierten 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 aus-

zeichnen. 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 mittelfristig 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 in Kooperation mit Technologieunternehmen neue digitale Angebote, die die Zusammenarbeit mit unseren Subunternehmern und das Leistungsversprechen für unsere Kunden verbessern.

GRI DB 02 DB 03

- 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.

GRI DB 04 DB 05

- Dimension **ÖKOLOGIE**: Unser umfangreiches Know-how bei Green Logistics werden wir aktiv ausbauen. 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 CO_2-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 CO_2-Bilanz noch präziser berechnen lässt. Im Rahmen von Eco Consulting bieten wir unseren Kunden Beratungsdienstleistungen, durch die sie ihre CO_2-Bilanz verbessern können.

GRI DB 06

> Ereignisse 2016

Umstrukturierung Organisation

GRI DB 03

Die bisherigen Vorstandsressorts der Schenker AG Landverkehr sowie Luft- und Seefracht wurden in einem neuen Ressort Fracht (COO) gebündelt. Ziel ist es, diese drei Produktbereiche enger zu verknüpfen, um die integrierten Transportangebote zügig zu verbessern und Wachstumspotenziale besser zu nutzen. Unter diesem Dach soll zudem die Organisationseinheit Global Land Transport entstehen und die Entwicklung des Landtransports außerhalb Europas vereinheitlichen und vorantreiben.

Ausbau des weltweiten Netzwerks

Eröffnung neuer Logistikzentren

GRI DB 01

- In Houston (Texas/USA) wurde ein neues, 130.000 m² großes Terminal für die Öl- und Gasindustrie eröffnet.
- DB Schenker eröffnet ein hochmodernes Logistikzentrum in Graz/Österreich. Darin werden die beiden bestehenden Standorte zu einem integrierten Logistikterminal zusammengeführt. Auf 70.000 m² wurden modernste IT-Lösungen, aktuelle Sicherheitsstandards sowie temperaturgeführte Logistikflächen umgesetzt.
- Ende 2016 haben wir zusammen mit einem Joint-Venture-Partner das zweitgrößte Logistikzentrum in China in Betrieb genommen. Die hochmoderne Anlage in Shenyang besteht aus zwei Lagerhäusern mit einer Gesamtfläche von rund 42.000 m².
- Mit dem Bau von zwei neuen Cross-Docking-Terminals verbessert DB Schenker die Servicequalität des Landverkehrs in Nový Jičín (1.850 m²) und Humpolec (2.600 m²) in Tschechien. Sie sind ausgestattet mit modernen technischen Anlagen und Betriebsmitteln wie hydraulischen Plattformen.
- Eröffnung des ersten Logistikzentrums in der Dubai Logistics City. Dies ist ein strategischer Schritt zur Stärkung des Kundenangebots im Mittleren Osten. Die direkte Anbindung an den Flughafen und die Nähe zum Seehafen sowie temperaturkontrollierten Services adressieren die Kundenbedürfnisse nach schnellen und hochwertigen Transport- und Lagerlösungen.

Strategische Partnerschaft mit GLS

GRI DB 01

Mit Start der GLS-Kooperation in Deutschland erweitert DB Schenker sein Produktportfolio in Europa. Durch das Netzwerk von GLS erhalten Firmenkunden neue Möglichkeiten des nationalen und internationalen Paketversands und profitieren von einem verbesserten Netzwerk. Das Angebot wird Schritt für Schritt europaweit ausgeweitet.

Beteiligungen

- Im Januar 2016 hat die DB Schenker 75% der Anteile an der Redhead Holdings Ltd., Bradford/Großbritannien, erworben. Eine Übernahme der restlichen 25% ist vertraglich nach vier Jahren vorgesehen. Mit dieser Übernahme unterstreichen wir unsere Strategie zur weiteren Stärkung unseres paneuropäischen Netzwerks. Die neue Landverkehrsorganisation in Großbritannien verfügt nun über ein Netz von fünf Standorten, worüber der komplette britische Markt bedient wird. Im Rahmen der Übernahme erhält DB Schenker außerdem Zugang

zum nationalen Palettennetzwerk PALLETFORCE [DB.DE/LINKS_IB16], das mit mehr als 100 strategisch verteilten Depots eines der größten und leistungsstärksten nationalen Palettennetzwerke in Großbritannien ist. Die Gesellschaft wird seit Februar 2016 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen.

- Im Februar 2016 hat DB Schenker 49 % der Anteile an der Almoayed Logistics Services W.L.L., Manama/Bahrain, erworben. Die Gesellschaft wird seit März 2016 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen.
- DB Schenker hat mit Schenker Myanmar Co. Ltd., Yangon/Myanmar, eine eigene Landesgesellschaft in der Region gegründet und bietet Lagerservices und Kontraktlogistik an. Die Gesellschaft wird seit Mai 2016 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen.
- Im März 2016 gründete DB Schenker die DB Schenker Logistics Campus Nmea (Pty) Ltd, Kempton Park/Südafrika, ein Gemeinschaftsunternehmen mit dem südafrikanischen Partner LIV Equity. Die Gesellschaft, an der DB Schenker mit 47 % beteiligt ist, soll insbesondere die Ausbildung und Schulung von Mitarbeitern von Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika, übernehmen. Sie wird seit Mai 2016 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen.

Platooning-Projekt mit MAN

GRI DB 02

DB Schenker und MAN arbeiten bei der Entwicklung vernetzter Lkw-Kolonnen (F4) zusammen und erproben diese im Echtbetrieb. Eine entsprechende Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) haben wir im November 2016 unterzeichnet. Geplant ist, zunächst die Rahmenbedingungen für das Projekt und eine damit verbundene Praxiserprobung festzulegen.

SEITE 86

Kooperation mit Online-Frachtbörse uShip

GRI DB 02

DB Schenker hat einen fünfjährigen Kooperationsvertrag mit der US-Online-Frachtbörse USHIP [SEITE 189] unterzeichnet. Ziel der Vereinbarung ist es, digitale Innovationen (F4) zu nutzen, um Fracht schneller und effizienter zu bewegen und den Service für Kunden und Partner zu verbessern.

Die uShip-Marktplatzplattform, die erfolgreich Absender und Transporteure in mehr als 19 Ländern zusammenbringt, ist führend darin, Gütertransporte über mobile Geräte zu organisieren. Sie wird zunächst im Landverkehr von DB Schenker angewendet. So sollen ab Ende 2016 über eine eigene DB-Schenker-Plattform namens »DRIVE4SCHENKER« [SEITE 30 F.] Fahrer und Fracht im Landverkehr online zusammengebracht werden.

DB Schenker baut Umweltposition aus

GRI G4-EN27

- DB Schenker hat in Polen zwei Terminals eröffnet, die die höchsten Standards beim Energiesparen, bei der Reduzierung von CO_2-Emissionen und der Effizienz im Wasser- und Heizungsverbrauch erfüllen und unter anderem auch mit Solarlampen, Sonnenkollektoren und modernen Kondensationsöfen ausgestattet sind.
- Die Lager in Helsinki, Tilburg und dem ungarischen Szigetszentmiklós sind von BREEAM [DB.DE/LINKS_IB16] zertifiziert, weitere in Klagenfurt und Singapur sind mit Green Building Certificates ausgezeichnet worden.
- Mit einer weiteren Reederei (der CMA CGM) haben wir eine Vereinbarung zur Reduzierung von CO_2-Emissionen unterzeichnet.
- DB Schenker bietet eine neue Transportroute zwischen Skandinavien und der Türkei an. Durch die Nutzung einer Schiffsverbindung werden die Güter schneller und mit weniger CO_2-Emissionen transportiert.
- Im vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) geförderten Forschungsprojekt iHub setzt DB Schenker zwei batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge, darunter einen 12-t-Lkw, ein.
- Das Projekt »Wasserstoff in der Logistik« ging in Linz in die dritte Runde: Der Wasserstoff für die zehn Flurförderfahrzeuge mit Brennstoffzelle wird nun im elektrolytischen Verfahren aus einer Photovoltaikanlage gewonnen, was die Betankung effizienter macht und damit eine Skalierung nachhaltiger Intralogistik auch an kleineren Standorten erlaubt.
- DB Schenker in Schweden hat die Führung im KNEG-Programm übernommen. Hier haben sich wissenschaftliche und kommunale Institutionen, Energieprovider, Logistiker und Verlader zusammengeschlossen, um bis 2020 die CO_2-Emissionen aus dem Landverkehr in Schweden um 50 % pro Tonnenkilometer gegenüber 2006 zu reduzieren. Zwischen 2006 und 2015 konnten bereits 34 % der spezifischen CO_2-Emissionen reduziert werden. Einen großen Beitrag leisten hierbei die rund 800 Fahrzeuge von DB Schenker, die bis zu 100 % nachhaltiges HVO (hydriertes Pflanzenöl) einsetzen.
- DB Schenker ist Erstunterzeichner für einen weltweiten Standard (GLEC Framework) zur Berechnung von Treibhausgasen. Damit bekräftigen wir die Notwendigkeit, die Vereinheitlichung bei der Bilanzierung der Treibhausgase weiter voranzutreiben.
- Obwohl DB Schenker lediglich rund 10 % der eingesetzten Flotte im Eigenbesitz hat, arbeiten wir gemeinsam mit Forschungsinstituten am Einsatz neuer Antriebe und Kraftstoffe im logistischen Regelbetrieb. So werden weltweit rund 1.000 Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen (CNG, LNG, nachhaltige Biokraftstoffe, vollelek-

trische Fahrzeuge und Hybridfahrzeuge) eingesetzt, die Treibhausgasemissionen von 20 bis zu 90% je Kraftstofftyp (Well-to-Wheel) einsparen und nahezu schadstofffrei unterwegs sind.

Laufende rechtliche Verfahren

- Der DB-Konzern verfolgt Schadenersatzansprüche gegen die an dem sogenannten Luftfrachtkartell beteiligten Fluggesellschaften, die sich nach den Feststellungen verschiedener Kartellbehörden weltweit von 1999 bis mindestens 2006 zulasten von Spediteuren wie DB Schenker unter anderem über Kerosin- und Sicherheitszuschläge abgesprochen haben. Dazu sind bereits seit 2014 in Deutschland und den USA gegen mehrere Fluggesellschaften Schadenersatzklagen anhängig. In den USA ist es im Berichtsjahr gelungen, mit einzelnen Fluggesellschaften außergerichtliche Vergleiche abzuschließen. Mit den im US-Verfahren verbliebenen Fluggesellschaften werden Vergleichsgespräche geführt. Ferner konnte mit einer Fluggesellschaft der erste außergerichtliche Vergleich zur Beilegung des in Deutschland anhängigen Verfahrens abgeschlossen werden. Zudem werden mit verschiedenen Fluggesellschaften Vergleichsgespräche zur Beilegung des in Deutschland anhängigen Verfahrens geführt.
- Die Staatsanwaltschaft Köln und DB Schenker haben sich einvernehmlich auf die Beendigung der Ermittlungen im Zusammenhang mit ungeklärten Zahlungen für in Russland erbrachte Logistikdienstleistungen geeinigt. Gegen die russische Landesgesellschaft von DB Schenker ist auf Antrag der Staatsanwaltschaft eine Geldbuße in Höhe von 2 Mio. € wegen Rechtsverstößen im Zeitraum von 2010 bis Mitte 2012 festgesetzt worden. Die Verfahren gegen überwiegend ehemalige Verantwortliche von DB Schenker sind, zum Teil gegen Zahlung von Geldauflagen, ebenfalls eingestellt worden.

> Entwicklung im Berichtsjahr

- **Kontraktlogistik unverändert Wachstumstreiber.**
- **Intensives Wettbewerbsumfeld.**
- **Frachtraten niedrig, erholen sich aber im Jahresverlauf.**
- **Spürbarer Einfluss von Währungskurseffekten.**

Die Erfassung der Kundenzufriedenheit findet im Zweijahresrhythmus statt und wird 2017 wieder erfolgen. GRI G4-PR5

Die Volumenentwicklung war im Europäischen Landverkehr sowie in der Luft- und Seefracht positiv.

Haupttreiber der negativen Umsatzentwicklung waren die FRACHTRATENENTWICKLUNG IN DER LUFT- UND SEEFRACHT [SEITE 94] sowie Währungskurseffekte.

Dementsprechend sank allerdings auch der Materialaufwand (–4,4%), sodass der Rohertrag (+2,4%) insgesamt anstieg. Treiber war die Entwicklung in der Kontraktlogistik.

Im Vergleich zum Umsatz stieg der Rohertrag überproportional, daher entwickelte sich auch die Rohertragsmarge positiv.

DB Schenker	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
Kundenzufriedenheit [1] in ZI	–	71	–	–	–
Sendungen im europäischen Landverkehr [2] in Tausend	99.638	99.361	+277	+0,3	98.867
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.179	1.128	+51	+4,5	1.112
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	2.006	1.942	+64	+3,3	1.983
Gesamtumsatz in Mio. €	15.128	15.451	–323	–2,1	14.943
Außenumsatz in Mio. €	15.059	15.390	–331	–2,2	14.894
Rohertragsmarge in %	36,0	34,4	–	–	33,1
EBITDA bereinigt in Mio. €	599	589	+10	+1,7	520
EBIT bereinigt in Mio. €	410	395	+15	+3,8	332
EBIT-Marge (bereinigt) in %	2,7	2,6	–	–	2,2
Brutto-Investitionen in Mio. €	209	238	–29	–12,2	240
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	68.388	66.327	+2.061	+3,1	64.810
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,8	–	–	–	3,9
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	31,9	32,1	–	–	32,6
Spezifische CO_2-Emissionen (europäischer Landverkehr) im Vergleich zu 2006 [3] (bezogen auf tkm) in %	–16,3	–20,1	–	–	–14,6
Spezifische CO_2-Emissionen (Luftfracht) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	–4,8	–2,9	–	–	–0,8
Spezifische CO_2-Emissionen (Seefracht) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	–60,3	–50,3	–	–	–45,6

[1] Erhebung alle zwei Jahre.

[2] Vorjahreszahl angepasst.

[3] Methodenänderung ab 2015.

Der Personalaufwand (+0,7%) lag leicht über dem Vorjahresniveau. Dies ist insbesondere auf eine gestiegene Mitarbeiterzahl und Tarifanpassungen zurückzuführen. Dämpfend wirkten Währungskurseffekte.

Das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT entwickelten sich insgesamt positiv. Währungskursbereinigt war die operative Ergebnisentwicklung noch etwas besser. Aufgrund einer geänderten Erfassung und Verteilung von Overheadkosten auf die Sparten ist eine Vergleichbarkeit der operativen Ergebnisgrößen auf Ebene der einzelnen Sparten im Vorjahresvergleich nicht aussagekräftig.

MASSNAHMEN 2016

- Bei den Olympischen Spielen 2016 in Rio de Janeiro transportierte DB Schenker rund 60 t Ausrüstung per Luftfracht sowie rund 1.000 Standardcontainer per Seefracht für das deutsche Olympiateam.

Die Brutto-Investitionen lagen unter dem Vorjahresniveau. Der Rückgang resultierte überwiegend aus der Entwicklung in der Region Europa, wo nach wie vor die Investitionsschwerpunkte sind.

Die Mitarbeiterzahl ist gestiegen. Dies ist insbesondere auf die positive Geschäftsentwicklung in der Kontraktlogistik zurückzuführen.

MASSNAHMEN 2016

- Mentoringprogramm auf verschiedene Abteilungen und weibliche Führungskräfte ausgeweitet.
- Neugestaltung des Führungsprogramms STEPforward für unsere Top-Führungskräfte.
- Globale Change-Management-Toolbox ins Leben gerufen.

Die Mitarbeiterzufriedenheit ist leicht zurückgegangen, befindet sich aber nach wie vor auf einem überdurchschnittlichen Niveau.

Der Rückgang des Frauenanteils in Deutschland ist im Wesentlichen durch die Geschäftsveränderungen bei der Schenker Deutschland AG bedingt, die zu Neueinstellungen von vorrangig gewerblichen Mitarbeitern führten.

Der größte Teil der Emissionen von DB Schenker sind sogenannte Scope-3-Emissionen unserer Subunternehmen. Wir vereinbaren daher regelmäßig verbindliche Reduktionsziele mit unseren größten Carriern, um die CO_2-Emissionen insgesamt zu reduzieren. Im Berichtsjahr konnten die CO_2-Emissionen der Seefracht aufgrund des Einsatzes großer neuer Schiffe auf der Haupttradelane Europa–Asien erneut massiv reduziert werden. Auch in der Luftfracht sind die Werte gesunken. Im Landverkehr erhöhten sie sich aufgrund der Verschiebung hin zu kleineren Sendungs- und Fahrzeugeinheiten.

MASSNAHMEN 2016

- Clean Cargo Working Group (CCWG) arbeitet an CO_2-Zielen über 2020 hinaus.
- Jubiläen für Klimaschutzziele mit unseren Transporteuren: zehnjährige Umweltpartnerschaft mit Hapag Loyd und fünf Jahre mit Lufthansa.

Sparte Europäischer Landverkehr

- **Hoher Wettbewerbsdruck, gesunkene Dieselpreise.**
- **Im System- und Direktverkehr stärkere Fokussierung auf internationale Verkehre.**
- **Beginn und Ausbau der Kooperation mit GLS.**
- **Optimierung der IT-Landschaft und der Stückgutverkehre.**

Europäischer Landverkehr Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Sendungen im europäischen Landverkehr [1] in Tausend	99.638	99.361	+277	+0,3
Gesamtumsatz	6.358	6.317	+41	+0,6
Außenumsatz	6.298	6.264	+34	+0,5
EBITDA bereinigt	149	195	-46	-23,6
EBIT bereinigt	82	99	-17	-17,2
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	19.505	24.315	-4.810	-19,8

[1] Vorjahreszahl angepasst.

Das Sendungsvolumen war insgesamt leicht positiv. Verbesserungen bei den System- (+2,3%) und den Direktverkehren (+5,3%) wurden durch eine rückläufige Entwicklung im Paketgeschäft (–4,4%) nahezu vollständig kompensiert.

Die Umsatzentwicklung wurde gedämpft durch das intensive Wettbewerbsumfeld und den niedrigen Dieselpreis, die die Preisentwicklung hemmten. Zudem wirkten sich negative Währungskurseffekte und die Volumenentwicklung im Paketgeschäft negativ aus. Dementsprechend entwickelte sich der Umsatz nur leicht positiv.

Der Materialaufwand stieg im Vergleich zum Vorjahr an. Dies resultierte insbesondere aus den Direktverkehren, wurde aber durch die Entwicklung bei den Stückgutverkehren und im Paketgeschäft sowie durch Währungskurseffekte teilweise kompensiert.

Aufgrund einer geänderten Erfassung und Verteilung von Overheadkosten auf die Sparten ist eine Vergleichbarkeit von Personalaufwand, operativen Ergebnisgrößen und Mitarbeiterzahl im Vorjahresvergleich nicht gegeben.

Sparte Luft- und Seefracht

- Spürbare Effekte durch Frachtraten- und Währungskursentwicklung.
- In der Seefracht Fokus auf Auslastungs-, Kosten- und Einkaufsratenoptimierungen.
- In der Luftfracht Fokus auf Verbreiterung der Kundenbasis und Verbesserung des Cargo-Mix.

Luft- und Seefracht **Ausgewählte Kennzahlen** in Mio. €	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.179	1.128	+51	+4,5
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	2.006	1.942	+64	+3,3
Gesamtumsatz	6.257	6.753	-496	-7,3
Außenumsatz	6.249	6.747	-498	-7,4
EBITDA bereinigt	237	286	-49	-17,1
EBIT bereinigt	221	255	-34	-13,3
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	13.137	20.286	-7.149	-35,2

Die Leistungsentwicklung war sowohl in der Luft- als auch in der Seefracht positiv:

- In der Luftfracht stiegen die Volumina deutlich an. Maßgeblich hierfür waren vor allem die Relation Asien–Europa und die transpazifischen Verkehre. Gegenläufig nahm die Volumenentwicklung auf den Verkehren von und nach Lateinamerika und in der Region Mittlerer Osten ab.
- Das Seefrachtvolumen stieg ebenfalls an. Hier wirkten insbesondere die innerasiatischen Verkehre, die Relationen Asien–Europa sowie die transpazifischen Verkehre positiv. Vor allem die innereuropäischen Relationen sowie die Verkehre aus der und in die Region Naher Mittlerer Osten verzeichneten rückläufige Volumina.

Auch wenn sich die Frachtraten in der Luftfracht im zweiten Halbjahr wieder etwas erholt haben, blieben sie deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. In der Seefracht führte die Hanjin-Insolvenz zu einer Erholung der Frachtraten.

Die Umsatzentwicklung war sowohl in der Luft- als auch in der Seefracht negativ, im Wesentlichen getrieben durch die Frachtraten- und Währungskursentwicklung.

Beides hatte allerdings gegenläufig positive Auswirkungen auf den Materialaufwand, der spürbar gesunken ist.

Aufgrund einer geänderten Erfassung und Verteilung von Overheadkosten auf die Sparten ist eine Vergleichbarkeit von Personalaufwand, operativen Ergebnisgrößen und Mitarbeiterzahl im Vorjahresvergleich nicht gegeben.

Sparte Kontraktlogistik/SCM

- Gute Entwicklung im Bestands- und Neukundengeschäft.
- Erneut wachstumsstärkste Sparte.
- Weiterer Ausbau der Kapazitäten.

Kontraktlogistik/SCM **Ausgewählte Kennzahlen** in Mio. €	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %
Lagerhausfläche in Mio. m²	8,0	7,7	+0,3	+3,9
Gesamtumsatz	2.514	2.381	+133	+5,6
Außenumsatz	2.513	2.380	+133	+5,6
EBITDA bereinigt	161	163	-2	-1,2
EBIT bereinigt	107	106	+1	+0,9
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	20.139	20.740	-601	-2,9

Die Umsatzentwicklung in der Sparte Kontraktlogistik/SCM war im Berichtsjahr anhaltend deutlich positiv. Hier machte sich die gute Geschäftsentwicklung im Bestands- und Neukundengeschäft bemerkbar. Gegenläufig wirkten negative Währungskurseffekte.

Mit der Geschäftsausweitung stieg auch der Materialaufwand (+3,4%). Dämpfend wirkten positive Währungskurseffekte.

Aufgrund einer geänderten Erfassung und Verteilung von Overheadkosten auf die Sparten ist eine Vergleichbarkeit von Personalaufwand, operativen Ergebnisgrößen und Mitarbeiterzahl im Vorjahresvergleich nicht gegeben.

> Beteiligungen/Sonstige

> Ereignisse 2016

Kompetenzen für Bauprojekte gebündelt

Mit Wirkung zum 1. Januar 2016 wurden die DB ProjektBau GmbH und die DB InternationalGmbH zur DB Engineering & Consulting GmbH (DB E&C) zusammengeführt. Damit haben wir unsere Kompetenzen für nationale Infrastrukturprojekte mit dem internationalen Ingenieurs- und Beratungs-Know-how vereint. 4.000 Mitarbeiter aus 66 Nationen sind auf allen Kontinenten für DB E&C im Einsatz. Das Angebotsportfolio reicht von Planung und Bauüberwachung über Plan- und Abnahmeprüfungen und Leistungen im Bereich Umwelt, Geotechnik und Geodäsie bis zu Projektmanagement und Beratung.

DB.DE/LINKS_IB16

Start der ersten Güterverkehrsstrecke in den Vereinigten Arabischen Emiraten

Zum Jahreswechsel 2015/2016 ist in den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) die Güterverkehrsstrecke zwischen Shah, Habshan und dem Hafen von Ruwais offiziell in Betrieb genommen worden. Täglich transportieren Züge mit einer Länge von 2 km 22.000 t Schwefelgranulat. Der DB-Konzern und Etihad Rail, die Eisenbahngesellschaft der VAE, hatten im Juni 2013 ein Joint Venture für den Betrieb des Güterverkehrs auf der Strecke gegründet. Die DB E&C ist für die Instandhaltung der Infrastruktur und der Ausrüstungstechnik zuständig.

Unterstützung bei Stadtbahn Canberra

Ende Januar 2016 hat die DB E&C zusammen mit weiteren Partnern den Auftrag für die erste Stadtbahn in Canberra/Australien erhalten. Die DB E&C erbringt Beratungsleistungen im Bereich Betrieb und Instandhaltung. Die 12 km lange Metro soll den schnell wachsenden Außenbezirk Gungahlin mit dem Zentrum der Hauptstadt verbinden. Bereits 2019 soll die Stadtbahn mit 13 oberirdischen Stationen den Betrieb aufnehmen.

Unterstützung für indische Güterverkehrsstrecke

Im September hat die DB E&C mit der Dedicated Freight Corridor Corporation of India Limited einen Vertrag über Projektmanagement- und Beratungsleistungen für eine neue Güterverkehrsstrecke in Indien unterzeichnet. Der 175 km lange Abschnitt Sahnewal–Pilkhani gehört zum »Eastern Dedicated Freight Corridor«. Der Vertrag hat eine Laufzeit bis April 2022. DB E&C stellt ein Projektteam aus 90 Mitarbeitern.

Zukunft des Werks Eberswalde gesichert

Der DB-Konzern hat sich mit der EBW Eisenbahnwerk Eberswalde GmbH auf die Übernahme des Werks Eberswalde geeinigt. Der Betriebsübergang hat wie geplant zum 1. Januar 2017 stattgefunden. Von den 275 Mitarbeitern sind knapp 150 gemäß §613a BGB auf die EBW Eisenbahnwerk Eberswalde GmbH übergegangen. Die restlichen Mitarbeiter sind innerhalb des DB-Konzerns gewechselt oder es wurden individuelle und sozialverträgliche Lösungen vereinbart. Der Erwerber hat den Bestand des Standorts in Eberswalde für mindestens fünf Jahre garantiert.

GRI
DB 02

IT-Anwendungen auf Cloud-Computing

DB-konzernweit verlagern immer mehr Geschäftsfelder ihre IT-Anwendungen von eigenen Servern in die DB Enterprise Cloud (F4). Dabei handelt es sich um IT-Infrastruktur von externen Speicherplatzanbietern. Die Integrationsplattform DB Enterprise Cloud erfüllt alle relevanten Sicherheits- und Datenschutzbestimmungen.

Beteiligungen

- Mit Wirkung zum 1. Januar 2016 wurden 100% der Anteile der DB Bahnbau Gruppe GmbH von der DB Netz AG auf die DB AG übertragen.
- Im März 2016 hat die DB AG 18,12% der Anteile an der als CleverShuttle firmierenden GHT Mobility GmbH erworben. Im Rahmen einer Kapitelerhöhung im September 2016 stieg der Anteil auf 19,08%.
- Im November 2016 wurde die DEUTSCHE BAHN DIGITAL VENTURES GMBH [SEITE 84] gegründet. Die DB AG hält 100% der Anteile an der Gesellschaft, die seit November 2016 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen wird.
- Im November 2016 wurde die QT Mobilitätsservice GmbH gegründet. Die Gesellschaft betreibt das Produkt QIXXIT [DB.DE/LINKS_IB16]. Die DB AG hält 100% der Anteile an der Gesellschaft, die seit Dezember 2016 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen wird.
- Im November 2016 wurde der Erwerb von 75% der Anteile an der infraview GmbH abgeschlossen. Die Gesellschaft ist ein Softwareentwicklungsunternehmen, das eine generische IT-Plattform zur Diagnostik und Analyse von Anlagenteilen entwickelt, und wird seit November 2016 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen.

> Wirtschaftliche Entwicklung

- **Kostenreduzierung in der Konzernleitung.**
- **Optimierung der Dienstleistungsgesellschaften.**

Der Bereich Beteiligungen/Sonstige umfasst die Governancefunktionen (zum Beispiel Konzernentwicklung, Finanzen oder Personal) sowie die unselbstständigen ADMINISTRATIVEN SERVICEEINHEITEN [SEITE 75] (zum Beispiel Shared Service Center Buchhaltung oder Personalservices) der Holdinggesellschaft DB AG. Darüber hinaus werden in diesem Segment die rechtlich selbstständigen ADMINISTRATIVEN SERVICEEINHEITEN [SEITE 75] (zum Beispiel DB Zeitarbeit und DB JobService) sowie die selbstständigen OPERATIVEN SERVICEEINHEITEN [SEITE 75] (zum Beispiel DB Fahrzeuginstandhaltung oder DB Systel), die für mehrere Geschäftsfelder des DB-Konzerns Leistungen erbringen, gebündelt. Darin enthalten sind damit auch alle KONZERNINTERNEN DIENSTLEISTER [SEITE 73], die dem ehemaligen Geschäftsfeld DB Dienstleistungen zugeordnet waren.

Der leichte Anstieg des Gesamtumsatzes (+30 Mio.€ beziehungsweise +0,7%) resultierte aus höheren Umsätzen mit konzernexternen Kunden sowie gestiegenen internen Leistungen der Projektgesellschaft Stuttgart–Ulm.

Der Anstieg des bereinigten EBITDA (+53 Mio.€ beziehungsweise –31,1%) und des bereinigten EBIT (+57 Mio.€ beziehungsweise –13,3%) resultierte im Wesentlichen aus Effizienzsteigerungen in der Konzernleitung und den Servicegesellschaften, sodass Faktorkostensteigerungen sowie die Projektkosten infolge der Maßnahmen von ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn kompensiert werden konnten. Zudem führte der veränderte Ausweis der Restrukturierungsaufwendungen für den konzernweiten Arbeitsmarkt zu einer Verbesserung auf EBIT-Ebene.

Weitere Informationen

Einkaufsvolumen gestiegen / S. 177

Weitere rechtliche Themen / S. 179

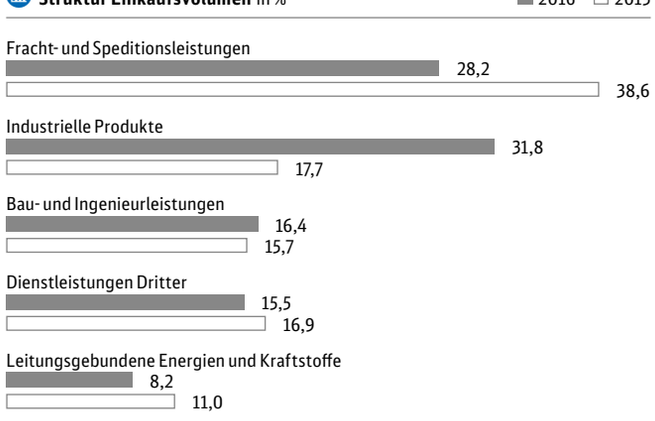
> Einkaufsvolumen gestiegen

Das Einkaufsvolumen betrug im Berichtsjahr 33,0 Mrd. € (im Vorjahr: 25,4 Mrd. €). Wesentlich für die Steigerung sind die Effekte aus der Beschaffung der neuen ICE 4.

- Im Bereich Fracht- und Speditionsleistungen ging das Volumen von 9,8 Mrd. € auf 9,3 Mrd. € zurück.
- Bei den industriellen Produkten ist eine deutliche Steigerung von 4,5 Mrd. € auf 10,5 Mrd. € zu verzeichnen. Dem Anstieg liegt im Wesentlichen die Beschaffung der neuen Zuggeneration ICE 4 zugrunde.
- Bei Bau- und Ingenieurleistungen stieg das Volumen auf 5,4 Mrd. € (im Vorjahr: 4,0 Mrd. €). Wesentliche Volumentreiber waren Beschaffungsvorgänge für Tunnelbauten (zum Beispiel Albvorlandtunnel, Tunnel Rastatt).
- Die Dienstleistungen Dritter erhöhten sich auf 5,1 Mrd. € (im Vorjahr: 4,3 Mrd. €).
- Bei den leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffen war eine leichte Reduzierung von 2,8 Mrd. € auf 2,7 Mrd. € zu verzeichnen.

GRI G4-12

Struktur Einkaufsvolumen in %



Der Anteil des lokalen Einkaufsvolumens in Deutschland ist im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen. Hier waren die Effekte aus der Beschaffung der neuen ICE-4-Flotte bei der Siemens AG der wesentliche Volumentreiber.

in Mio. €	2016	2015	2014
Einkaufsvolumen DB-Konzern [1]	17.820	10.668	11.083
Lokales Einkaufsvolumen in %	93	91	91

[1] Ohne DB Schenker, DB Arriva und Auslandsgesellschaften von DB Cargo.

> Wesentliche Vergaben (inklusive Rahmenverträgen)

Infrastruktur

- Für die Herstellung und Lieferung von Spannbetonschwellen und Spannbetonweichenschwellen wurden Rahmenverträge mit einer Laufzeit von 16 Monaten geschlossen (Gesamtvolumen rund 200 Mio. €).
- Für den Neubau, die Erweiterung und den Umbau von rechnergesteuerten Bahnübergangssicherungsanlagen wurden mit vier Lieferanten Rahmenverträge/Modulverträge über einen Zeitraum von zwei Jahren geschlossen (Gesamtvolumen 180 Mio. €).
- Zur Instandhaltung der Oberbauinfrastruktur wurden Rahmenverträge mit einer Laufzeit von zwei Jahren geschlossen (Gesamtvolumen rund 176 Mio. €).
- Zur Herstellung und Lieferung von Schienen wurden Rahmenverträge mit einer Laufzeit von einem Jahr geschlossen (Gesamtvolumen rund 160 Mio. €).
- Für die Planung und Prüf- sowie Gutachterleistungen der Leit- und Sicherungstechnik wurden mit mehreren Lieferanten Rahmenverträge über einen Zeitraum von zwei Jahren geschlossen (Gesamtvolumen 140 Mio. €).
- Für den Ausbau der Strecke 6135 zwischen Wünsdorf und Hohenleipisch (ABS Berlin–Dresden, Fortführung erste Baustufe) wurden Bau- und Ausrüstungsleistungen mit einem Volumen von 142 Mio. € vergeben.
- Für die S-Bahn-Anbindung des neuen Stadtteils Gateway Gardens in Frankfurt am Main wurde ein Auftrag für Bauleistungen in Höhe von 130 Mio. € erteilt.
- Für die maschinelle Schienenbearbeitung zur Instandhaltung und Prävention von Gleisen wurden Rahmenverträge mit einer Laufzeit von 24 Monaten abgeschlossen (Gesamtvolumen rund 120 Mio. €).
- Zur Abwehr von Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb wurden bundesweit mit 89 Lieferanten Rahmenverträge für Sicherungsleistungen und bauaffine Dienstleistungen mit einer Laufzeit von zwei Jahren für den DB-Konzern sowie mit 61 Lieferanten mit einer Laufzeit von ein bis zwei Jahren für DB Fahrwegdienste abgeschlossen (Gesamtvolumen rund 119 Mio. €).
- Im Zuge der Baumaßnahmen im Rahmen der VDE 8.1 ist die Strecke Nürnberg–Erfurt innerhalb von zwölf Monaten auf 10 km auf vier Gleise zu erweitern (Gesamtvolumen 115 Mio. €).

- Für das neue ICE-WERK KÖLN-NIPPES [SEITE 42 F.] wurden jahresübergreifend in mehreren Vergabepaketen Bauleistungen und Leistungen der Ausrüstungstechnik vergeben (Gesamtvolumen rund 110 Mio. €).
- Für den zweigleisigen Ausbau zwischen Berlin-Blankenburg und Berlin-Karow wurden Bau- und Ausrüstungsleistungen in Höhe von rund 80 Mio. € vergeben.
- Für die Planung von Ingenieurbauwerken und insbesondere zur Unterstützung des Brückenprogrammes wurden bundesweite Rahmenverträge mit einer Laufzeit von vier Jahren geschlossen (Gesamtvolumen rund 80 Mio. €).

Schienenfahrzeuge und Schienenfahrzeugteile

- Das derzeit größte Einzelfahrzeugbeschaffungsprojekt (ICE 4 mit über 5 Mrd. € Gesamtvolumen) läuft terminlich stabil und mit hoher Qualität in den Ziellauf der Auslieferung. Im Berichtsjahr erfolgte die planmäßige Erlangung der Inbetriebnahmegenehmigung durch das EBA. Des Weiteren startete der Probebetrieb mit Fahrgästen.
- Für das Netz 9a Breisgau Ost-West wurde ein Auftrag zur Fertigung neuer elektrischer Triebzüge vergeben. Das Investitionsvolumen für die 11 dreiteiligen und 13 vierteiligen Triebzüge beträgt 133 Mio. €.
- Die DB Cargo AG hat 196 Loks der Baureihen 151 und 155 an ein Konsortium aus Railpool und Toshiba verkauft. Die Loks werden für acht Jahre im Rahmen einer Kapazitätsmietvereinbarung mit Railpool genutzt. Das Nutzungsentgelt beträgt rund 94 Mio. €.
- Die DB Cargo AG hat mit Toshiba International Europe Ltd. einen Entwicklungs- und Liefervertrag über zunächst 50 Diesel-Hybrid-Rangierlokomotiven abgeschlossen (Vertragsvolumen rund 94 Mio. €). DB Cargo hat das Recht, bis Ende 2030 weitere Fahrzeuge auf diesen Vertrag abzurufen.

Allgemeine Bedarfe und Leistungen

- Zur Kapazitätsunterstützung bei der Erbringung von IT-Dienstleistungen (SmartICT) wurden Rahmenverträge für die nächsten maximal acht Jahre geschlossen (Gesamtvolumen rund 1.200 Mio. €).
- Es erfolgte die Beauftragung zur Ausstattung der Züge mit öffentlichem WLAN-Zugang (Hardware plus SIM-Karten) für die 1. und 2. Klasse bis zum Jahr 2021 mit einem Gesamtvolumen von rund 95 Mio. €.
- Es wurden weltweite Wirtschaftsprüferleistungen mit einem Gesamtvolumen von rund 90 Mio. € und einer Laufzeit von fünf Jahren sowie zwei Jahren mit Option auf Verlängerung vergeben.
- Für 6.000 bundesweite Verkehrsflächen wurden Winterdienstleistungen bis zum Jahr 2021 vergeben (Gesamtvolumen rund 80 Mio. €).

> Beschaffung zahlt auf Konzernziele ein

Die Beschaffung trägt zur Umsetzung der Strategie DB2020+ bei und ist Teil von ZUKUNFT BAHN [SEITE 85 F.]. Durch die Erzielung von Einkaufspotenzialen durch das im Vorjahr gestartete Einkaufsprogramm und die funktionsübergreifende Zusammenarbeit mit den Geschäftsfeldern wird das Ziel des PROFITABLEN QUALITÄTSFÜHRERS unterstützt. Gemeinsam mit den jeweiligen Bedarfsträgern identifiziert die Beschaffung Möglichkeiten zur Generierung monetärer Einsparungen durch optimale Vergabedesigns und stellt die Versorgungssicherheit zu wettbewerbsfähigen Preisen her. Im Rahmen von Warengruppenstrategien werden detaillierte Markt- sowie Umfeldanalysen durchgeführt und entsprechende Maßnahmen für die Beschaffungsvorgänge abgeleitet.

Der Trend steigender Tarifabschlüsse und Lohnkosten setzte sich 2016 fort. Es herrscht weiterhin ein hoher Preisdruck, insbesondere im Dienstleistungssegment. Bei den Rohstoffpreisen war hingegen weiterhin ein Rückgang zu verzeichnen, jedoch nicht in dem Maße wie im Vorjahr.

Im Sinne des Anspruchs, UMWELT-VORREITER zu sein, werden in der Warengruppenstrategiearbeit neben der Potenzialidentifizierung auch umweltbezogene Aspekte betrachtet. Außerdem fließen Firmenbewertungen zur CSR in das Lieferantenmanagement ein.

Das Personalqualifizierungsportfolio der Beschaffung, das speziell auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Funktionen abgestimmt ist und kontinuierlich weiterentwickelt wird, zahlt auf das Top-Ziel TOP-ARBEITGEBER ein. Im Berichtsjahr wurde das Expertenqualifizierungsprogramm für Einkäufer inhaltlich und methodisch neu aufgesetzt und anschließend erfolgreich pilotiert.

Nachdem die Beschaffung sich im Vorjahr mit dem Ziel einer Standortbestimmung im Vergleich zu »World Class«-Organisationen einem externen Leistungscheck unterzogen hatte, wurde im Berichtsjahr eine umfassende Roadmap aufgesetzt, um die Leistungsfähigkeit der Beschaffung in Richtung einer »World Class Procurement«-Organisation zu optimieren. Der Status »Professional Procurement« konnte auch im Berichtsjahr durch eine externe Beratungsgesellschaft bestätigt werden und ist stabil.

GRI G4-12

Beschaffung als Baustein für Nachhaltigkeit

Nachhaltige Kriterien wurden auch im Berichtsjahr in der Beschaffung fokussiert. Neben dem Verhaltenskodex für Geschäftspartner und den Einkaufsrichtlinien setzt der Einkauf weitere Grundsätze zur CSR in der Lieferkette um. Die Einhaltung von ökologischen und sozialen Standards wird daher über die Wertschöpfung des DB-Konzerns hinaus gemeinsam mit ihren Lieferanten bewirkt und verankert.

Das im Vorjahr erarbeitete Risikomanagementsystem zur Auswahl von potenziell risikobehafteten Lieferanten und das darauf basierende CSR-Bewertungsverfahren wurden fortgeführt. Ausgewählte Lieferanten wurden hierbei zu ökologischen und sozialen Standards geprüft und entwickelt.

Die im Vorjahr gemeinsam mit anderen Unternehmen der Bahnindustrie gegründete Brancheninitiative RAILSPONSIBLE [DB.DE/LINKS_IB16] wurde weiter vorangetrieben. Mit der schwedischen Firma SKF konnte ein weltweit führender Technologieanbieter und Lieferant der Eisenbahnindustrie als Neumitglied gewonnen werden. Für die nächsten drei bis vier Jahre hat die Initiative ein gemeinsames Arbeitsprogramm definiert und die Themenbereiche Mitarbeitersensibilisierung, Lieferantenentwicklung und Kommunikation herausgestellt.

Zudem wurden weitere Lieferkettenanalysen gemeinsam mit Lieferanten des DB-Konzerns durchgeführt, um ein Praxisverständnis zur Lieferkettenstruktur und zu existierenden sozialen Risiken aufzubauen. Ziel ist es, Möglichkeiten der Einflussnahme auf identifizierte Risikobereiche sowie nicht wertschöpfende Lieferkettenstufen herauszuarbeiten.

Ergänzend dazu hat unsere Qualitätssicherung erneut vor Ort Audits bei Lieferanten durchgeführt. Im Rahmen der Überprüfung der Systeme, Prozesse und Produkte bei Lieferanten güteprüfpflichtiger Produkte oder von Produkten mit einer herstellerbezogenen Produktqualifikation wurden keine Feststellungen bezüglich Menschenrechtsverletzungen, Vereinigungsfreiheit, Kinderarbeit und Zwangs- oder Pflichtarbeit bekannt.

GRI G4-12

Ausbau der Internationalisierung

Die zunehmende Internationalisierung zeigt sich auch in einer globaler werdenden Lieferantenstruktur des DB-Konzerns. Der Fokus liegt vor allem in der Qualifizierung von Lieferanten des asiatischen Marktes. Ein Jahr nach Gründung des International Procurement Office in Shanghai wurden unter anderem in China, Südkorea und Taiwan mehr als 300 potenzielle Lieferanten identifiziert. Mit geeigneten Firmen wurde die kommerzielle und technische Qualifikation gestartet. Bereits nach sechs Monaten haben sich asiatische Lieferanten an Vergaben des DB-Konzerns beteiligt. Zum Erfahrungsaustausch zu ausgewählten Warengruppen hat das International Procurement Office erste Kontakte zu asiatischen Bahnbetreibern geknüpft.

> Weitere rechtliche Themen

> Kartellverfahren wegen Fahrkartenverkäufen eingestellt

Das Bundeskartellamt hat das im Januar 2014 gegen die DB AG eingeleitete Missbrauchsverfahren zum Fahrkartenvertrieb im Mai 2016 gegen die Abgabe von Verpflichtungszusagen eingestellt. Die Zusagen schaffen größtmögliche Rechtssicherheit und stellen die in Deutschland bestehenden Mechanismen für Tarif- und Vertriebskooperationen im Schienenpersonenverkehr auf eine neue vertragliche Grundlage. Insbesondere stehen Nahverkehrsunternehmen künftig noch flexiblere Vertragsmuster für die Kooperation mit der DB Vertrieb GmbH zur Verfügung. Zudem erweitern die Zusagen die Möglichkeiten von Wettbewerbern, Fernverkehrsfahrscheine der DB AG zu verkaufen. Ein abschließender Rechtsverstoß wurde vom Bundeskartellamt nicht festgestellt.

> Weiterer Vergleich zum Schienenkartell abgeschlossen

Im März 2016 haben wir mit der Stahlberg-Roensch-Gruppe und Constantin Stahlberg eine außergerichtliche Einigung über die Zahlung von Schadenersatz wegen des Schienenkartells erzielt.

Nach Voestalpine und ThyssenKrupp ist die Stahlberg-Roensch-Gruppe der dritte Beteiligte des Schienenkartells, mit dem nach intensiven Verhandlungen ein außergerichtlicher Vergleich erzielt werden konnte. Mit der Moravia-Gruppe als nunmehr letzter Kartellbeteiligter haben wir uns noch nicht auf einen Vergleich geeinigt. Daher verfolgt der DB-Konzern die Ansprüche auf Schadenersatz gegen Moravia Steel weiterhin mit einer Klage.

Wir führen den größten Teil der Schadenersatzzahlungen an Bund, Länder und weitere Zuwendungsgeber ab, die zuvor ihre Ansprüche an uns abgetreten hatten. Da die betroffenen Schienenbeschaffungen zu einem erheblichen Teil aus öffentlichen Mitteln gefördert waren, sind wir bei der Erlangung von Schadenersatz vor allem im Interesse der Zuwendungsgeber tätig.

Chancen- und Risikobericht

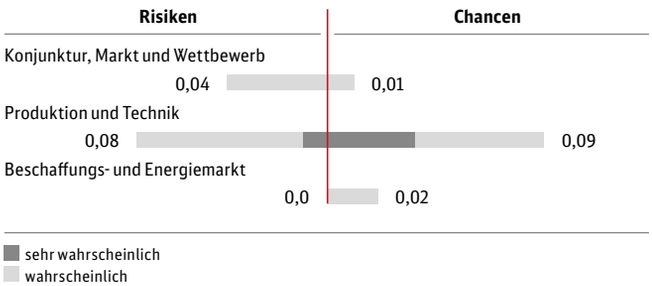
Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern / S.180

Wesentliche Chancen und Risiken / S.182

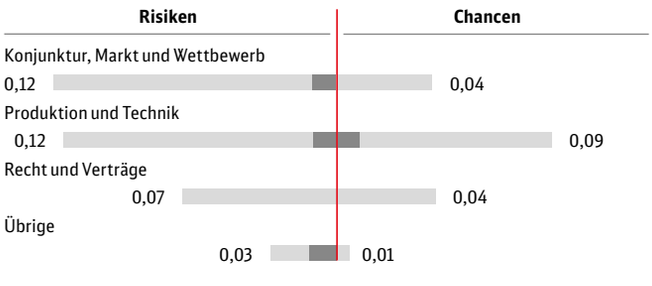
Wesentliche Maßnahmen / S.188

Bewertung der Risikoposition nach Kategorien

Chancen- und Risikoportfolio Geschäftsjahr 2017 per 31.12.2016, in Mrd. €



Chancen- und Risikoportfolio Geschäftsjahr 2016 per 31.12.2015, in Mrd. €



WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 182 FF.

> 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 quartalsweise 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.

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

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.

> 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.

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte des DB-Konzerns in den Bereichen Konjunktur, Markt und Wettbewerb sowie Produktion und Technik. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition bezogen auf die Prognose für das Folgejahr im Berichtsjahr reduziert (– 0,2 Mrd. €), unter anderem, da Risiken mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit bereits nahezu vollständig in der Prognose berücksichtigt wurden.

Für die Prognose der Entwicklung im **GESCHÄFTSJAHR 2017** [SEITE 193 FF.] bestehen unter Berücksichtigung von Gegensteuerungsmaßnahmen Risiken in Höhe von 0,1 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich (sw): 0,0 Mrd. €). Diese Risiken ergeben sich aus den Bereichen Produktion und Technik sowie Konjunktur, Markt und Wettbewerb.

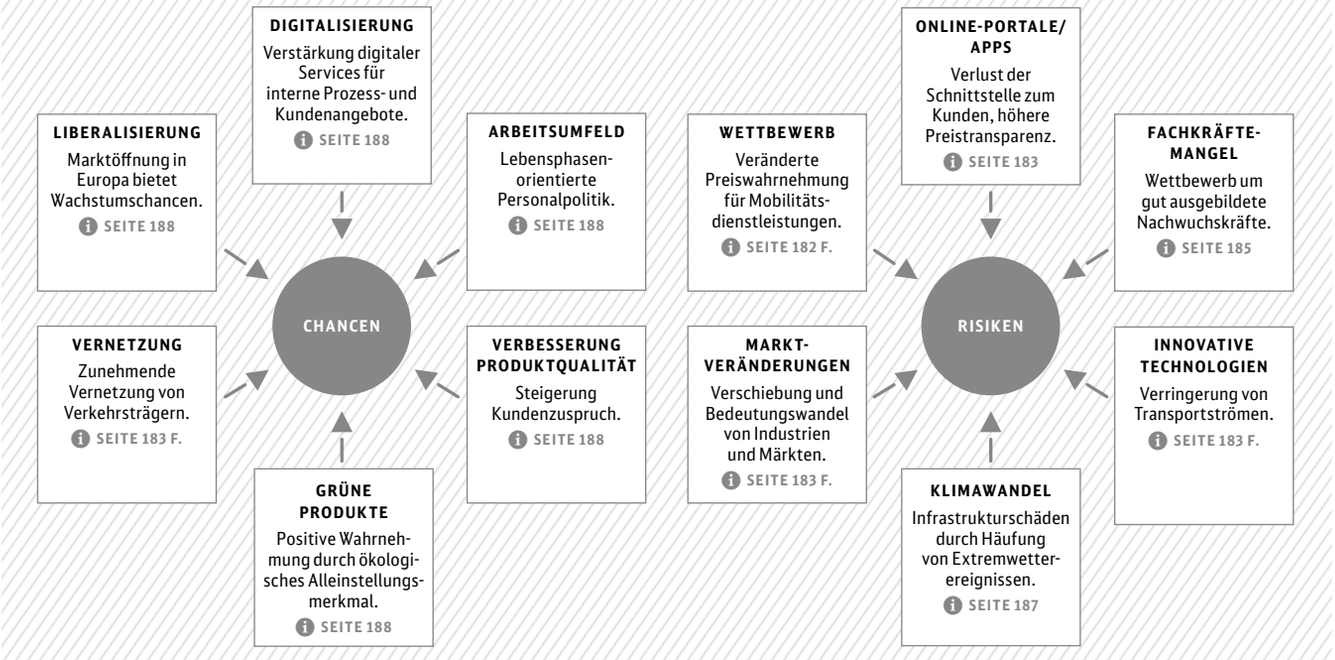
Chancen für die Prognose der Entwicklung im Geschäftsjahr 2017 bestehen in Höhe von 0,1 Mrd. € (davon sw: 0,0 Mrd. €). Diese Chancen bestehen im Wesentlichen im Bereich Produktion und Technik (0,1 Mrd. €).

Weitere Qualitätsverbesserungen bezogen auf die Pünktlichkeit und den Reisekomfort im Schienenverkehr in Deutschland haben wir mit dem umfassenden Programm **ZUKUNFT BAHN** [SEITE 85 F.] 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 **RATINGAGENTUREN** [SEITE 110] Moody's und S&P eingeschätzt. Deren externe Bewertungen zur Gesamtrisikoposition des DB-Konzerns werden in den guten Rating-Einstufungen reflektiert. Die Ergebnis- und die Verschuldungssituation haben sich allerdings auch in den Einschätzungen der Rating-Agenturen bemerkbar gemacht.

Organisatorisch 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 im DB-Konzern bei. Wesentliche strategische Chancen und Risiken wurden auf Geschäftsfeldebene identifiziert und im weiteren Verlauf des SMP und zur Operationalisierung mit Maßnahmen hinterlegt.

ÜBERBLICK CHANCEN UND RISIKEN



Als Ergebnis unserer Analysen von Chancen und Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sowie nach Einschätzung des Konzernvorstands sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und unserer Mittelfristplanung keine Risiken vorhanden, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns bestandsgefährdend beeinträchtigen könnten.

> Wesentliche Chancen und Risiken

> Konjunktur, Markt und Wettbewerb

Kernthemen: Entwicklung makroökonomische Rahmendaten beziehungsweise wirtschaftliches Umfeld, inter- und intramodaler Wettbewerb, Bestellermarkt Nahverkehr, Angebotsmaßnahmen

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 den für uns relevanten Märkten.
- Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Schwankungen können sich negativ auf unser Geschäft auswirken.
- Für den Personenverkehr ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (wie verfügbares Einkommen oder Zahl der Erwerbstätigen) relevant.
- Risiken aus Mittelknappheit öffentlicher Haushalte in den einzelnen europäischen Ländern könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) vor allem auf die Aktivitäten von DB Arriva haben.

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. Der zunehmende Wettbewerb hat negative Auswirkungen auf die Preiswahrnehmung.
- Im Regionalverkehr gibt es europaweit einen intensiven Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Das Marktvolumen wird hier ganz wesentlich durch die finanziellen Möglichkeiten der Bestellerorganisationen bestimmt. In Deutschland ist mit der Neuregelung der Regionalisierungsmittel eine langfristige Basis hierfür geschaffen worden.

  Es besteht das Risiko von Leistungsverlusten beziehungsweise von nicht erfolgreichen Ausschreibungsverfahren. Um uns im Wettbewerb behaupten zu können,

optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen. Darüber hinaus besteht je nach Vertragstyp das Risiko von Fahrgastverlusten, ohne die Möglichkeit, das Betriebsprogramm anpassen zu können. Um kontinuierlich Qualität und Kundenzufriedenheit zu steigern und unsere Marktposition profitabel zu verteidigen, haben wir Zukunft Bahn Regio aufgesetzt.

- Im Schienengüterverkehr herrscht sowohl ein hoher intramodaler als auch ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Risiken resultieren daraus, dass Wettbewerber zum Teil mit günstigeren Kostenstrukturen bei gleichzeitig höherer Flexibilität agieren können. Um den Faktorkostensteigerungen und Herausforderungen im Deutschlandgeschäft zu begegnen, werden zahlreiche Maßnahmen innerhalb von Zukunft Bahn@DB Cargo umgesetzt.

Ein wesentlicher Hebel, um uns im Wettbewerb behaupten zu können, sind Verbesserungen der Leistungsqualität. Wesentliche Chancen resultieren aus dem Trend zur Digitalisierung (F4):

- Prozesse im Personenverkehr können wir dadurch effizienter und kundenorientierter gestalten.
- Kunden können verbesserte und neue digitale Dienstleistungen zum Beispiel im Bereich der Reisendeninformation angeboten werden.
- Online-Portale und Apps erleichtern den Zugang für Kunden, verändern allerdings auch die Preiswahrnehmung für Mobilitätsdienstleistungen.

Wesentliche Absatzmarktchancen und -risiken resultieren auch aus perspektivischen Veränderungen der Wettbewerbssituation:

- Mit der Zunahme der Sharing Economy und weiterer Mobilitätsanbieter sowie steigender Kostentransparenz verändert sich die Preiswahrnehmung für Mobilitätsdienstleistungen. Durch digitale Plattformen steigt die Kostentransparenz über alle Verkehrsträger. Dies bietet die Chance, dass der öffentliche Verkehr an Nutzungsintensität gegenüber einem eigenen Auto gewinnt. Allerdings geraten hochwertigere Mobilitätsdienstleistungen zum Beispiel durch niedrigpreisige Mitfahrangebote sowie den Kostenvergleich in Echtzeit unter Druck.
- Neue Online-Portale (F4) können zum Verlust der Kundenschnittstelle führen.
- Das reine Vermitteln von Transportkapazität durch Spediteure könnte sukzessive durch Online-Angebote übernommen werden, beispielsweise durch Online-Buchungsplattformen. Zudem wäre es möglich, das hohe Volumenaufkommen auf Buchungsplattformen zum gebündelten Einkauf zu nutzen.

Auf Chancen und Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen reagieren wir konzernübergreifend mit einer intensiven Marktbeobachtung sowie einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unseres Portfolios und unserer Produkte:

- Das Wachstum der Sharing Economy (F4) birgt die Chance, vor allem junge Menschen an öffentliche Verkehre zu binden. Das Teilen von Fahrzeugen ermöglicht ein mobiles Leben ohne eigenes Auto. Mit Angeboten für diese Gruppe kann der DB-Konzern vom Wandel des Mobilitätsverhaltens profitieren.
- Digitale Innovationen (F4) eröffnen die Möglichkeit, bestehende Produkte durch Value Added Services anzureichern oder komplett neue Logistikdienstleistungen zu entwickeln. Der 3-D-Druck bietet hier zum Beispiel Potenzial. Allerdings werden dadurch zukünftig auch Transporte vermieden werden, was zu einem Rückgang des Transportvolumens führen könnte.
- Strukturelle Veränderungen der Produktionsstrukturen unserer Kunden, die sich häufig in einem globalen Wettbewerb befinden.
- Veränderung der Zahlungsbereitschaft der Kunden. Traktionsleistung (insbesondere Ganzzüge und Kombinierter Verkehr) wird zum Beispiel zunehmend zu einem Commodity mit geringen Margen.
- Verschiebung und Bedeutungswandel von Industrien und Märkten erfordern, das bestehende Leistungsportfolio und seine Ausrichtung kontinuierlich zu hinterfragen und weiterzuentwickeln. Daraus resultieren Risiken und Chancen vor allem im Logistikbereich.

Die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen ist zum Teil auch abhängig von der Entwicklung der Absatzmärkte unserer Kunden:

- Im Bereich von Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung unserer Kunden den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen. Unsere Aktivitäten sind insbesondere von einem sehr wettbewerbsintensiven Marktumfeld betroffen. Hierauf reagieren wir mit dem weiteren Ausbau unserer Netzwerke sowie der Verbesserung von Kostenstrukturen, Angeboten und IT-Infrastruktur.
- Im Schienengüterverkehr besteht zum Teil eine Abhängigkeit von stagnierenden Branchen. Hier wirkt sich zum Beispiel auch der Rückgang der Kohle als Energieträger in Deutschland aus.
- Die Nachfrageentwicklung in der Schieneninfrastruktur ist abhängig von der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene auf den vorgelagerten Verkehrsmärkten.

Chancen resultieren aus neuen Perspektiven durch Veränderung in unseren Märkten:

- Durch die zunehmende Vernetzung von Verkehrsträgern ergibt sich die Chance, Bahnhöfe zu zentralen Drehscheiben zwischen den unterschiedlichen Transportnetzwerken zu entwickeln.
- Neue Marktsegmente entstehen entlang der Transportkette neuer Wettbewerber wie des Fernbusses (zum Beispiel durch den Ausbau von Fernbusstationen an Bahnhöfen).
- Im Zuge der Liberalisierung sind innerhalb der Wertschöpfungskette im Schienengüterverkehr neue Marktsegmente entstanden (beispielsweise Vermietung von Lokomotiven, Wagen und Personal, Instandhaltung). Hier können wir durch vorhandene Ressourcen (beispielsweise Wagenflotte und Werkstätten) und Skalenvorteile zusätzliches Wachstum erschließen.

Chancen und Risiken resultieren übergreifend für den DB-Konzern aus der Potenzialnutzung im Bereich Big Data (F4):

- Big Data Analytics bietet die Chance, das eigene Kundenportfolio besser zu verstehen und die Kundenansprache unter anderem durch Big-Data-Analytics-basierte Kundensegmentierung (»Predictive Selling«) und Anpassung des Leistungsportfolios durch verbesserte Transparenz über Kundendaten zu optimieren.
- Neue Wettbewerber außerhalb der Verkehrsbranche mit hoher Durchschlagskraft und durchgreifendem digitalen Verständnis können sich als eigenständige Player im Verkehrsmarkt etablieren. Mit einer hohen Innovationsdynamik und ausgestattet mit hohen finanziellen Ressourcen stellen hier vor allem Unternehmen aus der IT-Branche ein Risiko für etablierte Akteure dar.

> Produktion und Technik

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

Im Fernverkehr verschlechtert eine Beeinträchtigung der Produktionsqualität die Qualität der Dienstleistung und kann zu Kundenverlusten führen. Eine Auslieferungsverschiebung von Neufahrzeugen verursacht Erlösausfälle und Mehrkosten.

Die Verfügbarkeit und der Zustand der Schieneninfrastruktur sind ein wesentliches Merkmal für die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs (F5). Die Intensität der Bautätigkeit im Netz hat Auswirkungen auf die Betriebsprogramme und die Produktionsqualität der Transporteure, die teilweise nicht kompensiert werden 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.

Für den DB-Konzern bedeutet dies, dass das Ausmaß der Abhängigkeit von rund um die Uhr verfügbarer und sicherer IT zukünftig weiter zunehmen wird. Diese Abhängigkeit birgt auch potenzielle Risiken, wie zum Beispiel die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen (F4) oder den unautorisierten Zugang Dritter zu Kundendaten. Auf diese Bedrohungen und Risiken muss das Unternehmen systematisch und angemessen reagieren.

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

Um kritische Sicherheitslücken zu vermeiden, wurden entsprechende Gegenmaßnahmen (wie Firewalls, Verschlüsselung und abgeschottete Serverbereiche, zeitnahes Einspielen von Softwareaktualisierungen) umgesetzt. Eine hohe Verfügbarkeit im IT-Betrieb wird durch eine redundante Verteilung der Systeme auf mehrere Standorte sichergestellt. Dabei ist die Datensicherung vom eigentlichen Betrieb räumlich getrennt. Die Betriebsführung wird von geschultem Personal wahrgenommen und es existieren klare Aufgabentrennungen. Das Wide Area Network (WAN) ist überall dort redundant ausgelegt, wo IT-Sicherheit und Geschäftskontinuität dies erfordern. Für die wichtigsten IT-Anwendungen werden systematisch und regelmäßig Penetrationstests durchgeführt, um Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen. Diese Maßnahmen reduzieren das Risiko eines Ausfalls von IT-Systemen, vermeiden massive Störungen und sichern damit unternehmenskritische Geschäftsprozesse.

Kritisch ist zudem eine ausreichende Verfügbarkeit unserer FAHRZEUGFLOTTE [SEITE 141]. Signifikante Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. 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.

Im Regionalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Fall von Zugausfällen oder unzureichender Pünktlichkeit F1.

Im Schienengüterverkehr ist die PÜNKTLICHKEIT F1 [SEITE 101 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.

Das Angebot und die Qualität unserer Leistungen hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, 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.

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.

> Personal

Kernthemen: 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 nachzubesetzen. Daraus wiederum resultieren Risiken wie fehlender Know-how-Transfer und die Einschränkung von Wachstumsmöglichkeiten.

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

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

> Regulierung

Kernthemen: 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 spürbare Umsatz- und Ergebnisauswirkungen ergeben.

Der DB-Konzern erbringt im Schienenverkehr Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von unseren Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier bestehen die 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. 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-/Energiemarkt

Kernthemen: Preisentwicklung auf externen Beschaffungsmärkten, Vollauktionierung CO_2-Zertifikate

Steigende Energiepreise gefährden den intermodalen Wettbewerbsvorteil der Schiene. Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen schwanken. In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es dabei kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen.

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnen wir durch den Einsatz geeigneter **DERIVATIVER FINANZINSTRUMENTE** [SEITE 224 FF.] und den Abschluss langfristiger Beschaffungsverträge. Diese Sicherungsmaßnahmen begrenzen allerdings auch Chancen aus der Entwicklung der Energiepreise. Im Falle sinkender Energiepreise partizipieren wir nicht an der Marktentwicklung und können dadurch intramodal an Wettbewerbsfähigkeit verlieren.

Durch die Bündelung von Bedarfen und die Optimierung der Beschaffungsstrategie können weiter Potenziale bei den Beschaffungspreisen gehoben werden.

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

> Kapitalmarkt und Steuern

Kernthemen: Zins- und Währungsentwicklung

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

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

Aufgrund der langfristigen Kapitalbindung setzen wir in der Regel auch langfristige 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 direkt die Abdeckung der Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen und können unter Umständen Zuführungen durch das Unternehmen erforderlich machen.

Daneben bestehen potenziell Risiken aus Steuernachzahlungen für offene Betriebsprüfungen.

> Recht und Verträge

Kernthemen: Schadenersatzansprüche, Rechtsstreitigkeiten, aktive und passive Claims

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

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

Chancen resultieren aus der Aufdeckung von weiteren Kartellen aus der Vergangenheit und der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen die Kartellanten.

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** [SEITE 72].

Die Infrastrukturgeschäftsfelder sind angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Auch der Bund als Drittmittelgeber stellt mit seiner Antikorruptionsrichtlinie hohe Compliance-Anforderungen an den DB-Konzern.

> Besondere Ereignisse

Kernthemen: Katastrophen- und Havariefälle, Sabotage, Erpressung

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 offenes 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.

Zunehmende Schäden an unserer Infrastruktur durch Häufung von Extremwetterereignissen als Folge des Klimawandels führen unter anderem zu Erlöseinbußen durch witterungsbedingte Störfälle und zu einem erhöhten Mittelbedarf für präventive Maßnahmen.

Zur Auslegung der Produktionsmittel auf Extremwetterereignisse und zur Vermeidung einer eingeschränkten Betriebsqualität infolge von Wetterschäden arbeitet der DB-Konzern gemeinsam mit nationalen und internationalen Experten an der Anpassung externer technischer Regelwerke an veränderte klimatische Bedingungen. Darüber hinaus überprüft der DB-Konzern seine eigenen Regelwerke unter dem Aspekt der Klimafolgewirkungen.

> Sonstige Themen

Projektrisiken

Mit unseren Maßnahmen sind teilweise hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung (unter anderem durch umfangreiche Bürgerbeteiligungen), notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten oder Abweichungen von der mit dem Bund vereinbarten Hochlaufkurve der zur Verfügung stehenden Investitionsmittel können zu Projektrisiken 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.

Auch Preissteigerungen bei bezogenen Leistungen beziehungsweise Leistungen für Baumaßnahmen können negative Auswirkungen haben und zum Beispiel zu Liquiditätsrisiken führen. Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

Die Realisierung der umfassenden Zukunft-Bahn-Maßnahmen, die Voraussetzung für die Beseitigung von Defiziten in der Eisenbahn in Deutschland sind, ist mit Unsicherheiten behaftet.

Infrastrukturfinanzierung

Als eine wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine gesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Investitionen in die Infrastruktur (F5) erlassen. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Neben dem Risiko der fehlenden Verfügbarkeit von Investitionsmitteln besteht auch ein Risiko aus zu geringen Mitteln für die Instandhaltung des Bestandsnetzes. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit von aus Eigenmitteln geleisteten Investitionen oder Finanzierungsbeiträgen zu Investitionsprojekten ist essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns langfristig zu sichern.

Für das Bestandsnetz haben wir mit dem Bund eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2019 festschreibt. Die LUFV II [SEITE 249] und die damit verbundene langfristige Sicherung von Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit erhöhen die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene. Positive Effekte daraus können zu höheren Erlösen bei den Infrastrukturgesellschaften führen. Die Gewinne der Infrastrukturgesellschaften kommen über den Finanzierungskreislauf wiederum der Infrastruktur zugute. Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV II festgelegten Qualitätsziele.

Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, den Ausbau und die Beseitigung von Engpässen (Bedarfsplaninvestitionen) erforderlich.

Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.

Politische Risiken

Die EUROFIMA hat auch Darlehen an Staatsbahnen mit mittlerweile schlechten Bonitätseinstufungen 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.

> Wesentliche Maßnahmen

> Programm Zukunft Bahn

Im August 2015 wurde das Programm ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn [SEITE 85 F.] aufgesetzt, um geschäftsfeldübergreifend Maßnahmen dafür zu entwickeln, die Eisenbahnaktivitäten in Deutschland zu stärken und insbesondere die Produktqualität (F2) signifikant zu verbessern.

> Digitalisierung

Die Digitalisierung (F4) wirkt sich auf nahezu alle Lebensbereiche aus. Informations- und Kommunikationstechnologien haben einen immer stärkeren Einfluss. Für Mobilitäts- und Logistikanbieter wird es immer wichtiger, Produkte zu digitalisieren. Die Digitalisierung kann als ein Hebel genutzt werden, um intern Kosten zu senken. Hierbei kommt dem Ausbau von automatisierten Lösungen und Prozessen eine große Bedeutung zu. Der DB-Konzern will aus diesen Gründen die digitale Transformation vorantreiben.

> Marktentwicklung

Der DB-Konzern ist in attraktiven Märkten mit guten Wachstumsaussichten aktiv:

- Mit DB Arriva sind wir so aufgestellt, dass wir Chancen in bereits offenen beziehungsweise sich öffnenden Märkten gut nutzen können. Infolge der Staatsschuldenkrise in Europa sehen wir Chancen aus einer Verstärkung der Ausschreibungsaktivitäten für Bus- und Schienenverkehre in den Staaten, in denen die Regierungen Sparmaßnahmen durchsetzen müssen. Zudem bestehen Chancen, dass neue Märkte oder Marktsegmente für den Wettbewerb geöffnet werden.
- In den Logistikmärkten lassen sich weltweit unterschiedliche Wachstumsdynamiken erkennen. So verzeichnen beispielsweise die Schwellenländer, aber auch bestimmte Vertical Markets, wie Healthcare, ein überdurchschnittlich hohes Wachstum. DB Schenker kann durch die verstärkte Ausrichtung auf bestimmte Vertical Markets und geografische Märkte seine Kundennähe erhöhen und vorhandene Wachstumschancen nutzen.
- Für den europäischen Paketmarkt werden auch in den nächsten Jahren anhaltend hohe Wachstumsraten erwartet, getrieben durch das starke E-Commerce-Geschäft. Für DB Schenker bietet sich die Chance, in diesem Zukunftssegment durch die Einführung eines europäischen Paketprodukts deutlich zu wachsen.

> Demografie

Die Trends demografischer Wandel, vielfältige Lebensmuster, Leistungsgesellschaft und Wettstreit um Talente prägen unsere Personalarbeit in besonderer Weise. Mit unserer Strategie HR2020 geben wir die Antworten, um Personalarbeit zukunftsfest aufzustellen.

- Wir begegnen dem demografischen Wandel beispielsweise mit Möglichkeiten zur flexiblen Gestaltung von Arbeitszeiten und Arbeitsbedingungen, unter anderem durch Langzeitarbeitskonten und Sabbaticals, aber auch durch zahlreiche innovative Pilotprojekte passgenauer Flexibilisierungsangebote für unsere Mitarbeiter.
- Vielfältigen Lebensmustern und dem Trend zur Leistungsgesellschaft begegnen wir mit Angeboten zur besseren Vereinbarkeit von Familie und Privatleben, durch Führung in Teilzeit und vieles mehr. Darüber hinaus arbeiten wir kontinuierlich an der Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur.
- Um im Wettstreit um Talente bestehen zu können, arbeiten wir intensiv an unserem Auftritt und unserer Attraktivität als Arbeitgeber. Um mögliche Engpässe rechtzeitig zu erkennen und entsprechend reagieren zu können, setzen wir auf die strategische Personalplanung, die eine Prognose auf zehn Jahre gibt.

> Klimaschutz

Ökologische Alleinstellungsmerkmale führen zu einer Steigerung der positiven Wahrnehmung durch Kunden und verbessern so die externe Wahrnehmung. Derartige Aktivitäten wirken sich nicht nur positiv auf die CO_2-Reduktion aus, sondern können auch einen positiven Einfluss auf Kundenzufriedenheit und Marktposition haben.

- Um ein ökologisches Alleinstellungsmerkmal durch CO_2-freie Verkehre zu generieren, bieten wir unseren Kunden grüne Produkte auf Basis erneuerbarer Energien an.
- Zur Erhöhung der Effizienz im Bereich der Traktionsenergie führen wir regelmäßig Schulungen zum energiesparenden Fahren durch und werden auch in Zukunft kontinuierlich in die Erneuerung unserer Fahrzeugflotte investieren.
- Im Bereich stationärer Anlagen sollen mit zahlreichen Aktivitäten und bereits umgesetzten Leuchtturmprojekten, wie klimaneutralen Bahnhofsgebäuden oder intelligenten Mobilitätsstationen, sukzessive ein professionelles Energiemanagement und eine innovative stationäre Energieversorgung etabliert werden.

Nachtragsbericht

- Dr. Rüdiger Grube verlässt DB AG / S. 189
- Gesetzentwurf zum automatisierten Fahren / S. 189
- Weiterentwickeltes Trassenpreissystem genehmigt / S. 189
- Weitere Anleihe emittiert / S. 189
- Schlichtung mit GDL vertagt / S. 189
- Umsetzung von Zukunft Bahn@DB Cargo / S. 189
- Beteiligung an uShip / S. 189

> Dr. Rüdiger Grube verlässt DB AG

Am 30. Januar 2017 hat der Aufsichtsrat der DB AG einstimmig der Bitte von Dr. Rüdiger Grube entsprochen, mit sofortiger Wirkung seine Bestellung zum Vorstandsvorsitzenden aufzuheben. Der Aufsichtsrat hat den Personalausschuss beauftragt, die entsprechenden Modalitäten mit Herrn Dr. Grube zu vereinbaren.

Gemäß Geschäftsordnung der DB AG leitet Finanzvorstand Dr. Richard Lutz kommissarisch das Ressort des Vorstandsvorsitzenden.

> Gesetzentwurf zum automatisierten Fahren

Am 25. Januar 2017 hat das Bundeskabinett den Gesetzentwurf zum automatisierten Fahren F4 beschlossen (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes). Damit sind die Autohersteller für die Einhaltung der Straßenverkehrsregeln verantwortlich. Sie müssen sicherstellen, dass der Autopilot Geschwindigkeitsbeschränkungen erkennt. Eine Rückübernahme der Fahrzeugsteuerung durch den Fahrer wird nur dann vorgeschrieben, wenn das hoch oder voll automatisierte System ihn dazu auffordert oder wenn die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch oder voll automatisierten Fahrfunktion nicht mehr vorliegen. Um nachweisen zu können, ob der Fahrer in einer bestimmten Fahrsituation die Fahraufgabe innehatte oder das System, soll der Einsatz eines Datenspeichers vorgeschrieben werden.

> Weiterentwickeltes Trassenpreissystem genehmigt

Anfang Februar 2017 hat die Bundesnetzagentur das weiterentwickelte Trassenpreissystem mit den Entgelten für das Netzfahrplanjahr 2018 genehmigt. Erstmals wurden die Trassenentgelte auf Grundlage des ERegG geprüft. In dem Beschluss der Behörde blieb die Summe der Entgelte unbeanstandet, einzelne beantragte Entgelte wurden durch den Beschluss jedoch modifiziert. Die DB Netz AG prüft den Beschluss und das weitere Vorgehen im Einzelnen.

> Weitere Anleihe emittiert

Im Februar 2017 haben wir über die DB Finance eine privat platzierte Anleihe in Höhe von 700 Mio. NOK (rund 79 Mio. €) emittiert (Laufzeit: 15 Jahre; Kupon: 2,49 %) und in Euro geswappt.

> Schlichtung mit GDL vertagt

Die Schlichtung mit der GDL wurde zunächst bis zum 9. Februar 2017 und dann durch einstimmigen Beschluss der Schlichtungskommission erneut ausgesetzt. Der Schlichtungszeitraum verlängert sich dadurch bis zum Ende der zehnten Kalenderwoche. Komplexe Sachverhalte bedingen diese erneute Verlängerung, um im beiderseitigen Interesse beschlussreife Ergebnisse zu erzielen.

> Umsetzung von Zukunft Bahn@DB Cargo

Mitte Februar 2017 haben DB Cargo und der Gesamtbetriebsrat einen einvernehmlichen Interessenausgleich vereinbart. Auf dieser Basis werden die Maßnahmen aus Zukunft Bahn@DB Cargo entsprechend dem Zeitplan umgesetzt. Dazu gehört unter anderem die Umsetzung der künftigen Produktions- und Vertriebsstrukturen.

> Beteiligung an uShip

Mitte Februar 2017 hat die Schenker AG 7,4 % der Anteile an der uShip, Inc., Austin/Texas, für 25 Mio. USD erworben. uShip betreibt eine globale Online-Plattform für Speditions- und Transportdienstleistungen. Bereits seit Mai 2016 haben wir eine KOOPERATION [SEITE 172] mit uShip.

Prognosebericht

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung des DB-Konzerns durch die Unternehmensleitung / S.190

Künftige Ausrichtung des DB-Konzerns / S.190

Konjunkturelle Aussichten mit hoher Unsicherheit / S.191

Verhalten positive Erwartungen für relevante Märkte / S.191

Entwicklung des DB-Konzerns / S.193

> Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung des DB-Konzerns durch die Unternehmensleitung

Nach einer insgesamt positiven Entwicklung im Berichtsjahr geht der Vorstand der DB AG davon aus, dass sich der DB-Konzern im Geschäftsjahr 2017 weiter positiv entwickeln wird. Der Umsatzanstieg wird sich voraussichtlich trotz Kostenanstieg auch ergebnisseitig bemerkbar machen.

Wir erwarten, dass wir auch im Geschäftsjahr 2017 über einen sehr guten Kapitalmarktzugang verfügen.

Unsere Aktivitäten unterliegen unterschiedlichen Risiken, die im CHANCEN- UND RISIKOBERICHT [SEITE 180 FF.] dargestellt sind. Für das Geschäftsjahr 2017 sehen wir insbesondere Risiken in den Bereichen Konjunktur, Markt und Wettbewerb sowie Produktion und Technik.

Der DB-Konzern hat aus Sicht des Vorstands alle erforderlichen Maßnahmen eingeleitet, um sich gegen die aktuellen Risiken zu schützen und mögliche Chancen nutzen zu können. Wir wollen unsere Marktpositionen weiter stärken und unsere Strategie umsetzen. Die mittelfristigen Aussichten für den DB-Konzern bewerten wir daher insgesamt als positiv.

> Künftige Ausrichtung des DB-Konzerns

> Künftige Geschäftspolitik

Wir wollen im Geschäftsjahr 2017 unsere Marktpositionen behaupten und in unseren Geschäftsfeldern organisch weiter wachsen. Mit unserer Strategie DB2020+ haben wir die Stoßrichtungen für die nächsten Jahre definiert, die wir konsequent verfolgen. Im Geschäftsjahr 2017 geht ZUKUNFT BAHN in die zweite Phase. Für ein stetiges Leistungsniveau werden im zweiten Zeithorizont strukturelle Defizite systematisch angegangen, um eine überzeugende Produkt- und Leistungsqualität anzubieten.

> Künftige strategische Ausrichtung

Mit unserer weiterentwickelten Strategie DB2020+ setzen wir unverändert auf Nachhaltigkeit als Ankerpunkt und adressieren gleichzeitig die vor uns liegenden Herausforderungen – insbesondere in der ÖKONOMISCHEN DIMENSION und hier bei der Eisenbahn in Deutschland. Für die Erreichung unserer strategischen Ziele fokussieren wir insbesondere auf drei Handlungsfelder – Qualitätskultur, digitale Kompetenz sowie Leistungsfähigkeit. Die konsequente Bearbeitung dieser Handlungsfelder, maßgeblich durch Konzern-, Ressort- und Geschäftsfeldprogramme, steht im Zentrum unserer künftigen Aktivitäten.

> 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 im europäischen Ausland 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 können Verbindungen bis nach China anbieten.

Auch im Bereich Spedition und Logistik erwarten wir 2017 keine signifikanten Veränderungen. DB Schenker ist bereits heute in allen wichtigen Märkten und Regionen stark vertreten.

> Konjunkturelle Aussichten mit hoher Unsicherheit

- **Prognosen für Entwicklung im Jahr 2017 basieren auf Annahme keiner wesentlichen Veränderung der geopolitischen Lage.**

Voraussichtliche Entwicklung in %	**2016**	2017
BIP Welt	+2,3	~ +2,5
Welthandel	+1,7	~ +3,0
BIP Euro-Raum	+1,7	~ +1,5
BIP Deutschland	+1,8	~ +1,5

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für 2016 entsprechen den per Januar 2017 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.
Die Erwartungen für 2017 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Quelle: Oxford Economics

Es wird erwartet, dass das globale Wirtschaftswachstum 2017 leicht zunimmt. Davon dürfte der globale Handel profitieren und stärker als in den Vorjahren wachsen. Vor allem sollten Russland und Brasilien ihre schweren Rezessionen überwinden, was auf benachbarte Länder ausstrahlen wird. Auch für Nordamerika wird wieder mit einem stärkeren Wachstum gerechnet. Dagegen wird erwartet, dass das Wachstum in Asien konstant auf hohem Niveau bleibt und sich in Europa leicht abschwächt.

- Die Erwartungen zum Wirtschaftswachstum in den USA sind mit besonders großer Unsicherheit behaftet. Zwar könnten die vom neu gewählten Präsidenten angekündigten Schritte helfen, die Wirtschaft anzukurbeln, insbesondere der Ausbau von Infrastrukturen und Steuersenkungen. Auf der anderen Seite ist nicht absehbar, wie diese Maßnahmen finanziert werden sollen, zumal auch eine Rückführung der Staatsschulden zu den Vorhaben der neuen Regierung gehört.
- Für China wird mit einem weiterhin hohen Wachstumstempo gerechnet. Mit der anziehenden weltweiten Nachfrage könnten die Exporte wieder einen größeren Beitrag zum Wirtschaftswachstum leisten, sodass der Bedarf an staatlichen Maßnahmen zur Stützung der Konjunktur möglicherweise geringer sein wird.
- Die wirtschaftliche Entwicklung in Europa bleibt heterogen. Spanien ist nach überwundener schwerer Rezession inzwischen wieder ein Wachstumsmotor. Die schwedische Wirtschaft wird aber voraussichtlich langsamer wachsen. In Großbritannien setzt sich wegen der Unsicherheit über den Weg aus der EU die Zurückhaltung bei den Investitionen fort. Gleichzeitig werden sich die positiven Effekte der Pfund-Abwertung auf den Außenhandel allmählich abschwächen.
- Deutschland wird 2017 voraussichtlich etwa auf dem Niveau des Euro-Raums und damit etwas weniger als im Berichtsjahr wachsen. Die Impulse durch den privaten Konsum schwächen sich nach mehreren Jahren hoher Wachstumsraten ab. Stabil entwickeln sich die Investitionen, während der Außenhandel unter der geringen weltweiten Nachfrage nach Investitionsgütern leidet.

> Verhalten positive Erwartungen für relevante Märkte

> Personenverkehr

Voraussichtliche Marktentwicklung in %	**2016**	2017
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+1,7	~ +1,0

Die Erwartungen für 2017 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für den deutschen Personenverkehr rechnen wir 2017 mit einem moderaten Verkehrsleistungszuwachs unter dem Niveau des Berichtsjahres. Die Entwicklung dürfte dabei von gegenüber den Vorjahren verhaltener zunehmenden Erwerbstätigenzahlen und verfügbaren Realeinkommen getragen werden. Gleichzeitig wird ein Anstieg der Kraftstoffpreise erwartet.

Unter diesen Bedingungen dürfte der Schienenpersonenverkehr überdurchschnittlich stark wachsen. Qualitäts- und Angebotsverbesserungen bei DB Fernverkehr und Neuverkehre von Wettbewerbern zwischen mehreren deutschen Großstädten sollten hierzu ebenfalls beitragen. Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr ist dagegen nur noch mit einem leichten Wachstum zu rechnen. Die Entwicklung des Buslinienfernverkehrs wird dabei nach der erfolgten Konsolidierung deutlich schwächer ausfallen als in den Vorjahren.

Der motorisierte Individualverkehr kann dank positiver Impulse vom Arbeitsmarkt trotz anziehender Kraftstoffpreise absehbar weitere Zugewinne verbuchen.

Im Luftverkehr wird der anhaltend intensive Wettbewerb zwischen den Airlines insbesondere durch niedrige Ticketpreise voraussichtlich Treiber für moderates Wachstum sein.

Auch für den europäischen Personenverkehr zeichnen sich trotz Brexit insgesamt positive Rahmenbedingungen ab. Zwar dürfte die Einkommensdynamik in vielen Ländern schwächer ausfallen als im Berichtsjahr. Zusammen mit weiter steigenden Erwerbstätigenzahlen sollte sie aber zu einer insgesamt positiven Leistungsentwicklung beitragen. Überdurchschnittlich starke Zuwächse werden insbesondere in Ländern mit intensivem intra- und intermodalen Wettbewerb, signifikanten Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeugparks sowie klaren Maßnahmen zur Marktliberalisierung erwartet.

> Güterverkehr und Logistik

Voraussichtliche Marktentwicklung in %	**2016**	2017
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	~ +1,7	~ +1,5
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	~ -2,0	~ +1,0
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+2,0	+3,0
Globale Luftfracht (Basis t)	+2,0	+2,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	+1,3	+2,0
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+4,2	+4,0

Die Erwartungen für 2017 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt ist 2017 von einem weiteren Leistungsanstieg auszugehen, wobei sich das Wachstum gegenüber dem Berichtsjahr leicht abschwächen dürfte. Der Markt wird auch weiterhin von hohem inter- und intramodalen Wettbewerbsdruck gekennzeichnet sein.

- Der deutsche Schienengüterverkehr dürfte sich in einem insgesamt stabilen konjunkturellen Umfeld wieder etwas positiver entwickeln, über ein moderates Leistungsplus aber nicht hinauskommen. Strukturelle Maßnahmen bei DB Cargo dürften den Leistungsanstieg für den gesamten Schienenmarkt weiter begrenzen.
- Der Straßengüterverkehr sollte auch 2017 von einer robusten Entwicklung des Außenhandels und des Binnenmarktes profitieren und überdurchschnittlich wachsen.
- Die Binnenschifffahrt dürfte auch bei Ausbleiben länger anhaltender, witterungsbedingter Einschränkungen aufgrund verhaltener Impulse weiterhin nur unterdurchschnittlich am Marktwachstum partizipieren.

Für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt ist eine positive Entwicklung zu erwarten. Gestützt werden dürfte das Wachstum vor allem durch den intraeuropäischen Handel von Konsum- und Investitionsgütern mit entsprechenden Impulsen für die Intermodalverkehre.

Für den europäischen Landverkehrsmarkt wird ein Umsatzwachstum leicht über dem Vorjahresniveau erwartet, mit den Regionen Südwest- und Osteuropa als Wachstumstreibern. Es ist davon auszugehen, dass die Frachtpreise 2017 vom weiterhin niedrigen Niveau des Dieselpreises beeinflusst werden.

Die Erwartungen für den globalen Luftfrachtmarkt bleiben weiterhin moderat positiv. In Bezug auf die Kapazität im Luftfrachtmarkt ist nicht von einer Verknappung auszugehen, da auch weiterhin neue Flugzeuge ausgeliefert und neue Routen erschlossen werden. Trotz steigender Kerosinpreise rechnen wir infolge des Kapazitätszuwachses mit keinem nennenswerten Anstieg der Luftfrachtraten.

Für die globale Seefracht wird ein leicht höheres Wachstum als im Vorjahr erwartet, da sich die Nachfrage mit dem wieder anziehenden Welthandel erholen sollte. Das Ratenniveau dürfte ebenfalls etwas höher liegen, da die Treibstoffpreise vermutlich wieder moderat ansteigen. Auch die Konsolidierung der Containerreedereien und die Neuformierung von Allianzen könnten zu stabileren Raten beitragen.

Für den Bereich Kontraktlogistik/SCM ist von einem Marktwachstum auf Vorjahresniveau auszugehen. Weiterhin werden die Kernindustrien Automotive, Healthcare, Electronics, Consumer und Industrial maßgeblich zum erwarteten Wachstum beitragen. Die wachstumsstärkste Region dürfte Asien/Pazifik bleiben.

> Infrastruktur

Insgesamt gehen wir für 2017 von einer leicht rückläufigen Entwicklung der Trassennachfrage aus. Haupttreiber sind hierbei ein erhöhtes Bauvolumen und damit verbundene Verkehrsausfälle. Ein Großteil der baubedingten Ausfälle schlägt sich im Schienenpersonennahverkehr nieder. Im Schienenpersonenfernverkehr gehen wir dagegen von einer nahezu stabilen Entwicklung aus. Im Schienengüterverkehr wird aufgrund von Optimierungsmaßnahmen bei DB Cargo eine leicht rückläufige Entwicklung erwartet.

Bei den Stationshalten rechnen wir, bedingt durch weiter anhaltende Bautätigkeit, mit einer konstanten Entwicklung. Der Anteil der konzernexternen Bahnen an den Zughalten wird weiter zunehmen.

Für die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland (ohne Kfz und Tankstellen) wird für 2017 eine verhalten positive Entwicklung prognostiziert. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen werden sich ebenfalls stabil entwickeln und leicht über dem Niveau des vergangenen Jahres liegen.

> Beschaffungsmärkte

Wir erwarten unverändert keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Aufgrund der Überversorgung am Ölmarkt ist auf absehbare Zeit kein wesentlicher Ölpreisanstieg zu erwarten. In Deutschland wird weiter um die Ausgestaltung des neuen Strommarktdesigns (Strommarkt 2.0) gerungen. Die Großhandelspreise dürften sich ohne politische Interventionen weiter nach unten bewegen.

> Finanzmärkte

Die Entwicklung der Finanzmärkte bleibt von hoher Unsicherheit geprägt. So führen der noch nicht bekannte Ablauf des Austritts Großbritanniens aus der Europäischen Union, die zukünftige US-Wirtschaftspolitik, die globale Notenbankpolitik und die wirtschaftliche Entwicklung Chinas zu einer weiterhin hohen Volatilität der Märkte.

Die Anleihemärkte spielen in diesem Zusammenhang eine besondere Rolle, da dieses Marktsegment durch die steigende Nachfrage nach sicheren Anlagen hohe Preisnotierungen zur Folge hatte. Darüber hinaus erfuhren Anleihen durch die Offenmarktinterventionen der EZB weiteren Preisauftrieb. Aufgrund der hohen Notierungen sind

weitere starke Kursgewinne eher unwahrscheinlich, eine grundsätzliche Kehrtwende der bisherigen Entwicklung aber ebenso. Annahmegemäß verbleiben die Rahmenbedingungen bis auf Weiteres sehr günstig für Anleiheemittenten. Die sich voraussichtlich fortsetzende Zinswende in den USA dürfte dennoch dazu führen, dass Negativzinsen der Vergangenheit angehören. Darüber hinaus werden auch steigende Inflationserwartungen zu einem moderaten Anstieg der Zinsen beitragen.

Neben den genannten Entwicklungen beeinflusst die erwartete Leitzinserhöhung in den USA auch den Devisenmarkt und die Entwicklung des Euros. Dieser wird voraussichtlich moderat und temporär gegenüber dem US-Dollar abgewertet. Eine Parität zwischen beiden Währungen ist dabei nicht auszuschließen.

> Entwicklung des DB-Konzerns

> Profitabler Qualitätsführer

Voraussichtliche Entwicklung DB-Konzern	2016	2017	2020
Verkehrsleistung Schienenpersonenverkehr (Deutschland) in Mio. Pkm	80.219	~+1,5%	-
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr in Mio. tkm	94.698	~-0,6%	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.066	~-0,7%	-
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	99.638	+5-6%	-
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.179	~+3,0%	-
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	2.006	~+2,0%	-
Kundenzufriedenheit Reisende in ZI	76,0	~77	~79
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland, in %	94,3	~95,0	>95
Umsatz in Mrd. €	40,6	>41,5	-
EBIT bereinigt in Mrd. €	1,9	≥2,1	-
ROCE in %	5,9	≥6,0	≥9,0
Tilgungsdeckung in %	18,1	≥18,5	≥25

Die Verkehrsleistung bei DB Fernverkehr sollte im Geschäftsjahr 2017 infolge einer verbesserten Leistungsqualität zulegen. Gegenläufig wird die Leistungsentwicklung von DB Regio infolge von Ausschreibungsverlusten negativ ausfallen. Die Trassennachfrage dürfte im Geschäftsjahr 2017 vor allem aufgrund einer erwarteten Nachfragesteigerung im Schienengüterverkehr wieder leicht zulegen. Der Trend der kontinuierlichen Erhöhung der Trassennachfrage konzernexterner Kunden wird dabei anhalten.

Die positiven konjunkturellen und marktseitigen Erwartungen spiegeln sich auch in der erwarteten Leistungsentwicklung bei DB Schenker wider. In allen Sparten erwarten wir ein Wachstum oberhalb des Marktwachstums.

Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung

GRI DB 01 DB 02

Bei der Kundenzufriedenheit erwarten wir infolge der Vielzahl angestoßener Maßnahmen im Privatkundenbereich eine leichte Verbesserung.

Aufgrund der in ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn umgesetzten Maßnahmen wird für das Geschäftsjahr 2017 mit einer weiteren Pünktlichkeitsverbesserung (F1) gerechnet.

Zur Stabilisierung und nachhaltigen Verbesserung der Kundenzufriedenheit und Produktqualität (F2) im Jahr 2017 sind zahlreiche Maßnahmen geplant beziehungsweise bereits in Umsetzung:

DB Fernverkehr

- Die ICE-Flotte wurde bis Ende 2016 mit neuer WLAN-Technologie ausgestattet. Diese nutzt für den Internetzugang alle Mobilfunknetze gleichzeitig und steigert so die Qualität der Internetverbindung deutlich. Auf dieser Basis wird 2017 auch in der 2. Klasse der ICE-Flotte ein kostenloses WLAN-Angebot eingeführt.
- Um den funktionalen Charakter der DB Lounges als Teil der Reisekette zu stärken, wurde in den vergangenen Monaten das Lounge-Konzept umfassend überarbeitet. Im Sommer 2017 wird der Pilot der neuen Lounge am Nürnberger Hauptbahnhof eröffnet.
- Das ANGEBOT DES ICE PORTALS [SEITE 103] wird um ein breites Portfolio an Kinofilmen und TV-Serien erweitert. Für Sehbehinderte wird durch spezielle Varianten der Betriebssysteme die Nutzung ebenfalls ermöglicht.
- Im September 2016 startete die 14-monatige Probebetriebs- und Einführungsphase des neuen ICE 4 [SEITE 34 F.]. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wird auf den Strecken Hamburg–München und Hamburg–Stuttgart der Regelbetrieb aufgenommen.
- Mit einem ganzjährigen KINDERBETREUUNGSANGEBOT [SEITE 103] an Bord werden Services für Familien und Kinder weiter ausgebaut. 2017 wird der Service zu den Oster-, Sommer- und Herbstferien auf weitere sieben Strecken ausgeweitet.

DB Regio

- In Kooperation mit Hyperloop Transportation Technologies entwickelt die Südostbayernbahn 2017 einen Innovationszug, um neue Produktkonzepte für den Regionalverkehr zu entwickeln und mit digitalen Anwendungen zu verknüpfen.
- Durch die 2016 gestartete sukzessive Integration von regionalen Verkehrsverbünden in den DB NAVIGATOR [SEITE 102] werden Ende 2017 über 80% der in Verbundräumen lebenden Bundesbürger ihre Tickets über den DB Navigator kaufen können.
- Nach Einführung des Angebots Regio-Spezial Mitte 2016 wird dieses bis Juni 2017 in den Regionen Südwest, Südost und Bayern testweise ausgeweitet.
- Nach Abschluss der Forschungskooperation »Mobilität im Alter« mit der Hochschule Fresenius plant DB Regio

einen seniorengerechten Bus mit neuen Konzepten für einen barrierefreien Einstieg.
- Nach erfolgreichem Start erfolgt der bundesweite Rollout der App DB Streckenagent am 1. Januar 2017.

DB Cargo
- Ab Anfang 2017 wird eine schnelle und tägliche Shuttleverbindung zwischen Belgien und Deutschland für konventionelle und intermodale Transporte angeboten. Der DBantwerp-rhine-shuttle verbindet die belgische Industrieregion Antwerpen mit dem Ruhrgebiet sowie der Region Rhein-Neckar.
- Ab Februar 2017 wird mit einer neuen Verbindung zwischen Aalborg und Fredericia für den konventionellen und kombinierten Verkehr der Norden Dänemarks besser an das europäische Netzwerk angebunden.
- Durch Anpassung der Produktionsweise im Bahnbau soll die Qualität in diesem Segment verbessert und spezifischer auf Kundenbedürfnisse reagiert werden. Wagenumlaufzeiten sollen reduziert werden, um eine bessere Verfügbarkeit der Wagen für die Schotter- und Schwellentransporte zu ermöglichen.
- Mit der Konzentration auf drei Marktbereiche und durch die Neuaufstellung von Kundenservice und Marketing sollen die vertrieblichen Kundenbedürfnisse besser adressiert werden.

DB Netze Fahrweg
- Der TRASSENFINDER [SEITE 103] unterstützt Kunden bei der Trassenplanung und wird 2017 weiterentwickelt. Es ist geplant, den Trassenfinder für den Personenverkehr zu erweitern, einen Vergleich der Routingergebnisse zu ermöglichen sowie das neue Trassenpreissystem und zusätzliche Funktionen zu integrieren.
- Zur Erweiterung des Kundendialogs bei Baumaßnahmen werden 2017 neue Kommunikationsformate eingeführt. Neben dem »Runden Tisch Bauen« werden Bau- und Informationsdialoge als kontinuierliches Instrument zur Abstimmung der Baustellen 2017 mit den betroffenen Kunden etabliert.

DB Netze Personenbahnhöfe
- Im Herbst 2017 soll der Austausch der 82 bundesweit bestehenden DB INFORMATIONEN [SEITE 157] beginnen. Neben den bisherigen Bahnhöfen werden 26 zusätzliche Stationen bis 2020 mit der DB Information 4.0 ausgestattet.
- Das neu entwickelte Produktionskonzept für die Reinigung unserer Bahnhöfe wird 2017 sukzessive erprobt und umgesetzt. Ziel ist es, die Sauberkeit an Bahnhöfen für Reisende sichtbar zu erhöhen.
- Bis 2019 sollen die Wartebereiche an 21 hoch frequentierten Bahnhöfen erneuert werden. Bereits bis Ende 2016 wurden zehn Bahnhöfe mit neuen Indoor-Wartebänken ausgestattet.

DB Netze Energie
- Nach erfolgreicher Testphase bei DB Cargo ist die neue BAHNSTROM BOX [SEITE 103] seit Beginn 2017 bei den ersten Kunden im Einsatz. 2017 wird das Portal sukzessive um Zusatzdienstleistungen wie Datenanalysen und Streckendarstellungen erweitert.

DB Arriva
- Arriva UK Bus hat im Dezember 2016 in elf Bussen in Stockton einen kontaktlosen Chipkartenleser installiert. Bis Mitte 2017 soll das System auf alle 491 Busse im Nordosten Englands ausgeweitet werden.

DB Schenker
- Der Fahrzeughersteller MAN UND DB SCHENKER [SEITE 86] schlossen 2016 eine Partnerschaft zur Entwicklung und Erprobung von vernetztem und AUTOMATISIERTEM FAHREN F4 [SEITE 86]. Der Festlegung des Projektrahmens und der Praxiserprobung werden 2017 erfolgen. 2018 soll dann ein Lkw-Platoon auf dem digitalen Autobahn-Testfeld auf der A 9 zwischen den DB Schenker-Niederlassungen München und Nürnberg unterwegs sein. Im zweiten Schritt ist der Einsatz autonom fahrender Lkw auf dem Nürnberger DB Schenker-Werksgelände vorgesehen.

Weitere Maßnahmen
- Unter dem Namen LIDL-BIKE planen wir gemeinsam mit dem Sponsor Lidl Deutschland die Einführung eines neuen Fahrradverleihsystems in Berlin. Ab dem Frühjahr 2017 werden 3.500 Fahrräder zur Verfügung stehen, die innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings an beliebigen Orten ausgeliehen und zurückgegeben werden können.

Ertrags- und Finanzlage
- **Weitere Verbesserungen im Geschäftsjahr 2017 erwartet.**
- **Entwicklung basiert auf unseren Erwartungen zu Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen.**

DB-Konzern
- Treiber des Umsatzwachstums werden insbesondere DB Arriva und DB Schenker sein.
- Ergebnisseitig erwarten wir, dass sich die Umsatzzuwächse nur unterproportional in der Entwicklung widerspiegeln. Hier machen sich insbesondere Mehr-

aufwände zum Beispiel aus der Tarifsteigerung und unserem Programm ZUKUNFT BAHN bemerkbar.

- Aufgrund der erwarteten leicht positiven Entwicklung des bereinigten EBIT bei einem gleichzeitigen unterproportionalen Anstieg des Capital Employed dürfte sich der ROCE leicht verbessern.
- Die Tilgungsdeckung dürfte sich bei einem gleichzeitigen unterproportionalen Anstieg der Netto-Finanzschulden leicht positiv entwickeln.

Geschäftsfelder

Voraussichtliche Entwicklung in Mio. €	Umsatz bereinigt 2016	Umsatz bereinigt **2017**	EBIT bereinigt 2016	EBIT bereinigt **2017**
DB Fernverkehr	4.159	↗	173	↗
DB Regio	8.653	→	636	↗
DB Cargo	4.560	→	- 81	↗
DB Netze Fahrweg	5.228	↗	561	↗
DB Netze Personenbahnhöfe	1.233	↗	221	↗
DB Netze Energie	2.779	↘	126	↘
DB Arriva	5.093	↗	280	↗
DB Schenker	15.128	↗	410	↗

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
→ auf Vorjahresniveau
↘ unterhalb des Vorjahreswerts

DB Fernverkehr

Bei DB Fernverkehr rechnen wir im Geschäftsjahr 2017 mit einem Umsatz leicht über Vorjahresniveau. Zusätzlich unterstützt durch Maßnahmen zur Aufwandsreduktion sollte das bereinigte EBIT über dem Vorjahresniveau liegen.

DB Regio

Bei DB Regio rechnen wir im Geschäftsjahr 2017 mit einem Umsatz auf Vorjahresniveau. Infolge der Maßnahmen von Zukunft Bahn Regio erwarten wir trotz eines leichten Leistungsrückgangs einen Anstieg im Ergebnis.

DB Cargo

Bei DB Cargo erwarten wir für das Geschäftsjahr 2017 einen Rückgang der Verkehrsleistung aufgrund von Anlaufeffekten aus ZUKUNFT BAHN und der Fokussierung des Geschäftsmodells in Frankreich. Der Umsatz sollte daher konstant bleiben. Belastungen, unter anderem aus der Steigerung von Faktorkosten, sollten durch Gegensteuerungsmaßnahmen kompensiert werden, sodass sich das Ergebnis über dem Vorjahresniveau bewegen sollte.

DB Netze Fahrweg

Bei DB Netze Fahrweg rechnen wir im Geschäftsjahr 2017 mit einer leicht positiven Umsatzentwicklung. Verbunden mit Maßnahmen im Zusammenhang mit ZUKUNFT BAHN sollte sich auch das bereinigte EBIT verbessern.

DB Netze Personenbahnhöfe

Bei DB Netze Personenbahnhöfe sollten die Umsätze im Geschäftsjahr 2017 vor allem preisbedingt sowie durch die Geschäftsaufnahme der DB STATION FOOD [SEITE 157] steigen. Daraus werden auch positive Effekte auf die Ergebnisentwicklung resultieren.

DB Netze Energie

Bei DB Netze Energie dürfte die Umsatzentwicklung nachfragebedingt insbesondere nach stationärer sowie Traktionsenergie negativ sein. Entsprechend erwarten wir auch eine rückläufige Ergebnisentwicklung.

DB Arriva

Bei DB Arriva sollten sich im Geschäftsjahr 2017 positive Effekte aus Neuverkehren und Akquisitionen sowie Währungskurseffekte bemerkbar machen. Wir erwarten daher eine Umsatz- und Ergebnisentwicklung über dem Vorjahr.

DB Schenker

Bei DB Schenker erwarten wir im Geschäftsjahr 2017 weitere Zuwächse infolge der neuen Strategie PRIMUS [SEITE 170], die sowohl auf Mengen- als auch auf Preiseffekten basieren. Das bereinigte EBIT dürfte durch diese Entwicklung ebenfalls positiv beeinflusst werden.

> Top-Arbeitgeber

Voraussichtliche Entwicklung	2016	**2017**	2020
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,7	-	4,0
Arbeitgeberattraktivität – Rang in Deutschland	16	≤ 16	≤ 10

Bei der Arbeitgeberattraktivität konnten wir Verbesserungen erzielen und erwarten eine Stabilisierung beziehungsweise leichte Verbesserung im Jahr 2017. 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. GRI DB 05

Auf dem Weg zur nächsten Mitarbeiterbefragung im Jahr 2018 wird 2017 ein weitreichender Folgeprozess auf Grundlage der Ergebnisse der Befragung 2016 auf Team-, Geschäftsfeld- und Konzernebene angestoßen. So werden beispielsweise auf Teamebene Folgeworkshops durchgeführt und Maßnahmen verabredet. GRI DB 04

GRI G4-EN18

> Umwelt-Vorreiter

Voraussichtliche Entwicklung	2016	2017	2020
Spezifische CO_2e-Emissionen im Vergleich zu 2006 in %	-27,5	-28	-30
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in %	42	44	45
Lärmsanierte Strecke gesamt (gerundet) per 31.12. in km	1.600 [1]	1.700	2.000
Leise Güterwagen in Deutschland per 31.12.	32.396	~39.000	~64.000

[1] Vorläufiger Wert.

In der Dimension **ÖKOLOGIE** haben wir uns im Berichtsjahr neue Ziele im Klimaschutz gesetzt und befinden uns auf einem guten Weg, diese bis 2020 zu erreichen. Bei den CO_2e-Emissionen liegen wir bereits auf einem sehr guten Niveau aufgrund der starken Verbesserungen im Schiffsverkehr. Die Reduzierung der weltweiten spezifischen Treibhausgase unserer Transporteure wird sich weiter forsetzen, sodass wir 2017 bei allen Kennzahlen Verbesserungen erwarten.

> Erwartete Investitionen

Voraussichtliche Entwicklung in Mrd. €	2016	2017
Brutto-Investitionen	9,5	≥ 10,5
Netto-Investitionen	3,3	≥ 3,5

Unseren Modernisierungskurs werden wir mit hohen Investitionen weiter fortführen. Diese werden im Geschäftsjahr 2017 voraussichtlich noch einmal oberhalb des Niveaus des Berichtsjahres liegen. Der Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit wird unverändert bei Investitionen in die Schieneninfrastruktur liegen. Im Geschäftsjahr 2017 werden wir inklusive Investitionszuschüssen insgesamt deutlich über 5 Mrd. € in die Sanierung und Erneuerung von vorhandenen Strecken, Anlagen und Technik investieren und damit noch mal mehr als im Berichtsjahr. Die Netto-Investitionen werden vor allem infolge von Fahrzeugbeschaffung bei DB Fernverkehr und DB Regio ebenfalls ansteigen.

> Erwartete Finanzlage

Voraussichtliche Entwicklung in Mrd. €	2016	2017
Fälligkeiten	2,3	2,1
Anleiheemissionen	2,1	< 2,0
Flüssige Mittel per 31.12.	4,5	~3,5
Netto-Finanzschulden per 31.12.	17,6	< 19,0

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch im Geschäftsjahr 2017 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 2017 haben wir fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in Höhe von rund 2,1 Mrd. € zu tilgen. Der Finanzmittelbedarf wird durch die Emission von öffentlichen und nicht öffentlichen Anleihen gedeckt. Emissionsbegleitend sind Roadshows in Europa und Asien geplant.

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

Für unsere Kapitalmarktaktivitäten verfügen wir unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus unserem **DEBT-ISSUANCE- UND UNSEREM COMMERCIAL-PAPER-PROGRAMM** [SEITE 110]. Die **GARANTIERTEN KREDITFAZILITÄTEN** [SEITE 110] dienen als Rückfallebene im Fall der Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch im Geschäftsjahr 2017 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen werden auch im Geschäftsjahr 2017 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse abgedeckt. Die vom DB-Konzern zu finanzierenden Netto-Investitionen werden sich im Geschäftsjahr 2017 weiterhin auf hohem Niveau bewegen.

Der Eigentümer der DB AG hat sich im Berichtsjahr entschlossen, die DB AG im Geschäftsjahr 2017 durch eine Kapitalerhöhung um 1 Mrd. € zu unterstützen, wovon 0,5 Mrd. € einer zusätzlichen Freigabe durch den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags bedürfen. Zudem soll die geplante Dividendenzahlung im Geschäftsjahr 2017 um 350 Mio. € reduziert werden.

Der DB-Konzern geht allerdings davon aus, die Netto-Investitionen sowie die Dividendenzahlung an den Bund nicht vollständig aus der Innenfinanzierung und der Kapitalerhöhung abdecken zu können. Daher werden die Netto-Finanzschulden per 31. Dezember 2017 voraussichtlich über dem Niveau des Berichtsjahresendes liegen.

Unsere M & A-Aktivitäten werden wir im Geschäftsjahr 2017 selektiv und fokussiert fortführen. Wir erwarten hieraus im Geschäftsjahr 2017 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Finanzlage.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

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

Konzern-Abschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung / S.198

Konzern-Bilanz / S.199

Konzern-Kapitalflussrechnung / S.200

Konzern-Eigenkapitalspiegel / S.201

Konzern-Anhang / S.202

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers / S.264

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12., in Mio. €	Anhang	2016	2015
Umsatzerlöse	(1)	40.557	40.403
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	(2)	2.741	2.699
Gesamtleistung		43.298	43.102
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	2.834	2.772
Materialaufwand	(4)	-20.101	-20.208
Personalaufwand	(5)	-15.876	-15.599
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	(6)	-3.017	-4.471
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-5.677	-5.750
Operatives Ergebnis (EBIT)		**1.461**	**-154**
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	(8)	33	22
Zinsergebnis	(9)	-772	-800
Übriges Finanzergebnis	(10)	-16	0
Finanzergebnis		**-755**	**-778**
Ergebnis vor Ertragsteuern		**706**	**-932**
Ertragsteuern	(11)	10	-379
Jahresergebnis		**716**	**-1.311**
Jahresergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG		695	-1.325
anderen Gesellschaftern		21	14
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)	(12)		
unverwässert		1,62	-3,08
verwässert		1,62	-3,08

> Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12., in Mio. €	2016	2015
Jahresergebnis	716	-1.311
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	-822	777
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-822	777
Änderung aus Währungsumrechnung	-52	126
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere	-1	-1
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	262	63
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-3
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	209	185
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)	**-613**	**962**
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	108	-68
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	**108**	**-68**
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Wertpapiere	1	0
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Cashflow-Hedges	-34	3
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	**-33**	**3**
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)	**-538**	**897**
Gesamtergebnis	**178**	**-414**
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den		
Aktionären der Deutschen Bahn AG	159	-431
anderen Gesellschaftern	19	17

Konzern-Bilanz

> Aktiva

Per 31.12., in Mio. €	Anhang	2016	2015
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	(13)	38.884	39.059
Immaterielle Vermögenswerte	(14)	3.682	3.762
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	(15)	534	518
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(17)	12	11
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	627	175
Derivative Finanzinstrumente	(21)	339	339
Aktive latente Steuern	(16)	1.511	1.335
		45.589	**45.199**
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	(18)	1.062	1.018
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(17)	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(19)	3.974	4.018
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(19)	1.433	1.159
Forderungen aus Ertragsteuern	(20)	54	56
Derivative Finanzinstrumente	(21)	60	59
Flüssige Mittel	(22)	4.450	4.549
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	(23)	0	0
		11.034	**10.860**
Bilanzsumme		**56.623**	**56.059**

> Passiva

Per 31.12., in Mio. €	Anhang	2016	2015
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(24)	2.150	2.150
Rücklagen	(25)	3.388	3.924
Erwirtschaftete Ergebnisse	(26)	7.022	7.185
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG		**12.560**	**13.259**
Anteile anderer Gesellschafter	(27)	184	186
		12.744	**13.445**
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	20.042	19.753
Übrige Verbindlichkeiten	(29)	252	334
Derivative Finanzinstrumente	(21)	282	450
Pensionsverpflichtungen	(32)	4.510	3.688
Sonstige Rückstellungen	(33)	2.362	2.597
Passive Abgrenzungen	(34)	1.131	1.104
Passive latente Steuern	(16)	130	165
		28.709	**28.091**
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	2.439	2.675
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(29)	5.100	4.679
Sonstige Verbindlichkeiten	(29)	3.511	3.338
Ertragsteuerschulden	(30)	150	163
Derivative Finanzinstrumente	(21)	37	205
Sonstige Rückstellungen	(33)	2.972	2.714
Passive Abgrenzungen	(34)	961	749
		15.170	**14.523**
Bilanzsumme		**56.623**	**56.059**

Konzern-Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12., in Mio. €	Anhang	2016	2015
Ergebnis vor Steuern		706	-932
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		3.017	4.471
Abschreibungen/Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		2	0
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		-89	-74
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		5	-3
Zins- und Dividendenerträge		-42	-49
Zinsaufwendungen		813	848
Fremdwährungsergebnis		-6	-7
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen		-33	-22
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge		1.252	1.426
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		-900	-319
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten		-333	-1.135
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel		4.392	4.204
Erhaltene Zinsen		25	32
Erhaltene/gezahlte (-) Dividenden und Ausschüttungen		-8	-9
Gezahlte Zinsen		-594	-620
Gezahlte (-)/erstattete (+) Ertragsteuern		-167	-118
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit		**3.648**	**3.489**
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		355	340
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		-9.115	-9.525
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		6.190	5.478
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen		-53	-187
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten		0	5
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel		0	0
Auszahlungen/Einzahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel		-42	-25
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen		0	0
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen		0	-2
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		**-2.665**	**-3.916**
Gewinnausschüttung an Gesellschafter		-850	-700
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter		-13	-10
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		-201	-159
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen		2.117	2.475
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen		-1.542	-700
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Zinslosen Darlehen		-220	-220
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper		90	251
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper		-410	-26
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		**-1.029**	**911**
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel		**-46**	**484**
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	(22)	4.549	4.031
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		-53	34
Flüssige Mittel am Ende der Periode	**(22)**	**4.450**	**4.549**

Konzern-Eigenkapitalspiegel

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen: Kapitalrücklage	Rücklagen: Währungsumrechnung	Rücklagen: Marktbewertung Wertpapiere	Rücklagen: Marktbewertung Cashflow-Hedges	Rücklagen: Neubewertung Pensionen	Rücklagen: sonstige Veränderungen	Rücklagen: Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Anteile anderer Gesellschafter	Eigenkapital
Stand per 01.01.2015	2.150	5.310	75	4	-462	-1.886	-12	**3.029**	9.203	**14.382**	143	**14.525**
⊕ Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-	**-**	34	**34**
⊖ Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-	**-**	-1	**-1**
⊖ Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-700	**-700**	-10	**-710**
± Übrige Veränderungen	-	-	-1	-	-	2	-	**1**	7	**8**	3	**11**
± Gesamtergebnis	-	-	125	-4	66	707	-	**894**	-1.325	**-431**	17	**-414**
davon Jahresergebnis	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-1.325	**-1.325**	14	**-1.311**
davon Währungsänderungen	-	-	125	-	-	-	-	**125**	-	**125**	1	**126**
davon latente Steuern	-	-	-	-	3	-68	-	**-65**	-	**-65**	-	**-65**
davon Marktbewertung	-	-	-	-1	63	-	-	**62**	-	**62**	-	**62**
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	775	-	**775**	-	**775**	2	**777**
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-3	-	-	-	**-3**	-	**-3**	-	**-3**
Stand per 31.12.2015	**2.150**	**5.310**	**199**	**0**	**-396**	**-1.177**	**-12**	**3.924**	**7.185**	**13.259**	**186**	**13.445**

GRI G4-EC1

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen: Kapitalrücklage	Rücklagen: Währungsumrechnung	Rücklagen: Marktbewertung Wertpapiere	Rücklagen: Marktbewertung Cashflow-Hedges	Rücklagen: Neubewertung Pensionen	Rücklagen: sonstige Veränderungen	Rücklagen: Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Anteile Fremder am Kapital	Eigenkapital
Stand per 01.01.2016	2.150	5.310	199	0	-396	-1.177	-12	**3.924**	7.185	**13.259**	186	**13.445**
⊕ Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-	**-**	15	**15**
⊖ Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-	**-**	-12	**-12**
⊖ Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-850	**-850**	-13	**-863**
± Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-8	**-8**	-11	**-19**
± Gesamtergebnis	-	-	-50	-	228	-714	-	**-536**	695	**159**	19	**178**
davon Jahresergebnis	-	-	-	-	-	-	-	**-**	695	**695**	21	**716**
davon Währungsänderungen	-	-	-50	-	-	-	-	**-50**	-	**-50**	-2	**-52**
davon latente Steuern	-	-	-	1	-34	108	-	**75**	-	**75**	-	**75**
davon Marktbewertung	-	-	-	-1	262	-	-	**261**	-	**261**	-	**261**
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	-822	-	**-822**	-	**-822**	-	**-822**
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-	**-**	-	**-**
Stand per 31.12.2016	**2.150**	**5.310**	**149**	**0**	**-168**	**-1.891**	**-12**	**3.388**	**7.022**	**12.560**	**184**	**12.744**

Konzern-Anhang

> Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

	DB Fernverkehr [1]		DB Regio		DB Cargo		DB Netze Fahrweg [1]		DB Netze Personenbahnhöfe	
Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. bzw. per 31.12., in Mio. €	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015
Externe Umsatzerlöse	4.012	3.903	8.529	8.568	4.230	4.417	1.408	1.217	519	480
Interne Umsatzerlöse	147	150	124	102	330	350	3.820	3.798	714	719
Umsatzerlöse	4.159	4.053	8.653	8.670	4.560	4.767	5.228	5.015	1.233	1.199
Externe übrige Erträge	175	143	295	421	301	207	752	834	122	119
Interne übrige Erträge	56	53	98	132	46	42	215	235	21	37
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	12	6	61	68	44	39	828	700	36	29
Erträge	4.402	4.255	9.107	9.291	4.951	5.055	7.023	6.784	1.412	1.384
Materialaufwand	-2.552	-2.412	-5.289	-5.411	-2.474	-2.462	-1.810	-1.815	-554	-520
Personalaufwand	-927	-905	-1.900	-1.914	-1.646	-1.683	-2.596	-2.410	-285	-272
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-504	-500	-646	-650	-723	-790	-1.133	-1.068	-214	-201
EBITDA	419	438	1.272	1.316	108	120	1.484	1.491	359	391
Planmäßige Abschreibungen [3]	-246	-272	-633	-645	-187	-304	-879	-914	-138	-137
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen [3]	0	-1	-3	-2	-2	1	-44	-9	0	0
EBIT (operatives Ergebnis)	173	165	636	669	-81	-183	561	568	221	254
Operativer Zinssaldo [4]	-1	-2	-54	-52	-60	-71	-250	-272	-38	-39
Operatives Ergebnis nach Zinsen [4]	172	163	582	617	-141	-254	311	296	183	215
Sachanlagen	2.014	1.847	6.759	6.782	2.243	2.334	19.690	20.012	3.182	3.202
+ Immaterielle Vermögenswerte	5	1	21	18	119	0	148	145	6	3
davon Goodwill	0	0	6	6	-	0	-	0	0	0
+ Vorräte	84	75	170	152	85	91	148	155	0	-
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	173	262	469	478	506	562	339	342	59	37
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.212	1.293	642	313	327	343	125	104	31	31
- Forderungen aus Finanzierung	-1.167	-1.286	-400	-169	-246	-257	-1	-12	-28	-30
+ Forderungen aus Ertragsteuern	-	-	0	0	1	2	0	0	-	-
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-367	-366	-802	-789	-511	-503	-760	-637	-155	-135
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-284	-220	-376	-510	-415	-380	-717	-698	-129	-96
- Ertragsteuerschulden	0	0	0	0	-4	-4	-	0	-1	0
- Sonstige Rückstellungen	-74	-77	-1.150	-1.210	-301	-189	-344	-377	-49	-55
- Passive Abgrenzungen	-332	-330	-166	-150	-7	-10	-807	-952	-139	-146
Capital Employed [5]	1.264	1.199	5.167	4.915	1.797	1.989	17.821	18.082	2.777	2.811
Netto-Finanzschulden	-998	-1.061	2.839	2.708	1.375	1.391	10.396	10.696	1.257	1.294
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	0	5	4	27	27	1	1	-	-
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	1	0	2	5	0	1	-	-
Brutto-Investitionen	416	673	693	881	304	451	6.226	5.823	584	533
Erhaltene Investitionszuschüsse	0	-3	-61	-15	-1	-6	-5.538	-4.909	-467	-445
Netto-Investitionen	416	670	632	866	303	445	688	914	117	88
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	-	-	-	-	0	0	-	-	0	-
Mitarbeiter [6]	16.326	16.339	36.008	36.494	29.671	30.303	43.974	43.161	5.093	4.982

[1] Vorjahreszahlen aufgrund veränderter Segmentzuordnungen (Konzernumbau und Separierung DB Netze Energie) angepasst.

[2] Betrifft Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge.

[3] Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

[4] Kennzahl aus dem internen Berichtswesen, keine externe Darstellung.

[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 Energie		DB Arriva [1]		DB Schenker		Beteiligungen/ Sonstige [1]		**Summe Segmente [1]**		Konsolidierung [1]		**DB-Konzern bereinigt**		Überleitung [2]		**DB-Konzern**	
2016	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	**2015**	**2016**	2015	**2016**	**2015**	**2016**	2015	**2016**	**2015**
1.194	1.128	5.085	4.836	15.059	15.390	540	529	**40.576**	**40.468**	-	-	**40.576**	**40.468**	-19	-65	**40.557**	**40.403**
1.585	1.684	8	7	69	61	4.048	4.029	**10.845**	**10.900**	-10.845	-10.900	**-**	**-**	-	-	**-**	**-**
2.779	2.812	5.093	4.843	15.128	15.451	4.588	4.558	**51.421**	**51.368**	-10.845	-10.900	**40.576**	**40.468**	-19	-65	**40.557**	**40.403**
22	17	231	183	227	215	525	624	**2.650**	**2.763**	-	-	**2.650**	**2.763**	184	9	**2.834**	**2.772**
30	30	4	3	7	9	1.105	1.171	**1.582**	**1.712**	-1.582	-1.712	**-**	**-**	-	-	**-**	**-**
18	15	2	6	8	9	739	645	**1.748**	**1.517**	993	1.182	**2.741**	**2.699**	-	-	**2.741**	**2.699**
2.849	2.874	5.330	5.035	15.370	15.684	6.957	6.998	**57.401**	**57.360**	-11.434	-11.430	**45.967**	**45.930**	165	-56	**46.132**	**45.874**
-2.384	-2.487	-1.478	-1.399	-9.810	-10.265	-2.688	-2.585	**-29.039**	**-29.356**	9.181	9.191	**-19.858**	**-20.165**	-243	-43	**-20.101**	**-20.208**
-116	-115	-2.212	-2.042	-3.008	-2.930	-2.982	-3.191	**-15.672**	**-15.462**	3	0	**-15.669**	**-15.462**	-207	-137	**-15.876**	**-15.599**
-152	-139	-1.115	-1.069	-1.953	-1.900	-1.406	-1.393	**-7.846**	**-7.710**	2.203	2.185	**-5.643**	**-5.525**	-34	-225	**-5.677**	**-5.750**
197	133	525	525	599	589	-119	-171	**4.844**	**4.832**	-47	-54	**4.797**	**4.778**	-319	-461	**4.478**	**4.317**
-69	-67	-245	-255	-189	-190	-258	-260	**-2.844**	**-3.044**	44	44	**-2.800**	**-3.000**	-98	-117	**-2.898**	**-3.117**
-2	0	0	0	0	-4	0	-4	**-51**	**-19**	-	-	**-51**	**-19**	-68	-1.335	**-119**	**-1.354**
126	66	280	270	410	395	-377	-435	**1.949**	**1.769**	-3	-10	**1.946**	**1.759**	-485	-1.913	**1.461**	**-154**
-16	-18	-27	-37	-44	-42	-228	-226	**-718**	**-759**	-3	-	**-721**	**-759**	-	-	**-**	**-**
110	48	253	233	366	353	-605	-661	**1.231**	**1.010**	-6	-10	**1.225**	**1.000**	-	-	**-**	**-**
984	1.009	2.116	2.173	1.451	1.466	1.167	963	**39.606**	**39.788**	-722	-729	**38.884**	**39.059**	-	-	**38.884**	**39.059**
51	63	1.764	1.991	1.490	1.478	67	63	**3.671**	**3.762**	11	-	**3.682**	**3.762**	-	-	**3.682**	**3.762**
-	0	1.412	1.560	1.183	1.188	14	13	**2.615**	**2.767**	21	-	**2.636**	**2.767**	-	-	**2.636**	**2.767**
37	48	86	82	66	63	395	352	**1.071**	**1.018**	-9	-	**1.062**	**1.018**	-	-	**1.062**	**1.018**
283	273	316	267	2.198	2.259	751	734	**5.094**	**5.214**	-1.120	-1.196	**3.974**	**4.018**	-	-	**3.974**	**4.018**
-22	142	921	489	852	1.311	20.735	18.918	**24.823**	**22.944**	-22.763	-21.610	**2.060**	**1.334**	-	-	**2.060**	**1.334**
58	-113	-260	-197	-332	-880	-20.073	-18.321	**-22.449**	**-21.265**	22.315	21.155	**-134**	**-110**	-	-	**-134**	**-110**
0	-	27	23	18	23	8	8	**54**	**56**	-	-	**54**	**56**	-	-	**54**	**56**
-	-	-	-	-	-	-	-	**0**	**0**	-	-	**0**	**0**	-	-	**0**	**0**
-368	-338	-589	-447	-1.902	-1.790	-765	-869	**-6.219**	**-5.874**	1.119	1.195	**-5.100**	**-4.679**	-	-	**-5.100**	**-4.679**
-61	-126	-450	-405	-874	-773	-906	-918	**-4.212**	**-4.126**	449	454	**-3.763**	**-3.672**	-	-	**-3.763**	**-3.672**
-	-	-80	-79	-67	-68	-13	-29	**-165**	**-180**	15	17	**-150**	**-163**	-	-	**-150**	**-163**
-81	-17	-158	-193	-413	-485	-2.737	-2.670	**-5.307**	**-5.273**	-27	-38	**-5.334**	**-5.311**	-	-	**-5.334**	**-5.311**
-3	-4	-493	-119	-15	-15	-131	-130	**-2.093**	**-1.856**	1	3	**-2.092**	**-1.853**	-	-	**-2.092**	**-1.853**
878	937	3.200	3.585	2.472	2.589	-1.502	-1.899	**33.874**	**34.208**	-731	-749	**33.143**	**33.459**	-	-	**33.143**	**33.459**
390	254	708	547	860	-28	797	1.690	**17.624**	**17.491**	-	-	**17.624**	**17.491**	-	-	**17.624**	**17.491**
-	-	134	122	13	15	354	349	**534**	**518**	-	-	**534**	**518**	-	-	**534**	**518**
-	-	24	8	0	2	6	6	**33**	**22**	-	-	**33**	**22**	-	-	**33**	**22**
174	167	359	276	209	238	589	341	**9.554**	**9.383**	-44	-39	**9.510**	**9.344**	-	-	**9.510**	**9.344**
-122	-99	-1	0	-	-	0	-1	**-6.190**	**-5.478**	-	-	**-6.190**	**-5.478**	-	-	**-6.190**	**-5.478**
52	68	358	276	209	238	589	340	**3.364**	**3.905**	-44	-39	**3.320**	**3.866**	-	-	**3.320**	**3.866**
-	-	41	81	17	12	7	-	**65**	**93**	-	-	**65**	**93**	-	-	**65**	**93**
1.736	1.726	54.150	46.484	68.388	66.327	51.022	51.386	**306.368**	**297.202**	-	-	**306.368**	**297.202**	-	-	**306.368**	**297.202**

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten / S. 202

Informationen nach Regionen / S. 204

Grundlagen und Methoden / S. 204

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung / S. 209

Erläuterungen zur Bilanz / S. 217

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung / S. 240

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung / S. 241

Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente / S. 243

Sonstige Angaben / S. 247

> 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] in VZP	
	2016	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015
Inland	23.200	22.886	36.213	36.094	27.791	27.330	8.956	8.619	2.768	3.144	187.395	187.420
Übriges Europa	12.723	12.756	6.055	6.429	5.059	5.852	543	718	541	715	92.694	84.496
Asien/Pazifik	2.587	2.612	820	804	746	739	40	28	40	28	15.016	14.232
Nordamerika	1.577	1.708	224	223	283	280	10	14	10	14	8.556	8.515
Übrige Welt	489	506	28	24	32	23	5	4	5	4	2.707	2.539
Konsolidierung	–	–	-733	-725	-768	-765	-44	-39	-44	-39	–	–
DB-Konzern bereinigt	**40.576**	**40.468**	**42.607**	**42.849**	**33.143**	**33.459**	**9.510**	**9.344**	**3.320**	**3.866**	**306.368**	**297.202**
Überleitung	-19	-65	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Insgesamt	**40.557**	**40.403**	**42.607**	**42.849**	**33.143**	**33.459**	**9.510**	**9.344**	**3.320**	**3.866**	**306.368**	**297.202**

[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 Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) hat Wertpapiere i. S. d. §2 Abs. 1 Satz 1 des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) emittiert, die an organisierten Märkten gemäß §2 Abs. 5 WpHG gehandelt werden.

Dieser Konzern-Abschluss wurde durch den Vorstand aufgestellt und wird dem Aufsichtsrat für die Aufsichtsratssitzung am 22. März 2017 vorgelegt.

> Grundlagen der Abschlusserstellung

Der Konzern-Abschluss wird auf der Grundlage des §315a Handelsgesetzbuch (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 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 2016 anzuwenden sind

Im Berichtsjahr wurden im Konzern-Abschluss alle neuen und überarbeiteten Standards und Interpretationen berücksichtigt, die erstmalig verbindlich ab dem 1. Januar 2016 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 und Interpretationen handelt es sich um:

- IAS 1: »Darstellung des Abschlusses – Disclosure Initiative« (veröffentlicht Dezember 2014; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2016)

Mit diesem Änderungsstandard werden erste, kurzfristig umsetzbare Vorschläge zur Änderung von IAS 1 (Darstellung des Abschlusses) umgesetzt. Dadurch soll das Konzept der Wesentlichkeit deutlicher hervor-

gehoben werden. Diese Änderung führt zu keinen Auswirkungen auf die Bilanzierung und Bewertung, jedoch werden die sachlich und inhaltlich zusammengehörenden Darstellungen bei der Erläuterung der einzelnen Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengeführt.

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 9	Finanzinstrumente	Juli 2014	2018	Auswirkungen auf die Bilanzierung von Finanzinstrumenten
IFRS 15	Erlöse aus Verträgen mit Kunden	Mai 2014	2018	Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss
IFRS 16	Leasing	Januar 2016	2019	Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss

Aus der Anwendung von IFRS 9 (Finanzinstrumente) erwarten wir unter anderem Auswirkungen aus der geänderten Methodik zur Ermittlung erwarteter Forderungsausfälle, aus der Umklassifizierung von Beteiligungen sowie erweiterte Möglichkeiten zur Designation von Hedge-Beziehungen.

Aus der Anwendung von IFRS 15 (Erlöse aus Verträgen mit Kunden) erwarten wir insbesondere Auswirkungen aus erweiterten Anhangangaben. Die Klarstellungen zu IFRS 15 enthalten Ergänzungen in Bezug auf die Identifizierung von Leistungsverpflichtungen, Prinzipal-Agent-Erwägungen und Lizenzen sowie zur Anwendung von Übergangserleichterungen.

Aus der Anwendung von IFRS 16 (Leasing) erwarten wir einen signifikanten Anstieg der Leasingverbindlichkeiten bei korrespondierender Erfassung von Nutzungsrechten an Leasinggegenständen auf der Aktivseite. Es werden sich unter anderem die Netto-Finanzschulden, das Capital Employed und das EBITDA erhöhen.

> 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.

Veränderungen in der Segmentzuordnung

Im Zusammenhang mit dem im Vorjahr beschlossenen Konzernumbau erfolgte mit Beginn des Geschäftsjahres 2016 eine Neuordnung der konzerninternen Servicefunktionen und Dienstleistungen. Das bisherige Segment DB Dienstleistungen entfällt ersatzlos. Die Gesellschaften dieses Segments wurden dem Segment Beteiligungen/Sonstige zugeordnet. Darüber hinaus wird die DB Bahnbau Gruppe GmbH (bisher dem Segment DB Netze Fahrweg zugeordnet) im Segment Beteiligungen/Sonstige und die AMEROPA-REISEN GmbH (bisher dem Segment Beteiligungen/Sonstige zugeordnet) im Segment DB Fernverkehr ausgewiesen.

In diesem Zusammenhang wurde das Segment DB Energie aus dem Segment Beteiligungen/Sonstige herausgelöst und entsprechend der internen Berichterstattung gesondert ausgewiesen.

Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Weitere vorgenommene Veränderungen in der Segmentzuordnung waren unwesentlich.

Zum 1. Juli 2015 übertrug die DB Projektbau im Rahmen eines Betriebsübergangs (§ 613a BGB) diverse Organisationseinheiten sowie sämtliche Projektmanagementfunktionen einschließlich des zugehörenden Aktiv- und Passivvermögens auf die DB Netz AG beziehungsweise die DB Station&Service AG. Aus diesem Grund und aufgrund der erstmaligen ganzjährigen Zuordnung erhöhten sich in den Segmenten DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe die Personalaufwendungen, die Mitarbeiterzahl, die bezogenen Leistungen und die aktivierten Eigenleistungen deutlich. Gegenläufig entwickelten sich diese Werte im Segment Beteiligungen/Sonstige.

Konsolidierungsmethoden

GRI G4-17

a) Grundsätze der Konsolidierung

Im Konzern-Abschluss der DB AG werden die DB AG und alle Unternehmen (Tochtergesellschaften) vollkonsolidiert, deren Finanz- und Geschäftspolitik von der DB AG bestimmt werden kann. Die Einbeziehung in den Konzern-Abschluss beginnt mit dem Zeitpunkt, zu dem die DB AG 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.

Anteile Fremder am Eigenkapital von Tochtergesellschaften werden getrennt vom Eigenkapital der Konzernaktionäre ausgewiesen. Die Höhe des Anteils Fremder ergibt sich aus den Anteilen der Fremden im Zeitpunkt des Erwerbs der Tochtergesellschaft sowie dem auf den Dritten entfallenden Anteil an der Veränderung des Eigenkapitals der Tochtergesellschaft seit dem Erwerb.

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 Anteile Fremder 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 DB AG 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 DB AG 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 entrichteten Vermögenswerte und der eingegangenen oder übernommenen Schulden zum Tauschzeitpunkt. Die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden, unabhängig von eventuellen Minderheitenanteilen, 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	Inland 2016	Ausland 2016	Insgesamt 2016	Insgesamt 2015
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN				
Stand per 01.01.	126	506	**632**	**632**
Zugänge	13	15	**28**	**25**
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**1**
Abgänge	11	31	**42**	**25**
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**1**
Stand per 31.12.	**128**	**490**	**618**	**632**

Es werden wie im Vorjahr alle Tochtergesellschaften konsolidiert.

Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Insgesamt wurden im Berichtsjahr netto 51 Mio. € (im Vorjahr: 65 Mio. € netto) für Unternehmenskäufe nach IFRS 3 aufgewandt. Sämtliche Erwerbe waren aus Sicht des DB-Konzerns nicht wesentlich. Es handelt sich um nachfolgend dargestellte Gesellschaften:

Gesellschaft	Tätigkeitsbereich	Segment
Redhead Holdings Limited (Redhead), Bradford/Großbritannien	Spediteur und Sammelguttransporteur in Großbritannien	DB Schenker
Almoayed Logistics Services W.L.L. (Almoayed), Manama/Bahrain	Netzwerkpartner von DB Schenker	DB Schenker
SAVDA Autoservizi Valle d'Aosta S.p.A. (SAVDA), Aosta/Italien	Betrieb von Busverkehren	DB Arriva
CSAD MHD Kladno a.s., Kladno/Tschechien und KD SERVIS a.s., Kladno/Tschechien	Betrieb von Busverkehren	DB Arriva
Autos Carballo, S.L. (Carballo), San Vicente de A Bana/Spanien	Betrieb von Schulbusverkehren	DB Arriva
infraView GmbH (infraView), Mainz	Entwicklung von IT-Plattformen	Beteiligungen/ Sonstige

Die Ermittlung des sich aus den Erwerben ergebenden Firmenwerts ergibt sich wie folgt:

in Mio. €	2016	davon Redhead	davon Almoayed	davon SAVDA	davon Kladno	davon Carballo	davon infraView
KAUFPREIS							
Geleistete Zahlungen	47	9	0	16	11	7	4
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	4	4	–	–	–	–	–
Gesamte übertragene Gegenleistung	**51**	**13**	**0**	**16**	**11**	**7**	**4**
– Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	34	7	0	14	6	4	3
Firmenwert	**17**	**6**	**0**	**2**	**5**	**3**	**1**

Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um 20 Verschmelzungen, 21 Liquidationen sowie einen Verkauf. Aus dem Verkauf ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 0,4 Mio. €.

Im Berichtsjahr gab es keine wesentlichen Ergebnisauswirkungen aufgrund des Verlusts der Beherrschung (im Vorjahr: keine).

Die Ergebnisse werden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen beziehungsweise Erträgen ausgewiesen.

Auswirklungen 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 31.12.2016	davon aus Konsolidierungskreis-zugängen	Beträge für Konsolidierungskreis-abgänge
Umsatzerlöse	40.557	155	-1
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.741	0	-
Gesamtleistung	43.298	155	-1
Sonstige betriebliche Erträge	2.834	20	0
Materialaufwand	-20.101	-88	0
Personalaufwand	-15.876	-39	0
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	-3.017	-14	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.677	-33	1
Operatives Ergebnis (EBIT)	**1.461**	**1**	**0**
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	33	0	-
Zinsergebnis	-772	0	0
Übriges Finanzergebnis	-16	0	0
Finanzergebnis	**-755**	**0**	**0**
Ergebnis vor Ertragsteuern	**706**	**1**	**0**
Ertragsteuern	10	0	0
Jahresergebnis	**716**	**1**	**0**

Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse von 155 Mio. € betreffen mit 66 Mio. € die erworbene Redhead, mit 30 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene MTS MarkenTechnikService GmbH & Co. (vormals SPA SystemPartner GmbH & Co KG), mit 21 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene Alpetour-Potovalna Agencija d.d., Kraj/Slowenien, mit 10 Mio. € die unterjährig im Vorjahr erworbene BUS PARTNERS SERVICES s.r.o, Bratislava/Slowakei, mit 10 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene KM S.P.A., Cremona/Italien, mit 7 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene GOTFRI spol. s.r.o., Bratislava/Slowakei, mit 6 Mio. € die erworbene SAVDA, mit 4 Mio. € die erworbene Kladno und mit 1 Mio. € die erworbene Carballo.

b) Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

Anzahl	Inland 2016	Ausland 2016	Insgesamt 2016	Insgesamt 2015
AT EQUITY BEWERTETE GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN				
Stand per 01.01.	13	18	**31**	**31**
Zugänge	0	0	**0**	**0**
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**1**
Abgänge	0	1	**1**	**1**
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**0**
Stand per 31.12.	**13**	**17**	**30**	**31**
AT EQUITY BEWERTETE ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN				
Stand per 01.01.	53	42	**95**	**95**
Zugänge	0	8	**8**	**3**
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**0**
Abgänge	1	2	**3**	**2**
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**1**
Stand per 31.12.	**52**	**48**	**100**	**95**

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 Hochinflationsländern) bei Jahresabschlüssen von Tochtergesellschaften, die ihren Sitz in einem Hochinflationsland haben. Die funktionale Währung aller in den Konzern-Abschluss der DB AG einbezogenen Tochterunternehmen ist die jeweilige Landeswährung.

Im Berichts- und im Vergleichszeitraum hatte kein wesentliches Tochterunternehmen seinen Sitz in einem Hochinflationsland.

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:

	Stichtag 31.12.		Durchschnitt	
1 € entspricht	**2016**	2015	**2016**	2015
Australischer Dollar (AUD)	1,45960	1,48970	1,48828	1,47766
Kanadischer Dollar (CAD)	1,41880	1,51160	1,46588	1,41856
Schweizer Franken (CHF)	1,07390	1,08350	1,09016	1,06786
Renminbi Yuan (CNY)	7,32020	7,06080	7,35222	6,97333
Dänische Krone (DKK)	7,43440	7,46260	7,44519	7,45870
Britisches Pfund (GBP)	0,85618	0,73395	0,81948	0,72584
Hongkong-Dollar (HKD)	8,17510	8,43760	8,59219	8,60141
Japanischer Yen (JPY)	123,40000	131,07000	120,19665	134,31402
Norwegische Krone (NOK)	9,08630	9,60300	9,29060	8,94963
Polnischer Zloty (PLN)	4,41030	4,26390	4,36321	4,18412
Schwedische Krone (SEK)	9,55250	9,18950	9,46890	9,35346
Singapur-Dollar (SGD)	1,52340	1,54170	1,52754	1,52549
US-Dollar (USD)	1,05410	1,08870	1,10690	1,10951

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.

Die Steuerung der Kapitalstruktur erfolgt anhand der Kennzahl Gearing. Das Gearing wird dabei definiert als Verhältnis der Netto-Finanzschulden (Finanzschulden abzüglich der Finanzforderungen und liquiden Mittel) und des Eigenkapitals. Als Instrumente der Steuerung dienen in erster Linie die planmäßige Rückführung von Finanzschulden sowie die Stärkung der Eigenkapitalbasis durch Gewinnthesaurierung.

Als Ziel wird ein Gearing von 100 % angestrebt und somit eine Parität zwischen Fremd- und Eigenkapital. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

			Veränderung	
Per 31.12., in Mio. €	**2016**	2015	absolut	%
Finanzschulden	22.481	22.428	+53	+0,2
− Effekte aus Währungssicherungen	−273	−278	+5	−1,8
− Finanzforderungen	−134	−110	−24	+21,8
− Flüssige Mittel	−4.450	−4.549	+99	−2,2
Netto-Finanzschulden	**17.624**	**17.491**	**+133**	**+0,8**
/ Eigenkapital	12.744	13.445	−701	−5,2
Gearing in %	**138**	**130**	**–**	**–**

Das Gearing verschlechterte sich im Vorjahresvergleich insbesondere aufgrund des Rückgangs des Eigenkapitals. Wesentlicher Grund hierfür war das geringere Zinsniveau, das zu einer Erhöhung der Pensionsverpflichtungen führte (Barwerteffekt; siehe KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL [SEITE 201] und ANHANGZIFFER (28) [SEITE 226 FF.]).

Als zentraler Bestandteil des Wertmanagementkonzepts wird auf Basis des bereinigten EBIT als weitere 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.

			Veränderung	
Per 31.12., in Mio. €	**2016**	2015	absolut	%
Sachanlagen	38.884	39.059	−175	−0,4
+ Immaterielle Vermögenswerte/ Goodwill	3.682	3.762	−80	−2,1
+ Vorräte	1.062	1.018	+44	+4,3
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.974	4.018	−44	−1,1
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2.060	1.334	+726	+54,4
− Forderungen aus Finanzierung	−134	−110	−24	+21,8
+ Forderungen aus Ertragsteuern	54	56	−2	−3,6
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	–	–
− Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	−5.100	−4.679	−421	+9,0
− Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	−3.763	−3.672	−91	+2,5
− Ertragsteuerschulden	−150	−163	+13	−8,0
− Sonstige Rückstellungen	−5.334	−5.311	−23	+0,4
− Passive Abgrenzungen	−2.092	−1.853	−239	+12,9
Capital Employed	**33.143**	**33.459**	**−316**	**−0,9**

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.

			Veränderung	
in Mio. €	**2016**	2015	absolut	%
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.461	−154	+1.615	–
Erträge aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	−1	−5	+4	−80,0
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	6	2	+4	–
CGU-Impairment DB Cargo gemäß IAS 36	–	1.300	−1.300	−100
Zuführung GKN-Rückstellung im Zusammenhang mit Kernenergiefonds	224	–	+224	–
Restrukturierung	223	370	−147	−39,7
Sonstiges	−58	147	−205	–
Operatives Ergebnis (EBIT) bereinigt um Sondereffekte	**1.855**	**1.660**	**+195**	**+11,7**
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	91	99	−8	−8,1
EBIT bereinigt	**1.946**	**1.759**	**+187**	**+10,6**
Abschreibungen	3.017	4.471	−1.454	−32,5
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	−91	−99	+8	−8,1
Wertminderungen und Abschreibungen	−75	−1.353	+1.278	−94,5
EBITDA bereinigt	**4.797**	**4.778**	**+19**	**+0,4**

Im Berichtsjahr wurden im EBIT Sondereffekte von insgesamt 394 Mio. € bereinigt. Diese erklären sich überwiegend durch eine Rückstellungszuführung bei DB Netze Energie für das Gemeinschaftskraftwerk Neckarwestheim (GKN) im Zusammenhang mit dem geplanten Kernenergiefonds. Weitere Rückstellungen wurden für Restrukturierung gebildet. Diese betreffen vor allem das Segment DB Cargo und hier insbesondere die Gesellschaften Euro Cargo Rail SAS (ECR), Paris/Frankreich, und DB Cargo (UK) Limited, Doncaster/Großbritannien. Des Weiteren wurde die Amortisation von Kunden- und Franchiseverträgen aus dem EBIT umgegliedert, die infolge der Aktivierung als immaterielle Vermögenswerte im Rahmen von Kaufpreisallokation (Purchase Price Allocation; PPA) über die Restdauer der jeweiligen Verträge abgeschrieben werden (91 Mio. €). Der Betrag betrifft im Wesentlichen DB Arriva.

Aus dem Capital Employed und dem bereinigten EBIT ergeben sich dann folgende Werte für den Return on Capital Employed (ROCE):

			Veränderung	
in Mio. €	**2016**	2015	absolut	%
EBIT bereinigt	1.946	1.759	+187	+10,6
/ Capital Employed per 31.12.	33.143	33.459	−316	−0,9
ROCE in %	**5,9**	**5,3**	**–**	**–**

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. 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/Supply Chain Management im Segment DB Schenker, die rund 6% der Konzernumsätze erzielt, bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden. Erlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen werden erfasst, sobald die Leistung erbracht ist, die Höhe der Erlöse und der Kosten zuverlässig ermittelbar ist und der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern wahrscheinlich zufließen wird.

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 hier 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. €	2016	2015
Umsatzerlöse aus Transportleistungen	36.457	36.627
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	4.739	4.511
Umsatzerlöse aus Betreiben von Infrastruktur	1.585	1.370
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	442	462
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	1.238	1.188
Sonstige Umsatzerlöse	903	909
Erlösschmälerungen	-68	-153
Insgesamt	**40.557**	**40.403**
± Sondereffekte	19	65
± Konsolidierungskreiseffekte	-155	-1
± Währungskurseffekte	693	-
Insgesamt - vergleichbar	**41.114**	**40.467**

Die Umsatzerlöse steigen im Berichtsjahr um 154 Mio. € (+0,4%) auf 40.557 Mio. €. Das Umsatzwachstum im Vergleich zum Vorjahr ist vor allem auf DB Arriva, DB Netze Fahrweg und DB Fernverkehr zurückzuführen. Gegenläufig wirken Umsatzrückgänge bei DB Schenker und DB Cargo. Bei DB Arriva UK Trains wirkt sich im Wesentlichen die Aufnahme der Northern-Rail-Verkehre positiv aus. Gegenläufig wirken negative Währungskurseffekte, die aus der Schwäche des britischen Pfunds resultieren. Bei DB Netze Fahrweg resultiert ein Anstieg der Umsatzerlöse unter anderem aus Preiseffekten sowie aus der gestiegenen Verkehrsleistung, wobei hier die Leistungserbringung für externe Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ursächlich für den Anstieg ist. Die Umsatzentwicklung wird im Vorjahresvergleich durch den Wegfall der Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) beeinflusst. Weitere positive Effekte im Segment DB Fernverkehr resultieren aus Angebotsausweitungen. Gegenläufig wirken sich der Wettbewerb durch den Fernbusmarkt, der anhaltend niedrige Benzinpreis sowie die veränderte Preis-/Leistungswahrnehmung der Kunden negativ auf die Umsatzentwicklung aus. DB Schenker profitiert im Berichtsjahr von niedrigen Frachtraten auf der Beschaffungsseite. Diese Kostenvorteile werden an die Kunden weitergereicht und wirken sich daher auf der Umsatzseite negativ aus. DB Cargo unterschreitet das Umsatzniveau des Vorjahres. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen der Einbruch der Kohle- und Stahltransporte in Großbritannien sowie negative Währungskurseffekte. Auch bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte liegen die Umsatzerlöse über dem Vorjahresniveau (+647 Mio. €).

Während DB Arriva bei den Bestellerentgelten für Schienenverkehr im Vergleich zum Vorjahr deutlich zulegen kann (+33,0%), liegt DB Regio nahezu auf dem Niveau des Vorjahres (+0,4%). Der Anstieg bei DB Arriva resultiert aus der Aufnahme der Northern-Rail-Verkehre bei UK Trains.

In den Umsatzerlösen sind negative Währungskurseffekte in Höhe von 693 Mio. € enthalten, die sich insbesondere bei DB Arriva, DB Cargo und DB Schenker auswirken. Diese negativen Währungskurseffekte resultieren vor allem aus der Schwäche des britischen Pfunds.

Die Entwicklung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung ersichtlich.

> (2) Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio. €	2016	2015
Bestandsveränderungen	11	1
Andere aktivierte Eigenleistungen	2.730	2.698
Insgesamt	**2.741**	**2.699**
± Sondereffekte	–	–
± Konsolidierungskreiseffekte	0	–
± Währungskurseffekte	4	–
Insgesamt – vergleichbar	**2.745**	**2.699**

Investive Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit dem Bau- und Projektgeschäft in der Eisenbahninfrastruktur sowie bei der Modernisierung von Fahrzeugen und der Aufarbeitung entsprechender Fahrzeugersatzteile an.

> (3) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2016	2015
LEISTUNGEN FÜR DRITTE UND MATERIALVERKÄUFE		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	11	5
Verkauf von Material und Energie	82	111
Sonstige Leistungen für Dritte	504	467
	597	**583**
Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung	194	195
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	258	287
ERTRÄGE AUS STAATLICHEN ZUSCHÜSSEN		
Ausgleichszahlungen des Bundes	91	84
Übrige Investitionszulagen	1	4
Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen	144	144
Übrige staatliche Zuschüsse	166	147
	402	**379**
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	273	252
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	1	5
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	361	343
ÜBRIGE ERTRÄGE		
Erträge aus Gebühren von Dritten	48	46
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	54	62
Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	87	99
Sonstige übrige Erträge	559	521
	748	**728**
Insgesamt	**2.834**	**2.772**
± Sondereffekte	-184	-9
± Konsolidierungskreiseffekte	-20	0
± Währungskurseffekte	25	–
Insgesamt – vergleichbar	**2.655**	**2.763**

Bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte liegen die sonstigen betrieblichen Erträge leicht unter dem Niveau des Vorjahres (–82 Mio. €).

> (4) Materialaufwand

in Mio. €	2016	2015
AUFWENDUNGEN FÜR ROH-, HILFS- UND BETRIEBSSTOFFE UND FÜR BEZOGENE WAREN		
Aufwendungen für Energie		
Strom	1.874	1.663
Stromsteuer	163	155
Diesel, sonstige Treibstoffe	988	1.110
Sonstige Energien	196	231
Energiepreisderivate	125	164
	3.346	**3.323**
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	559	535
Preis- und Wertberichtigungen Material	-104	-117
	3.801	**3.741**
AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN		
Eingekaufte Leistungen Transport	10.534	10.929
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	358	335
Provisionen	154	152
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur		
Nutzung Trassen	335	306
Nutzung Stationen	62	33
	397	**339**
Sonstige bezogene Leistungen	794	768
	12.237	**12.523**
Aufwendungen für Instandhaltung/Erstellung	4.063	3.944
Insgesamt	**20.101**	**20.208**
± Sondereffekte	-243	-43
± Konsolidierungskreiseffekte	-88	0
± Währungskurseffekte	302	–
Insgesamt – vergleichbar	**20.072**	**20.165**

Die im Materialaufwand erfassten Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen betragen 19 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €).

Gegenüber dem Vorjahr ist der Materialaufwand leicht um 107 Mio. € (– 0,5 %) gesunken.

Die Aufwendungen für Energie erhöhten sich insbesondere aufgrund der gestiegenen Aufwendungen für Strom bei der DB Energie GmbH. Dieser Anstieg enthält die Rückstellungsbildung für die Zwischen- und Endlagerung von radioaktiven Abfällen, die aus der Stilllegung des GKN resultieren. Bereinigt um diesen Effekt sind die Aufwendungen für Strom aufgrund von niedrigeren Beschaffungspreisen rückläufig.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind im Vorjahresvergleich gesunken (–3,6 %). Dieser Rückgang resultiert aus eingekauften Transportleistungen bei DB Schenker, die sich im Berichtsjahr trotz gestiegener Transportvolumina reduzierten, da die Frachtraten am Markt gesunken sind und sich Währungskurseffekte aufwandsreduzierend auswirken.

Die Aufwendungen für die Nutzung von Trassen sind im Vorjahresvergleich um 29 Mio. € gestiegen. Der Anstieg resultiert aus einem höheren Verkehrsvolumen von DB Arriva infolge der Aufnahme der Northern-Rail-Verkehre in Großbritannien.

Die Aufwendungen für Instandhaltung und Erstellung von Baumaßnahmen und Aufarbeitung von Ersatzteilen sind im Berichtsjahr um 3,0 % gestiegen.

> (5) Personalaufwand und Beschäftigte

in Mio. €	2016	2015
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	11.752	11.431
für zugewiesene Beamte	1.065	1.134
	12.817	**12.565**
SOZIALE ABGABEN		
für Arbeitnehmer	2.150	2.116
für zugewiesene Beamte	241	254
Aufwendungen zur Personalanpassung	273	286
Aufwendungen für Altersversorgung	395	378
	3.059	**3.034**
Insgesamt	**15.876**	**15.599**
± Sondereffekte	-207	-137
± Konsolidierungskreiseffekte	-39	0
± Währungskurseffekte	232	-
Insgesamt - vergleichbar	**15.862**	**15.462**

In dem ausgewiesenen Personalaufwand (soziale Abgaben) sind Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne in Höhe von 1.033 Mio. € (im Vorjahr: 1.034 Mio. €) enthalten.

Der Betrag zur Personalanpassung umfasst im Wesentlichen Aufwendungen aus Abfindungs- und Altersteilzeitvereinbarungen sowie aus Restrukturierungsaufwendungen.

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)** [SEITE 233 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 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 wird maßgeblich durch die linearen Erhöhungen aus dem Tarifabschluss 2015 sowie die im Tarifabschluss vom 12. Dezember 2016 vereinbarte Einmalzahlung geprägt. Die Einmalzahlung gilt für den Zeitraum Oktober 2016 bis März 2017 und wurde für 2016 anteilig im Personalaufwand berücksichtigt.

Die Entwicklung der Beschäftigtenanzahl im DB-Konzern, jeweils auf Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet, wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
in VZP	2016	2015	2016	2015
Arbeitnehmer	282.590	271.615	276.586	270.824
Beamte	23.778	25.587	25.618	26.346
Mitarbeiter	**306.368**	**297.202**	**302.204**	**297.170**
Auszubildende und Dual-Studierende	11.070	11.511	10.068	10.456
Beschäftigte	**317.438**	**308.713**	**312.272**	**307.626**

Im Fall von Veränderungen des Konsolidierungskreises werden die Mitarbeiter bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt beziehungsweise ab dem Datum der Erstkonsolidierung zeitanteilig einbezogen.

Zum Jahresende liegt die Beschäftigtenzahl im DB-Konzern über dem Vorjahresniveau. Auf Ebene der Segmente war zum einen bei DB Arriva aufgrund von Wachstumsprojekten sowie bei DB Schenker infolge des fortgesetzten Wachstumskurses im Bereich der Kontraktlogistik ein Mitarbeiterzuwachs zu verzeichnen.

Die Entwicklung der Beschäftigten nach Anzahl der natürlichen Personen (NP) ergibt folgendes Bild:

	am Jahresende	
in NP	2016	2015
Arbeitnehmer	293.898	278.650
Beamte	24.434	29.723
Mitarbeiter	**318.332**	**308.373**
Auszubildende und Dual-Studierende	11.070	11.511
Beschäftigte	**329.402**	**319.884**

> (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 - 90
Gleisanlagen	13 - 26
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
Firmenwerte	bei Impairment
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 in Form eines Goodwill-Impairment-Tests 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. Die Auflösung des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen wurde zum Anlass genommen, die Struktur der CGUs des DB-Konzerns zu überarbeiten und vollständig an die Planungs- und Berichtsstruktur anzulehnen, sodass die CGUs seit 1. Januar 2016 den operativ tätigen Segmenten entsprechen. In diesem Zusammenhang werden die drei bisherigen CGUs von DB Dienstleistungen (DB Systel, DB Fuhrpark und DB Fahrzeuginstandhaltung) zukünftig als Corporate Assets geführt, da sie zum einen für mehrere CGUs Leistungen erstellen und zum anderen im Wesentlichen nur konzerninterne Umsätze erwirtschaften.

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 durchgeführt, der dieser Firmenwert zugeordnet worden ist. 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 in Höhe 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 DB AG 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. beziehungsweise bei der CGU DB Arriva von 2 % p.a. ausgegangen.

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 5,4 % auf 5,1 % gesunken. Unter Berücksichtigung der typischen Steuerquote auf das EBIT von 30,5 % entspricht dies einem korrespondierenden Kapitalisierungszinssatz vor Steuern von 7,3 % (im Vorjahr: 7,7 %).

Es werden jeweils ein spezifischer Kapitalkostensatz für die drei Bereiche Personenverkehr, Güterverkehr und Logistik sowie Infrastruktur ermittelt.

Die jeweils zum Jahresabschluss 2015 beziehungsweise 2016 gültigen WACCs für die CGUs der jeweiligen Bereiche sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

	2016		2015	
in %	**vor Steuern**	**nach Steuern**	vor Steuern	nach Steuern
Personenverkehr	7,4	5,1	7,4	5,1
Güterverkehr und Logistik	9,2	6,4	9,9	6,9
Infrastruktur	6,7	4,6	7,3	5,1
DB-Konzern	7,3	5,1	7,7	5,4

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 vor allem die in der Infrastruktur geplanten größeren Neu- und Ausbauvorhaben, deren Bauzeit sich über den Mittelfristzeitraum (über das Jahr 2021) 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 betroffenen CGUs DB Arriva, DB Schenker und DB Regio 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 drei Segmente abgeleitet wurde. Die weiter 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. Nach dem zum Jahresabschluss 2015 vorgenommenen Impairment in Höhe von 1.300 Mio. € wurde im Jahr 2016 erneut ein operativer Verlust von rund −81 Mio. € verzeichnet. Eine nachhaltige Stabilisierung der Ergebnissituation wird unverändert gegenüber der letztjährigen Mittelfristplanung weiterhin ab dem Jahr 2018 erwartet. An einer Realisierung dieser Ergebnisstabilisierung wird sowohl in der CGU DB Cargo als auch segmentübergreifend im Rahmen des Konzernprogramms Zukunft Bahn mit Hochdruck gearbeitet.

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 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und vom 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 in Höhe von 299 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 4,3 % 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 (DB Arriva 2%, alle übrigen CGUs 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 5,1%, Personenverkehr 5,1%, Güterverkehr und Logistik 6,4% und Infrastruktur 4,6%. In diesem Szenario zeigt die CGU DB Cargo einen Wertminderungsbedarf von 87 Mio.€. Die CGU DB Cargo hält einer Erhöhung der gewichteten Kapitalkosten von bis zu 7,0% stand. Alle übrigen CGUs zeigen auch bei einem Anstieg der gewichteten Kapitalkosten um 10% eine stabile 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.

in Mio.€	2016	2015
Planmäßige Abschreibungen	2.898	3.117
Erfasste Wertminderungen	138	1.370
Erfasste Wertaufholungen	-19	-16
Insgesamt	**3.017**	**4.471**
± Sondereffekte	-166	-1.452
± Konsolidierungskreiseffekte	-14	0
± Währungskurseffekte	26	-
Insgesamt – vergleichbar	**2.863**	**3.019**

Die Abschreibungen lagen im Berichtsjahr unter dem entsprechenden 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.

Für weitere Erläuterungen wird auf die Darstellungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens beziehungsweise der immateriellen Vermögenswerte unter den **ANHANGZIFFERN (13)** [SEITE 217 FF.] und **(14)** [SEITE 219 F.] verwiesen.

> (7) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio.€	2016	2015
AUFWENDUNGEN AUS LEASING, MIETEN, PACHTEN		
Aufwendungen aus Operate Leases	1.668	1.616
Bedingte Leasingaufwendungen	2	3
	1.670	**1.619**
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	309	265
Gebühren und Beiträge	242	250
Aufwendungen aus Versicherungen	164	169
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	178	161
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	71	74
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	299	298
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	25	21
SONSTIGE BEZOGENE DIENSTLEISTUNGEN		
Bezogene IT-Leistungen	381	328
Sonstige Kommunikationsdienste	55	50
Sonstige Serviceleistungen	750	711
	1.186	**1.089**
Aufwendungen aus Schadenersatz	159	125
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte [1]	36	66
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	184	178
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	6	2
Sonstige betriebliche Steuern	85	75
ÜBRIGE AUFWENDUNGEN		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	71	83
Konzessionskosten für Personenverkehr	307	381
Sonstiger personalbezogener Aufwand	197	197
Sonstige übrige Aufwendungen	488	698
Saldo Aufwands- und Ertragskonsolidierung	0	-1
	1.063	**1.358**
Insgesamt	**5.677**	**5.750**
± Sondereffekte	-34	-225
± Konsolidierungskreiseffekte	-33	-1
± Währungskurseffekte	142	-
Insgesamt – vergleichbar	**5.752**	**5.524**

[1] Einschließlich Zahlungseingängen auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

Der sonstige betriebliche Aufwand ist um 73 Mio.€ (–1,3%) gegenüber dem Vorjahr gesunken.

Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultiert vor allem aus den gesunkenen übrigen Aufwendungen. Im Vorjahresvergleich wirkt hier der Entfall von Zuführungen zu Rückstellungen in Höhe von 71 Mio.€ bei DB Schenker positiv. Rückläufig sind zudem die Franchisezahlungen für das CrossCountry-Franchise von DB Arriva in Großbritannien.

Gegenläufig wirken im sonstigen betrieblichen Aufwand gestiegene Aufwendungen aus Operate Leases. Der Anstieg wird im Wesentlichen durch eine Geschäftsausweitung bei UK Trains im Segment DB Arriva verursacht. Reduzierend wirken hier Währungskurseffekte.

Gegenüber dem Vorjahr sind zudem die Aufwendungen für Beratungsleistungen im Konzern gestiegen. Die höheren Aufwendungen für sonstige bezogene Dienstleistungen resultieren aus einem Anstieg der bezogenen IT-Leistungen.

In den Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten sind Honoraraufwendungen für den Konzern-Abschlussprüfer in Höhe von 21,1 Mio. € (im Vorjahr: 33,5 Mio. €) erfasst; davon entfallen auf Abschlussprüfungsleistungen 11,5 Mio. € (im Vorjahr: 10,5 Mio. €), auf andere Bestätigungsleistungen 3,6 Mio. € (im Vorjahr: 5,2 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,6 Mio. € (im Vorjahr: 0,2 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 5,4 Mio. € (im Vorjahr: 17,6 Mio. €).

> (8) Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen

in Mio. €	2016	2015
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN		
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien	11	2
VT-ARRIVA Személyszállító és Szolgáltató Kft., Székesfehérvár/Ungarn	7	3
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien	5	4
Übrige	2	7
	25	**16**
ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN		
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz	4	6
	4	0
	8	**6**
Insgesamt	**33**	**22**

> (9) Zinsergebnis

in Mio. €	2016	2015
ZINSERTRÄGE		
Nettozinsertrag Pensionsrückstellungen	12	7
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	26	31
Erträge aus Wertpapieren	1	0
Operative Zinserträge	**39**	**38**
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	2	10
	41	**48**
ZINSAUFWENDUNGEN		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-643	-672
Nettozinsaufwand Pensionsrückstellungen	-91	-88
Zinsaufwand aus Finanzierungsleasing	-29	-37
Operativer Zinsaufwand	**-763**	**-797**
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-50	-51
	-813	**-848**
Insgesamt	**-772**	**-800**
± Sondereffekte	3	0
± Konsolidierungskreiseffekte	0	0
± Währungskurseffekte	-4	-
Insgesamt - vergleichbar	**-773**	**-800**
nachrichtlich:		
Operativer Zinssaldo	-724	-759

Der Rückgang der Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übriger Zinserträge ergibt sich insbesondere aus geringeren Auflösungen passiver Abgrenzungen für öffentliche Zuwendungen.

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen haben sich trotz eines leichten Anstiegs der Finanzschulden aufgrund der fallenden Zinsen bei neuen Finanzierungen und aufgrund geringerer Rückstellungszuführungen von Zinsen für Rückforderungen gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) reduziert.

Im Berichtsjahr auslaufende Leasingverträge begründen den rückläufigen Zinsaufwand aus Finanzierungsleasing.

> (10) Übriges Finanzergebnis

in Mio. €	2016	2015
Ergebnis aus Beteiligungen	1	1
Ergebnis aus Währungskurseffekten	-62	-264
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	68	271
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	-7	4
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	-	0
Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente	-2	0
Übriges Finanzergebnis	-14	-12
Insgesamt	**-16**	**0**
± Sondereffekte	-	-
± Konsolidierungskreiseffekte	0	0
± Währungskurseffekte	-5	-
Insgesamt - vergleichbar	**-21**	**0**

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 zu saldieren. Beide Ergebnisgrößen änderten sich gegenüber dem Vorjahreswert moderat im Wesentlichen aufgrund von Währungskursschwankungen des Euro gegenüber dem britischen Pfund und dem japanischen Yen. Die im Vorjahr ausgewiesenen starken Währungskursschwankungen des Euro begründen sich gegenüber den meisten Währungen, aber insbesondere gegenüber dem Schweizer Franken und dem japanischen Yen. Das Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten enthält die Reklassifizierung der erfolgsneutral im Eigenkapital erfassten währungsinduzierten 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 werden.

> (11) Ertragsteuern

in Mio. €	2016	2015
Tatsächlicher Steueraufwand	-171	-155
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	14	18
Tatsächliche Ertragsteuern	**-157**	**-137**
Latenter Steueraufwand	167	-242
Ertragsteuern	**10**	**-379**

Die tatsächlichen Ertragsteuern sind überwiegend bei ausländischen Konzerngesellschaften angefallen. Bei den latenten Steuern ergibt sich im Berichtsjahr ein Ertrag, während sich im Vorjahr ein Aufwand ergab. Die Änderung ergibt sich insbesondere aus einem Anstieg der erwarteten künftigen Nutzung von steuerlichen Verlustvorträgen sowie aus neu entstandenen temporären Differenzen und steuerlichen Verlustvorträgen.

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. €	2016	2015
Ergebnis vor Ertragsteuern	706	-932
Konzernsteuersatz in %	30,5	30,5
Erwarteter Steueraufwand (-)	**-215**	**284**
Anpassung der erwarteten künftigen Nutzung von Verlustvorträgen und neu entstandene temporäre Differenzen und Verlustvorträge	166	-452
Steuerfreie Erträge	26	43
Steuerliche Sachverhalte gemäß IAS 12.33	68	79
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	-18	-30
CGU Impairment DB Cargo	-	-273
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	36	-18
Übrige Effekte	-53	-12
Ausgewiesene Ertragsteuern	**10**	**-379**
Effektiver Steuersatz in %	-1,4	-40,7

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, lokale Zusatzsteuern und die Auswirkungen von Quellensteuern 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. €	2016	2015
Jahresergebnis	716	-1.311
davon anderen Gesellschaftern zurechenbares Jahresergebnis	21	14
davon auf die Aktionäre der DB AG entfallendes Jahresergebnis	695	-1.325
Anzahl der ausgegebenen Aktien per 31.12.	430.000.000	430.000.000
Ergebnis je Aktie (in €/Aktie)		
unverwässert	1,62	-3,08
verwässert	1,62	-3,08

> 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 gebrauchs- oder verkaufsfähigen 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-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung 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 01.01.2016	4.265	7.184	14.652	16.843	30.069	1.743	4.844	3.596	**83.196**
Änderungen Konsolidierungskreis	7	10	-	-	36	1	1	2	**57**
davon Zugang Konsolidierungskreis	8	10	-	-	36	1	1	2	**58**
davon Abgang Konsolidierungskreis	-1	-	-	-	0	0	0	-	**-1**
Zugänge	26	457	537	1.380	1.106	73	502	5.175	**9.256**
Zugang Fremdkapitalkosten	-	-	-	-	-	-	-	34	**34**
Investitionszuschüsse	0	-92	-455	-1.269	-56	-13	-46	-4.257	**-6.188**
Umbuchungen	-6	124	271	124	130	44	153	-848	**-8**
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	1	-	-	-	-	0	-	**1**
Abgänge	-70	-129	-14	-209	-708	-65	-440	-74	**-1.709**
Währungsumrechnungsdifferenzen	-28	-38	-7	0	-291	-21	-38	-5	**-428**
Stand per 31.12.2016	**4.194**	**7.517**	**14.984**	**16.869**	**30.286**	**1.762**	**4.976**	**3.623**	**84.211**
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand per 01.01.2016	-839	-3.159	-4.834	-11.731	-18.958	-1.242	-3.362	-12	**-44.137**
Änderungen Konsolidierungskreis	-1	-4	-	-	-28	0	-1	-	**-34**
davon Zugang Konsolidierungskreis	-2	-4	-	-	-28	0	-1	-	**-35**
davon Abgang Konsolidierungskreis	1	-	-	-	0	0	0	-	**1**
Abschreibungen	-9	-227	-220	-572	-1.198	-86	-389	-1	**-2.702**
Wertminderungen	-4	-26	-1	-60	-14	-4	-29	-	**-138**
Wertaufholungen	-	0	0	17	-	1	1	-	**19**
Umbuchungen	2	-7	0	0	-4	-2	13	4	**6**
Abgänge	26	105	10	186	660	61	393	3	**1.444**
Währungsumrechnungsdifferenzen	6	12	7	0	147	18	25	0	**215**
Stand per 31.12.2016	**-819**	**-3.306**	**-5.038**	**-12.160**	**-19.395**	**-1.254**	**-3.349**	**-6**	**-45.327**
Bilanzwert per 31.12.2016	**3.375**	**4.211**	**9.946**	**4.709**	**10.891**	**508**	**1.627**	**3.617**	**38.884**
Bilanzwert per 31.12.2015	3.426	4.025	9.818	5.112	11.111	501	1.482	3.584	**39.059**

Sachanlagen in Mio. €	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung 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 01.01.2015	4.282	6.929	14.900	16.702	28.275	1.683	4.598	3.160	**80.529**
Änderungen Konsolidierungskreis	6	22	–	–	127	3	7	0	**165**
davon Zugang Konsolidierungskreis	6	22	–	–	127	3	7	0	**165**
davon Abgang Konsolidierungskreis	–	–	–	–	0	–	0	–	**0**
Zugänge	40	250	533	1.496	1.906	54	441	4.524	**9.244**
Zugang Fremdkapitalkosten	–	–	–	–	–	–	–	37	**37**
Investitionszuschüsse	0	-103	-440	-1.349	-16	-14	-56	-3.499	**-5.477**
Umbuchungen	4	144	-324	173	266	39	96	-416	**-18**
Erfolgsneutrale Veränderungen	–	3	–	–	–	–	–	–	**3**
Abgänge	-83	-88	-20	-179	-595	-31	-268	-213	**-1.477**
Währungsumrechnungsdifferenzen	16	27	3	0	106	9	26	3	**190**
Stand per 31.12.2015	**4.265**	**7.184**	**14.652**	**16.843**	**30.069**	**1.743**	**4.844**	**3.596**	**83.196**
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand per 01.01.2015	-836	-2.969	-4.615	-11.246	-17.229	-1.165	-3.171	-276	**-41.507**
Änderungen Konsolidierungskreis	–	-13	–	–	-98	-3	-5	–	**-119**
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	-13	–	–	-98	-3	-5	–	**-119**
davon Abgang Konsolidierungskreis	–	–	–	–	0	–	0	–	**0**
Abschreibungen	-9	-225	-216	-610	-1.379	-87	-389	0	**-2.915**
Wertminderungen	-18	-15	-15	-47	-721	-12	-6	-11	**-845**
Wertaufholungen	–	0	–	15	0	1	0	–	**16**
Umbuchungen	–	-2	-1	1	-1	1	0	2	**0**
Abgänge	27	73	15	156	529	30	226	273	**1.329**
Währungsumrechnungsdifferenzen	-3	-8	-2	0	-59	-7	-17	0	**-96**
Stand per 31.12.2015	**-839**	**-3.159**	**-4.834**	**-11.731**	**-18.958**	**-1.242**	**-3.362**	**-12**	**-44.137**
Bilanzwert per 31.12.2015	**3.426**	**4.025**	**9.818**	**5.112**	**11.111**	**501**	**1.482**	**3.584**	**39.059**
Bilanzwert per 31.12.2014	3.446	3.960	10.285	5.456	11.046	518	1.427	2.884	**39.022**

Die Zugänge zu den Fremdkapitalkosten enthalten einen durchschnittlichen Fremdkapitalkostensatz von 2,95% (im Vorjahr: 3,26%).

Die Wertminderungen in Höhe von 138 Mio. € (im Vorjahr: 845 Mio. €) betreffen im Wesentlichen Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen der DB Netz AG (57 Mio. €) und Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten (23 Mio. €) sowie andere Betriebs- und Geschäftsausstattungen (28 Mio. €) der DB Systel GmbH.

Wertaufholungen in Höhe von 19 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) entfallen im Wesentlichen auf Gleisanlagen von DB Netze Fahrweg.

In den Buchwertabgängen der Anlagen im Bau sind im Berichtsjahr positive Buchwertabgänge von 8 Mio. € (im Vorjahr: 67 Mio. €) enthalten. Diese resultieren aus der Rückzahlung von bereits in Vorjahren erhaltenen und aktivisch abgesetzten Investitionszuschüssen.

Beschränkungen an Verfügungsrechten über Sachanlagevermögen bestanden in Höhe von 54 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 52 Mio. €), im Wesentlichen bei der SüdbadenBus GmbH, der S.A.B. Autoservizi S.R.L., Bergamo/Italien, und der SIA Società Italiana Autoservizi S.p.A., Brescia/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.

Gemietete Vermögenswerte in Mio. €	**Grundstücke**	**Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten**	**Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr**	**Andere Betriebs- und Geschäftsausstattung**	**Insgesamt**
ALS FINANZIERUNGSLEASING KLASSIFIZIERTE GEMIETETE VERMÖGENSWERTE					
Anschaffungs- und Herstellungskosten	20	643	195	1	**859**
Kumulierte Abschreibungen	-4	-190	-72	0	**-266**
Buchwert per 31.12.2016	**16**	**453**	**123**	**1**	**593**
Anschaffungs- und Herstellungskosten	20	374	422	0	**816**
Kumulierte Abschreibungen	-4	-168	-283	0	**-455**
Buchwert per 31.12.2015	**16**	**206**	**139**	**-**	**361**

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. 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 belaufen sich auf 272 Mio. € Anschaffungskosten (fast ausschließlich Betriebs- und Geschäftsgebäude der DB AG) und 44 Mio. € Abschreibungen.

Die zum Teil auf der Grundlage retrograder Ermittlungen wie auch auf Grundlage eigener Erhebungen ermittelten Vermögenswerte, die im Wege des Operating Lease vermietet werden, weisen per 31. Dezember 2016 für Grundstücke und Gebäude – bei kumulierten Abschreibungen von 460 Mio. € – einen Restbuchwert von 1.085 Mio. € (per 31. Dezember 2015: Restbuchwert 1.113 Mio. €; kumulierte Abschreibungen 493 Mio. €) und für Mobilien (hauptsächlich Fahrzeuge) – bei kumulierten Abschreibungen von 4.475 Mio. € – einen Restbuchwert von 1.218 Mio. € (per 31. Dezember 2015: Restbuchwert 1.150 Mio. €; kumulierte Abschreibungen 3.662 Mio. €) aus. Die Restbuchwerte liegen sowohl bei den Immobilien (Grundstücke und Gebäude) als auch bei den Mobilien auf Vorjahresniveau. Die kumulierten Abschreibungen bei Immobilien liegen ebenfalls auf dem Niveau des Vorjahres. Die Vermietung von Lokomotiven, Wagen und sonstigen Fahrzeugen mit höheren Anschaffungs- oder Herstellungskosten führten im Vorjahresvergleich dagegen bei Mobilien zu höheren kumulierten Abschreibungen. Aus der Vermietung dieser Vermögenswerte werden Miet- und Leasingeinzahlungen in zukünftigen Jahren gemäß nachfolgender Übersicht erwartet:

	Restlaufzeit							
Erwartete Miet- und Leasingzahlungen (Nominalwerte) in Mio. €	**bis 1 Jahr**	**1 bis 2 Jahre**	**2 bis 3 Jahre**	**3 bis 4 Jahre**	**4 bis 5 Jahre**	**über 5 Jahre**	**Summe über 1 Jahr**	**Insgesamt**
PER 31.12.2016								
Mindestleasingzahlung	378	249	189	163	114	473	**1.188**	**1.566**
PER 31.12.2015								
Mindestleasingzahlung	395	234	181	158	135	450	**1.158**	**1.553**

> (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. Bei internationalen Ausschreibungsprozessen können Auftrags- und Mobilisierungskosten entstehen, die mit einer zukünftigen Geschäftstätigkeit im Rahmen eines Verkehrsvertrags verbunden sind. Derartige Kosten werden unter der Voraussetzung, dass die Erlangung des Vertrags höchst wahrscheinlich ist und dass die Kosten abrechenbar sind, aktiviert und über die voraussichtliche Vertragslaufzeit abgeschrieben.

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.

	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**	
Immaterielle Vermögenswerte in Mio. €	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	**2015**
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN														
Stand per 01.01.	54	23	172	173	2.223	2.163	3.266	3.117	5	5	1	1	**5.721**	**5.482**
Änderungen Konsolidierungskreis	-	0	-	0	26	33	17	18	-	0	-	0	**43**	**51**
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	0	-	26	33	17	18	-	-	-	-	**43**	**51**
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	**0**	**0**
Zugänge	58	6	97	47	99	47	0	15	-	0	0	0	**254**	**115**
Investitionszuschüsse	-	-	-	-	-2	-1	-	-	-	-	-	-	**-2**	**-1**
Umbuchungen	0	25	-27	-37	36	30	-	0	-	-	0	0	**9**	**18**
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	-	-	-	-2	5	-	-	-	-	-	-	**-2**	**5**
Abgänge	-	0	0	-12	-34	-93	0	-1	0	-	-1	-	**-35**	**-106**
Währungsumrechnungsdifferenzen	-4	0	-3	1	-76	39	-163	117	0	0	-	-	**-246**	**157**
Stand per 31.12.	**108**	**54**	**239**	**172**	**2.270**	**2.223**	**3.120**	**3.266**	**5**	**5**	**0**	**1**	**5.742**	**5.721**
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN														
Stand per 01.01.	-24	-21	-2	-2	-1.434	-1.245	-499	-19	0	0	-	-	**-1.959**	**-1.287**
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-1	-4	-	-	-	0	-	-	**-1**	**-4**
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	0	-	-1	-4	-	-	-	-	-	-	**-1**	**-4**
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	**0**	**0**
Abschreibungen	-7	-3	-	-	-189	-199	-	-	-	-	-	-	**-196**	**-202**
Wertminderungen	-	-	-	-2	0	-40	0	-483	-	-	-	-	**0**	**-525**
Wertaufholungen	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	**0**	**-**
Umbuchungen	0	-	0	-	-6	0	-	-	-	-	-	-	**-6**	**0**
Abgänge	-	0	-	2	34	76	0	-	-	-	-	-	**34**	**78**
Währungsumrechnungsdifferenzen	1	0	0	0	52	-22	15	3	-	0	-	-	**68**	**-19**
Stand per 31.12.	**-30**	**-24**	**-2**	**-2**	**-1.544**	**-1.434**	**-484**	**-499**	**0**	**0**	**-**	**-**	**-2.060**	**-1.959**
Bilanzwert per 31.12.	**78**	**30**	**237**	**170**	**726**	**789**	**2.636**	**2.767**	**5**	**5**	**0**	**1**	**3.682**	**3.762**
Bilanzwert per 31.12. des Vorjahres	30	2	170	171	789	918	2.767	3.098	5	5	1	1	**3.762**	**4.195**

Die erworbenen immateriellen Vermögenswerte enthalten im Wesentlichen erworbene Kunden- und Franchiseverträge (rund 252 Mio. € Buchwert), Konzessionen und Rechte (rund 235 Mio. € Buchwert) und Software (rund 170 Mio. € Buchwert).

Für die erworbene Marke Arriva (33 Mio. € Buchwert) liegen keine sonstigen rechtlichen, regulatorischen, vertraglichen, wettbewerbsbedingten, wirtschaftlichen oder anderen Faktoren vor, die die Nutzungsdauer beschränken.

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.

in Mio. €	2016	2015
Stand per 01.01.	518	478
Zugänge	0	2
Abgänge	0	-3
Anteil des Konzerns am Ergebnis	33	22
Kapitalerhöhung	-	0
Vereinnahmte Dividenden	-17	-11
Wertberichtigung	-2	0
Währungsumrechnungsdifferenzen	3	33
Sonstige Bewertungen	-1	-3
Stand per 31.12.	**534**	**518**

Der Bilanzansatz per 31. Dezember 2016 entfällt im Wesentlichen auf die gehaltenen Anteile an den assoziierten Unternehmen EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz, und Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal. Die Anteile an der EUROFIMA sind hinsichtlich ihrer Veräußerbarkeit eingeschränkt.

> (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 115 Mio. € (im Vorjahr: 98 Mio. €) wertzuberichtigen.

Per 31.12., in Mio. €	2016	2015
Aktive latente Steuern auf temporäre Differenzen	769	786
Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge	742	549
Insgesamt	**1.511**	**1.335**

Auf folgende Verlustvorträge und temporäre Differenzen wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet:

Per 31.12., in Mio. €	2016	2015
Verlustvorträge, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	14.062	13.904
Temporäre Differenzen, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	4.515	4.729
Temporäre Differenzen, die dem Ansatzverbot gemäß IAS 12.24b i.V. m. 12.33 unterliegen	2.661	2.964
Insgesamt	**21.238**	**21.597**

Die Verlustvorträge resultieren primär aus der steuerrechtlichen Behandlung der in der Vergangenheit geleisteten Zuwendungen des Bundes an die DB AG 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:

	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
Per 31.12., in Mio. €	2016	2015	2016	2015
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Sachanlagen	179	159	145	155
Immaterielle Vermögenswerte	2	2	64	86
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	1	1	0	1
Andere finanzielle Vermögenswerte	3	2	8	15
Kurzfristige Vermögenswerte				
Vorräte	1	1	3	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13	16	1	1
Andere finanzielle Vermögenswerte	6	4	6	6
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	97	117	1	0
Übrige Verbindlichkeiten	56	57	1	4
Derivative Finanzinstrumente	8	48	0	0
Pensionsverpflichtungen	223	133	3	5
Sonstige Rückstellungen	165	231	1	1
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	1	9	4	3
Sonstige Verbindlichkeiten	46	38	18	15
Sonstige Rückstellungen	104	103	11	7
Verlustvorträge	742	549	0	0
Zwischensumme	**1.647**	**1.470**	**266**	**300**
Saldierung [1]	-136	-135	-136	-135
Bilanzansatz	**1.511**	**1.335**	**130**	**165**

[1] Soweit zulässig gemäß IAS 12 (Income Taxes).

Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden saldiert, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen, fristenkongruent sind und dasselbe Steuersubjekt betreffen.

Von den aktiven latenten Steuern von 1.647 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 1.470 Mio. €) werden voraussichtlich 171 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 186 Mio. €) innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert. Von den passiven latenten Steuern von 266 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 300 Mio. €) werden voraussichtlich 43 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 33 Mio. €) innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert.

Aktive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung in Höhe von 117 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 115 Mio. €) sind im Bilanzansatz der latenten Steuern enthalten.

> (17) Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte

Die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte werden grundsätzlich mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Für in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente ergibt sich dieser aus dem Börsenkurs zum Bilanzstichtag. Wenn der beizulegende Zeitwert von Eigenkapitalinstrumenten nicht verlässlich ermittelbar ist, werden die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte mit den Anschaffungskosten abzüglich Wertminderung angesetzt.

Sonstige Beteiligungen gelten als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Sie werden grundsätzlich mit ihren Anschaffungskosten ausgewiesen, da die künftigen Cashflows zur Bestimmung des Marktwerts dieser Anteile nicht verlässlich ermittelt werden können.

Zur Veräußerung verfügbare 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.

	Sonstige Beteiligungen		Wertpapiere		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	**2015**
Stand per 01.01.	9	8	3	7	**12**	**15**
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0	**0**	**0**
Änderung Konsolidierungskreis	1	1	-	0	**1**	**1**
Zugänge	0	0	0	0	**0**	**0**
Abgänge durch Veräußerung	0	0	0	-5	**0**	**-5**
Marktwertänderungen	-	-	0	0	**0**	**0**
Reklassifizierungen	-	-	-	1	**-**	**1**
Wertberichtigung infolge langfristiger Wertminderung	0	-	-	-	**0**	**-**
Übrige	0	-	-	-	**0**	**-**
Stand per 31.12.	**10**	**9**	**3**	**3**	**13**	**12**
davon at Cost/Anschaffungskosten	10	9	0	-	**10**	**9**
davon Fair Value (erfolgsneutral)	-	-	2	2	**2**	**2**
Langfristiger Anteil	10	9	2	2	**12**	**11**
Kurzfristiger Anteil	0	0	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.

Per 31.12., in Mio. €	**2016**	2015
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.154	1.109
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	173	153
Fertige Erzeugnisse und Waren	78	79
Geleistete Anzahlungen	11	9
Wertberichtigungen	-354	-332
Insgesamt	**1.062**	**1.018**

> (19) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

Die Bewertung von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten erfolgt im Regelfall zu fortgeführten Anschaffungskosten (IAS 39). Forderungen aus Finanzierungsleasing, geleistete Anzahlungen und Plan Assets nach IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) sind keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen.

Forderungen, bei denen objektiv substanzielle Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen, werden angemessen einzelwertberichtigt. Außerdem werden portfoliobasierte Wertminderungen auf Gruppen von Vermögenswerten vorgenommen; dabei werden vor allem historische Ausfallquoten berücksichtigt.

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.

in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Forderungen aus Finanzierung	Forderungen aus Verkehrskonzessionen	Geleistete Anzahlungen	Übrige Vermögenswerte	Insgesamt
PER 31.12.2016						
Bruttowert	4.224	137	132	225	1.572	**6.290**
Wertberichtigung	-206	-3	-	-	-47	**-256**
Nettowert	**4.018**	**134**	**132**	**225**	**1.525**	**6.034**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	37	15	-	0	217	**269**
PER 31.12.2015						
Bruttowert	4.248	114	2	205	1.051 [1]	**5.620**
Wertberichtigung	-219	-4	-	-	-45	**-268**
Nettowert	**4.029**	**110**	**2**	**205**	**1.006** [1]	**5.352**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	36	14	-	0	115	**165**

[1] Zahl angepasst.

Der DB-Konzern hat Factoring-Vereinbarungen mit einer Bank geschlossen, wonach diese zum revolvierenden Ankauf von kurzfristig fälligen, auf Euro lautenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bis zu einem maximalen Forderungsvolumen von 550 Mio. € verpflichtet ist. 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 (Spätzahlungsrisiko). Der Kaufpreis entspricht dem Nominalbetrag. Der DB-Konzern trägt aus den verschiedenen Tranchen kreditrisikobedingte Ausfälle sowie Spätzahlungsrisiken in Höhe von höchstens 123 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 2016 waren ausstehende Forderungen im Volumen von 446 Mio. € verkauft; davon wurden 200 Mio. € vollständig und 246 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 32 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.

Die Wertberichtigungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente haben sich wie folgt entwickelt (IFRS 7.16):

in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Forderungen aus Finanzierung	Forderungen aus Verkehrskonzessionen	Übrige Vermögenswerte	Insgesamt
Stand per 01.01.2016	-219	-4	-	-45	**-268**
Zuführung	-21	0	-	-4	**-25**
Auflösung	27	-	-	1	**28**
Inanspruchnahme	6	1	-	1	**8**
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	-	0	**0**
Währungsumrechnungsdifferenzen	1	0	-	0	**1**
Stand per 31.12.2016	**-206**	**-3**	**-**	**-47**	**-256**
Stand per 01.01.2015	-191	-2	-	-50	**-243**
Zuführung	-44	-2	-	-3	**-49**
Auflösung	14	0	-	8	**22**
Inanspruchnahme	4	0	-	0	**4**
Änderungen Konsolidierungskreis	-2	0	-	0	**-2**
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-	0	**0**
Stand per 31.12.2015	**-219**	**-4**	**-**	**-45**	**-268**

Forderungen werden einzelwertberichtigt, sofern objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Für gleichartige Forderungen (Forderungsportfolios), die nicht einzeln als wertgemindert identifiziert werden können, werden auf Grundlage der Altersstruktur dieser Forderungen pauschalierte Einzelwertberichtigungen, basierend auf Erfahrungswerten, vorgenommen. 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 in Höhe von 46 Mio.€ (im Vorjahr: 47 Mio.€) an.

Erträge aus dem Eingang auf ausgebuchte Forderungen und sonstige Vermögenswerte waren in Höhe von 6 Mio.€ (im Vorjahr: 6 Mio.€) zu verzeichnen.

In der nachfolgenden Übersicht wird die Fälligkeitsstruktur der Forderungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente und die geleisteten Anzahlungen dargestellt:

	Restlaufzeit							
in Mio.€	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2016								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.974	14	9	9	8	4	**44**	**4.018**
Forderungen aus Finanzierung	86	2	6	1	2	37	**48**	**134**
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	11	10	10	10	10	81	**121**	**132**
Geleistete Anzahlungen	184	41	–	–	–	–	**41**	**225**
Übrige Vermögenswerte	1.152	34	22	4	0	313	**373**	**1.525**
Insgesamt	**5.407**	**101**	**47**	**24**	**20**	**435**	**627**	**6.034**
davon nicht finanzielle Vermögenswerte	441	41	–	–	–	311	**352**	**793**
PER 31.12.2015								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.018	6	3	1	1	0	**11**	**4.029**
Forderungen aus Finanzierung	91	11	1	1	1	5	**19**	**110**
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	–	–	–	–	2	–	**2**	**2**
Geleistete Anzahlungen	176	29	–	–	–	–	**29**	**205**
Übrige Vermögenswerte	892	16	16	16	0[1]	66	**114**[1]	**1.006**[1]
Insgesamt	**5.177**	**62**	**20**	**18**	**4**	**71**	**175**	**5.352**
davon nicht finanzielle Vermögenswerte	377	29	–	–	–	64	**93**	**470**

[1] Zahl angepasst.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen blieben gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Dabei haben sich Verminderungen bei den Segmenten DB Schenker und DB Cargo mit Anstiegen bei den Segmenten DB Fernverkehr und Beteiligungen/Sonstige nahezu ausgeglichen. Die kurzfristigen übrigen Vermögenswerte enthalten auch die Zollforderungen des Segments DB Schenker. Wesentliche Erhöhungen ergaben sich in den Segmenten DB Arriva, Beteiligungen/Sonstige und DB Schenker.

Aufgrund der großen Anzahl von Kunden in den jeweiligen operativen Segmenten ist bei den Lieferungs- und Leistungsforderungen 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.

Die Bruttowerte der einzelwertberichtigten Forderungen sowie die Altersstrukturdarstellung entsprechend IFRS 7.37a zeigt nachfolgende Übersicht:

			Nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern (Tagen) überfällig					
in Mio.€	Bruttowert-berichtigt	Weder wertgemindert noch überfällig	bis 29	30 bis 59	60 bis 89	90 bis 179	180 bis 359	über 359
PER 31.12.2016								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	229	2.932	739	142	55	57	33	37
Forderungen aus Finanzierung	6	95	10	1	0	1	7	17
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	–	132	–	–	–	–	–	–
Übrige Vermögenswerte	46	711	138	6	6	40	11	15
Insgesamt	**281**	**3.870**	**887**	**149**	**61**	**98**	**51**	**69**
PER 31.12.2015								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	219	3.019	664	125	76	59	41	45
Forderungen aus Finanzierung	7	90	10	0	0	3	4	0
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	–	2	–	–	–	–	–	–
Übrige Vermögenswerte	43	597[1]	90	7	4	7	8	18
Insgesamt	**269**	**3.708**	**764**	**132**	**80**	**69**	**53**	**63**

[1] Zahl angepasst.

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.

Derivative Finanzinstrumente, die nicht den Anforderungen zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften gemäß IAS 39 entsprechen

Sofern Sicherungsgeschäfte, die betriebswirtschaftlich der Zins-, Währungs- oder Preissicherung dienen, nicht die Anforderungen des IAS 39 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 DB AG 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:

Per 31.12., in Mio. €	2016	2015
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Zinsswaps	107	173
	107	**173**
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenswaps	938	792
Devisenforwards	1.018	975
Zins-Währungs-Swaps	4.639	5.246
	6.595	**7.013**

Per 31.12., Volumenangabe in bezeichnender Mengeneinheit	2016	2015
SONSTIGE GESCHÄFTE		
Diesel in 1.000 t	1.366	1.131
Schweröl in 1.000 t	0	96
Kohle in 1.000 t	300	660

Das Volumen der Zinsswaps ging auf 107 Mio. € zurück, Neugeschäfte wurden nicht getätigt. Der Nominalwert der Zins-Währungs-Swaps verringerte sich um 607 Mio. € auf 4.639 Mio. €, da in diesem Jahr keine Zahlungsströme von neu emittierten Fremdwährungsanleihen in Euro getauscht wurden.

Der Umfang der Dieselabsicherungen stieg um 0,2 Mio. t auf 1,3 Mio. t, da die Neuabschlüsse das Volumen der auslaufenden Geschäfte überkompensierten. Der Bestand der Kohlesicherungen reduzierte sich um rund 0,4 Mio. t auf 0,3 Mio. t, die Schwerölsicherungen gingen um 0,1 Mio. t auf 0,0 Mio. t zurück, da keine neuen Kohle- und Schwerölsicherungen im Berichtsjahr abgeschlossen wurden.

Grundsätzlich unterliegen sämtliche derivativen Finanzinstrumente einer stichtagsbezogenen Marktbewertung. Die nachfolgende Gesamtübersicht stellt die Aufgliederung des Bilanzausweises nach der Art des zugrunde liegenden Sicherungsgeschäfts dar:

	Vermögenswerte		Schulden	
Per 31.12., in Mio. €	2016	2015	2016	2015
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	-	-	20	25
Zinsforwards	0	0	-	-
	0	**0**	**20**	**25**
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	15	4	2	3
Devisenforwards	7	5	12	4
Zins-Währungs-Swaps	314	389	201	289
darin Effekte aus Währungssicherungen	342	440	69	162
	336	**398**	**215**	**296**
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	63	0	84	334
	63	**0**	**84**	**334**
Insgesamt	**399**	**398**	**319**	**655**
Zinsbezogene Geschäfte	-	-	20	24
Währungsbezogene Geschäfte	276	339	202	191
Sonstige Geschäfte	63	0	60	235
Langfristiger Anteil	**339**	**339**	**282**	**450**
Kurzfristiger Anteil	60	59	37	205

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 dienten der Verringerung der Preisschwankungen beim Energiebezug.

Die negative Bewertung der Zinsswaps resultiert aus dem fortdauernden Absinken des Zinsniveaus seit Abschluss der Transaktionen. Die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps basiert überwiegend aus dem Auslaufen von Geschäften mit negativem Marktwert und der Aufwertung des japanischen Yen, die allerdings teilweise durch die Schwäche des britischen Pfunds kompensiert wurde.

Die positive Marktbewertung der Energiepreisderivate geht auf den starken Preisanstieg an den Energiemärkten zurück.

Die Marktwerte der Cashflow-Hedges werden wie folgt unter den Vermögenswerten und Schulden ausgewiesen:

	Vermögenswerte		Schulden	
Per 31.12., in Mio. €	**2016**	2015	**2016**	2015
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	–	–	20	25
	0	**0**	**20**	**25**
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	15	4	2	3
Zins-Währungs-Swaps	314	389	157	289
	329	**393**	**159**	**292**
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	63	0	84	334
	63	**0**	**84**	**334**
Insgesamt	**392**	**393**	**263**	**651**
Zinsbezogene Geschäfte	–	–	20	24
Währungsbezogene Geschäfte	274	339	157	191
Sonstige Geschäfte	63	0	60	235
Langfristiger Anteil	**337**	**339**	**237**	**450**
Kurzfristiger Anteil	55	54	26	201

Die Cashflow-Hedges sind keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen.

Die gesicherten Cashflows der Grundgeschäfte werden voraussichtlich in den Jahren 2017 bis 2030 (Zins- und Tilgungszahlungen) beziehungsweise in den Jahren 2017 bis 2025 (Zahlungen für Energie) eintreten und ergebniswirksam.

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

	Vermögenswerte		Schulden	
Per 31.12., in Mio. €	**2016**	2015	**2016**	2015
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsforwards	0	0	–	–
	0	**0**	**0**	**0**
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenforwards	7	5	12	4
Zins-Währungs-Swaps	–	–	44	–
	7	**5**	**56**	**4**
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	0	0	–	–
	0	**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**7**	**5**	**56**	**4**
Währungsbezogene Geschäfte	2	0	45	0
Langfristiger Anteil	**2**	**0**	**45**	**0**
Kurzfristiger Anteil	5	5	11	4

Der Anstieg der Zins-Währungs-Swaps beruht 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.

Die Non-Hedge-Derivate sind der Kategorie »Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading)« des IAS 39 zugeordnet.

> (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 mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

Die flüssigen Mittel werden zum Nennwert (at amortised Cost/fortgeführte Anschaffungskosten) angesetzt.

Per 31.12., in Mio. €	**2016**	2015
Bankguthaben/Kassenbestände	4.449	4.547
Zahlungsmitteläquivalente	1	2
Insgesamt	**4.450**	**4.549**
Effektivzinssatz kurzfristiger Bankeinlagen in %	– 0,07	0,08
Durchschnittliche Laufzeit kurzfristiger Bankeinlagen in Monaten	0,2	0,2

Die Zinssätze für kurzfristige Bankeinlagen lagen in einem Korridor zwischen – 0,55 % und 0,173 % (im Vorjahr: – 0,34 % und 0,44 %) 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« [SEITE 240 F.].

> (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.

Es ergaben sich nur unwesentliche Posten.

> (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 von der Bundesrepublik Deutschland 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 als »zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte« klassifiziert wurden. Die Rücklage ist bei Veräußerung oder bei dauerhaftem Absinken des Marktwerts eines Finanzinstruments erfolgswirksam aufzulösen beziehungsweise auszubuchen.

Aus der erfolgsneutralen Bewertung von Finanzinstrumenten wurden im aktuellen Berichtsjahr aktive latente Steuern in Höhe von 1 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 0 Mio. €) gebildet.

Rücklage aus der Marktbewertung von Cashflow-Hedges

Die Entwicklung der Rücklage wird nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	2016	2015
Stand per 01.01.	-396	-462
Marktwertänderung	180	144
REKLASSIFIZIERUNGEN		
Finanzergebnis	-68	-271
Zinsergebnis	25	26
Materialaufwand	125	164
Änderung latenter Steuern	-34	3
Stand per 31.12.	**-168**	**-396**

Effekte aus der Reklassifizierung ergeben sich ausschließlich bei dieser Rücklage.

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 Minderheitenanteilen zwischen den Aktionären der DB AG und den Minderheitsgesellschaftern 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) Anteile anderer Gesellschafter

Die Anteile anderer Gesellschafter enthalten den Anteil Dritter am Reinvermögen konsolidierter Tochterunternehmen. Die Anteile Dritter an der Währungsrücklage betragen 1 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 3 Mio. €).

> (28) Finanzschulden

Die Bewertung von Verbindlichkeiten erfolgt nach IAS 39 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 aufgezinst. 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 IAS 39 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:

	Restlaufzeit							
in Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2016								
Zinslose Darlehen	201	191	159	140	129	352	**971**	**1.172**
Anleihen	1.838	1.898	1.977	2.173	1.813	10.041	**17.902**	**19.740**
Bankschulden	313	6	3	2	3	402	**416**	**729**
EUROFIMA-Darlehen	–	–	–	–	200	–	**200**	**200**
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	35	74	29	29	42	324	**498**	**533**
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	6	7	6	6	7	26	**52**	**58**
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	46	0	0	0	1	2	**3**	**49**
Insgesamt	**2.439**	**2.176**	**2.174**	**2.350**	**2.195**	**11.147**	**20.042**	**22.481**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen	207	191	159	140	329	352	**1.171**	**1.378**
PER 31.12.2015								
Zinslose Darlehen	215	193	183	153	134	459	**1.122**	**1.337**
Anleihen	1.550	1.891	1.897	1.963	2.142	9.864	**17.757**	**19.307**
Bankschulden	723	0	0	0	–	402	**402**	**1.125**
EUROFIMA-Darlehen	–	–	–	–	–	200	**200**	**200**
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	156	20	61	16	15	158	**270**	**426**
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	–	–	–	–	–	–	**–**	**–**
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	31	0	0	0	0	2	**2**	**33**
Insgesamt	**2.675**	**2.104**	**2.141**	**2.132**	**2.291**	**11.085**	**19.753**	**22.428**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen	220	193	183	153	134	659	**1.322**	**1.542**

In Gegenüberstellung zu den Buchwerten ergeben sich zusammengefasst folgende Marktwerte:

	2016		2015	
Per 31.12., in Mio. €	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Zinslose Darlehen	1.172	1.356	1.337	1.532
Anleihen	19.740	21.414	19.307	20.955
Bankschulden	729	730	1.125	1.126
EUROFIMA-Darlehen	200	241	200	241
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	533	706	426	572
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	58	60	–	–
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	49	49	33	33
Insgesamt	**22.481**	**24.556**	**22.428**	**24.459**

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 der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege. Grundlage hierfür bildet die grundgesetzlich verankerte 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. €	2016	2015
Stand per 01.01.	1.337	1.494
Tilgung	-220	-220
Umgliederungen	–	–
Aufzinsung	55	63
Stand per 31.12.	**1.172**	**1.337**

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 %	**Buchwert 2016**	**Marktwert 2016**	Buchwert 2015	Marktwert 2015
NICHT BÖRSENNOTIERTE ANLEIHEN								
DB Finance	245	JPY, EUR	2,8 – 9,9		251	300	307	350
					251	**300**	**307**	**350**
BÖRSENNOTIERTE ANLEIHEN DER DB FINANCE								
Anleihe 2003-2018	1.000	EUR	1,2	5,000	998	1.059	997	1.102
Anleihe 2004-2018	300	EUR	1,2	4,850	300	318	299	331
Anleihe 2004-2016	500	EUR	0,0	4,300	-	-	500	519
Anleihe 2006-2018	300	EUR	1,2	4,510	301	318	301	331
Anleihe 2006-2017	500	EUR	0,0	4,116	500	501	499	520
Anleihe 2007-2019	600	EUR	2,6	5,110	598	679	598	700
Anleihe 2009-2019	1.000	EUR	2,2	4,923	998	1.111	997	1.147
Anleihe 2009-2021	600	EUR	4,7	4,445	598	722	598	729
Anleihe 2009-2017	500	EUR	0,8	3,774	499	515	499	531
Anleihe 2010-2020	500	EUR	3,4	3,572	499	563	499	569
Anleihe 2010-2025	500	EUR	8,5	3,870	496	638	495	610
Anleihe 2010-2020	410	JPY	3,8	1,150	381	396	359	373
Anleihe 2010-2022	500	EUR	5,8	3,464	498	593	497	587
Anleihe 2010-2020	567	CHF	3,4	1,924	695	753	687	752
Anleihe 2011-2021	700	EUR	4,4	3,797	699	816	698	818
Anleihe 2011-2016	500	EUR	0,0	3,003	-	-	500	507
Anleihe 2011-2017	323	CHF	1,0	1,566	349	356	346	360
Anleihe 2011-2016	160	NOK	0,0	3,551	-	-	130	132
Anleihe 2011-2016	78	HKD	0,0	2,021	-	-	99	100
Anleihe 2011-2016	146	USD	0,0	FRN	-	-	184	184
Anleihe 2012-2016	97	NOK	0,0	3,179	-	-	78	79
Anleihe 2012-2017	124	CHF	0,6	0,799	140	141	138	141
Anleihe 2012-2017	372	GBP	0,8	1,456	350	353	408	410
Anleihe 2012-2022	496	GBP	5,5	2,821	465	506	543	563
Anleihe 2012-2023	400	EUR	6,1	2,116	397	445	397	430
Anleihe 2012-2024	83	CHF	7,1	1,586	93	102	92	102
Anleihe 2012-2024	500	EUR	7,2	3,119	496	599	496	575
Anleihe 2012-2072	75	GBP	55,9	4,524	70	112	81	107
Anleihe 2013-2018	300	EUR	1,1	FRN	300	300	300	300
Anleihe 2013-2028	50	EUR	11,1	2,707	50	59	50	58
Anleihe 2013-2025	202	NOK	8,2	4,017	165	186	156	179
Anleihe 2013-2023	386	CHF	6,6	1,425	441	483	437	480
Anleihe 2013-2026	497	GBP	9,6	3,351	487	551	568	601
Anleihe 2013-2023	500	EUR	6,7	2,578	498	575	497	558
Anleihe 2013-2020	300	EUR	3,8	1,899	298	322	298	319
Anleihe 2013-2019	186	USD	2,2	FRN	237	236	230	229
Anleihe 2014-2024	59	AUD	7,1	5,395	62	66	60	66
Anleihe 2014-2021	142	SEK	4,1	2,940	131	142	136	146
Anleihe 2014-2021	40	SEK	4,1	FRN	37	36	38	38
Anleihe 2014-2019	73	SGD	2,1	2,338	82	83	81	81
Anleihe 2014-2024	246	CHF	7,7	1,522	279	308	277	304
Anleihe 2014-2029	500	EUR	12,2	2,886	493	597	493	569
Anleihe 2014-2020	300	EUR	3,6	FRN	300	301	300	300
Anleihe 2014-2022	300	EUR	5,7	FRN	299	301	299	299
Anleihe 2014-2022	300	EUR	5,1	FRN	299	300	299	298
Anleihe 2015-2023	600	EUR	6,8	FRN	599	605	597	604
Anleihe 2015-2025	600	EUR	8,8	1,391	593	637	592	603
Anleihe 2015-2030	366	NOK	13,8	2,760	373	380	353	352
Anleihe 2015-2025	115	AUD	8,8	3,864	122	122	120	118
Anleihe 2015-2030	650	EUR	13,8	1,707	643	683	643	635
Anleihe 2015-2025	161	CHF	8,9	0,143	162	163	161	159
Anleihe 2016-2026	500	EUR	9,2	0,880	494	506	-	-
Anleihe 2016-2031	750	EUR	14,5	0,964	741	704	-	-
Anleihe 2016-2021	350	EUR	4,5	0,040	349	351	-	-
Anleihe 2016-2028	500	EUR	11,7	0,765	492	481	-	-
Anleihe 2016-2024	41	HKD	7,2	2,100	43	40	-	-
					19.489	**21.114**	**19.000**	**20.605**
Insgesamt					**19.740**	**21.414**	**19.307**	**20.955**

Im Berichtsjahr wurden sechs börsennotierte Anleihen über 1.481 Mio. € sowie zwei nicht börsennotierte Anleihen über 60 Mio. € der Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, planmäßig getilgt.

Des Weiteren hat die DB Finance fünf Anleihen im Gesamtwert von 2.141 Mio. € emittiert. Dabei handelt es sich um börsennotierte Anleihen über zweimal 500 Mio. €, 750 Mio. €, 350 Mio. € und 350 Mio. HKD (41 Mio. €).

Die Bankschulden werden in der nachfolgenden Tabelle detailliert:

Bankschulden per 31.12., in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	2016		2015	
				Buchwert	**Marktwert**	Buchwert	Marktwert
Bankdarlehen 2002–2016	EUR	0,0	FRN	–	–	200	200
Bankdarlehen 2002–2022	EUR	5,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2003–2016	EUR	0,0	FRN	–	–	200	200
Bankdarlehen 2003–2022	EUR	5,7	FRN	200	200	200	200
Sonstige				329	330	325	326
Insgesamt				**729**	**730**	**1.125**	**1.126**

Der geringfügige Anstieg der sonstigen Bankschulden ist im Wesentlichen aus kurzfristigen fälligen Sicherheiten (259 Mio. €; im Vorjahr: 232 Mio. €) begründet, die aus Sicherungsvereinbarungen im Rahmen von Derivatetransaktionen resultieren.

Verbindlichkeiten werden im DB-Konzern grundsätzlich nicht besichert.

Dem DB-Konzern standen per 31. Dezember 2016 garantierte Kreditfazilitäten in einem Gesamtvolumen von 4.317 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 4.133 Mio. €) zur Verfügung. Davon entfielen 2.080 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 1.980 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 2016 in Anspruch genommen. Globale Kreditfazilitäten über insgesamt 2.237 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 2.153 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 %	2016		2015	
				Buchwert	**Marktwert**	Buchwert	Marktwert
Darlehen 2010–2021	EUR	4,8	4,050	200	241	200	241
Insgesamt				**200**	**241**	**200**	**241**

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 24 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 25 Mio. €) einen Immobilienleasingvertrag über ein Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station&Service AG sowie mit 45 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 181 Mio. €) einen Mobilienleasingvertrag über Triebwagen. Diese Vereinbarungen wurden im Wesentlichen als Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Realisierung vorteilhafter Finanzierungskonditionen mit deutschen Leasinggebern abgeschlossen.

Die nachfolgende Übersicht enthält Angaben zu den wesentlichen Finanzierungsleasingverhältnissen:

Per 31.12., in Mio. €	Nominalvolumen	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	2016		2015	
					Buchwert	**Marktwert**	Buchwert	Marktwert
FINANZIERUNGSLEASING ÜBER MOBILIEN								
Güterlokomotiven (2000)	154	EUR	0,0	5,40	–	–	83	87
Lokomotiven (2001)	178	EUR	0,0	4,87	–	–	51	53
Nahverkehrsdieseltriebwagen (2009)	55	EUR	2,0	8,34	45	53	47	57
					45	**53**	**181**	**197**
FINANZIERUNGSLEASING ÜBER IMMOBILIEN								
Bahnhofsempfangsgebäude (1998)	497	DEM	5,0	5,550	24	29	25	31
					24	**29**	**25**	**31**
Sonstige					464	624	220	344
Insgesamt					**533**	**706**	**426**	**572**

Der vorbezeichnete Finanzierungsleasingvertrag über Triebwagen ist im Rahmen einer festen Grundmietzeit unkündbar und hat eine maximale Restlaufzeit von zwei Jahren.

Die Rückgänge des Finanzierungsleasings über Mobilien und über Immobilien resultieren aus planmäßigen Tilgungen sowie im Wesentlichen aus der Beendigung von Finanzierungsleasingverträgen über Güter- und Personenverkehrslokomotiven in Deutschland.

Der Finanzierungsleasingvertrag für das Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station&Service AG hat eine Restlaufzeit von fünf 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 Immobilien gegenüber der DB Station&Service AG hat.

Darüber hinaus sind Verpflichtungen aus Finanzierungsleasingverhältnissen (siehe **ANHANGZIFFER (13)** [SEITE 217 FF.]) durch Rechte der Leasinggeber an den Leasinggegenständen gesichert. Die Leasinggegenstände haben einen Buchwert von 593 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 361 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 79 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 86 Mio. €) sowie den Buchwert eines Umrichterwerksvertrags der DB Energie GmbH in Höhe von 36 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 40 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 Umklassifizierungen von sechs Bestandsimmobilien (262 Mio. €) im Rahmen von Mietvertragsverlängerungen.

In den Folgejahren sind im Zusammenhang mit Finanzierungsleasingverhältnissen folgende Zahlungen zu leisten:

	Restlaufzeit							
in Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2016								
Mindestleasingzahlungen (nominal)	58	96	46	45	56	491	**734**	**792**
abzüglich des zukünftigen Zinsaufwands	23	22	17	16	14	167	**236**	**259**
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	**35**	**74**	**29**	**29**	**42**	**324**	**498**	**533**
PER 31.12.2015								
Mindestleasingzahlungen (nominal)	180	38	77	28	26	296	**465**	**645**
abzüglich des zukünftigen Zinsaufwands	24	18	16	12	11	138	**195**	**219**
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	**156**	**20**	**61**	**16**	**15**	**158**	**270**	**426**

Die Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen gemäß IFRIC 12 sind in der folgenden Übersicht detailliert ausgewiesen:

				2016		2015	
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen per 31.12., in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	**Buchwert**	**Marktwert**	Buchwert	Marktwert
Güterlokomotiven (2016)	EUR	9,0	1,06	47	48	-	-
Triebwagen (2016)	EUR	9,0	1,06	11	12	-	-
Insgesamt				**58**	**60**	**-**	**-**

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. Den Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen stehen Forderungen aus Verkehrskonzessionen gegenüber (siehe ANHANGZIFFER (19) [SEITE 221 FF.]).

> (29) Andere Verbindlichkeiten

Die Bewertung von Verbindlichkeiten erfolgt nach IAS 39 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 Auszahlungsbetrag 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.

Andere Verbindlichkeiten in Mio. €	Restlaufzeit bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2016								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	5.100	51	47	49	10	27	**184**	**5.284**
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	3.511	12	12	10	7	27	**68**	**3.579**
Insgesamt	**8.611**	**63**	**59**	**59**	**17**	**54**	**252**	**8.863**
davon nicht finanzielle Verbindlichkeiten	2.015	30	31	41	2	13	**117**	**2.132**
davon erhaltene Anzahlungen	174	30	31	41	2	13	**117**	**291**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	284	0	0	0	0	0	**0**	**284**
PER 31.12.2015								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	4.679	164	39	36	24	7	**270**	**4.949**
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	3.338	11	10	11	7	25	**64**	**3.402**
Insgesamt	**8.017**	**175**	**49**	**47**	**31**	**32**	**334**	**8.351**
davon nicht finanzielle Verbindlichkeiten	1.931	25	30	29	23	6	**113**	**2.044**
davon erhaltene Anzahlungen	127	25	30	29	23	6	**113**	**240**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	290	0	0	0	0	0	**0**	**290**

Nicht finanzielle Verbindlichkeiten und erhaltene Anzahlungen sind keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen.

Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ergibt sich insbesondere aus den im Berichtsjahr bezahlten Verbindlichkeiten aus dem Erwerb von Schienenfahrzeugen.

Die übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im Einzelnen:

Per 31.12., in Mio. €	2016	2015
PERSONALBEZOGENE VERBINDLICHKEITEN		
Verbindlichkeiten für Urlaubsrückstände	329	347
Verbindlichkeiten für nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistungen	237	248
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	111	102
Verbindlichkeiten für Abfindungen	29	28
Verbindlichkeiten für Weihnachtsgeld	5	4
Verbindlichkeiten für Urlaubsgeld	20	14
Sonstige Personalverpflichtungen	788	700
SONSTIGE STEUERN		
Umsatzsteuer	56	109
Lohn- und Kirchensteuer, Solidaritätszuschlag	143	131
Übrige Steuern	123	120
Verbindlichkeiten aus Zinsen	273	279
Erlösschmälerungen	91	116
Nicht verrechnete Baukostenzuschüsse	183	126
Verbindlichkeiten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz	3	3
Verbindlichkeiten aus Rückgabeverpflichtungen	3	3
Weitere übrige und sonstige Verbindlichkeiten	1.185	1.072
Insgesamt	**3.579**	**3.402**

Die sonstigen Personalverpflichtungen enthalten auch Tantiemeverpflichtungen.

Die anderen Verbindlichkeiten waren per 31. Dezember 2016 mit 0 Mio. € besichert (per 31. Dezember 2015: 0 Mio. €).

In den übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten sind vorhandene Risiken für Factoring-Vereinbarungen enthalten.

> (30) Ertragsteuerschulden

Die Ertragsteuerschulden per 31. Dezember 2016 betrafen insbesondere Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden in Großbritannien, Frankreich und Dänemark.

> (31) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Die finanziellen Vermögenswerte und Schulden werden, sofern im Anwendungsbereich des IAS 39, gemäß IAS 39 kategorisiert und bewertet. Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die sich nicht im Anwendungsbereich des IAS 39 befinden, werden gemäß den einschlägigen Standards bewertet und keiner Bewertungskategorie nach IAS 39 zugeordnet.

Nachfolgend werden die Buchwerte sowie das Nettoergebnis je Bewertungskategorie des IAS 39 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 IAS 39 zugeordnet sind, betreffen im DB-Konzern im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie flüssige Mittel.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die einer Bewertungskategorie nach IAS 39 zugeordnet sind, betreffen im DB-Konzern im Wesentlichen Zinslose Darlehen, Anleihen, EUROFIMA-Darlehen, Bankschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten.

	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading)		Held to Maturity		Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)		Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)		Andere Verbindlichkeiten (Other Liabilities)	
in Mio. €	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015
BUCHWERT PER 31.12.										
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	2	0	–	–	12	11	236	74	–	–
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	5	5	0	0	1	1	9.383	9.312	–	–
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	45	0	–	–	–	–	–	–	19.680	19.704
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	11	4	–	–	–	–	–	–	9.001	8.605
Nettoergebnis	–7	4	–	0	–3	4	–4	–32	–633	–660

Das Nettoergebnis nach Bewertungskategorien enthält insbesondere Zinserträge von 23 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €) sowie Zinsaufwendungen von 617 Mio. € (im Vorjahr: 644 Mio. €) aus den nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten beziehungsweise Verbindlichkeiten.

Die beizulegenden Zeitwerte der langfristigen Finanzschulden werden den folgenden Bewertungshierarchien zugeordnet:

	2016				2015			
Per 31.12., in Mio. €	**Level 1**	**Level 2**	**Level 3**	**Insgesamt**	Level 1	Level 2	Level 3	**Insgesamt**
FINANZSCHULDEN – LANGFRISTIG								
Zinslose Darlehen	–	1.155	–	**1.155**	–	1.317	–	**1.317**
Anleihen	2.042	17.506	–	**19.548**	1.238	18.136	–	**19.374**
Bankschulden		417	–	**417**		403	–	**403**
EUROFIMA-Darlehen	–	241	–	**241**	–	241	–	**241**
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	–	671	–	**671**	–	416	–	**416**
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	–	54	–	**54**	–	–	–	**–**
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	–	3	–	**3**	–	2	–	**2**
Insgesamt	**2.042**	**20.047**	**–**	**22.089**	**1.238**	**20.515**	**–**	**21.753**

Die zum beizulegenden Zeitwert 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: 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 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 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: Reuters beziehungsweise Bloomberg) ermittelt.

Die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Finanzinstrumente gehören zum Bewertungslevel 2 und in geringem Umfang zum Bewertungslevel 1.

Per 31.12., in Mio. €	2016 Level 1	2016 Level 2	2016 Level 3	2016 Insgesamt	2015 Level 1	2015 Level 2	2015 Level 3	2015 Insgesamt
VERMÖGENSWERTE								
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere at Fair Value)	2	–	–	**2**	2	–	–	**2**
Derivate – Non-Hedge	–	7	–	**7**	–	5	–	**5**
Derivate – Hedging	–	392	–	**392**	–	393	–	**393**
Insgesamt	**2**	**399**	**–**	**401**	**2**	**398**	**–**	**400**
VERBINDLICHKEITEN								
Derivate – Non-Hedge	–	56	–	**56**	–	4	–	**4**
Derivate – Hedging	–	263	–	**263**	–	651	–	**651**
Insgesamt	**–**	**319**	**–**	**319**	**–**	**655**	**–**	**655**

Bei den übrigen in der Bilanz ausgewiesenen zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten (insgesamt 11 Mio. €; per 31. Dezember 2015: 10 Mio. €) handelt es sich um sonstige Beteiligungen und um Wertpapiere, die at Cost/zu Anschaffungskosten bilanziert werden, da für sie kein auf einem aktiven Markt notierter Preis vorliegt und der beizulegende Zeitwert nicht verlässlich bestimmt werden kann. Gegenwärtig bestehen im Wesentlichen keine Veräußerungsabsichten.

Umgruppierungen zwischen den Bewertungsleveln haben in der aktuellen Berichtsperiode 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.

Held-to-Maturity-Wertpapiere sind zum Bilanzstichtag nicht wesentlich.

> (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 im Inland sowie in Großbritannien. Aus diesem Grund werden auch nur diese im Folgenden näher beschrieben.

Inland

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 DB AG (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 DB AG (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 DB AG 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 DB AG 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 ermit-

telt, 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. Langlebigkeitsrisiken 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 Kosten des Pensionsplans werden in einem 60:40-Verhältnis von Arbeitgeber und Arbeitnehmer getragen und entsprechend anteilig bilanziert. 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 2013. 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) Innerhalb von 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 ebenfalls 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 wird der Teil der Unter- oder Überdeckung berücksichtigt, der voraussichtlich nicht durch den DB-Konzern finanziert werden wird.

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:

	Inland		Übriges Europa		Restliche Welt		**Insgesamt**	
Per 31.12., in Mio. €	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	**2015**
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	275	219	6.854	4.607	72	61	**7.201**	**4.887**
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	3.442	2.976	308	271	6	5	**3.756**	**3.252**
Gesamtverpflichtung	**3.717**	**3.195**	**7.162**	**4.878**	**78**	**66**	**10.957**	**8.139**
Zeitwert des Planvermögens	-191	-163	-4.791	-3.741	-41	-37	**-5.023**	**-3.941**
Effekt aus Kostenaufteilung	-	-	-653	-285	-	-	**-653**	**-285**
Effekt aus Franchisevereinbarungen	-	-	-1.082	-289	-	-	**-1.082**	**-289**
In der Bilanz als Pension Asset erfasster Vermögenswert	-	0	311	64	-	-	**311**	**64**
In der Bilanz erfasste Nettoschuld	**3.526**	**3.032**	**947**	**627**	**37**	**29**	**4.510**	**3.688**

Die Gesamtverpflichtung der Versorgungszusagen entwickelte sich wie folgt:

	Inland		Übriges Europa		Restliche Welt		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	**2015**
Verpflichtungsumfang per 01.01.	3.195	3.515	4.878	5.017	66	75	**8.139**	**8.607**
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	112	131	106	102	2	3	**220**	**236**
Arbeitnehmerbeiträge	2	2	50	46	0	0	**52**	**48**
Zinsaufwand	71	61	116	115	2	1	**189**	**177**
Zahlungen	-78	-68	-173	-208	-5	-3	**-256**	**-279**
davon Rentenzahlungen	-78	-68	-171	-147	-3	-3	**-252**	**-218**
davon Zahlungen für Abgeltungen	0	0	-2	-61	-2	0	**-4**	**-61**
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	5	15	-96	-98	0	-1	**-91**	**-84**
Transfers	21	0	1.643	1	0	1	**1.664**	**2**
Änderung Konsolidierungskreis	0	-2	1	0	0	0	**1**	**-2**
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	1	-	-	-	**1**	**-**
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-2	-	-	-	-	**-**	**-2**
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	389	-459	1.409	-393	9	-7	**1.807**	**-859**
erfahrungsbedingte Neubewertungen	-31	-45	19	-126	0	-1	**-12**	**-172**
aus der Veränderung demografischer Annahmen	-14	-	144	-29	0	0	**130**	**-29**
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	434	-414	1.246	-238	9	-6	**1.689**	**-658**
Währungskurseffekte	-	-	-772	296	4	-3	**-768**	**293**
Verpflichtungsumfang per 31.12.	**3.717**	**3.195**	**7.162**	**4.878**	**78**	**66**	**10.957**	**8.139**

Die unter Transfers ausgewiesenen Beträge der oben stehenden und der nachfolgenden Tabellen betreffen überwiegend Zugänge infolge der Übernahme zweier neuer Franchiseverträge (London Overground, Northern Rail).

Im Geschäftsjahr wurden verschiedene Planänderungen und -abgeltungen durchgeführt, die insgesamt zu einem Ertrag von 91 Mio. € (im Vorjahr: 84 Mio. €) führten. In Höhe von 63 Mio. € (im Vorjahr: 63 Mio. €) resultieren diese aus Vereinbarungen bezüglich von Versorgungsordnungen in Großbritannien, die den Begünstigten eine erhöhte Flexibilisierung bei der Auszahlung und bei der Umwandlung in beitragsorientierte Pläne ermöglichen. Flankiert wird das sogenannte Flexible Retirement Offer durch eine für den Begünstigten kostenlose und unabhängige Beratung zu Fragen der finanziellen Altersvorsorge. Des Weiteren wurden bei einigen Versorgungsordnungen Anpassungen vorgenommen, die im Zusammenhang mit der Adjustierung der gesetzlichen Alterssicherung in Großbritannien stehen. Die diesbezüglichen Erträge umfassen 25 Mio. €. Eine Planänderung infolge der Umstrukturierung bei DB Cargo in Großbritannien führte zu weiteren Erträgen von 8 Mio. €. Im Vorjahr wurden außerdem im Segment DB Schenker in den Niederlanden mehrere Abgeltungen umgesetzt, die Erträge von 29 Mio. € zur Folge hatten.

Die Entwicklung des Planvermögens ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

	Inland		Übriges Europa		Restliche Welt		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	**2015**
Zeitwert des Planvermögens per 01.01.	163	144	3.741	3.456	37	39	**3.941**	**3.639**
Arbeitgeberbeiträge	22	17	88	86	3	2	**113**	**105**
Arbeitnehmerbeiträge	1	1	50	46	0	0	**51**	**47**
Fiktiver Ertrag aus Planvermögen	3	3	106	92	1	1	**110**	**96**
Zahlungen	-6	-5	-162	-190	-5	-3	**-173**	**-198**
davon Rentenzahlungen	-6	-5	-160	-137	-5	-3	**-171**	**-145**
davon Zahlungen für Abgeltungen	0	-	-2	-53	-	-	**-2**	**-53**
Transfers	0	-	1.085	-	-	1	**1.085**	**1**
Neubewertung	8	3	478	46	3	0	**489**	**49**
Verwaltungskosten: Kosten der Pensionssicherung	-	-	-7	-6	0	0	**-7**	**-6**
Währungskurseffekte	-	-	-588	211	2	-3	**-586**	**208**
Zeitwert des Planvermögens per 31.12.	**191**	**163**	**4.791**	**3.741**	**41**	**37**	**5.023**	**3.941**

Bei dem angesetzten Planvermögen handelt es sich um:

	Inland		Übriges Europa		Restliche Welt		**Insgesamt**	
Per 31.12., in Mio. €	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	**2015**
Aktien und sonstige Wertpapiere	5	3	3.323	2.354	15	15	**3.343**	**2.372**
davon mit Marktpreisnotierung	5	3	3.323	2.354	15	15	**3.343**	**2.372**
Zinstragende Wertpapiere	101	72	808	832	21	20	**930**	**924**
davon mit Marktpreisnotierung	101	72	808	832	21	20	**930**	**924**
Rückdeckungsversicherungen	85	87	23	20	0	0	**108**	**107**
davon mit Marktpreisnotierung	85	87	1	1	-	-	**86**	**88**
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	22	19	-	-	**22**	**19**
Private Equity	-	0	374	244	-	0	**374**	**244**
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	374	244	-	-	**374**	**244**
Anlagen in Infrastruktur	-	0	210	195	-	0	**210**	**195**
davon mit Marktpreisnotierung	-	-	93	110	-	-	**93**	**110**
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	117	85	-	-	**117**	**85**
Barmittel und andere Vermögenswerte	0	0	53	96	5	3	**58**	**99**
davon mit Marktpreisnotierung	0	0	28	73	3	1	**31**	**74**
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	25	23	2	2	**27**	**25**
	191	**162**	**4.791**	**3.741**	**41**	**38**	**5.023**	**3.941**
davon als Pension Asset erfasster Vermögenswert	0	0	-311	-64	-	-	**-311**	**-64**
	191	**162**	**4.480**	**3.677**	**41**	**38**	**4.712**	**3.877**

Die Veränderung der Nettopensionsrückstellung ist nachfolgend dargestellt

	Inland		Übriges Europa		Restliche Welt		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	**2015**
Rückstellung per 01.01.	3.032	3.371	627	950	29	36	**3.688**	**4.357**
Pensionsaufwand	186	205	27	33	3	2	**216**	**240**
davon Dienstzeitaufwand	113	132	106	102	2	3	**221**	**237**
davon Zinserträge und Zinsaufwendungen	68	58	10	23	1	0	**79**	**81**
davon Verwaltungskosten	-	-	7	6	0	0	**7**	**6**
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	5	15	-96	-98	0	-1	**-91**	**-84**
Arbeitgeberbeiträge	-22	-17	-88	-86	-3	-2	**-113**	**-105**
Zahlungen	-72	-63	-11	-18	0	0	**-83**	**-81**
davon Rentenzahlungen	-72	-63	-11	-10	2	0	**-81**	**-73**
davon Zahlungen für Abgeltungen	0	0	0	-8	-2	0	**-2**	**-8**
Transfers	21	0	-246	1	0	0	**-225**	**1**
Änderung Konsolidierungskreis	-	-2	1	-	-	-	**1**	**-2**
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	1	-	-	-	**1**	**-**
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-2	-	-	-	-	**-**	**-2**
Neubewertung	381	-462	435	-308	6	-7	**822**	**-777**
erfahrungsbedingte Neubewertungen	-30	-45	28	-90	0	-1	**-2**	**-136**
aus der Veränderung demografischer Annahmen	-14	-	170	-28	0	0	**156**	**-28**
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	434	-414	583	-167	9	-6	**1.026**	**-587**
Differenz tatsächlicher Ertrag zu fiktivem Ertrag Planvermögen	-9	-3	-346	-23	-3	0	**-358**	**-26**
Währungskurseffekte	-	-	-66	47	2	0	**-64**	**47**
Veränderung erfasster Vermögenswerte	0	0	268	8	-	-	**268**	**8**
Rückstellung per 31.12.	**3.526**	**3.032**	**947**	**627**	**37**	**29**	**4.510**	**3.688**

Die Effekte aus Kostenaufteilung und Franchisevereinbarungen haben sich im Berichtsjahr durch Neubewertungen um 496 Mio. € vermindert (im Vorjahr: Erhöhung um −131 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 %	**2016**	2015
RECHNUNGSZINSFUSS		
Inland und Ausland (ohne Großbritannien)	1,60	2,25
DB Cargo (Großbritannien)	2,80	3,70
Großbritannien	2,80	3,70
ERWARTETE LOHN- UND GEHALTSENTWICKLUNG		
Inland und Ausland (ohne Großbritannien)	2,60	2,60
DB Cargo (Großbritannien)	4,00	3,80
Großbritannien	4,00	3,70
ERWARTETE RENTENENTWICKLUNG (JE NACH PERSONENGRUPPE)		
Inland und Ausland (ohne Großbritannien)	1,75	1,75
DB Cargo (Großbritannien)	2,30	2,10
Großbritannien	2,30	2,10

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die deutschen Konzernunternehmen fanden die 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. €	**2016**	2015
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt höheren Zinssatz	9.027	6.807
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt niedrigeren Zinssatz	13.426	9.790
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5 % höheren Gehaltsentwicklung	11.079	8.263
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5 % höheren Rentenentwicklung	11.666	8.602
Gesamtverpflichtung bei einer um 1 Jahr erhöhten Lebenserwartung	11.255	8.346
Gesamtverpflichtung	10.957	8.122
davon aktive Begünstigte	6.333	4.376
davon ausgeschiedene Anwärter	1.560	1.157
davon Pensionäre	3.064	2.589
Erwartete Einzahlungen in das Planvermögen für das kommende Jahr	108	102
Direkte Rentenzahlungen für das kommende Jahr	93	88
Duration der Leistungsverpflichtung (in Jahren)	20,1	18,7

Die Angaben zur Sensitivität wurden unter Anwendung des Verfahrens ermittelt, dass 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 DB AG aus übernommenen Verpflichtungen zur Beseitigung der Altlasten aus der Zeit vor der Gründung der DB AG 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 DB AG 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 % (Vorjahr: 0,73 %).

	Personalbezogene Rückstellungen		Erlösschmälerungen		Rückstellungen für drohende Verluste		Stilllegungsverpflichtungen		Umweltschutz		Übrige Rückstellungen		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	**2015**
Stand per 01.01.	1.268	1.270	949	748	235	258	538	523	993	1.052	1.328	1.193	**5.311**	**5.044**
Währungsumrechnungsdifferenzen	-3	0	-1	0	-9	2	0	0	0	0	-9	5	**-22**	**7**
Änderung Konsolidierungskreis	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	7	15	**7**	**19**
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	7	15	**7**	**19**
Inanspruchnahme	-326	-314	-281	-175	-101	-110	-25	-21	-50	-67	-273	-309	**-1.056**	**-996**
Auflösung	-186	-145	-83	-79	-35	-90	0	0	-1	-2	-146	-113	**-451**	**-429**
Umgliederung	-18	-1	30	2	-2	16	0	0	-6	0	-2	-14	**2**	**3**
Zuführung	393	445	407	453	97	156	225	8	3	4	370	549	**1.495**	**1.615**
Auf- und Abzinsung	12	9	0	0	1	3	27	28	1	6	7	2	**48**	**48**
Stand per 31.12.	**1.140**	**1.268**	**1.021**	**949**	**186**	**235**	**765**	**538**	**940**	**993**	**1.282**	**1.328**	**5.334**	**5.311**

Die Aufteilung der sonstigen Rückstellungen in kurz- und langfristige Beträge sowie die geschätzten Fälligkeiten der sonstigen Rückstellungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

	Restlaufzeit															
	bis 1 Jahr		1 bis 2 Jahre		2 bis 3 Jahre		3 bis 4 Jahre		4 bis 5 Jahre		über 5 Jahre		Summe über 1 Jahr		Insgesamt	
Per 31.12., in Mio. €	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	**2015**	**2016**	**2015**
Personalbezogene Rückstellungen	513	539	166	182	120	128	76	88	57	67	208	264	**627**	**729**	**1.140**	**1.268**
Erlösschmälerungen	1.021	949	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	**1.021**	**949**
Rückstellungen für drohende Verluste	66	108	35	43	23	20	16	15	11	19	35	30	**120**	**127**	**186**	**235**
Stilllegungsverpflichtungen	417	28	28	27	28	27	28	27	28	27	236	402	**348**	**510**	**765**	**538**
Umweltschutz	62	74	55	71	58	71	57	69	57	68	651	640	**878**	**919**	**940**	**993**
Übrige Rückstellungen	893	1.016	128	95	65	43	25	26	28	37	143	111	**389**	**312**	**1.282**	**1.328**
Insgesamt	**2.972**	**2.714**	**412**	**418**	**294**	**289**	**202**	**225**	**181**	**218**	**1.273**	**1.447**	**2.362**	**2.597**	**5.334**	**5.311**

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.

Per 31.12., in Mio. €	**2016**	2015
Personalvertragliche Verpflichtungen	636	731
Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen	237	239
Jubiläumsrückstellungen	118	127
Sonstige	149	171
Insgesamt	**1.140**	**1.268**

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. Im Übrigen enthalten die personalvertraglichen Verpflichtungen Restrukturierungsrückstellungen.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen berücksichtigen die Verpflichtungen aus tarifvertraglichen Regelungen und wurden überwiegend auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. Aufgrund der aktuellen Regelungen des Demografietarifvertrags ist hierin ein Betrag von 100 Mio. € (im Vorjahr: 109 Mio. €) für den tariflichen Anspruch von Mitarbeitern mit langjähriger Betriebszugehörigkeit und einer langjährigen Tätigkeit im Schichtdienst auf eine besondere Teilzeit im Alter 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.

Stilllegungsrückstellungen

Die Stilllegungsrückstellungen betreffen die anteilige Stilllegungsverpflichtung bei einem Gemeinschaftskraftwerk. Der Bewertung der Rückstellung liegt ein Diskontierungssatz von unverändert 5,0 % zugrunde.

Umweltschutzrückstellungen

In den Umweltschutzrückstellungen sind mit 930 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 978 Mio. €) Sanierungsverpflichtungen der DB AG enthalten. Zur Wahrnehmung der in den Umweltschutzrückstellungen berücksichtigten Sanierungsverpflichtungen hat die DB AG

- 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.

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), den Landeswassergesetzen und den Eigenkontrollverordnungen formuliert.

Im 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung werden alle von der Bahn betriebenen Altdeponien systematisch erfasst (Stufe 1). Die Stilllegung und Rekultivierung der Flächen (Stufe 2a) sowie deren Nachsorge (Stufe 2b) wird 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, sonstige Steuerrisiken, Immobilienrisiken, Garantie- und Gewährleistungsverpflichtungen, Drittverpflichtungen für Instandhaltungen, Haftpflichtrenten, 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.

Per 31.12., in Mio. €	2016	2015
Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen	854	1.014
Erlösabgrenzungen	666	509
Sonstige	572	330
Insgesamt	**2.092**	**1.853**
Langfristiger Anteil	1.131	1.104
Kurzfristiger Anteil	961	749

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. €	2016	2015
Stand per 01.01.	787	931
Auflösung	-144	-144
Stand per 31.12.	**643**	**787**

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 762 Mio. € (im Vorjahr: 539 Mio. €) im Wesentlichen aufgrund von Vorgaben der Rail-Franchises in Großbritan-

nien, externen Solvabilitätsvorschriften für DB-konzerneigene Versicherungsgesellschaften sowie aus Länder- und vertraglichen Restriktionen insbesondere im internationalen Logistikgeschäft verfügungsbeschränkt.

Darüber hinaus enthält der Finanzmittelbestand kurzfristig fällige Forderungen gegenüber Kreditinstituten (158 Mio. €; im Vorjahr: 419 Mio. € [1]), 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 erhöht. Maßgeblich hierfür ist das positive Ergebnis vor Steuern. Daneben haben sich einerseits gestiegene sonstige Forderungen und andererseits erhöhte Pensionsrückstellungen und passive Abgrenzungen ausgewirkt.

Der Rückgang der zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge ergibt sich insbesondere aus gesunkenen Aufwendungen aus der Zuführung zu 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 Investitioonen 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 stark gesunkene Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich bei verminderten Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen (–4,3%) insbesondere aus einem deutlich angestiegenen Einzahlungssaldo aus Investitionszuwendungen (+13,0%). Die Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen (im Berichtsjahr 42 Mio. €; im Vorjahr: 25 Mio. € haben sich gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht.

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 Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit (im Vorjahr: Mittelzufluss) ergibt sich aus deutlich verminderten Zuflüssen aus der Begebung und Tilgung von Anleihen, einem höheren Auszahlungssaldo aus der Tilgung von Finanzmitteln sowie einer um 150 Mio. € höheren Dividendenausschüttung an den Bund.

> 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 Transport- 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 Transport- und Serviceleistungen im regionalen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zusammengefasst. Diese umfassen auch die S-Bahnen in Berlin und Hamburg.
- 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 Netze Fahrweg: Das Segment DB Netze Fahrweg verantwortet Herstellung, Instandhaltung und Betrieb unserer schienengebundenen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland.

[1] Zahl angepasst.

- DB Netze Personenbahnhöfe: In diesem Segment sind der Betrieb, die Entwicklung und die Vermarktung der Personenbahnhöfe und Bahnhofsflächen in Deutschland gebündelt.
- DB Netze Energie: Das Segment DB Netze Energie bietet alle branchenüblichen Energieprodukte in den Bereichen Transportenergie und stationäre Energien an.
- DB Arriva: Im Segment DB Arriva sind alle europäischen Nahverkehrsaktivitäten (Schiene und Bus) außerhalb Deutschlands gebündelt.
- 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.
- Beteiligungen/Sonstige: In diesem Segment wird die DB AG mit ihren zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen als Management-Holding 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.

Die Segmentberichterstattung orientiert sich an den betriebswirtschaftlichen Kennzahlen, die zur internen Steuerung der Geschäftssegmente verwendet werden. Diese Kennzahlen bilden die Grundlage des wertorientierten Steuerungskonzepts (SIEHE »KAPITALMANAGEMENT IM DB-KONZERN (GEMÄSS IAS 1)« [SEITE 208]).

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 segmentspezifische 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 im Abschnitt »Grundlagen und Methoden« beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze wie für den übrigen Konzern-Abschluss. 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 Energiepreisrisiken

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 Energiepreisrisiken 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 DB AG 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 Energiepreisrisiken 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 IAS 39 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:

	2016		2015	
	Veränderung des Marktzinsniveaus um		Veränderung des Marktzinsniveaus um	
in Mio. €	**+100 BP [1]**	**-100 BP [1]**	+100 BP [1]	-100 BP [1]
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	+21	-22	-1	+1
davon Jahresergebnis	+19	-19	+4	-4
davon direkt im Eigenkapital	+2	-3	-5	+5

[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 Euro-Verbindlichkeiten 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 denominiert sind, auftreten.

Wenn die folgenden Fremdwährungen für Währungssicherungen zum Bilanzstichtag um 10 % abgewertet (beziehungsweise aufgewertet) gewesen wären, wäre das Gesamtergebnis nicht wesentlich beeinflusst worden:

	2016		2015	
	Aufwertung der Fremdwährungskurse um		Aufwertung der Fremdwährungskurse um	
in Mio. €	**+10 %**	**-10 %**	+10 %	-10 %
USD	+7	-7	+6	-6
CHF	+1	-1	0	0
CNY	+2	-3	0	0
HKD	+1	-1	-7	+7
CAD	0	0	-1	+1
SGD	-7	+7	+5	-6
TRY	-1	+1	0	0
GBP	-1	+1	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.

> Energiepreisrisiken

Die Steuerung und Minimierung von Energiepreisrisiken obliegt dem Energiepreis-Risikomanagement-Komitee (ERMC), das die Umsetzung der Risikopolitik des DB-Konzerns speziell im Hinblick auf Energiepreisrisiken (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.

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:

	2016		2015	
	Veränderung der Marktpreise um		Veränderung der Marktpreise um	
in Mio. €	**+10 %**	**-10 %**	+10 %	-10 %
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	**+66**	**-66**	+46	-46
davon direkt im Eigenkapital	**+66**	**-66**	+46	-46
Diesel	**+65**	**-65**	+43	-43
Kohle	**+1**	**-1**	+2	-2
Schweröl	**0**	**0**	+1	-1

> 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 Besicherungsanhänge (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:

	Finanzielle Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden		Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden					
			Finanzinstrumente		erhaltene/geleistete Barsicherheiten		Nettobeträge	
Per 31.12., in Mio. €	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015	**2016**	2015
Derivative Finanzinstrumente - Vermögenswerte	399	398	-140	-166	-259	-232	0	0
Derivative Finanzinstrumente - Schulden	319	655	-140	-166	-158	-419	21	70

Die Vermögenswerte aus Finanzderivaten und damit das maximale Adressenausfallrisiko sind nahezu unverändert. Der starke Rückgang der Schulden aus derivativen Finanzinstrumenten basiert im Wesentlichen auf dem Preisanstieg an den Energiemärkten, sodass die erhaltenen Barsicherheiten überwiegen. Das maximale Einzelrisiko Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen beträgt 87 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 (siehe **ANHANG-ZIFFER (28)** [SEITE 226 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:

> Fälligkeitsanalyse finanzieller Verpflichtungen

Fälligkeitsanalyse finanzieller Verpflichtungen per 31.12.2016, in Mio. €	2017		2018		2019–2021		2022–2026		2027 ff.	
	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	–	206	–	204	–	497	–	468	–	–
Anleihen	501	1.839	452	1.900	911	5.978	677	7.224	311	2.894
Commercial Paper	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Bankschulden	0	313	0	6	1	8	1	402	–	–
EUROFIMA-Darlehen	8	–	8	–	24	200	–	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	23	35	22	74	47	100	52	132	116	192
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	1	6	1	7	1	21	1	26	–	–
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	–	46	–	–	–	1	–	2	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	5.100	–	51	–	106	–	27	–	–
Sonstige und übrige Verbindlichkeiten	–	3.511	–	12	–	29	–	27	–	–
DERIVATIVE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN (NET/GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	43	49	40	231	93	705	68	704	–	–
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	6	–	5	–	9	–	–	–	–	–
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	213	–	–	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	–	608	–	53	–	3	–	–	–	–
Energiepreisderivate	45	–	23	–	14	–	6	–	–	–
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	79	500	66	120	155	883	131	1.198	29	366
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	718	–	0	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	–	393	–	26	–	7	–	–	–	–
Energiepreisderivate	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
FREIWILLIG ZU LEISTENDE 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	–11	–	–12	–	–25	–	–18	–	–	–
FINANZIELLE ZUFLÜSSE AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–99	–594	–91	–335	–217	–1.740	–218	–1.977	–41	–374
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	–945	–	–	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	–	–995	–	–80	–	–10	–	–	–	–
Energiepreisderivate	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
FINANZGARANTIEN										
Finanzgarantien	–	29	–	–	–	–	–	–	–	–

Fälligkeitsanalyse finanzieller Verpflichtungen per 31.12.2015, in Mio. €	2016		2017		2018–2020		2021–2025		2026 ff.	
	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	–	220	–	206	–	545	–	624	–	–
Anleihen	543	1.551	493	1.893	1.090	6.019	805	7.624	355	2.307
Commercial Paper	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Bankschulden	11	723	9	–	26	–	15	402	–	–
EUROFIMA-Darlehen	8	–	8	–	24	–	8	200	–	–
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	24	156	18	20	39	92	37	78	101	80
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	–	31	–	–	–	–	–	2	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	4.679	–	164	–	99	–	7	–	–
Sonstige und übrige Verbindlichkeiten	–	3.338	–	11	–	28	–	25	–	–
DERIVATIVE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN (NET/GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	52	571	39	59	94	739	51	537	–	–
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	7	–	5	–	13	–	–	–	–	–
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	344	–	–	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	–	518	–	3	–	–	–	–	–	–
Energiepreisderivate	161	–	104	–	72	–	15	–	–	–
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	85	226	80	466	192	874	171	971	49	863
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	447	–	0	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	–	551	–	6	–	47	–	–	–	–
Energiepreisderivate	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
FREIWILLIG ZU LEISTENDE 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	–	–	–	–	–	–	0	–	–	–
FINANZIELLE ZUFLÜSSE AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-116	-747	-97	-562	-249	-1.714	-254	-1.558	-67	-933
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	-793	–	–	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	–	-1.070	–	-9	–	-47	–	–	–	–
Energiepreisderivate	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
FINANZGARANTIEN										
Finanzgarantien	–	35	–	–	–	–	–	–	–	–

Einbezogen wurden alle Instrumente, die zum Jahresultimo 2016 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 2016 (im Vorjahr: am 31. Dezember 2015) gültigen Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind dem frühestmöglichen Zeitsegment zugeordnet.

Den finanziellen Verbindlichkeiten stehen flüssige Mittel in Höhe von 4.450 Mio. € gegenüber, die sich aus Kontoguthaben und kurzfristigen Festgeldanlagen zusammensetzen.

> Sonstige Angaben

> (35) Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen bestanden per 31. Dezember 2016 in Höhe von 17 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 68 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 Unsicherheit bezogen auf Erstattungsansprüche, -zeitpunkt und -wahrscheinlichkeit keine Eventualforderungen erfasst.

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

Per 31.12., in Mio. €	**2016**	2015
Sonstige Eventualschulden	95	85
Insgesamt	**95**	**85**

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 2016 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 29 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 35 Mio. €). Der Rückgang betrifft insbesondere das Segment Beteiligungen/Sonstige. Weiterhin dienten Sachanlagen mit Buchwerten von 9 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 6 Mio. €) der Besicherung von Krediten. Der Ausweis betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge und Busse, die bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Arriva und DB Fernverkehr im Einsatz sind.

Der DB-Konzern bürgt im Wesentlichen für Beteiligungsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften und haftet gesamtschuldnerisch für alle Arbeitsgemeinschaften, an denen er beteiligt ist.

> (36) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt per 31. Dezember 2016 21.325 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 20.343 Mio. €).

Die Investitionsausgaben, für die zum Bilanzstichtag vertragliche Verpflichtungen bestehen, für die aber noch keine Gegenleistung erbracht wurde, setzen sich wie folgt zusammen:

Per 31.12., in Mio. €	**2016**	2015
Bestellobligo für den Erwerb von		
Sachanlagevermögen	15.272	15.145
immateriellen Vermögenswerten	13	6
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	438	434
Insgesamt	**15.723**	**15.585**

Der leichte Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen ist insbesondere bedingt durch geplante Investitionsvorhaben aufgrund eigener Bauprojekte; wesentlicher gegenläufiger Effekt sind die erfolgten Anschaffungen 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 438 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 434 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 Operating-Lease-Verträgen kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

	Nominalwerte	
Per 31.12., in Mio. €	**2016**	2015
bis 1 Jahr	1.306	1.239
1 bis 2 Jahre	965	870
2 bis 3 Jahre	707	635
3 bis 4 Jahre	571	435
4 bis 5 Jahre	448	363
über 5 Jahre	1.605	1.216
Insgesamt	**5.602**	**4.758**

Der Anstieg der Operate-Lease-Verträge resultiert im Wesentlichen aus der Übernahme der Northern-Rail-Verkehre durch DB Arriva.

> (37) Strukturierte Unternehmen

Die DB AG hält 100 % der Anteile an der DB Barnsdale AG. Die DB Barnsdale AG ist ein strukturiertes Unternehmen zur Durchsetzung von Schadenersatzforderungen aus einem Kartell und wird als Tochtergesellschaft in den Konzern-Abschluss einbezogen. Die DB AG hat der DB Barnsdale AG gegenüber eine unbefristete und unbegrenzte Garantie zur Übernahme von Prozesskostenerstattungsansprüchen gewährt. Außerdem wurde ein Ergebnisabführungsvertrag geschlossen.

> (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 Genehmigung. 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 EBA.

Darüber hinaus unterliegen die EIU bei Neu- und Ausbauvorhaben 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. EReG und erheben hierfür von den EVU Entgelte. Die Entgelte der DB Netz AG und der DB Station&Service AG müssen den Vorgaben des EReG entsprechen, die DB Energie ist gemäß Entscheidung vom 9. November 2010 verpflichtet, die Entgelte für die Nutzung der Bahnstromfernleitungen nach Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) genehmigen zu lassen. Das erste Genehmigungsverfahren – rückwirkend für die Jahre 2005 bis 2013 – sowie das Genehmigungsverfahren für die zweite Anreizregulierungsperiode (2014 bis 2018) sind mittlerweile abgeschlossen.

Die DB Netz AG, die DB Station&Service AG sowie die DB Energie GmbH haben im Berichtsjahr insgesamt Umsatzerlöse in Höhe von 9.043 Mio.€ (im Vorjahr: 8.794 Mio.€) erzielt, davon 3.046 Mio.€ (im Vorjahr: 2.710 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 belief sich im Berichtsjahr auf 3.866 Mio.€ (im Vorjahr: 3.855 Mio.€) (siehe ANHANGZIFFER (1) [SEITE 209]).

Darüber hinaus existieren im Segment DB Arriva ähnlich gelagerte Verkehrsverträge mit ausländischen Bestellerorganisationen mit einem Volumen von 873 Mio.€ im Berichtsjahr (im Vorjahr: 656 Mio.€) (siehe ANHANGZIFFER (1) [SEITE 209]).

80% der insgesamt gesicherten Verkehrsverträge verfügen über eine Laufzeit bis mindestens 2019, 50% bis mindestens 2023 und 25% bis mindestens 2027. 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 der Bundesrepublik Deutschland 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) [SEITE 221 FF.], (28) [SEITE 226 FF.] und (29) [SEITE 230 F.].

Hinweise und Erläuterungen zu Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und der Bundesrepublik Deutschland sind unter den ANHANGZIFFERN (3) [SEITE 210], (5) [SEITE 211], (9) [SEITE 215], (13) [SEITE 217 FF.], (32) [SEITE 233 FF.], (36) [SEITE 247] und (38) [SEITE 247 F.] ausgewiesen.

Wesentliche beziehungsweise gesondert berichtspflichtige wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und nahestehenden Unternehmen und Personen werden nachfolgend erläutert:

Beziehungen zur Bundesrepublik Deutschland

	Bund	
in Mio.€	**2016**	2015
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	1.426	1.503
Geleistete Miet- und Leasingzahlungen	1	1
Sonstige erhaltene Leistungen	2	0
Erhaltene Investitionszuschüsse	5.228	4.527
Erhaltene sonstige Ertragszuschüsse	178	200
	6.835	**6.231**
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	342	311
Erhaltene Miet- und Leasingzahlungen	14	14
Sonstige erbrachte Leistungen	66	93
Rückführung Darlehen	220	220
Rückführung Investitionszuschüsse	48	156
Rückführung aus Kartellverfahren	18	9
	708	**803**
SONSTIGE ANGABEN		
Unbesicherte Forderungen [1)]	217	115
Ungesicherte Verbindlichkeiten [1)]	1.442	1.613
Bestand der erhaltenen Bürgschaften [1)]	1.185	1.176

[1)] 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 Personalgestellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich.

Die Bundesagentur für Arbeit erstattete dem DB-Konzern im Berichtsjahr beantragte Förderleistungen nach dem Altersteilzeitgesetz § 3 AltTZG i.V.m. §§ 4, 16 AltTZG in Höhe von rund 1 Mio. €. Der Anspruch auf diese Erstattungsleistungen wird durch die Wiederbesetzung des durch Altersteilzeit frei gewordenen Arbeitsplatzes begründet.

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 216 €/231 € monatlich (Erhöhung der Zuschüsse zur Vergütung ab dem 1. August 2016). Im Berichtsjahr wurden im DB-Konzern im Rahmen des Berufsvorbereitungsprogramms »Chance plus« rund 280 Jugendliche an eine Ausbildung herangeführt.

GRI G4-EC7

Die DB AG und die EIU haben für die erste Periode 2009–2013 mit der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr (BMVBS), eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (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 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 ist die Laufzeit der LuFV von Ende 2013 bis Ende 2015 verlängert worden. 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 Mittelausstattung 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 einen erhöhten Anspannungsgrad ausweisen. 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 in Höhe 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.

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 die regionale Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur (EFRE) werden der DB AG Fördermittel der Europäischen Union bewilligt.

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 zahlte die DB AG in Höhe von 220 Mio. € 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 in Höhe von 270 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 276 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 zum Bilanzstichtag auf 200 Mio. €.

Im Berichtsjahr wurden mit dem Bund folgende Vereinbarungen getroffen:

Im Berichtsjahr wurden neben der Anpassungsvereinbarung (APV) 2016 14 neue Finanzierungsverträge abgeschlossen. Der Bund finanziert die neuen Verträge mit einem Anteil von insgesamt rund 1.640 Mio. €. Auf das Berichtsjahr entfallen davon rund 199 Mio. €. Die Finanzierungsvereinbarungen haben unterschiedliche Laufzeiten, die teilweise bis zum Jahr 2026 reichen. Die Finanzierung erfolgt vollständig über nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse.

Aus § 21 Abs. 5 Nr. 2 und Abs. 6 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (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 Bundeseisenbahnvermögen (BEV) einerseits und der DB AG andererseits. Das 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 in Höhe von 10% der Personalkosten findet erst nach erfolgter Einzelfallprüfung durch das BEV statt. Im Geschäftsjahr konnten vonseiten des BEV nicht alle eingereichten Fälle abschließend geprüft werden. Bis zum Jahresende 2016 wurden für die bislang durch das BEV bestätigten Fälle 43,9 Mio. € (ohne Aufwendungsersatz) verrechnet. An Aufwendungsersatz überwies das BEV 4,4 Mio. € an die DB JobService GmbH.

Beziehungen zu Bundesunternehmen

Die im Berichtsjahr und im Vorjahr mit Bundesunternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen ganz 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 114 Mio. € (im Vorjahr: 125 Mio. €) erworben, die im Wesentlichen den Einkauf von Personenbeförderungs- und Güterverkehrsleistungen betreffen. Mit 87 Mio. € (im Vorjahr: 93 Mio. €) entfällt der überwiegende Anteil des Gesamtausweises auf Transaktionen mit assoziierten Unternehmen. Darüber hinaus wurden Miet- und Leasingzahlungen von 7 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) geleistet.

Im Berichtsjahr wurden darüber hinaus Zinszahlungen in Höhe von 9 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) geleistet. Der Ausweis betrifft nahezu ausschließlich Zinszahlungen für von der EUROFIMA gewährte Darlehen. Auf die Darstellung unter ANHANGZIFFER (28) [SEITE 226 FF.] wird hingewiesen.

Aus dem Verkauf von Waren und Dienstleistungen erzielte der DB-Konzern im Berichtsjahr Erträge von 403 Mio. € (im Vorjahr: 397 Mio. €). Die Erträge wurden überwiegend im Segment DB Cargo erwirtschaftet und betreffen Umsatzerlöse aus erbrachten Transportleistungen.

Es wurden Bürgschaften in Höhe von insgesamt 13 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 14 Mio. €) gewährt; davon entfielen 13 Mio. € (per 31. Dezember 2015: 14 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 €	**2016**	2015
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	9.071	6.073
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	273	135
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	22.594	20.595
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	2.812	1.752

Die vom DB-Konzern (Leistungserbringer) erwirtschafteten Umsatzerlöse in Höhe von 9.071 T€ (im Vorjahr: 6.073 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 €	**2016**	2015
Kurzfristige fällige Leistungen	10.201	5.780
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	3.085	4.028
Andere langfristig fällige Leistungen	221	263
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1.186	4.635
Anteilsbasierte Vergütungen	–	–
Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS	14.693	14.706
fixer Anteil	6.926	8.056
variabler Anteil	6.581	2.015
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1.186	4.635
Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder [1]	33.984	27.456
Gesamtbezüge des Vorstands nach HGB	11.386	10.415
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen	16.037	3.822
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen [1]	155.068	77.387

[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 €	**2016**	2015
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	995	744
davon kurzfristige Bezüge	995	744
davon fester Anteil	561	507
davon erfolgsorientierter Anteil	263	–
davon Sitzungsgeld	63	40
davon geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen	67	89
davon Vergütungen für Aufsichtsrats-/Beiratstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der DB AG (inklusive Sitzungsgeld)	41	108

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 15.688 T€ (im Vorjahr: 15.450 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

Am 30. Januar 2017 hat der Aufsichtsrat einstimmig der Bitte von Dr. Rüdiger Grube entsprochen, mit sofortiger Wirkung seine Bestellung zum Vorstandsvorsitzenden aufzuheben. Gemäß der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB AG ist der Finanzvorstand Dr. Richard Lutz kommissarischer Leiter des Ressorts des Vorstandsvorsitzenden.

Im Februar 2017 haben wir über die DB Finance eine Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 700 Mio. NOK (rund 79 Mio. €) begeben. Die Anleihe hat eine Laufzeit von 15 Jahren, weist einen Kupon von 2,49 % aus und wurde als Privatplatzierung an einen institutionellen Investor verkauft.

Die Schlichtung mit der GDL wurde durch einstimmigen Beschluss der Schlichtungskommission erneut ausgesetzt. Dadurch verlängert sich der aktive Schlichtungszeitraum bis zum Ende der zehnten Kalenderwoche 2017.

DB Cargo und der Gesamtbetriebsrat haben Mitte Februar 2017 einvernehmlich einen Interessenausgleich vereinbart. Entsprechend dem Zeitplan werden auf dieser Basis die Maßnahmen aus Zukunft Bahn @DB Cargo umgesetzt.

> (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
- BBH Bahnbus Hochstift GmbH, Paderborn
- Berlin Linien Bus GmbH, Berlin
- BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein
- BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede
- BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld
- BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf
- DB Barnsdale AG, Berlin
- DB Busverkehr Hessen GmbH, Gießen
- DB Cargo BTT GmbH, Mainz
- DB Cargo Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz
- DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach
- DB Dialog GmbH, Berlin
- DB Engineering & Consulting GmbH, Berlin
- DB European Railservice GmbH, Dortmund
- 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 Nord GmbH, Hamburg
- DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam
- DB Regio Bus Südwest GmbH, Mainz
- DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt
- DB Rent GmbH, Frankfurt am Main
- DB Schenker Rail Corridor Operations GmbH, Mainz
- DB Sicherheit GmbH, Berlin
- DB Systel GmbH, Frankfurt am Main
- DB Systemtechnik GmbH, Minden
- DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main
- DB Zeitarbeit GmbH, Berlin
- DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe
- ELAG Emder Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden
- EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden
- Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall
- Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode
- Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg
- Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main
- 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 Kurhessen GmbH (RKH), Kassel
- Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München
- RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Mainz
- RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen
- RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel
- RVS Regionalbusverkehr 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 Direct Production GmbH, Lübeck
- Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main
- Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen
- SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, 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
- WB Westfalen Bus GmbH, Münster
- Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen
- Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin

> (42) Anteilsbesitzliste

Die Anteilsbesitzliste ist im Folgenden dargestellt.

GRI G4-17

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	3.008	100,00
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	6.982	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund	EUR	24	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.279.347	100,00
DB Reise&Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz	CHF	–2.287	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH, Saarbrücken [2, 3]	EUR	292	50,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande [2, 4]	EUR	61	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main [2, 3]	EUR	248	50,00
DB REGIO			
VOLLKONSOLIDIERT			
Autokraft GmbH, Kiel	EUR	9.858	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	EUR	5.740	100,00
BBH Bahnbus Hochstift GmbH, Paderborn	EUR	3.426	100,00
Berlin Linien Bus GmbH, Berlin	EUR	1.126	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	7.013	100,00
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede	EUR	6.054	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	4.053	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.176	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	10.830	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	5.751	100,00
DB Busverkehr Hessen GmbH, Gießen	EUR	17.217	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.135.917	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	5.077	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	EUR	1.224	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	5.755	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Mainz	EUR	2.139	74,90
DB Regio Bus Südwest GmbH, Mainz	EUR	13.880	100,00
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	50	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	71.536	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	42.278	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	1.914	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	EUR	5.704	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg	EUR	3.608	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	1.681	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	EUR	848	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	18.228	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	10.768	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	13.613	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	22.595	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH –RBB–, Braunschweig	EUR	7.774	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	3.704	70,00
Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden	EUR	6.958	51,00
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	EUR	4.568	100,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	15.585	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Berlin	EUR	303	100,00
RegioTram Betriebsgesellschaft mbH i. L., Kassel	EUR	0	50,96
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	221	48,69
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Mainz	EUR	11.400	74,90
RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen	EUR	1.871	100,00
RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel	EUR	1.882	100,00
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	10.718	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	170.586	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	67.991	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	EUR	25	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	12.088	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain –VU–, Aschaffenburg	EUR	2.883	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Augsburg mbH, Berlin	EUR	48	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Emscher-Münsterland mbH, Berlin	EUR	17	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Niedersachsen mbH, Berlin	EUR	49	100,00
Verkehrsgesellschaft Start NRW mbH, Berlin	EUR	49	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Ruhr-Sieg mbH, Berlin	EUR	49	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe mbH, Berlin	EUR	50	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	6.414	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	EUR	11.439	100,00
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin	EUR	214	100,00
AT EQUITY			
»Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH«, Ingelheim am Rhein [2, 3]	EUR	124	29,00
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen [2, 3]	EUR	29	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund-gesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg [2, 3]	EUR	164	25,31
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover [2, 3]	EUR	163	42,00
FahrBus Ostalb GmbH, Aalen [2, 3]	EUR	245	49,90
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen [2, 3]	EUR	79	30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen [2, 5]	EUR	155	47,50
Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück [2, 5]	EUR	26	50,00
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen [2, 3]	EUR	8.626	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen [2, 6]	EUR	2	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich [2, 3]	EUR	1.129	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden (Main) [2, 4]	EUR	107	25,00
Niedersachsentarif GmbH, Hannover [2, 3]	EUR	54	8,33
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel [2, 3]	EUR	36	46,90
OstalbMobil GmbH, Aalen [2, 3]	EUR	50	39,30
OWL Verkehr GmbH, Bielefeld [2, 3]	EUR	227	19,98
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing [2, 3]	EUR	55	33,33
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau [2, 3]	EUR	418	45,00
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken [2, 3]	EUR	60	41,67
stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg [2, 3]	EUR	25	45,20
TGO – Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg [2, 3]	EUR	283	49,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim [2, 3]	EUR	214	30,30
UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH i. L., Kaiserslautern [2, 7]	EUR	45	61,67
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt [2, 3]	EUR	105	11,11
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg/Weser [2, 3]	EUR	26	48,54
VerkehrsGesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Lauda-Königshofen [2, 3]	EUR	119	42,19
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz [2, 3]	EUR	30	34,00
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	19,62
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen [2, 5]	EUR	68	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen [2, 3]	EUR	70	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw [2, 3]	EUR	680	32,50
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig [2, 3]	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig [2, 3]	EUR	973	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier [2, 3]	EUR	34	38,46
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern [2, 3]	EUR	197	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen [2, 3]	EUR	123	40,00
AT COST			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach [2, 3]	EUR	130	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil [2, 3, 8]	EUR	72	70,20
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal [2, 3]	EUR	158	51,42
VVW Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock [2, 3]	EUR	27	21,61
DB ARRIVA			
VOLLKONSOLIDIERT			
ACTIJOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid/Spanien	EUR	406	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Alpetour, Potovalna agencija d.o.o., Kranj/Slowenien	EUR	29.206	100,00
Ambuline Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	788	100,00
Ambuline Training Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	643	100,00
Arriva (2007) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	430.672	100,00
Arriva Bus & Coach Finance Ltd, York/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	28.175	100,00
Arriva Bus & Coach Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	19.729	100,00
Arriva Bus & Coach Rental (4) Ltd, York/Großbritannien	GBP	100	100,00
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o., Toruń/Polen	PLN	34.038	99,80
Arriva Coöperatie W.A., Heerenveen/Niederlande	EUR	609.764	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	48.143	100,00
Arriva Danmark A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	1.505.066	100,00
Arriva Derby Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.108	100,00
Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Koper/Slowenien	EUR	32.218	100,00
Arriva Durham County Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	31.992	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Finance Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	57.030	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.570	100,00
Arriva Findiv Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Guildford & West Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Holding Česká Republika s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	639.843	100,00
Arriva Hongarije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	33.468	100,00
Arriva Hrvatska d.o.o., Osijek/Kroatien	HRK	53.694	100,00
Arriva Hungary Zrt., Budapest/Ungarn	HUF	4.687.894	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	116.560	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar	GBP	3.425	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	353.086	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	353.086	100,00
Arriva International Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	402.529	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	32.643	100,00
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS,SA, Almada/Portugal	EUR	220.200	100,00
Arriva Italia Rail S.R.L., Mailand/Italien	EUR	791	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien	EUR	309.213	100,00
Arriva Kent & Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	81.612	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	72.413	100,00
Arriva Letbane ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	28.579	100,00
ARRIVA Liorbus, a. s., Ružomberok/Slowakei	EUR	14.878	60,42
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal	EUR	3	100,00
Arriva LITAS d.o.o. Požarevac, Požarevac/Serbien	RSD	1.596.941	100,00
Arriva Liverpool Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	514	100,00
Arriva London Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	51.354	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	72.950	100,00
Arriva Malta Finance & Investments Limited, Valletta/Malta	EUR	115.750	100,00
Arriva Malta Holdings Limited, Valletta/Malta	EUR	241.385	100,00
Arriva Manchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Medway Towns Limited, York/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	124.917	100,00
ARRIVA Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei	EUR	12.103	60,14

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
Arriva Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	1.000	100,00
Arriva Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	48.546	100,00
Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	49.161	100,00
Arriva Morava a.s., Ostrava/Tschechien	CZK	1.677.903	100,00
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	102.376	100,00
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00
ARRIVA Nitra a.s., Nitra/Slowakei	EUR	17.672	60,48
Arriva Noroeste s.l., Ferrol/Spanien	EUR	18.814	100,00
Arriva North East Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.319	100,00
Arriva North West Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.369	100,00
Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	23.530	100,00
ARRIVA Nove Zamky, a.s., Nove Zamky/Slowakei	EUR	12.342	60,36
Arriva Östgötapendeln AB, Stockholm/Schweden	SEK	17.442	100,00
Arriva Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	389.633	100,00
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	236.878	100,00
Arriva plc, Sunderland/Großbritannien	GBP	687.448	100,00
Arriva Polen Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	6.102	100,00
Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	47.613	100,00
ARRIVA PORTUGAL –TRANSPORTES LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	8.826	100,00
Arriva Praha s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	771.255	100,00
Arriva Rail East Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Rail London Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	16.803	100,00
Arriva Rail North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	80.828	100,00
Arriva Rail Wales/Rheilffyrdd Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva RP Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	-2.403	100,00
Arriva Scotland West Limited, Inchinnan/Großbritannien	GBP	7.675	100,00
Arriva Service s.r.o., Komárno/Slowakei	EUR	26.749	100,00
Arriva Services a.s., Králův Dvůr/Tschechien	CZK	68.060	100,00
ARRIVA Slovakia a.s., Nitra/Slowakei	EUR	17.172	100,00
Arriva Southend Limited, York/Großbritannien	GBP	1.854	100,00
Arriva Southern Counties Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	110	100,00
ARRIVA SPAIN HOLDING, S.L., Madrid/Spanien	EUR	58.262	100,00
Arriva Spain Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	307	100,00
Arriva Stajerska, družba za prevoz potnikov, d.d., Maribor/Slowenien	EUR	12.915	75,90
Arriva Stredni Cechy s.r.o., Kosmonosy/Tschechien	CZK	221.040	100,00
Arriva Sverige AB, Stockholm/Schweden	SEK	492.003	100,00
Arriva Sverige Buss Regional AB, Stockholm/Schweden	SEK	3.678	100,00
Arriva Tag AB, Malmö/Schweden	SEK	35.519	100,00
Arriva Techniek BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	1.163	100,00
Arriva Tees & District Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1	100,00
Arriva Teesside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	5	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
Arriva Teplice s.r.o., Teplice/Tschechien	CZK	155.294	100,00
Arriva the Shires Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	73.799	100,00
Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	301.577	100,00
Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	1.949	100,00
Arriva Trains Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	100.945	100,00
Arriva Trains Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains Northern Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains Romania SRL, Bukarest/Rumänien	RON	1	100,00
Arriva Trains Wales/Trenau Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	53.167	100,00
Arriva Transport Česká Republika a.s., Prag/Tschechien	CZK	3.294.704	100,00
Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	446	100,00
ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL,SA, Almada/Portugal	EUR	82.272	100,00
ARRIVA Trnava, a. s., Trnava/Slowakei	EUR	17.516	60,50
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	279.984	100,00
Arriva vlaky s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	10.920	100,00
Arriva Východní Čechy a.s., Chrudim/Tschechien	CZK	680.547	100,00
Arriva West Sussex Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	50	100,00
Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	55.380	100,00
Arriva Yorkshire North Ltd, York/Großbritannien	GBP	1	100,00
Arriva Yorkshire South Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Yorkshire West Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1	100,00
Arriva Zuid Europa Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	422.191	100,00
At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	13	100,00
AUTOBUSES GREISI S.L., Madrid/Spanien	EUR	352	100,00
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spanien	EUR	3.256	100,00
Autos Carballo, S.L., Paseo de la Estacion/Spanien	EUR	6.698	100,00
Autoservizi F.V.G. S.P.A. – SAF, Udine/Italien	EUR	77.485	60,00
Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	93,67
Botniatåg AB, Umeå/Schweden	SEK	38.624	60,00
British Bus (Properties) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.013	100,00
British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.137	100,00
Broadwood Finance Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	601	100,00
Bus Nort Balear s.l., Alcudia/Spanien	EUR	408	100,00
BUSDAN 32 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	32.602	100,00
Busdan 32.1 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	78.856	100,00
BUSDAN 33 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	38.611	100,00
BUSDAN 34 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	51.695	100,00
BUSDAN 35 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	36.390	100,00
BUSDAN 36 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	23.354	100,00
BUSDAN 37 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	34.706	100,00
Centrebus Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	767	100,00
Chase Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
CSAD MHD Kladno a.s., Kladno/Tschechien	CZK	205.952	100,00
DB Regio Tyne and Wear Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	751	100,00
EMPRESA DE BLAS Y COMPANIA S.A., Madrid/Spanien	EUR	120.495	100,00
ESFERA BUS S.L., Madrid/Spanien	EUR	2.987	100,00
ESFERA UNIVERSAL S.L., Madrid/Spanien	EUR	38.212	100,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien	EUR	373	80,14
Eurocare Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	90	100,00
Flight Delay Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
GCRC Holdings Limited, York/Großbritannien	GBP	0	100,00
Grand Central Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	24.748	100,00
Great North Eastern Railway Company Ltd, 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
Integral Avto prodaja vozil in servisi d.o.o., Jesenice/Slowenien	EUR	1.524	100,00
JTL 2004 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	88.374	100,00
KAM-BUS družba za potnikov, turizem in vzdrževanje vozil d.o.o., Kamnik/Slowenien	EUR	5.644	100,00
KD SERVIS a.s., Kladno/Tschechien	CZK	116.611	100,00
KM S.P.A., Cremona/Italien	EUR	6.530	100,00
LIORBUS, s.r.o., Ružomberok/Slowakei	EUR	402	60,42
London and North Western Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	9.918	100,00
London Pride Sightseeing Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Londonlinks Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
M40 Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	94.624	100,00
Meadowhall Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Merseyrail Electrics Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Merseyside Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MK Metro Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MTL Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	128.978	100,00
NET LINES, s.r.o., Trnava/Slowakei	EUR	-104	60,50
NETOSEC S.L., Madrid/Spanien	EUR	146	100,00
Network Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
New Enterprise Coaches (Tonbridge) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Nitravel s.r.o., Nitra/Slowakei	EUR	72	60,48
Northern Spirit Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/Niederlande	EUR	421	100,00
OSNADO spol. s.r.o., Svoboda nad Úpou/Tschechien	CZK	38.027	100,00
Panturist Dioničko društvo za prijevoz putnika i turizam d.d., Osijek/Kroatien	HRK	10.477	99,69
Pickering's Transport Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.032	100,00
Premier Buses Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.000	100,00
PROBO BUS a.s., Králův Dvůr/Tschechien	CZK	326.993	100,00
RIVIERA TRASPORTI LINEA S.P.A., Imperia/Italien	EUR	703	80,00
S.A.B. AUTOSERVIZI S.R.L., Bergamo/Italien	EUR	37.688	100,00
S.A.L. Servizi Automobilistici Lecchesi S.R.L., Lecco/Italien	EUR	8.936	100,00
S.I.A. Società Italiana Autoservizi S.P.A., Brescia/Italien	EUR	32.276	100,00
SAB Piemonte S.r.l. a socio unico, Grugliasco (TO)/Italien	EUR	6.526	100,00
SAD INVEST, s.r.o., Trnava/Slowakei	EUR	864	60,50
SADEM – SOCIETÀ PER AZIONI, Turin/Italien	EUR	13.934	100,00
SAIA TRASPORTI S.P.A., Brescia/Italien	EUR	24.724	100,00
Santiaguesa Metropolitana, S.L., Paseo de la Estacion/Spanien	EUR	225	100,00
SAVDA Autoservizi Valle d'Aosta S.p.A., Aosta/Italien	EUR	16.227	100,00
Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-2.611	100,00
Teamdeck Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.165	100,00
TGM (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
TGM Operations Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
TGMGroup Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	16.910	100,00
The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	52.184	100,00
Transcare Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	476	100,00
Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal	EUR	546	100,00
TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	-463	100,00
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	92,00
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	93,00
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMALICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal	EUR	-137	66,67
UCPLUS A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	20.900	100,00
United Automobile Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
White Rose Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-54	100,00
XC Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	27.282	100,00
Yorkshire Bus Group Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Yorkshire Tiger Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.610	100,00
Zeta Automotive Limited, Bicester/Großbritannien	GBP	1.033	51,00
AT EQUITY			
Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande [2), 3), 8)]	EUR	4.491	50,00
ATOC Limited, London/Großbritannien [2)]	GBP	-9.974	23,81
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal [8)]	EUR	126.533	31,50
Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/Italien [8)]	EUR	10	65,76
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien [8)]	EUR	10	25,57
Bus Point Srl, Lallio (BG)/Italien [3)]	EUR	201	30,00
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien [2), 9)]	EUR	9	33,33
Explotacion Gasoleos de la Coruña, s.l., Ferrol/Spanien [2), 8), 10)]	EUR	83	40,00
EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/Italien [2), 3)]	EUR	113	30,01
Garda Trasporti Scarl, Desenzano del Garda (BS)/Italien [2), 4)]	EUR	16	23,00
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien [8)]	EUR	8.077	30,00
Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/Italien [8)]	EUR	10	56,94
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien [2), 8)]	GBP	11.449	50,00
NRES Limited, London/Großbritannien [2)]	GBP	71	25,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/Italien [8)]	EUR	6.623	50,00
Prometro S.A., Porto/Portugal [2), 3)]	EUR	4.553	20,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
PTI (South East) Limited, Sunderland/Großbritannien [2, 4]	GBP	337	20,00
Rail Settlement Plan Limited, London/Großbritannien [2]	GBP	684	25,00
Rail Staff Travel Limited, London/Großbritannien [2]	GBP	-2.927	25,00
Rodinform – Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon/Portugal [2, 3, 8]	EUR	206	20,00
S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., Charvensod (AO)/Italien [2, 3]	EUR	75	25,00
S.T.I. Servizi Transporti Interregionali SpA, Cordenons (PN)/Italien [2, 3]	EUR	1.213	9,81
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/Italien [2, 3]	EUR	102	15,00
Train Information Services Limited, London/Großbritannien [2]	GBP	-20	25,00
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien [8]	EUR	55.101	39,94
Viajeros del Eo, Ferrol/Spanien [2, 6, 8]	EUR	9	50,00
VT-ARRIVA Személyszállító és Szolgáltató Kft., Székesfehérvár/Ungarn [8]	HUF	11.638.932	49,91
West Yorkshire Ticketing Company Limited, Altrincham/Großbritannien [2]	GBP	0	42,92
WSMR (Holdings) Limited, London/Großbritannien [2]	GBP	0	50,00
DB CARGO			
VOLLKONSOLIDIERT			
ATG Autotransportlogistic Sp. z o. o., Malaszewicze/Polen	PLN	2.563	100,00
Axiom Rail (Stoke) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-2.624	100,00
Axiom Rail Components Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.358	100,00
Boreal & Austral Railfreight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	67.500	100,00
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	EUR	6.205	65,28
Container-Terminal Púchov s. r. o., Púchov/Slowakei	EUR	114	100,00
Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V., Brüssel/Belgien	EUR	1.869	51,00
DB Cargo (UK) Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	136.242	100,00
DB Cargo (UK) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	55.349	100,00
DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	34.579	100,00
DB Cargo BTT GmbH, Mainz	EUR	2.171	100,00
DB Cargo Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	13.001	100,00
DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava/Tschechien	CZK	11.478	100,00
DB Cargo Danmark Services A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	6.247	100,00
DB Cargo Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	50	100,00
DB Cargo Hungaria Kft., Györ/Ungarn	HUF	1.924.763	100,00
DB Cargo Information Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.492	100,00
DB Cargo International Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	9.792	100,00
DB Cargo Italia S.r.l., Mailand/Italien	EUR	10.633	60,00
DB Cargo Italia Services S.r.l., Mailand/Italien	EUR	1.367	100,00
DB Cargo Italy S.r.l., Novate Milanese/Italien	EUR	9.095	100,00
DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach	EUR	5.592	100,00
DB Cargo Nederland N.V., Utrecht/Niederlande	EUR	732	100,00
DB Cargo Polska S.A., Zabrze/Polen	PLN	369.953	100,00
DB Cargo Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	314.694	51,00
DB Cargo Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	CHF	-1.145	100,00
DB Cargo Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	707	100,00
DB Cargo Spedkol Sp. z o.o., Kędzierźyn-Kożle/Polen	PLN	11.233	100,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	EUR	3.653	100,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	24.466	96,82
DB Schenker Rail Corridor Operations GmbH, Mainz	EUR	47	100,00
Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L., Timişoara/Rumänien	RON	-24.791	100,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl/Rhein	EUR	1.800	77,33
Doker-Port Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	835	96,82
DUSS Italia Terminal s.r.l., Verona/Italien	EUR	69	80,00
East & West Railway Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	- 67.915	100,00
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	PLN	1.882	100,00
KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	EUR	1.199	67,62
Loadhaul Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.131	100,00
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	138.361	100,00
Locomotive Operating Leasing Partnership, Doncaster/Großbritannien	GBP	175.555	100,00
Mainline Freight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	21.266	100,00
Marcroft Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-3.045	100,00
MDL Distribución y Logistica S.A., Madrid/Spanien	EUR	2.465	77,33
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	EUR	604	80,00
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
OOO DB Cargo Russija, Moskau/Russland	RUB	57.510	100,00
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	32.632	100,00
Rail Service Center Rotterdam B. V., Rotterdam/Niederlande	EUR	5.358	51,00
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-2.791	100,00
Railway Investments Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-200	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	EUR	- 591	100,00
RES December Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.048	100,00
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Mainz	EUR	8	100,00
TGP Terminalgesellschaft Pfullendorf mbH i. L., Mainz	EUR	161	75,50
Transervi France S.A.S., Cerbère/Frankreich	EUR	751	77,33
Transervi S.A., Madrid/Spanien	EUR	-1.080	77,33
Transfesa France SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	2.229	77,33
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	EUR	341	77,33
Transfesa Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	1.598	77,33
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Großbritannien	GBP	322	77,33
Transportes Ferroviarios Especiales S.A., Madrid/Spanien	EUR	99.203	77,33
AT EQUITY			
ATN Auto Terminal Neuss GmbH&Co. KG, Neuss [3, 8]	EUR	7.202	50,00
Autoterminal Śląsk Logistic Sp. z o. o., Dąbrowa Górnicza/Polen [3]	PLN	4.029	50,00
Autotrax Limited, Warrington/Großbritannien [2, 8]	GBP	430	24,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg [2, 4]	EUR	163	25,10
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund [2, 3]	EUR	5.150	30,88
Container Terminal Enns GmbH, Enns/Österreich [2]	EUR	5.012	49,00
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln [2]	EUR	1.053	22,50

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf [2, 3]	EUR	737	51,00
Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen [2, 3]	EUR	4.882	35,00
Etihad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate [3]	AED	25.927	49,00
Hispanauto-Empresas Agrupadas A.E.I.E.©, Madrid/Spanien	EUR	0	58,04
INTERCONTAINER – INTERFRIGO SA i. L., Brüssel/Belgien [2, 5]	EUR	-21.433	36,20
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main [2, 5]	EUR	17.821	50,00
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München [2, 3]	EUR	11.731	30,00
OFP – Sud Ouest SAS, Bayonne/Frankreich	EUR	0	24,90
OFP La Rochelle Maritime Rail Services SAS, La Rochelle/Frankreich [2, 3]	EUR	706	24,90
Omfesa Logistica S.A., Madrid/Spanien	EUR	-2.231	38,66
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande [2, 4]	EUR	693	24,34
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg [2, 8]	EUR	1.700	50,00
Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/Spanien	EUR	0	9,02
ŚLĄSKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice/Polen [2, 3]	PLN	47.743	20,55
Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien	EUR	6.456	48,56
Stifa S.A. i. L., Malveira/Portugal [8]	EUR	-85	38,66
Terminal Singen TSG GmbH, Singen [2, 3]	EUR	670	50,00
Trans-Eurasia Logistics GmbH, Berlin [3]	EUR	475	40,00
Xrail S.A., Brüssel/Belgien [2, 4]	EUR	342	36,80
ZAO Eurasia Rail Logistics i. L., Moskau/Russland [2, 9]	RUB	2	34,90
DB SCHENKER			
VOLLKONSOLIDIERT			
Air Terminal Handling S.A., Tremblay en France/Frankreich	EUR	-1.104	100,00
ALB Automotive Logistica LTDA, Juiz de Fora – MG/Brasilien	BRL	3.429	51,00
Almoayed Schenker W.L.L., Manama/Bahrain	BHD	545	51,00
Anterist + Schneider Zeebrugge B.V., Zeebrugge/Belgien	EUR	1.228	100,00
AO Schenker, Moskau/Russland	RUB	241.091	100,00
AS Schenker, Tallinn/Estland	EUR	10.178	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import – Export SAS, Stiring-Wendel/Frankreich	EUR	779	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	472	100,00
BAX Global (Malaysia) Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	236	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/Südafrika	ZAR	125	86,75
BAX Global Inc., Norfolk/USA	USD	79.699	100,00
BAX Global Logistics Sdn.Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	87.940	100,00
Bischof Gesellschaft mbH., Wien/Österreich	EUR	90	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/Luxemburg	SEK	41.129	100,00
Cartrend GmbH, Karlsruhe	EUR	25	69,00
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	589.424	100,00
DB Nederland Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	195.006	100,00
DB Polska Holding Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	2.343.992	100,00
DB Schenker (Cambodia) Limited, Phnom Penh/Kambodscha	USD	2.202	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
DB Schenker FLLC, Minsk/Belarus (Weißrussland)	BYN	-17	100,00
DB Schenker Global Business Services SRL, Bukarest/Rumänien	RON	-218	99,47
DB Schenker Global Services Asia Pacific Inc., Taguig City/Philippinen	PHP	213.105	100,00
DB Schenker Global Services Europe S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	-20.951	100,00
DB Schenker Logistics Campus NMEA (Pty) Ltd., Kempton Park/Südafrika	ZAR	9.193	47,00
DP Schenker, Kiew/Ukraine	UAH	13.541	100,00
DVA Marine Re S.A., Luxemburg/Luxemburg	EUR	18.540	65,00
ELAG Emder Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden	EUR	791	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela	VEF	1.435.280	100,00
EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden	EUR	1.295	100,00
EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	25	69,00
Fastighets Aktiebolaget Orbyn, Göteborg/Schweden	SEK	10.442	100,00
HANGARTNER Terminal AG, Zürich/Schweiz	CHF	2.373	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien	EUR	1.396	100,00
Heck Slovensko s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	52	100,00
Intertec Asia Limited, Hongkong/China	HKD	9.851	69,00
Intertec Beteiligungs-GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	30.939	69,00
Intertec GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
INTERTEC Polska Sp.zo.o., Nardarzyn/Polen	PLN	1.208	69,00
Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	19	69,00
Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
Intreprinderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	MDL	578	96,69
Karpeles Flight Services (H.K.) Limited, Hongkong/China	HKD	8.347	100,00
Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.604	100,00
Karpeles Freight Services Inc., Delaware/USA	USD	-159	100,00
KB Ädelgasen 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	96.156	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	21.049	100,00
KB Älghunden 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	26.615	100,00
KB Anholt 3, Stockholm/Schweden	SEK	9.107	100,00
KB Arbetsbasen 4-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	39.113	100,00
KB Ättehögen Östra 1-Helsingborg, Helsingborg/Schweden	SEK	66.351	100,00
KB Backa 107:3-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	123.147	100,00
KB Baggböle 2:35-Umeå, Umeå/Schweden	SEK	22.803	100,00
KB Benkammen 12-Malmö, Malmö/Schweden	SEK	124.735	100,00
KB Bleket 1-Karlstad, Karlstad/Schweden	SEK	41.333	100,00
KB Distributören 3 och 4-Örebro, Örebro/Schweden	SEK	82.100	100,00
KB Forsmark 2-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	59.102	100,00
KB Forsmark 3-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	163.554	100,00
KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg/Schweden	SEK	-313	100,00
KB Frysen 1 Visby, Visby/Schweden	SEK	14.525	100,00
KB Fryshuset 3-Visby, Visby/Schweden	SEK	1.029	100,00
KB Köpmannen 10-Västerås, Västerås/Schweden	SEK	34.404	100,00
KB Kungsängen 28:1-Uppsala, Uppsala/Schweden	SEK	11.356	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
KB Langtradaren 2 -Borlänge, Borlänge/Schweden	SEK	33.228	100,00
KB Lertaget 1, Skara, Skara/Schweden	SEK	45.771	100,00
KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö/Schweden	SEK	63.682	100,00
KB Maskinen 3 -Linköping, Linköping/Schweden	SEK	61.573	100,00
KB Neonljuset 3 -Eskilstuna, Eskilstuna/Schweden	SEK	5.025	100,00
KB Önnestad 108:4 -Kristianstad, Kristianstad/Schweden	SEK	40.797	100,00
KB Överön 1:66 -Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/Schweden	SEK	10.497	100,00
KB Pantern 1 -Växjö, Växjö/Schweden	SEK	37.724	100,00
KB Reläet 8 -Norrköping, Norrköping/Schweden	SEK	25.471	100,00
KB Sandstuhagen 3 -Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	53.698	100,00
KB Sörby 24:3 -Gävle, Gävle/Schweden	SEK	33.993	100,00
KB Storheden 1:8 -Luleå, Luleå/Schweden	SEK	27.244	100,00
KB Tingstadsvassen 31:3 -Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	20.344	100,00
KB Transporten 1 -Hultsfred, Hultsfred/Schweden	SEK	19.035	100,00
KB Transportören 1 -Värnamo, Värnamo/Schweden	SEK	87.431	100,00
KB Viken 3 -Karlshamn, Karlshamn/Schweden	SEK	11.279	100,00
KB Vindtrycket 1 -Borås, Borås/Schweden	SEK	64.298	100,00
KB Vivstamon 1:13 -Timrå, Timrå/Schweden	SEK	51.034	100,00
Kiinteistö Oy Ferryroad, Helsinki/Finnland	EUR	798	100,00
Kiinteistö Oy Helsingin Metsäläntie 2 – 4, Helsinki/Finnland	EUR	4.187	100,00
Kiinteistö Oy Kaakon Terminaali, Lappeenranta/Finnland	EUR	355	100,00
Kiinteistö Oy Porin Kiitolinja, Pori/Finnland	EUR	113	100,00
Kiinteistö Oy Reininkatu 9, Vaasa/Finnland	EUR	408	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki/Finnland	EUR	312	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere/Finnland	EUR	797	100,00
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentaustankatu/Finnland	EUR	670	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku/Finnland	EUR	1.012	100,00
Kiinteistömaaliikenne Oy, Helsinki/Finnland	EUR	1.701	54,70
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden	SEK	5.732	100,00
Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/Luxemburg	EUR	1.827	100,00
MTS HandelService GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
MTS MarkenTechnikService GmbH & Co. KG, Karlsruhe	EUR	59.917	69,00
MTS MarkenTechnikService Verwaltungs-GmbH, Karlsruhe	EUR	114	69,00
Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland	EUR	95.719	100,00
PT. Schenker Petrolog Utama, Jakarta/Indonesien	USD	23.098	71,00
Redhead Europe Limited, Bradford/Großbritannien	GBP	0	100,00
Redhead Freight Limited, Bradford/Großbritannien	GBP	12.888	100,00
Redhead Holdings Limited, Bradford/Großbritannien	GBP	– 934	100,00
Redhead International Transports SARL, Le Thillay/Frankreich	EUR	– 80	100,00
Rengaslinja Oy, Helsinki/Finnland	EUR	547	100,00
SCHENKER & CO AG, Wien/Österreich	EUR	117.582	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	SGD	665.197	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware/USA	USD	92.284	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/China	HKD	103.908	100,00
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	EUR	15.618	100,00
Schenker (L.L.C), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	61.437	60,00
Schenker (Lao) Sole Co., Ltd., Vientiane/Laos	LAK	2.280.623	100,00
Schenker (NZ) Ltd., Auckland/Neuseeland	NZD	18.140	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand	THB	448.591	100,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	1.401.501	100,00
Schenker A.E., Athen/Griechenland	EUR	461	100,00
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	DKK	123.006	100,00
Schenker AB, Göteborg/Schweden	SEK	– 29.961	100,00
Schenker AG & Co. Beteiligungsverwaltungs OHG, Essen	EUR	172	100,00
Schenker Åkeri AB, Göteborg/Schweden	SEK	67.616	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	EUR	1.675.466	100,00
Schenker Americas, Inc., Wilmington/USA	USD	174.992	100,00
Schenker Angola, Limitada, Luanda/Angola	AOA	415.856	99,90
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	ARS	31.011	100,00
Schenker AS, Oslo/Norwegen	NOK	658.747	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	AUD	161.131	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Beijing/China	CNY	861	70,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Beijing/China	CNY	86.775	70,00
Schenker Business Services LLC, Moskau/Russland	RUB	48.921	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago/Chile	CLP	5.506.190	100,00
Schenker China Ltd., Pudong/Shanghai/China	CNY	1.600.517	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden	SEK	8.319	100,00
Schenker d.d., Ljubljana/Slowenien	EUR	19.628	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien-Herzegowina	BAM	1.146	100,00
Schenker d.o.o., Rugvica/Kroatien	HRK	7.008	100,00
Schenker d.o.o., Novi Banovci/Serbien	RSD	123.658	100,00
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	SEK	15.427	100,00
Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen	EUR	1.135	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main	EUR	56	100,00
Schenker Direct Production GmbH, Lübeck	EUR	23.022	100,00
Schenker Distribution Solutions, Inc., Parañaque City/Philippinen	PHP	27.888	98,51
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien	BRL	22.947	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien	MKD	60.927	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten	EGP	36.391	100,00
SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	17.813	100,00
Schenker Equipment AB, Göteborg/Schweden	EUR	950	100,00
Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main	EUR	25	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	5.723	100,00
SCHENKER FRANCE SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	153.746	100,00
Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen	EUR	65	100,00
Schenker Holdings (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	NZD	18.330	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi/Indien	INR	2.159.855	100,00
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/China	HKD	1.368.780	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau/Macau	HKD	32.169	100,00
Schenker International AB, Göteborg/Schweden	SEK	2.845.097	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen	EUR	56	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexiko/Mexiko	MXN	338.937	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera/Italien	EUR	62.295	100,00
Schenker Jinbei Logistics (Shenyang) Co. Ltd., Shenyang/China	CNY	194.815	50,00
Schenker Khimji's LLC, Maskat/Sultanat Oman	OMR	743	60,00
Schenker Korea Ltd., Seoul/Republik Korea	KRW	45.408.391	100,00
Schenker Limited, London/Großbritannien	GBP	12.342	100,00
Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu/China	CNY	-18.469	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing/China	CNY	18.746	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China	CNY	92.596	100,00
Schenker Logistics (Kunshan) Co., Ltd., Kunshan/China	CNY	9.381	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	150.857	100,00
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China	CNY	104.696	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China	CNY	21.229	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China	CNY	115.115	100,00
Schenker Logistics (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	-12.196	100,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	CNY	60.106	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden	SEK	-40.178	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba City/Philippinen	PHP	7.285	100,00
Schenker Logistics L.L.C., Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate	AED	43.805	90,00
Schenker Logistics Nederland B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	50.586	100,00
Schenker Logistics Romania S.A., Bukarest/Rumänien	RON	340.920	99,47
Schenker Logistics S.A., Barcelona/Spanien	EUR	130.522	100,00
Schenker Logistics Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	VND	8.924.978	100,00
Schenker Ltd., Nairobi/Kenia	KES	142.321	100,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange/Luxemburg	EUR	1.349	100,00
Schenker Manila Administrative Competence Center Inc., Taguig City/Philippinen	PHP	17.335	100,00
Schenker Maroc S.A.S, Casablanca/Marokko	MAD	19.971	100,00
Schenker Mauritius (Malaysian Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	USD	36.825	100,00
Schenker Mauritius (Thai Holdings) Ltd. i.L., Port Louis/Mauritius	USD	45.248	100,00
Schenker Metafores A.G. i. L., Athen/Griechenland	EUR	786	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	79.242	100,00
Schenker Myanmar Co., Ltd., Yangon/Myanmar	MMK	1.514.877	100,00
SCHENKER N.V., Antwerpen/Belgien	EUR	33.474	100,00
Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek/Namibia	NAD	10.411	100,00
Schenker Nederland B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	18.810	100,00
Schenker Nemzetközi Szállítmányozási és Logisztikai Kft., Szigetszentmiklos/Ungarn	HUF	5.426.291	100,00
Schenker North & East AB, Göteborg/Schweden	SEK	2.031.918	100,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	CAD	55.129	100,00
Schenker OY, Helsinki/Finnland	EUR	23.628	100,00
Schenker Panama S.A., Panama-Stadt/Panama	USD	1.545	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima/Peru	PEN	1.748	100,00
Schenker Philippines, Inc., Makati City/Philippinen	PHP	731.347	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg/Schweden	SEK	65.591	100,00
SCHENKER RE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin/Irland	EUR	40.013	100,00
Schenker S.A., Guatemala-Stadt/Guatemala	GTQ	-19.318	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	2.666	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad/Saudi-Arabien	SAR	36.226	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	CHF	64.074	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing/China	CNY	17.196	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., Singapur/Singapur	SGD	196.509	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	ZAR	270.091	86,75
Schenker Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	331.232	99,62
SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechien	CZK	567.333	100,00
Schenker Technik GmbH, Essen	EUR	25	100,00
Schenker Transitarios, S.A., Loures/Portugal	EUR	11.272	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	70.970	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	5.447	100,00
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	VND	471.497.573	100,00
Schenker, Inc., New York/USA	USD	152.160	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	TRY	74.309	55,00
Schenker-BTL Ltd., London/Großbritannien	GBP	0	100,00
Schenker-Gemadept Logistics Vietnam Company Limited, Binh Duong Province/Vietnam	USD	-581	100,00
Schenkerocean Ltd, Wanchai/China	HKD	5.358	100,00
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	JPY	5.590.907	60,00
SIA Schenker, Riga/Lettland	EUR	7.402	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland	EUR	323	100,00
SPA Systems s.r.o. i.L., Prag/Tschechien	CZK	-14.010	69,00
Stinnes (UK) Limited, Feltham/Middlesex/Großbritannien	GBP	22.385	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Wees	EUR	1.288	100,00
TEGRO AG, Schwerzenbach/Schweiz	CHF	9.160	62,10
tested Limited, Hongkong/China	HKD	117	69,00
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden	SEK	1.506	100,00
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main	EUR	14.216	100,00
Transport-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (vormals J. Hevecke TRG), Hamburg	EUR	644	96,70
Transworld Asig - Broker de Asigurare Ltd., Bukarest/Rumänien	RON	529	99,47
UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen	EUR	1.608	100,00
Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	1.123	69,00
AT EQUITY			
ADRIA KOMBI, nacionalna družba za kombinirani promet d.o.o., Ljubljana/Slowenien [2), 3)]	EUR	11.287	33,72
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz [2), 3)]	CHF	3.162	26,00
Autoport Emden GmbH, Emden [2), 3)]	EUR	140	33,30
Bäckebols Åkeri AB, Göteborg/Schweden [2)]	SEK	71.438	35,00
BTU - Bilspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden [2), 8)]	SEK	5.497	50,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover	EUR	157	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel [2), 3)]	EUR	3.844	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen [2), 3)]	NOK	8.057	33,30
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien [2), 8)]	EUR	964	20,00
Halmstadsakarnas Fastighets AB, Halmstad/Schweden [2), 8)]	SEK	18.569	31,44
I.M. »Moldromukrtrans« S.R.L., Chisinau/Moldawien [2), 3)]	MDL	15.988	33,15

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria/Spanien [2]	EUR	242	24,75
LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich	EUR	4.836	49,00
Trans Jelabel S.L., Aldeamayorde S Martin/Spanien [2]	EUR	659	20,00
Transatlantic Shipping and Trading SRL, Bukarest/Rumänien [2, 3]	RON	5.862	49,73
Värnamo Åkeri AB, Värnamo/Schweden [2, 8]	SEK	18.748	50,00
Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen [2, 3]	NOK	13.415	50,00
DB NETZE ENERGIE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	450.642	100,00
DB NETZE FAHRWEG			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.639	100,00
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	7.386.030	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	2.902	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein	EUR	1.298	87,50
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover	EUR	280	65,62
AT EQUITY			
EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV, Frankfurt am Main [2, 4]	EUR	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Paris/Frankreich	EUR	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden [2, 3]	EUR	2.783	24,53
TIA GmbH, Augsburg [2, 3]	EUR	287	42,88
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln [2, 8]	EUR	12	42,88
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg [2, 3]	EUR	1.773	21,88
DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB BahnPark GmbH, Berlin	EUR	5.402	51,00
DB Station&Service Aktiengesellschaft, Berlin	EUR	1.506.230	100,00
Station Food GmbH, Berlin	EUR	2.530	51,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB (UK) Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	865.017	100,00
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	29.966	100,00
DB Barnsdale AG, Berlin	EUR	12.001	100,00
DB Belgie Holding BVBA, Antwerpen/Belgien	EUR	37.896	100,00
DB Czech Holding s.r.o., Rudná/Tschechien	CZK	438.546	100,00
DB Danmark Holding ApS, Hvidovre/Dänemark	DKK	419.406	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin	EUR	1.048	100,00
DB Engineering & Consulting GmbH, Berlin	EUR	100.685	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	EUR	236.436	100,00
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main	EUR	78.420	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	18.511	100,00
DB Hungaria Holding Kft., Budapest/Ungarn	HUF	7.677.037	100,00
DB International (Beijing) Co., Ltd., Beijing/China	CNY	1.259	100,00
DB International Brasil Servicos de Consultoria Ltda., Rio de Janeiro/Brasilien	BRL	-1.048	100,00
DB International USA, Inc., Delaware/USA	USD	-220	100,00
DB JobService GmbH, Berlin	EUR	3.551	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin	EUR	3.980	100,00
DB Media & Buch GmbH, Kassel	EUR	26	100,00
DB Mobility Services Austria GmbH i. L., Wien/Österreich	EUR	478	100,00
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart	EUR	2.434	100,00
DB Rent GmbH, Frankfurt am Main	EUR	8.031	100,00
DB Schweiz Holding AG, Zug/Schweiz	CHF	62.432	100,00

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
DB Services GmbH, Berlin	EUR	12.799	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin	EUR	2.044	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	EUR	246.558	100,00
DB Systel UK Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.751	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	-3.328	100,00
DB US Corporation, Tarrytown/USA	USD	463.383	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA	USD	470.797	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	EUR	6.457	100,00
DB Verwaltungsgesellschaft WBN mbH, Niesky	EUR	-26.165	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	EUR	125	100,00
Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH, Berlin	EUR	24	100,00
Deutsche Bahn Finance B. V., Amsterdam/Niederlande	EUR	60.371	100,00
Deutsche Bahn France Voyages & Tourisme SAS, Paris/Frankreich	EUR	280	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien	EUR	227.165	100,00
Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	EUR	2.215	100,00
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	984	65,00
DVA REINSURANCE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin/Irland	EUR	6.086	65,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-669	100,00
infraView GmbH, Mainz	EUR	5.691	75,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware/USA	USD	-24.234	100,00
QT Mobilitätsservice GmbH, Berlin	EUR	886	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	389	100,00
UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde/Polen	PLN	915	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	EUR	7.033	100,00
Unterstützungskasse der Firma H.M. Gehrckens Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	EUR	41	100,00
AT EQUITY			
BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen [2, 8]	EUR	385	49,90
Beijing HuaJing DeBe International Engineering Consulting Co., Ltd, Beijing/China [2, 3]	CNY	6.081	25,00
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf [2, 3]	EUR	324.950	24,90
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechien [2, 3]	CZK	7.611	49,00
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz [8]	CHF	1.614.526	22,60
flinc GmbH, Darmstadt [2, 5]	EUR	-1.538	18,78
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin [2, 3]	EUR	285	50,27
Rail Technology Company Limited, Jeddah/Saudi-Arabien [2, 3]	SAR	3.705	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken [2, 3]	EUR	1.265	25,50
Stinnes Holz GmbH, Berlin [2, 4]	EUR	151	53,00
AT COST			
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin [2, 3]	EUR	4.175	94,00
TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG i. L., Düsseldorf [2, 3]	EUR	0	100,00

[1] Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

[2] Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

[3] Daten für Geschäftsjahr 2015.

[4] Daten für Geschäftsjahr 2013.

[5] Daten für Geschäftsjahr 2014.

[6] Daten für Geschäftsjahr 2010.

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

[8] Vorläufige Abschlussdaten.

[9] Daten für Geschäftsjahr 2009.

[10] Daten für Geschäftsjahr 2012.

> (43) Vorstand und Aufsichtsrat

Angaben zu den Namen und Mandaten der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands der DB AG sind den nachfolgenden Seiten zu entnehmen.

Vorstand

DR. RÜDIGER GRUBE (BIS 30. JANUAR 2017)

Vorsitzender des Vorstands,
Hamburg

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

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

BERTHOLD HUBER

Ressort Verkehr und Transport,
Weilheim

a) ▶ DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)
▶ DB Fernverkehr AG (Vorsitz)
▶ DB Regio AG (Vorsitz)
▶ DB Cargo AG (Vorsitz)
▶ DB Cargo Vermögensverwaltungs-AG (bis 12. März 2017; Vorsitz)
▶ DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (seit 15. Juli 2016; Vorsitz)
▶ DEVK Allgemeine Lebensversicherungs AG (seit 11. Mai 2016)

b) ▶ DB Dienstleistungen GmbH (bis 1. Juni 2016; Beirat)
▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (bis 30. Juni 2016; Beirat)

DR. VOLKER KEFER (BIS 31. DEZEMBER 2016)

Ressort Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik,
stellvertretender Vorstandsvorsitzender,
Erlangen

a) ▶ DB Energie GmbH (bis 31. Dezember 2016; Vorsitz)
▶ DB International GmbH (bis 1. April 2016; Vorsitz)
▶ DB ProjektBau GmbH (bis 1. April 2016; Vorsitz)
▶ DB Engineering & Consulting GmbH (seit 30. Mai 2016 bis 31. Dezember 2016; Vorsitz)
▶ DB Station & Service AG (bis 31. Dezember 2016; Vorsitz)
▶ DB Systemtechnik GmbH (bis 31. Dezember 2016; Vorsitz)

b) ▶ DB Dienstleistungen GmbH (bis 1. Juni 2016; Beirat, Vorsitz)
▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (bis 31. Dezember 2016; Beirat)

DR. RICHARD LUTZ

Ressort Finanzen/Controlling,
Berlin

a) ▶ Schenker AG (Vorsitz)
▶ DB Systel GmbH (seit 11. Juli 2016; Vorsitz seit 1. September 2016)

b) ▶ Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien (Chairman of the Board of Directors)
▶ DB Stiftung gGmbH (bis 31. August 2016; Beirat)

RONALD POFALLA

Ressort Wirtschaft, Recht und Regulierung (bis 31. Dezember 2016),
Ressort Infrastruktur (seit 1. Januar 2017),
Mülheim an der Ruhr

a) ▶ DB Fernverkehr AG (bis 31. Dezember 2016)
▶ DB Regio AG (bis 31. Dezember 2016)
▶ Schenker AG (bis 31. Dezember 2016)
▶ DB Cargo AG (bis 31. Dezember 2016)
▶ DB Station & Service AG (seit 31. Januar 2017; Vorsitz seit 15. Februar 2017)
▶ DB Energie GmbH (seit 5. Januar 2017; Vorsitz seit 31. Januar 2017)
▶ DB Engineering & Consulting GmbH (seit 3. Februar 2017; Vorsitz seit 15. Februar 2017)
▶ DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG (seit 12. Mai 2016)

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

ULRICH WEBER

Ressort Personal,
Krefeld

a) ▶ Evonik Industries AG (seit 18. Mai 2016)
▶ DB Cargo AG
▶ Schenker AG
▶ DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
▶ DB JobService GmbH (Vorsitz)
▶ DB Zeitarbeit GmbH (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

b) ▶ DB Dienstleistungen GmbH (bis 1. Februar 2016; Beirat)
▶ DB Stiftung gGmbH (Beirat)

Aufsichtsrat

PROF. DR. DR. UTZ-HELLMUTH FELCHT

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
München

a) ▶ DB Mobility Logistics AG (bis 26. August 2016; Vorsitz)
▶ KMW + NEXTER Defense Systems N.V. (Independent non-executive Director)
▶ CRH plc, Irland (bis 28. April 2016; Non-executive Member of the Board)

b) ▶ DB Stiftung gGmbH (Beirat)

ALEXANDER KIRCHNER*
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Runkel
a) ▶ DB Mobility Logistics AG (bis 26. August 2016)
▶ 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)

JÜRGEN BEUTTLER*
Leiter Einkauf, Immobilien, Compliance der DB Fernverkehr AG,
Wiesbaden

DR. MICHAEL FRENZEL
Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft e. V.,
Burgdorf
a) ▶ AXA Konzern AG
b) ▶ AMEX GBT III B.V. (Board of Directors)

DR.-ING. DR. E. H. JÜRGEN GROSSMANN
Gesellschafter Georgsmarienhütte Holding GmbH,
Hamburg
a) ▶ BATIG Gesellschaft für Beteiligungen mbH
▶ British American Tobacco (Germany) GmbH
▶ British American Tobacco (Industrie) GmbH
▶ 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) ▶ DB Mobility Logistics AG (bis 26. August 2016)
▶ Thyssen Krupp AG
b) ▶ Europäische Investitionsbank (EIB), Luxemburg (Sachverständige des Verwaltungsrats)

JÖRG HENSEL*
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
Vorsitzender des Geschäftsfeldsbetriebsrats des Vorstandsressorts Transport/Logistics,
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)

KLAUS-DIETER HOMMEL*
Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Neuenhagen
a) ▶ DB Mobility Logistics AG (bis 26. August 2016)
▶ 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 Regio AG
▶ DB Vertrieb GmbH
▶ DB Fernverkehr AG
b) ▶ DB Dienstleistungen GmbH (bis 1. Juni 2016; Beirat)

STEFFEN KAMPETER (BIS 24. NOVEMBER 2016)
Hauptgeschäftsführer der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA),
Minden
a) ▶ DB Mobility Logistics AG (bis 26. August 2016)
b) ▶ Deutsche Welle Anstalt des öffentlichen Rechts (Verwaltungsrat)

PROF. DR. SUSANNE KNORRE
Unternehmensberatung,
Hannover
a) ▶ RÜTGERS Germany GmbH
▶ Norddeutsche Landesbank
▶ STEAG GmbH

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

DR. JÜRGEN KRUMNOW
Selbstständiger Unternehmer,
Wiesbaden
a) ▶ DB Mobility Logistics AG (bis 26. August 2016)
▶ Lenze SE (Vorsitz)
b) ▶ Peek & Cloppenburg KG (Beirat)

KIRSTEN LÜHMANN
Mitglied des Deutschen Bundestags,
Hermannsburg
a) ▶ Nürnberger Beamten-Lebensversicherung AG
▶ BTA Betriebs- und Anlagengesellschaft mbH

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

FRED NOWKA*
Erster stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Glinzig
b) ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(bis 30. Juni 2016; Beirat)

MICHAEL ODENWALD
Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
Kleinmachnow
a) ▶ DB Mobility Logistics AG (bis 26. August 2016)
▶ DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (bis 21. April 2016; Vorsitz)
▶ Fraport AG

MARIO REISS*
Vorsitzender des Betriebsrats der DB Cargo AG, NL Süd-Ost,
Süptitz
a) ▶ DB Cargo AG
b) ▶ DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(seit 10. Februar 2016; Beirat)
▶ Versicherungsbeirat Öffentlicher Dienst SIGNAL IDUNA (Beirat)

REGINA RUSCH-ZIEMBA*
Stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Hamburg
a) ▶ DB Station&Service AG
▶ DB Fahrwegdienste GmbH
▶ DB ProjektBau GmbH (bis 1. April 2016)
▶ DB Engineering&Consulting GmbH (seit 30. Mai 2016)
▶ DB JobService GmbH
▶ DB Bahnbau Gruppe GmbH
▶ DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Vorsitz)
▶ DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
▶ DEVK Pensionsfonds-AG

JOHANNES SCHMALZL (SEIT 25. NOVEMBER 2016)
Ministerialdirektor im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin
a) ▶ Bundesdruckerei GmbH
▶ Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

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

BRIGITTE ZYPRIES (BIS 26. JANUAR 2017)
Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie,
Berlin
a) ▶ DB Mobility Logistics AG (bis 26. August 2016)
▶ Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH (DEG)
▶ Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
▶ Partnerschaften Deutschland
PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH (seit 30. August 2016)

Aufsichtsratsausschüsse

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

MITGLIEDER DES PRÜFUNGS- UND COMPLIANCE-AUSSCHUSSES
▶ Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)
▶ Sts Michael Odenwald
▶ Jörg Hensel
▶ Regina Rusch-Ziemba

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

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

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

Berlin, den 28. Februar 2017

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin

> Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses

> Prüfungsurteil zum Konzernabschluss

Wir haben den Konzernabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2016, 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 2016 sowie dem Konzern-Anhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 zweiter Halbsatz HGB erklären wir, dass nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2016 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016 vermittelt.

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

> Grundlage für das Prüfungsurteil zum Konzernabschluss

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen sowie ergänzenden Standards ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses« unseres Vermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

> Zusätzliche Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die zusätzlichen Informationen verantwortlich. Die zusätzlichen Informationen umfassen

- den Corporate Governance Bericht nach Ziffer 6.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes,
- die Erklärung nach Ziffer 1.4 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes und
- sonstige nicht prüfungspflichtige Teile des Integrierten Berichts der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, für das zum 31. Dezember 2016 endende Geschäftsjahr.

Unser Prüfungsurteil umfasst nicht die zusätzlichen Informationen und wir haben keine dahin gehende Beurteilung vorgenommen.

Unsere Verantwortung im Rahmen unserer Prüfung des Konzernabschlusses besteht darin, die zusätzlichen Informationen kritisch zu lesen und etwaige wesentliche Unstimmigkeiten zwischen den zusätzlichen Informationen und dem Konzernabschluss oder unseren bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen oder wesentliche falsche Angaben zu berücksichtigen. Wenn wir aufgrund unserer Tätigkeit feststellen, dass die zusätzlichen Informationen wesentliche falsche Angaben enthalten, sind wir verpflichtet, über diese Tatsachen zu berichten. Im Hinblick darauf haben wir nichts zu berichten.

> Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsorgans für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften 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 Angaben 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, sofern einschlägig, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzugeben sowie dafür, 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.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses.

> Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist, und einen Vermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss 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 Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Angabe stets aufdeckt. Falsche Angaben 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 getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Angaben im Konzernabschluss, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Angaben nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Angaben bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns 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 der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter 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 oder im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser 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 § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;
- holen wir ausreichende und angemessene Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unser Prüfungsurteil.

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

> Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

> Vermerk über die Prüfung des Konzernlageberichts

Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht

Wir haben den Konzernlagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht der Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernlageberichts geführt.

> Grundlage für das Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht

Wir haben unsere Prüfung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 2 HGB und unter Beachtung der vom IDW festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Lageberichtsprüfung durchgeführt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

> Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsorgans für den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den 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 nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um angemessene und ausreichende Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernlageberichts.

> Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, 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 gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, und einen Vermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Im Rahmen einer Abschlussprüfung prüfen wir den Konzernlagebericht in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 2 HGB unter Beachtung der vom IDW festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Lageberichtsprüfung. In diesem Zusammenhang heben wir hervor:

- Die Prüfung des Konzernlageberichts ist in die Prüfung des Konzernabschlusses integriert.
- Wir gewinnen ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen (Systemen), um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme) abzugeben.
- Wir führen Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis angemessener und ausreichender Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die Vertretbarkeit dieser Annahmen sowie 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 werden.
- Wir geben zu den einzelnen Angaben im Konzernlagebericht ebenfalls kein eigenständiges Prüfungsurteil ab, sondern ein Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht als Ganzes.

Berlin, den 28. Februar 2017

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper
Wirtschaftsprüfer

Rainer Kroker
Wirtschaftsprüfer

Zusatzinformationen zur Nachhaltigkeit

DB-Konzern / S. 268
- Compliance-Programme fortgeführt
- EU-Datenschutzverordnung in der Umsetzung
- Deutsche Bahn Stiftung unterstützt gemeinnützige Projekte
- Fünf-Punkte-Programm zum Schutz unserer Mitarbeiter und Kunden entwickelt

Soziales / S. 271
- Mitarbeiterfluktuation unverändert auf niedrigem Niveau
- Anteil der Mitarbeiter mit unbefristeten Arbeitsverträgen auf hohem Niveau
- Weiterentwicklung des Demografie-tarifvertrags
- Arbeitsschutzkennzahl Lost Time Injury Frequency in Deutschland stabil

Ökologie / S. 275
- Über 50 Kurse zu Umweltthemen in Deutschland
- Unsere Fahrzeuge erfüllen hohe Abgasnormen
- Zulassung von Glyphosat durch die EU-Kommission verlängert
- Weniger absolute Treibhausgase in unserem Footprint

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit von Nachhaltigkeitsinformationen / S. 278

GRI- und Global-Compact-Index / S. 279
- Zusammenfassung des GRI- und Global-Compact-Index
- Ausführliche Fassung online verfügbar

DB-Konzern – Compliance / S. 268

DB-Konzern – Datenschutz / S. 270

DB-Konzern – Sicherheit / S. 270

DB-Konzern – Deutsche Bahn Stiftung / S. 271

Soziales – Top-Arbeitgeber / S. 271

Ökologie – Umwelt-Vorreiter / S. 275

GRI G4-22 G4-23 G4-28 G4-29 G4-30 G4-33

Die Zusatzinformationen zur Nachhaltigkeit enthalten ergänzende Angaben unter anderem zur Erfüllung von Anforderungen der Global Reporting Initiative (GRI). Die Inhalte wurden vom Wirtschaftsprüfer mit sogenannter Limited Assurance geprüft.

Der Integrierte Bericht 2016 bezieht sich auf das Berichts- beziehungsweise Kalenderjahr 2016. Um einen Vergleich der Angaben zu ermöglichen, werden für den Großteil der Kennzahlen auch Werte aus den Kalenderjahren 2015 und 2014 dargestellt. Der Integrierte Bericht wird jährlich veröffentlicht. Der letzte Integrierte Bericht wurde am 27. März 2016 veröffentlicht.

Der Integrierte Bericht 2016 adressiert die wesentlichen STAKEHOLDERGRUPPEN [SEITE 66 F.] des DB-Konzerns. 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 2016 orientieren sich an geltenden Standards.

Der Integrierte Bericht entspricht der Anwendungsebene G4 in der Kern-Option der GRI. Zudem wurden wesentliche Inhalte, Indikatoren und Textpassagen durch einen unabhängigen Dritten, PwC, geprüft.

DB-Konzern

GRI G4-14 G4-56

> Compliance

Im Deutsche Bahn Konzern (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.

> Neuorganisation

Im Rahmen des Konzernumbaus haben die Geschäftsfelder des DB-Konzerns eine noch stärkere operative Verantwortung für ihre jeweilige Compliance übernommen. Damit werden die Compliance-Aufgaben dort wahrgenommen, wo die aus dem operativen Geschäft erwachsenen Risiken entstehen. Die Compliance-Arbeit in der Konzernleitung fokussiert sich nunmehr insbesondere auf ihre zentrale Governance-Funktion.

Der Schwerpunkt der Compliance-Arbeit im DB-Konzern liegt auf der Prävention von Korruption und sonstiger Wirtschaftskriminalität sowie deren konsequenter Bekämpfung. Spezielle Compliance-Instrumente wurden zum Schutz des Unternehmens, der Mitarbeiter und Führungskräfte entwickelt.

So geben verbindliche Richtlinien den Rahmen vor, der durch fortlaufende Kommunikation und Schulungen im DB-Konzern verankert wird.

> Compliance-Instrumente

Um unsere Compliance-Ziele zu erreichen, halten wir diverse Instrumente bereit und verbessern diese kontinuierlich. Dazu gehören verbindliche Richtlinien, Risiko- und Prozessanalysen, spezielle Kommunikationsmaßnahmen sowie Beratung.

Der etablierte Compliance-Risikoatlas gibt einen Überblick über Compliance-Risiken bei geschäftlichen Aktivitäten des DB-Konzerns. Er besteht aus kartografischen Darstellungen und Risikobetrachtungen für die Länder, in denen der DB-Konzern mit Auslandsaktivitäten vertreten ist. Zudem geht er auf die Risiken der Geschäftsfelder, Service-Center sowie Holding-Funktionen des DB-Konzerns ein und zeigt risikoreduzierende Faktoren und Gegensteuerungsmaßnahmen auf.

Mit der im Berichtsjahr erfolgten Neuaufstellung des Compliance-Bereichs wurde die Verantwortung für die Durchführung der Risikoanalyse in die Geschäftsfelder und Serviceeinheiten verlagert. Dies erfolgte mit der Vorgabe, zu den im Risikoatlas benannten Risiken Gegensteuerungsmaßnahmen zu ergreifen, die spezifisch auf die jeweilige Situation im Geschäftsfeld oder in der Serviceeinheit ausgerichtet sind.

> Neuerungen im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr haben wir unsere Instrumente in den Bereichen Trade Compliance sowie HR-Compliance verfeinert und im DB-Konzern implementiert.

Unsere Compliance-Richtlinien wurden inhaltlich und sprachlich überarbeitet, um einen schnelleren Überblick zu ermöglichen.

Infolge des Konzernumbaus und der Neuorganisation der Compliance-Aufgaben wurde eine Vielzahl von Geschäftsprozessen unter Berücksichtigung von Compliance-Aspekten überarbeitet.

> Geschäftspartner-Compliance

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 [DB.DE/LINKS_IB16] 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.

> Schulungen zu den Themen Integrität und Menschenrechte

Unseren Mitarbeitern und Führungskräften stehen drei unterschiedliche E-Learnings zur Verfügung: »DB-Verhaltenskodex« sowie zwei spezielle E-Learnings zum Thema Antikorruption (»DB Korruptionsprävention« und »DB Auffrischung Korruptionsprävention«). Das E-Learning zum DB-Verhaltenskodex beinhaltet 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 die Mitarbeiter über unser Intranet frei zugänglich und in verschiedenen Sprachen verfügbar.

Aufgrund einer datenschutzrechtlichen Betriebsvereinbarung sind keine Informationen darüber verfügbar, wie viele Mitarbeiter die E-Learning-Programme im Berichtsjahr genutzt haben.

> Compliance-Programme fortgeführt

Trainings für Führungskräfte und Mitarbeiter	**2016**	2015	2014
Teilnehmer	13.095	6.137	13.500

Risikobasierte Auswahl der Teilnehmer, insbesondere aus typischen Risikobereichen (zum Beispiel Vertrieb, Einkauf, Bauüberwachung).

Wie in den Vorjahren wurden auch im Berichtsjahr konzernweite Präsenztrainings durchgeführt.

> 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. Neben dem elektronischen Hinweisgebersystem, das in sieben Sprachen genutzt werden kann, stehen drei Vertrauensanwälte, die gesetzlich zur Verschwiegenheit verpflichtet sind, eine Ombudsfrau sowie das Team »Hinweismanagement« zur Verfügung.

> Hinweise auf Korruptionsfälle und Abhilfemaßnahmen

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. 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 im Jahr 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

Für den DB-Konzern ist die Achtung 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. Zudem hat sich der DB-Konzern den Prinzipien des UN GLOBAL COMPACT [SEITE 279 F.] verpflichtet.

Zur Umsetzung der eigenen 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.

Maßnahmen innerhalb des DB-Konzerns

Innerhalb des DB-Konzerns ist der Kern des Managementansatzes in Bezug auf Menschenrechte die Identifizierung relevanter Risiken mit Blick auf unsere Geschäftsmodelle und das menschenrechtsspezifische Länderrisiko.

Einen Schwerpunkt neben den Tätigkeiten hinsichtlich der Lieferkette bilden die »Social Minimum Standards« des weltweit tätigen und daher größeren geografischen Risiken ausgesetzten Geschäftsfelds DB Schenker. 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 (ILO) sowie des UN Global Compact. Die Einhaltung der Social Minimum Standards wird regelmäßig an ausgewählten Geschäftsstandorten vor Ort in einem jährlichen Auditprozess von der Konzernrevision überprüft.

Zudem steht im DB-Konzern eine Reihe von Instrumenten zur Verfügung, insbesondere das E-Learning zum DB-Verhaltenskodex und das zentrale Hinweismanagement. Das zentrale Hinweismanagement sowie die drei Vertrauensanwälte stehen als Zugangswege jederzeit auch für konzernexterne Personen offen.

Speziell für Mitarbeiter und Führungskräfte des DB-Konzerns steht die Ombudsfrau »Personal« als Ansprechpartnerin zum Thema Menschenrechte zur Verfügung. Hinweisen auf menschenrechtsrelevante Verstöße gehen wir im Rahmen eines Follow-up-Prozesses nach.

Das Thema Menschenrechte ist auch Bestandteil der Stakeholderdialoge des DB-Konzerns. Ferner engagiert sich der DB-Konzern im deutschen UN-Global-Compact-Netzwerk sowie in den Arbeitsgruppen von ECONSENSE [SEITE 64 F.].

> Datenschutz

> EU-Datenschutzgrundverordnung in der Umsetzung

Im Berichtsjahr wurden weitere Fortschritte bei der Verankerung eines innovativen und nachhaltigen Datenschutzes im DB-Konzern erzielt. Schwerpunkt war vor allem die durch den Konzerndatenschutz begleitete Umsetzung der EU-Datenschutzgrundverordnung, die Anfang Mai 2016 im EU-Amtsblatt veröffentlicht wurde und die ab Mai 2018 in allen europäischen Mitgliedstaaten anzuwenden ist. Die Verordnung verdrängt das alte Bundesdatenschutzgesetz und voraussichtlich weitere datenschutzrechtliche deutsche Spezialregelungen. Der deutsche Gesetzgeber wird in einem neuen Bundesdatenschutzgesetz von verbleibenden Regelungsmöglichkeiten Gebrauch machen.

Mit der EU-Datenschutzgrundverordnung soll das Datenschutzrecht innerhalb Europas vereinheitlicht werden, unter anderem, um dem Einzelnen mehr Kontrolle über seine Daten zu verschaffen. Vorbehaltlich noch ausstehender Anpassungen des nationalen Gesetzgebers wurden im Berichtsjahr Anpassungsbedarfe innerhalb des DB-Konzerns ermittelt, für die wir bis Mai 2018 Lösungen erarbeiten. Das bestehende Datenschutzniveau bietet hierfür eine sehr gute Grundlage.

> Digitalisierung

Digitalisierung bietet große Chancen im Hinblick auf datenbasierte Geschäftsmodelle. Dies gilt auch für bestehende Geschäftsprozesse. Damit die Potenziale genutzt werden können, müssen jedoch gleichzeitig Risiken abgewendet werden. Der Schutz personenbezogener Daten steht dabei mehr denn je im Fokus. Als strategischer Partner und Begleiter von Innovationen, unter anderem als integrales Mitglied im Competence Center Digitalisierung, trug die Datenschutzorganisation zur datenschutzkonformen Ausgestaltung digitaler Produkte und Dienstleistungen im DB-Konzern bei. Auf operativer Ebene erfolgten unter anderem Beratungen von Projekten aus den DB labs oder im Rahmen des Projekts »Zukunft der Personalarbeit«.

Die Schwerpunkte des Auditprogramms im Berichtsjahr waren stark an den technischen Entwicklungen und Einführungen neuer IT-Technologien ausgerichtet. Hervorzuheben sind die durchgeführten Cloud-Prüfungen (DB Enterprise Cloud) sowie Audits im Bereich Social Media und der Kollaborationsplattformen (zum Beispiel der DB Communicator). Die Systematik zur strukturierten Prüfung von App-Anwendungen wurde weiter verfeinert.

> Anpassung Datenschutzorganisation infolge des Konzernumbaus

Der **KONZERNUMBAU** [SEITE 73] und die damit einhergehende strukturelle Weiterentwicklung erforderte eine nachfolgende Anpassung der nationalen Datenschutzorganisation. Durch maßgeschneiderte fachliche Schulungsangebote soll die Qualität der Beratungstätigkeit weiter verbessert werden.

Mit dem Ausrollen der globalen, im gesamten DB-Konzern geltenden Datenschutzrichtlinie wurden auch auf internationaler Ebene die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten im Datenschutz eindeutig benannt. Zusätzlich wurde eine gemeinsame Kommunikations- und Austauschplattform für die Mitarbeiter des DB-Konzerns mit Datenschutzaufgaben im Ausland eingerichtet.

Gerade im internationalen Umfeld spielt die EU-Datenschutzgrundverordnung wegen der stärkeren Harmonisierung der Rechtslage in den Mitgliedstaaten der EU für den DB-Konzern eine wichtige Rolle. Der Konzerndatenschutz wird im Zuge seiner Richtlinien- und Governance-Kompetenz für den internationalen Datenaustausch verbindliche Mindeststandards vorgeben.

> Neuer Standard für Datentransfer implementiert

Am 6. Oktober 2015 erklärte der Europäische Gerichtshof das Safe-Harbor-Abkommen als Grundlage für die Übermittlung personenbezogener Daten aus den EU-Ländern in die USA für ungültig. Im DB-Konzern wurden daraufhin die Verträge, die auf dieser Regelung basierten, angepasst. Der Konzerndatenschutz hatte schon frühzeitig einen anderen Standard neben der Möglichkeit eines Datentransfers auf Grundlage des Safe-Harbor-Abkommens für den gesamten DB-Konzern implementiert, sodass nur wenig Anpassungsbedarf bestand.

> Datenschutzbeirat begleitet Vorstand bei der Weiterentwicklung

Ein vorbildlicher und effektiver Datenschutz gehört untrennbar zu einer hohen Qualität der zu erbringenden Leistungen des DB-Konzerns. Er ist zugleich ein wichtiger Vertrauensfaktor bei Mitarbeitern und Kunden. Der Datenschutzbeirat des DB-Konzerns hat sich dabei als Berater des Konzernvorstands etabliert. In dem Beirat werden die den Datenschutz betreffenden zentralen unternehmerischen Positionen und Anliegen des DB-Konzerns inhaltlich und strategisch beraten. Vorschläge zur zukunftsfähigen Weiterentwicklung des Datenschutzes im DB-Konzern wurden unterbreitet und diskutiert. Beratungsschwerpunkte waren datenschutzrelevante Megatrends, einschließlich der zahlreichen Digitalisierungsinitiativen im DB-Konzern, sowie die Auswirkungen der neuen EU-Datenschutzgrundverordnung. Darüber hinaus beriet der Beirat über herausragende datenschutzrelevante Konzernprojekte und deren datenschutzrechtliche Einordnung. Das frühzeitige Einbringen der im Beirat vorhandenen Expertise in die konzerninterne Diskussion und Beratung von IT-Projekten unterstützt die rechtssichere und innovative Gestaltung der Digitalisierung. Ein herausragendes Symbol für den Stellenwert des Datenschutzes im DB-Konzern ist der Datenschutz-Award, der im Berichtsjahr zum zweiten Mal an Mitarbeiter des DB-Konzerns für vorbildliche und innovative Projekte im Bereich Datenschutz vergeben wurde. Die Arbeit des Datenschutzbeirats ist fester Bestandteil des Stakeholderdialogs des DB-Konzerns.

> Sicherheit

GRI DB 08

Der DB-Konzern gibt jährlich rund 160 Mio. € für die Sicherheit von Kunden und Mitarbeitern aus. Im Rahmen einer Ordnungspartnerschaft gehen 5.000 Beamte der Bundespolizei und rund 4.000 DB-eigene Sicherheitskräfte mit technischer Unterstützung gemeinsam gegen Straftäter und Störer vor, um für die Sicherheit unserer Kunden und Mitarbeiter zu sorgen.

Um die im Berichtsjahr angestiegene Zahl von Angriffen gegen unsere Mitarbeiter in Zügen und auf Bahnhöfen zu senken, haben wir gemeinsam mit den Interessenvertretungen ein Fünf-Punkte-Programm zum Schutz unserer Mitarbeiter und unserer Kunden entwickelt. Darin enthalten sind eine verbesserte Ausbildung der Mitarbeiter, eine bessere Ausrüstung, die Unterstützung durch Sicherheitstechnik, die Anpassung von Personalkonzepten sowie die Rekrutierung 500 zusätzlicher Sicherheitskräfte.

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. In den nächsten Jahren investieren wir gemeinsam mit dem Bund weitere 85 Mio. € in den Ausbau der Videotechnik.

> Deutsche Bahn Stiftung

Die Deutsche Bahn Stiftung hat auch im Berichtsjahr gemeinnützige Projekte unterstützt.

Gemeinnützige Projekte in Deutschland Anzahl	**2016**	2015	2014
Deutsche Bahn Stiftung	20 [1]	21	20

[1] Vorläufiger Wert.

Aufwendungen für gemeinnützige Projekte in Deutschland in T €	**2016**	2015	2014
Deutsche Bahn Stiftung	2.728 [1]	2.758	2.593

[1] Vorläufiger Wert.

Zudem hat die Deutsche Bahn Stiftung aus dem schwerpunktübergreifenden Reaktionsbudget für Spendenanfragen gespendet.

Spenden in Deutschland in T €	**2016**	2015	2014
Deutsche Bahn Stiftung	43 [1]	96	53

[1] Vorläufiger Wert.

Darüber hinaus wurden Stipendien von der Deutsche Bahn Stiftung finanziert.

Stipendien in Deutschland Anzahl	**2016**	2015	2014
Deutsche Bahn Stiftung	65 [1]	69	61

[1] Vorläufiger Wert.

Die Aufwendungen für das DB Museum betrugen im Berichtsjahr 5,8 Mio. € (im Vorjahr: 6,8 Mio. €).

Soziales

> Top-Arbeitgeber

> Strategische Personalplanung

Fluktuation von Mitarbeitern in NP	**2016**	2015	2014
Rentenbedingte Fluktuation	2.960	3.309	3.831
davon Frauen	592	592	521
Sonstige Fluktuation	7.204	6.285	5.460
davon Frauen	1.667	1.515	1.197
Insgesamt	**10.164**	**9.594**	**9.291**

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 %	**2016**	2015	2014
Rentenbedingte Fluktuation	1,56	1,75	2,04
davon Frauen	1,40	1,41	1,26
Sonstige Fluktuation	3,79	3,33	2,90
davon Frauen	3,93	3,61	2,90
Insgesamt	**5,35**	**5,08**	**4,94**

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 Erhöhung der sonstigen Fluktuation ergibt sich im Wesentlichen aus einem Anstieg der krankheitsbedingten Abgänge. Des Weiteren wirkt die höhere Wechselbereitschaft neu eingestellter Mitarbeiter erhöhend.

> Personalentwicklung

Aus- und Weiterbildung

Die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter erfolgt durch DB Training als konzerninternen Partner für Lern-, Entwicklungs- und Veränderungsprozesse in 23.000 Veranstaltungen für rund 250.000 Teilnehmer pro Jahr. Mehr als 3.000 Qualifizierungsangebote richten sich an alle Zielgruppen und Funktionen im DB-Konzern.

Die DB Akademie verantwortet die Qualifizierung für die rund 7.600 Führungs- und Nachwuchsführungskräfte des DB-Konzerns. Mit den auf den individuellen Entwicklungsphasen basierenden Talent-, Transition- und Excellence-Programmen können wir die Mehrzahl unserer Führungskräfte erreichen und weiterbilden. Wir entwickeln unser Portfolio kontinuierlich weiter und passen es an die Bedürfnisse unserer Zielgruppen an. Verstärkt nutzen wir digitale Elemente, agile Methoden und neue Verfahren 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. €	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
Insgesamt	169	173	-4	-2,3	158
Pro Mitarbeiter (VZP) in €	872	884	-12	-1,4	796

[1] Deutschland, inklusive Auszubildender und Studenten im dualen Studium, ohne Führungskräfte.

Methodenänderung ab 2015.

Aus- und Weiterbildungstage in kundennahen Jobfamilien in Tagen	**2016**	2015	2014
Pro Mitarbeiter (VZP)	7,1	6,9	7,0

Deutschland (Gesellschaften mit rund 76 % der inländischen Mitarbeiter).

Betrachtet werden die Aus- und Weiterbildungstage nur in kundennahen Jobfamilien für Stammmitarbeiter ohne Auszubildende und Studenten im dualen Studium.

Sowohl die Aus- und Weiterbildungskosten je Mitarbeiter als auch die Aus- und Weiterbildungstage liegen in etwa auf Vorjahresniveau.

Nachwuchssicherung

Übernommene Nachwuchskräfte nach Ausbildungsart in NP	**2016**	2015	2014
Auszubildende	2.540	2.630	2.512
Studenten im dualen Studium	252	242	179

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

Übernahme nach Abschluss der Ausbildung beziehungsweise des dualen Studiums.

Junge Menschen können in über 50 Lehrberufen ihre Ausbildung im DB-Konzern absolvieren. Für den DB-Konzern stellen die eigene Ausbildung und das duale Studienangebote ein festes Fundament der Fachkräftesicherung dar. Ergänzt wird dies durch das langjährige Berufsvorbereitungsprogramm »Chance plus« für Jugendliche, die Unterstützung im Arbeitsmarktzugang benötigen. Im Vorjahr ist »Chance plus« speziell für Flüchtlinge angepasst worden. Damit ist auch ein mehrstufiges Qualifizierungsprogramm für Geflüchtete entstanden, über das im Berichtsjahr bereits 120 Teilnehmer für den DB-Arbeitsmarkt qualifiziert wurden.

Talentmanagement und Managementdiagnostik

Breitere Erfahrungen von Führungskräften und mehr Bewegung in der Führungsmannschaft sind Ziele der Führungskräfteentwicklung. Deswegen hat der DB-Konzern im Berichtsjahr eine neue Karrieresystematik für Führungskräfte eingeführt. Der Aufstieg in der Führungskarriere wird zukünftig an das Vorliegen einer bestimmten Breite von Vorerfahrungen innerhalb oder außerhalb des DB-Konzerns gebunden sein. Außerdem sollen Führungskräfte nach spätestens sieben Jahren die Führungsfunktion wechseln. Das Talentmanagement fördert gezielt ausgewählte Führungskräfte bei ihrer Karriereentwicklung. Im Berichtsjahr wurden im Talentmanagement die Auswahlprozesse verbessert und die Eigeninitiative von Führungskräften besonders betont. In Zukunft werden Entwicklungsprogramme im Rahmen des Talentmanagements stärker auf Vernetzung im Sinne einer Community ausgerichtet. Für Mitarbeiter und Führungskräfte, die an einer Tätigkeit im Ausland interessiert sind, ist das Netzwerk »Go.Global« eingerichtet worden.

Führungsverständnis

Das Führungsverständnis des DB-Konzerns ist von den Werten der transformationalen Führung geprägt. Diese spiegeln sich in allen Instrumenten der Personalentwicklung. Die Elemente der transformationalen Führung sind dabei im Veränderungsprozess des DB-Konzerns besonders bedeutsam.

> Unternehmenskultur

Diversity

Mitarbeiter nach Alter per 31.12., in NP	**2016**	2015	2014
< 30 Jahre	24.732	23.882	23.304
30–49 Jahre	82.078	83.112	85.078
≥ 50 Jahre	84.894	83.472	82.413
Insgesamt	**191.704**	**190.466**	**190.795**

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

In Deutschland arbeiten fast 200.000 Mitarbeiter aus über 100 Nationen für den DB-Konzern, darunter rund 45.000 Frauen. Aufgrund rückläufiger rentenbedingter Fluktuation ist in der Altersgruppe über 50 Jahre gegenüber dem Vorjahr der größte Anteil zu verzeichnen. Der Anteil der Mitarbeiter in Deutschland mit Migrationshintergrund hat sich im Berichtsjahr auf 9,8 % erhöht (im Vorjahr: 9,1 %).

Führungsebenen nach Geschlecht per 31.12., in NP	**2016**	2015	2014
Aufsichtsrat [1]	20	32	32
Anteil Frauen in %	30,0	31,3	21,9
Top-Management	214	230	235
Anteil Frauen in %	12,6	11,3	10,6
Oberes Management	901	886	869
Anteil Frauen in %	16,2	15,8	15,8
Mittleres Management	2.187	2.187	2.177
Anteil Frauen in %	20,4	19,9	18,9
Führungskräfte (ohne Aufsichtsrat) insgesamt	**3.302**	**3.303**	**3.281**
Anteil Frauen in %	18,7	18,2	17,5

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

[1] Von den Mitgliedern des Aufsichtsrats DB AG/DB ML AG hatten 2015 acht Personen und 2014 sieben Personen Mandate in beiden Gremien.

Der Anteil der Frauen in Führungspositionen konnte in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht werden.

Mitarbeiter mit Schwerbehinderung nach Alter per 31.12., in NP	**2016**	2015	2014
< 30 Jahre	257	261	234
30–49 Jahre	2.892	2.962	3.077
≥ 50 Jahre	9.607	9.475	9.464
Insgesamt	**12.756**	**12.698**	**12.775**

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

Erfasst werden Mitarbeiter und Auszubildende mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung. Methodenänderung ab 2015.

Die Beschäftigtenquote von schwerbehinderten Mitarbeitern in Deutschland beträgt 6 %. Bezogen auf Legaleinheiten liegt sie überwiegend über der gesetzlichen Quote von 5 %, auch bei vielen Tätigkeitsfeldern, die auf den ersten Blick nicht besonders geeignet für Schwerbehinderte erscheinen.

> Beschäftigungsbedingungen

Kollektivrechtliche Regelungen

GRI G4-10 G4-11

Mitarbeiter nach Beschäftigungsart in NP	**2016**	2015	2014
Tarifkräfte	157.545	154.336	153.181
Beamte	24.423	26.277	27.776
Mitarbeiter mit Individualverträgen [1]	9.736	9.853	9.838
Insgesamt	**191.704**	**190.466**	**190.795**

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	**2016**	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
Mitarbeiter mit Tarifverträgen	181.915	180.558	+1.357	+0,8	180.897
Anteil in %	94,9	94,8	-	-	94,8

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 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 von ZUKUNFT BAHN und 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 fördern wir Teilzeit in Führung 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.

Demografietarifvertrag weiterentwickelt

Mit dem Demografietarifvertrag hat der DB-Konzern gemeinsam mit dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband MoVe e.V. (Agv MoVe) und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) einen Rahmen geschaffen, um die Herausforderungen des demografischen Wandels zu bewältigen. Folgende Änderungen sind in Kraft getreten:

- Freistellung für die Teilnahme an einer Gesundheits-/Präventionswoche für das Jahr 2017 auf zwei Tage ausgebaut. In Anspruch nehmen können dies Arbeitnehmer, die im Laufe des Jahres 2017 das 59. Lebensjahr vollenden und nicht an der besonderen Teilzeit im Alter teilnehmen.
- Neu vereinbart wurden die Förderung der Freistellung aus dem Langzeitkonto zur berufsbegleitenden Weiterbildung sowie die Möglichkeit der Einbringung von Urlaub ins Langzeitkonto, der über die gesetzlichen Ansprüche auf Mindesturlaub hinausgeht.
- Für Auszubildende und dual Studierende wurden Verbesserungen im Umfang von im Durchschnitt 13 % vereinbart. Neben der Erhöhung der Ausbildungs- und Studienvergütung erhalten dual Studierende künftig tätigkeits- und zeitbezogene Zulagen während ihrer betrieblichen Praxiseinsätze sowie einen einmaligen Lernmittelzuschuss in Höhe von 100 € brutto zu Anfang des Studiums. Zudem wurde der Anspruch auf einen Mietkostenzuschuss tarifvertraglich vereinbart, wenn das tägliche Pendeln zwischen bisherigem Wohnort und Arbeitsplatz (Hin- und Rückfahrt) bei Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zusammen mehr als 150 Minuten dauert. Erbringt der Auszubildende oder dual Studierende mindestens einen Anteil von 15 % seiner monatlichen Ausbildungs- beziehungsweise Studienvergütung für die Nettokaltmiete, übernimmt der Arbeitgeber 50 % des Betrags, der den Eigenanteil überschreitet. Für Auszubildende und dual Studierende, die 2017 oder später auslernen, zahlt der DB-Konzern außerdem zwei Jahre nach Übernahme in ein Arbeitsverhältnis einmalig eine Prämie in Höhe von 1.000 € als arbeitgeberfinanzierte betriebliche Altersvorsorge in den DEVK-Pensionsfonds ein.

Sozial- und Nebenleistungen

Neben einer fairen und leistungsgerechten Vergütung bietet der DB-Konzern vielseitige Sozial- und Nebenleistungen. Fünf große Sozialpartner – STIFTUNG BAHN-SOZIALWERK (BSW) [DB.DE/LINKS_IB16], BAHN-BKK, Verband Deutscher Eisenbahner Sportvereine (VDES), 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 Kinderbetreuungsmöglichkeiten. 90 Betreuungsplätze stehen in der DB-betriebseigenen Einrichtung »Bahnbini« in Frankfurt am Main zur Verfügung und 183 Belegplätze in externen Kitas. Während der Sommerferien können Mitarbeiterkinder an verschiedenen DB-Standorten an dem DB-konzerneigenen Programm »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

GRI G4-10

Mitarbeiter nach Arbeitszeit und Geschlecht per 31.12., in NP	**2016**	2015	2014
Vollzeit	173.679	173.845	175.205
Anteil Frauen in %	18,6	18,6	18,6
Teilzeit	18.025	16.621	15.590
Anteil Frauen in %	63,6	65,9	68,4
Insgesamt	**191.704**	**190.466**	**190.795**

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

Der DB-Konzern bietet verschiedene Teilzeitmodelle an. Dies dient der besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie und wird sowohl von Mitarbeitern als auch Mitarbeiterinnen in Anspruch genommen.

Mitarbeiter nach Vertragsart per 31.12., in NP	**2016**	2015	2014
Unbefristet	183.339	183.091	183.048
Befristet	8.365	7.375	7.747
Insgesamt	**191.704**	**190.466**	**190.795**

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

Der Anteil der Mitarbeiter mit unbefristeten Arbeitsverträgen in Deutschland lag mit über 95 % weiterhin auf sehr hohem Niveau.

Externe Zeitarbeitnehmer in NP	**2016**	2015	2014
Insgesamt	2.651	2.560	2.500

Deutschland (Gesellschaften mit rund 99 % der inländischen Mitarbeiter).

Der Anteil externer Zeitarbeitnehmer ist gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

Arbeits- und Gesundheitsschutz

Arbeits- und Gesundheitsschutz mit hohem strategischen Stellenwert

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. In 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 rückläufig

Arbeitsunfälle und LTIF	2016	2015	2014
Tödliche Arbeitsunfälle	7	8	5
Lost Time Injury Frequency (LTIF) [1]	25,0	25,3	–

Deutschland (Gesellschaften mit rund 96 % der inländischen Mitarbeiter).

[1] 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 nach OHSAS 18001 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 im Jahr 2015 eingeführte Arbeitsschutzkennzahl Lost Time Injury Frequency (LTIF) in Deutschland hat sich im Berichtsjahr stabilisiert. Die Vorbereitungen für eine internationale Berichterstattung der tödlichen Arbeitsunfälle und des LTIF wurden weiter vorangetrieben.

Präventionskampagnen zur Reduzierung der tödlichen Arbeitsunfälle wurden ergriffen. Schwerpunkt bleibt das sicherheitsgerechte Verhalten bei Arbeiten im Gleisbereich.

Großteil der Mitarbeiter in Arbeitsschutzausschüssen vertreten

In Deutschland ist der Arbeitsschutzausschuss (ASA) 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.

Regelmäßige Kontroll- und Beratungsuntersuchungen im Gesundheitsschutz

Der DB-Konzern bietet seinen Mitarbeitern Schulungen, Beratung und regelmäßige ärztliche Kontrolluntersuchungen zur Gesundheitsvorsorge an. Zusätzlich existieren Beratungs- und Schulungsangebote der betrieblichen Sozialeinrichtungen (BSW und VDES) und der mit dem DB-Konzern verbundenen Sozialversicherungen (Bahn-Betriebskrankenkasse (BAHN-BKK), Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) und Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS)). Schwerpunkte im betrieblichen Gesundheitsmanagement liegen auf dem demografischen Wandel und der Prävention mentaler Belastungen.

Der DB-Konzern ermittelt in Deutschland für jeden Arbeitsplatztyp die möglichen Gesundheitsgefährdungen innerhalb einer Risikoanalyse und legt geeignete Maßnahmen fest: ergonomische Gestaltung der Arbeitsplätze, Trainings zum Umgang mit gefährlichen Stoffen oder zu gefährlichen Arbeiten sowie allgemeine Unterweisungen über die Gefahren im individuellen Arbeitsumfeld. Jede bekannte mögliche Gefährdung wird dem Mitarbeiter schriftlich und persönlich beschrieben.

Es sind keine betrieblichen Tätigkeiten bekannt, bei denen das Risiko besonders hoch ist, an einer anerkannten Berufskrankheit zu erkranken. Den spezifischen psychosozialen Risiken im Bahnbetrieb (Schichtarbeit, Gewalt durch Dritte und Suizide im Gleisbereich) wird durch Schulung und psychologische Betreuungsmaßnahmen entgegengewirkt.

> Entwicklung der Mitarbeiterzahl

GRI G4-10

Mitarbeiter per 31.12., in NP	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
DB Fernverkehr [1]	17.400	17.411	–11	– 0,1	17.503
DB Regio	37.853	38.163	– 310	– 0,8	38.220
DB Cargo	30.084	30.718	– 634	– 2,1	31.212
DB Netze Fahrweg [1]	44.957	44.028	+ 929	+ 2,1	44.116
DB Netze Personenbahnhöfe	5.396	5.241	+ 155	+ 3,0	5.122
DB Netze Energie	1.777	1.770	+ 7	+ 0,4	1.805
DB Arriva	56.564	48.527	+ 8.037	+ 16,6	47.792
DB Schenker	70.805	68.722	+ 2.083	+ 3,0	67.374
Sonstige [1]	53.496	53.793	– 297	– 0,6	53.822
DB-Konzern	**318.332**	**308.373**	**+ 9.959**	**+ 3,2**	**306.966**

[1] Vorjahreszahl angepasst [SEITE 205].

Die Anzahl der Mitarbeiter in natürlichen Personen (NP) ist gestiegen. Wesentliche Veränderungen auf Ebene der Geschäftsfelder waren zum einen bei DB Arriva aufgrund von neu aufgenommenen Verkehren und Akquisitionen sowie bei DB Schenker infolge des fortgesetzten Wachstums in der Kontraktlogistik zu verzeichnen.

Mitarbeiter nach Region per 31.12., in NP	2016	2015	Veränderung absolut	Veränderung %	2014
Deutschland	195.692	195.378	+ 314	+ 0,2	195.805
Europa (ohne Deutschland)	96.119	87.502	+ 8.617	+ 9,8	86.944
Asien/Pazifik	15.084	14.322	+ 762	+ 5,3	14.008
Nordamerika	8.730	8.632	+ 98	+ 1,1	7.688
Übrige Welt	2.707	2.539	+ 168	+ 6,6	2.521
DB-Konzern	**318.332**	**308.373**	**+ 9.959**	**+ 3,2**	**306.966**

Gegenüber dem Vorjahr ist in der Region Europa (ohne Deutschland) der größte Zuwachs zu verzeichnen. Dies resultierte aus der Entwicklung bei DB Arriva. In Deutschland lag die Zahl der Mitarbeiter auf Vorjahresniveau. Der Anteil der Mitarbeiter außerhalb Deutschlands ist mit rund 39 % leicht gestiegen (im Vorjahr: rund 37 %).

MITARBEITER IN DEUTSCHLAND

Neueinstellungen nach Geschlecht per 31.12., in NP	2016	2015	2014
< 30 Jahre	5.767	4.942	5.491
Anteil Frauen in %	30,4	33,8	33,3
30 – 49 Jahre	5.515	5.123	5.411
Anteil Frauen in %	26,6	23,0	25,0
≥ 50 Jahre	1.757	1.553	1.535
Anteil Frauen in %	27.2	20,7	20,6
DB-Konzern	**13.039**	**11.618**	**12.437**

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

Nicht enthalten sind Einstellungen und Übernahmen von Auszubildenden und Studenten im dualen Studium.

Wie in den Vorjahren lag die Anzahl der neu eingestellten Mitarbeiter auf hohem Niveau. Um den zukünftigen Nachführungsbedarf, der insbesondere durch altersbedingte Abgänge entsteht, zu decken, werden wir in den kommenden Jahren durchschnittlich rund 8.000 neue Mitarbeiter pro Jahr einstellen müssen. Gleichzeitig gilt es, die bestehenden Mitarbeiter zu entwickeln und langfristig zu binden.

Ökologie

> Umwelt-Vorreiter

> Mitarbeiter für den Umweltschutz

Damit wir unsere Umweltziele und -maßnahmen erfolgreich umsetzen können, brauchen wir Mitarbeiter, die sich mit der Konzernstrategie identifizieren. Mit Schulungen, Weiterbildungsprogrammen und verschiedenen Aktionen machen wir den Umweltschutz für unsere Mitarbeiter erlebbar.

Im Berichtsjahr fanden über 50 Kurse zu Umweltthemen mit insgesamt 665 Teilnehmern in Deutschland statt. DB Schenker setzt für seine 65 Landesorganisationen ein aktualisiertes E-Learning Eco-Movie zu Umweltmaßnahmen und -produkten ein, das auch für den Vertrieb und die Kunden geeignet ist.

DB.DE/LINKS_IB16

> Klimaschutz

Anpassung an den Klimawandel

2016 war weltweit das wärmste Jahr, seit es Wetteraufzeichnungen gibt. Doch nicht nur die Temperaturen verändern sich, sondern wir werden uns zukünftig auf die Zunahme von Stürmen, Starkregenereignissen und Hochwasser, aber auch längere Trockenperioden einstellen müssen. Diese Extremwetterereignisse führen immer wieder zu längeren Betriebsausfällen, die oft mit hohen Schadenskosten einhergehen – zuletzt im November 2016 durch ein Nassschnee-Ereignis, als Bäume durch die Schneelast auf die Gleise stürzten. Dies führte zu mehrstündigen Umleitungen im Norden Deutschlands. Aktuell werden besonders neuralgische Streckenabschnitte so von Vegetation freigestellt, dass der Schienenverkehr dort sicher verkehren kann.

Der DB-Konzern arbeitet gemeinsam mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA), dem Deutschen Wetterdienst und anderen Verkehrsträgern im BMVI-Expertennetzwerk daran, die durch Klimaänderungen bedingten Verwundbarkeiten für den Verkehr und die Infrastruktur zu bestimmen und Anpassungsoptionen zu entwickeln. Dazu identifizieren wir in einem ersten Schritt mittels Modellrechnungen Streckenabschnitte, die besonders anfällig für Extremwetterereignisse sind. Darauf aufbauend wollen wir Maßnahmen erarbeiten, um auch in Zukunft einen zuverlässigen Schienenverkehr zu gewährleisten.

Absolute CO_2-Emissionen und CO_2-Äquivalente im Überblick

CO_2-Fußabdruck erweitert

Unser erweiterter CO_2-Fußabdruck bildet die Menge der Treibhausgasemissionen ab, die der DB-Konzern in einem Jahr verursacht. Er setzt sich zusammen 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. Weitere Treibhausgase, wie die Emissionen aus der Lieferkette, sind hier noch nicht berücksichtigt. Die absoluten CO_2-Emissionen sowie die zusätzlich betrachteten Treibhausgase sind die Grundlage für die Berechnung der spezifischen CO_2e-Emissionen und auch für die Ergebnisberechnung unseres Klimaschutzziels 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.

GRI G4-EN15 G4-EN16 G4-EN17

Absolute CO_2-Äquivalente nach Fahrten, Transporten und stationären Anlagen in Mio. t	**2016**	2015	2014
Schienenpersonennahverkehr	3,10	3,23	3,28
davon Deutschland	2,38	2,66	2,72
Schienenpersonenfernverkehr	0,52	0,49	0,43
Busverkehr	1,78	1,79	1,69
davon Deutschland	0,67	0,71	0,60
Schienengüterverkehr	2,05	2,31	2,43
Straßengüterverkehr [1]	3,89	3,74	4,26
Luftfracht [1,2]	6,16	5,99	5,66
Seefracht [2]	2,07	2,58	2,91
Sonstige Verkehre [3]	0,11	0,11	0,10
Stationäre Anlagen	1,51	1,52	1,33
Insgesamt	**21,19**	**21,76**	**22,09**

Well-to-Wheel (WTW), Scope 1–3.

[1] Methodenänderung ab 2015.

[2] Mit Vor- und Nachlauf.

[3] Unter anderem DB Fuhrpark, innerbetrieblicher Verkehr.

GRI G4-EN15 G4-EN16 G4-EN17

CO_2-Äquivalente nach Scope 1–3 in Mio. t	**2016**	2015	2014
Insgesamt	21,19	21,76	20,76
Anteil Scope 1 in %	18	17	18
Anteil Scope 2 in %	24	25	20
Anteil Scope 3 in %	58	58	62

Ab 2015 inklusive stationärer Anlagen.

Die dargestellten Scope-2-Emissionen in Höhe von 5,14 Mio. t CO_2e berücksichtigen marktbasierte Mechanismen, das heißt, alle vertraglich geregelten Instrumente zur Erzeugung von und Handel mit Strom aus erneuerbaren Energien werden einbezogen. Gemäß Scope-2-Leitfaden des Greenhouse Gas Protocol zu dualem Reporting weisen wir zusätzlich auch Scope-2-Emissionen nach dem Standortprinzip (»Location-based«) aus. Legen wir für die Bilanzierung die jeweiligen nationalen Strommixe zugrunde, beträgt der Scope 2 insgesamt 6,20 Mio. t CO_2e.

Absolute CO_2-Emissionen nach Fahrten, Transporten und stationären Anlagen in Mio. t	**2016**	2015	2014
Schienenpersonennahverkehr	2,91	3,01	3,07
davon Deutschland	2,21	2,46	2,53
Schienenpersonenfernverkehr	0,47	0,45	0,38
Busverkehr	1,73	1,72	1,62
davon Deutschland	0,66	0,69	0,59
Schienengüterverkehr	1,92	2,15	2,27
Straßengüterverkehr [1]	3,74	3,60	4,06
Luftfracht [1,2]	6,12	5,94	5,62
Seefracht [2]	2,05	2,55	2,88
Sonstige Verkehre [3]	0,11	0,11	0,10
Stationäre Anlagen	1,43	1,43	1,27
Insgesamt	**20,48**	**20,96**	**21,27**

Well-to-Wheel (WTW), Scope 1–3.

[1] Methodenänderung ab 2015.

[2] Mit Vor- und Nachlauf.

[3] Unter anderem DB Fuhrpark, innerbetrieblicher Verkehr.

GRI G4-EN18

Spezifische CO_2-Emissionen der Fahrten und Transporte des DB-Konzerns	2016	2015	2014
Schienenpersonennahverkehr in g/Pkm	56,0	58,4	58,9
davon Deutschland	54,2	57,7	58,0
Schienenpersonenfernverkehr in g/Pkm	11,9	12,1	10,6
Busverkehr in g/Pkm	78,3	78,0	74,6
davon Deutschland	89,9	91,6	76,7
Schienengüterverkehr in g/tkm	19,5	20,5	21,0
Straßengüterverkehr[1] in g/tkm	93,8	88,9	106,7
Luftfracht[1] in g/tkm	751	767	783
Seefracht[1] in g/tkm	6,8	8,5	9,3

Well-to-Wheel (WTW); Scope 1–3; ohne Vor- und Nachläufe (Luft-/Seefracht); Unternehmen im Schienenverkehr sind mit ihrem eigenen Strommix gerechnet.

[1] Methodenänderung ab 2015.

> Luftreinhaltung

GRI G4-EN21

Verringerung des Schadstoffausstoßes

Die verbrennungsbedingten Schadstoffemissionen des DB-Konzerns werden durch die Aktivitäten in der See- und Luftfracht dominiert. Bei Rußpartikeln beispielsweise zu mehr als 80%. Anders als Treibhausgase sind Luftschadstoffe in erster Linie lokal wirksam. Deshalb konzentrieren wir uns bei der Minderung der Schadstoffemissionen auf konkrete Maßnahmen im Schienen- und Straßenverkehr, insbesondere auf die stetige Verbesserung unserer eigenen Fahrzeugflotte. Durch den Einsatz moderner Fahrzeuge gehen die Stickoxide und die Partikelemissionen kontinuierlich zurück. Einen wesentlichen Beitrag hierzu leistet die hohe Elektrifizierungsquote unseres Streckennetzes im Schienenverkehr, da bei elektrisch angetriebenen Fahrzeugen keine lokalen Luftschadstoffemissionen entstehen, sondern ausschließlich dezentrale im Kraftwerk bei der Erzeugung des Fahrstroms.

Bei Fahrzeugen mit Verbrennungsantrieben stehen Dieselfahrzeuge im Fokus unserer Anstrengungen, da Dieselrußpartikel als besonders gesundheitsgefährdend gelten und Betreiber dieser Fahrzeuge eine besondere Verantwortung gegenüber Anwohnern, Kunden und Mitarbeitern haben. Wir haben uns daher das Ziel gesetzt, die Partikelemissionen unserer eigenen Schienen- und Straßenfahrzeuge bis zum Jahr 2020 im Vergleich zu 2010 um 55% zu mindern. Bis 2016 haben wir bereits eine Minderung um 42,2% erreicht (im Vorjahr: um 41,7%). Grundlage für die Berechnung sind die Energieverbräuche und die Zusammensetzung der Fahrzeugflotten nach Schadstoffklassen.

Ausführliche Tabellen zu den Luftschadstoffemissionen der einzelnen Verkehrsmittel sowie die detaillierte Auflistung der Schadstoffklassen haben wir im Internet dargestellt.

DB.DE/LINKS_IB16

Luftschadstoffemissionen der Fahrten und Transporte absolut in t	2016	2015	2014
Partikelemissionen	7.246	8.158	9.075
Stickoxidemissionen (NO_x)	136.269	143.951	152.573
Schwefeldioxidemissionen (SO_2)	55.214	60.722	66.248
Kohlenwasserstoffemissionen (NMHC)	10.931	11.602	12.015

Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW), Scope 1–3.

GRI G4-EN19

Unsere Fahrzeuge erfüllen hohe Abgasnormen

Unsere Schienen- und Straßenfahrzeuge erfüllen hohe Euro-Normen und sorgen so für einen niedrigeren Schadstoffausstoß:

- 93% der auf Langstrecken eingesetzten Lkw haben die höchsten Euro-Normen V und VI (im Vorjahr: 95%).
- Unsere komplette Pkw-Flotte verfügt über die Abgasnormen Euro 5 und 6.
- Im Schienenverkehr haben wir die Darstellungsweise zur besseren Vergleichbarkeit von Triebwageneinheiten auf Triebzüge umgestellt. Daraus ergibt sich eine andere Aufteilung zwischen Elektro- und Dieseltraktion als bisher ausgewiesen. So fahren noch 21% (im Vorjahr: 20%) der Fahrzeugflotte mit der niedrigsten Schadstoffstufe UIC 0. Die Steigerung ergibt sich aufgrund der Übernahme der NORTHERN-RAIL-VERKEHRE [SEITE 26 F.] durch DB Arriva im April 2016.
- Auch der Anteil der Schienenfahrzeuge mit schadstoffarmer Elektrotraktion hat sich dadurch leicht auf 58% verringert (im Vorjahr: 59%).
- Bei unseren Bussen gab es eine Steigerung des Anteils der Fahrzeuge mit Euro-Norm V und VI auf 55% (im Vorjahr: 49%).

Tankeinrichtungen helfen Stickoxide zu reduzieren

Mit neuen Tankeinrichtungen stellt DB Netze Energie an Tankstellen für Schienenfahrzeuge den Betriebsstoff AdBlue® zur Verfügung. Dies ist eine Harnstoff enthaltende Flüssigkeit zur Abgasnachbehandlung bei Dieselmotoren, deren Einsatz den Ausstoß von Stickoxiden um bis zu 90% reduziert. Bis Ende 2016 hat DB Netze Energie 17 AdBlue®-Tankstellen in Betrieb genommen. Weitere sollen folgen.

> Naturschutz

Verantwortung für Tier- und Pflanzenwelt

Schienenwege und andere Betriebsanlagen, Gebäude und Flächen des DB-Konzerns bieten oft einen einzigartigen Lebensraum für geschützte Arten. Dort, wo Eingriffe in die Natur stattfinden, entwickeln wir umweltverträgliche Lösungen. Beim Neu- und Ausbau von Strecken sowie bei der Planung von Betriebsanlagen berücksichtigen wir die Interessen des Naturschutzes bereits in der Planungsphase. Sind Eingriffe in den Naturhaushalt nicht zu vermeiden, schaffen wir einen entsprechenden Ausgleich.

Um Vögel und Kleintiere vor Stromschlägen zu schützen, überarbeiten wir gemeinsam mit Naturschutzverbänden und Behörden die Richtlinie zum Schutz von Vögeln an Oberleitungsanlagen.

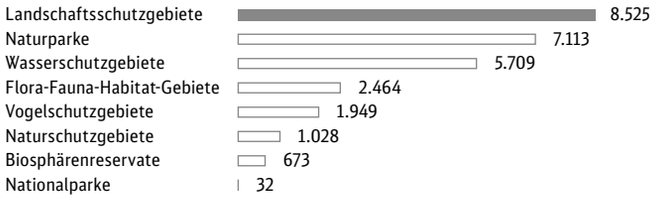
Wir überlassen Umweltverbänden Flächen des DB-Konzerns für Naturschutzzwecke und stellen Hobbyimkern Flächen für die Bienenansiedelung zur Verfügung. Um die Vegetationspflege entlang der Trasse möglichst umweltverträglich zu gestalten, haben wir eine Studie zur ökologischen Vegetationspflege an Bahnstrecken in Auftrag gegeben. Ziel der Studie ist die Ermittlung, Beschreibung und Gruppierung von typischen Biotoptypen im Bereich von Böschungs-, Damm- und Einschnittsflächen an Bahntrassen in Deutschland. Daneben untersucht die Deutsche Umwelthilfe gemeinsam mit DB Netze Energie und weiteren elektrischen Netzbetreibern im Rahmen eines Bundesforschungsvorhabens die Möglichkeiten der biotopverbindenden Vegetationspflege unter Energiefreileitungen. Daraus wollen wir ableiten, wie diese erhalten beziehungsweise weiterentwickelt werden können.

IT-Systeme zur Ermittlung von Berührungspunkten

Wir nutzen geografische Informationssysteme (GIS), 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.

DB.DE/LINKS_IB16

Berührung von Strecken mit Schutzgebieten in Deutschland in km



Schutzgebiete können sich überschneiden.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Bei Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie bei der Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur berücksichtigen wir den Naturschutz bereits während der Planung. Ziel ist es, Eingriffe in Natur und Landschaft möglichst zu vermeiden. Sollten dennoch Beeinträchtigungen auftreten, kompensieren wir diese durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen. Alle relevanten Daten zu diesen sogenannten Kompensationsverpflichtungen dokumentieren wir im webbasierten Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation FINK [DB.DE/LINKS_IB16]. Damit erfüllen wir die vom EBA geforderte Berichtspflicht gemäß Bundesnaturschutzgesetz.

Wir haben im Berichtsjahr knapp 2.000 Kompensationsprojekte mit insgesamt fast 8.600 Maßnahmen, darunter rund 1.800 Maßnahmen zum Artenschutz, im System hinterlegt.

Vegetationskontrolle für sicheren Bahnbetrieb

Bei der Vegetationskontrolle wenden wir weitgehend manuelle Verfahren an. Herbizide setzten wir in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden nur dort ein, wo keine herbizidfreien Verfahren zur Verfügung stehen. Aktuell werden Herbizide grundsätzlich nur im unmittelbaren Gleisbereich angewendet. Dieses Vorgehen haben wir in unseren Leitlinien zum integrierten Pflanzenschutz beschrieben. Im Gleisumfeld sowie auf Bahnhöfen, Wegen und Plätzen wenden wir grundsätzlich herbizidfreie Verfahren an.

Der Einsatz und die Menge von Herbiziden ist abhängig von der Witterung und der Vegetationsentwicklung. Die resultierenden Schwankungen führten im Berichtsjahr zu einer absoluten Aufwandsmenge von 70 t Herbizid. Damit ist ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 13 t zu verzeichnen. Die ausgebrachte Menge entspricht 1,24 kg/km Gleis und macht ungefähr 0,4% des Gesamtherbizidabsatzes in Deutschland aus. Bei einer Gleislänge von rund 60.500 km wurden im Berichtsjahr somit rund 93% der Gleise (im Vorjahr: 94%) mit den Wirkstoffen Flazasulfuron, Flumioxazin und Glyphosat behandelt. Diese Wirkstoffe sind vom Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit speziell für den Gleisbereich zugelassen.

Die Zulassung von Glyphosat wurde im Juni 2016 durch die EU-Kommission bis Ende 2017 verlängert. Bis dahin muss erneut entschieden werden, ob der Herbizidwirkstoff weiter verwendet werden darf.

DB-Flächen für die Natur

Im Rahmen des im Vorjahr gestarteten »Flächendialogs Bayern« haben der DB-Konzern und Umweltverbände eine Vorgehensweise zur Identifikation geeigneter Flächen entwickelt.

Im Berichtsjahr wurden sechs nicht für den Bahnbetrieb benötigte Flächen bayerischen Umweltverbänden zum Erhalt und zur nachhaltigen Pflege übergeben und damit wieder für die Natur bereitgestellt.

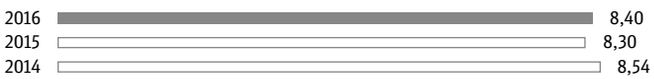
Vogelschutz an Oberleitungsanlagen

Neue Oberleitungsanlagen errichten wir so, dass Vögel vor Stromschlägen geschützt werden. Das erreichen wir, indem wir beispielsweise längere Isolatoren verwenden. Im Berichtsjahr haben wir erneut die Kurzschlussereignisse im Bestandsnetz dokumentiert und bewertet. Im Ergebnis werden rund 87% der rund 3.700 Kurzschlüsse im Zusammenhang mit Tieren durch Tauben und Rabenvögel verursacht. Weitere 8% entfallen auf kleine Säugetiere. Wir arbeiten an einem Konzept, wie die Anzahl der Kurzschlussereignisse durch Vögel deutlich reduziert werden kann. Im Bestandsnetz haben wir pilotweise Kleintierabweiser installiert, um zu prüfen, ob eine Ausrüstung an Störungsschwerpunkten sinnvoll ist.

Wasserverbrauch wieder leicht gestiegen

Als Wasserverbrauch gilt der Bezug aus der öffentlichen Versorgung. Im Berichtsjahr ist der Wasserverbrauch im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen. Bei Betrachtung der letzten drei Jahre stagniert der Wert.

Verbrauchtes Wasser in Mio. m³



DB Cargo nur Deutschland. Ohne DB Regio Bus.

DB Schenker ohne Kontraktlogistiklager in Nordamerika ohne Rechnungskontrolle.

Vorjahreswerte angepasst.

Ressourcenschonende Fahrzeugreinigung

Die Waschanlagen für Schienenfahrzeuge von DB Regio und DB Fernverkehr verfügen überwiegend über ein Kreislaufsystem für das Waschwasser.

DB Regio reinigt seine Züge in bundesweit in 53 Waschanlagen, von denen bisher 28 durch geschlossene Neubauten ersetzt wurden.

In sieben Anlagen werden nahezu neutrale Reiniger eingesetzt, was die Umwelt schont und Kosten für die Wasseraufbereitung spart.

Da Busse mit schwächeren Mitteln oder ohne Reiniger gesäubert werden, wird das Wasser in einigen Waschanlagen biologisch aufbereitet. Bei mehrfacher Verwendung des Wassers reduziert sich der Einsatz von Frischwasser um bis zu 80%.

Umweltmanagementsysteme ausgebaut

Operativ unterstützt werden unsere Umweltziele durch ein DB-konzernweites Umweltmanagementsystem. Wir orientieren uns dabei an der Norm DIN EN ISO 14001.

Anteil Unternehmen des DB-Konzerns mit zertifiziertem Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 per 30.11., in %

	2016	2015	2014
In Deutschland	57	-	-
In Europa (ohne Deutschland)	49	-	-
Weltweit (ohne Europa und Deutschland)	77	-	-
DB-Konzern	**55**	**-**	**-**

Seit 2016 sind die Basis für die Ermittlung des prozentualen Anteils an zertifizierten Unternehmen alle »umweltrelevanten Unternehmen«.

Es gibt auch Tochtergesellschaften, die sich zwar nicht zertifizieren lassen, aber nach einem ISO-konformen Umweltmanagementsystem arbeiten. Dieser Anteil lag im Berichtsjahr bei 70% und soll weiter erhöht werden.

> Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit von Nachhaltigkeitsinformationen

An die Deutsche Bahn AG

Wir haben die Nachhaltigkeitsinformationen im integrierten Bericht der Deutschen Bahn AG (im Folgenden: »Gesellschaft«) in den Abschnitten »An unsere Stakeholder – Nachhaltigkeitsmanagement« wie auch im Anhang »Zusatzinformationen zur Nachhaltigkeit« für den Zeitraum vom 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2016 (im Folgenden: »Bericht«) einer 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 G4-Leitlinien zur Nachhaltigkeitsberichterstattung der Global Reporting Initiative genannten Grundsätzen (im Folgenden: »GRI-Kriterien«) sowie für die Auswahl der zu beurteilenden Angaben.

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 Nachhaltigkeitsberichts 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 Entwurfs eines IDW-Qualitätssicherungsstandards 1 »Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis« (IDW EQS 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 Tätigkeiten eine Beurteilung der Nachhaltigkeitsinformationen im Bericht abzugeben.

Nicht Gegenstand unseres Auftrages ist die Beurteilung von externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, auf die im Bericht verwiesen wird.

Wir haben unsere 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 bei kritischer Würdigung mit einer begrenzten Sicherheit ausgeschlossen werden kann, dass die Nachhaltigkeitsinformationen in wesentlichen Belangen nicht in Überstimmung mit den GRI-Kriterien aufgestellt worden sind. Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Sicherheit gewonnen wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers. Dies beinhaltet die Beurteilung von Risiken wesentlicher falscher Angaben im Bericht unter Zugrundelegung der GRI-Kriterien.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem folgende Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern.
- Befragung von Mitarbeitern, die in die Aufstellung des Nachhaltigkeitsberichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über ausgewählte Angaben im Bericht.
- Vor-Ort-Besuche bei folgenden Einheiten/Standorten:
  - > DB Schenker, Essen
  - > Zentrale Einheiten auf Konzernebene, Berlin/Frankfurt am Main/Mainz.
- Analytische Prüfungshandlungen.
- Einsichtnahme in Arbeitsunterlagen und Arbeitsabläufe.
- Beurteilung der Darstellung der Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung im Bericht.

Urteil

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 Nachhaltigkeitsinformationen im Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2016 in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den GRI-Kriterien aufgestellt worden sind.

Ergänzende Hinweise – Empfehlungen

Ohne das oben dargestellte Urteil einzuschränken, sprechen wir folgende Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Gesellschaft aus:

- Fortführung der Formalisierung des internen Kontrollsystems für Nachhaltigkeitsinformationen,
- Ausweitung und Harmonisierung der Berichtssysteme zur Nachhaltigkeitsberichterstattung unter Einbezug der ausländischen Gesellschaften, um alle wesentlichen Nachhaltigkeitsinformationen weltweit berichten zu können.

Verwendungszweck des Vermerks

Wir erteilen diesen Vermerk auf Grundlage des mit der Gesellschaft geschlossenen Auftrags. Die Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit wurde für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und die Bescheinigung ist nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit bestimmt. Die Bescheinigung 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 2017

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hendrik Fink ppa. Robert Prengel
Wirtschaftsprüfer

GRI-Index

G4-32

Der Integrierte Bericht 2016 orientiert sich an den Vorgaben der GRI und erfüllt die GRI-Leitlinien G4 – Kern (Core). Den ausführlicheren GRI-Index finden Sie in unserem ONLINE-BERICHT [DB.DE/LINKS_IB16]. Er gibt an, in welchem Umfang wir auf die jeweiligen Indikatoren der GRI eingehen, welche Indikatoren einer unabhängigen Prüfung unterzogen wurden und an welcher Stelle im diesjährigen Bericht die entsprechenden Angaben zu finden sind.

Die Übersicht zu unseren DB-spezifischen Indikatoren (DB 01-DB 09) befindet sich im Kapitel NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT [SEITE 058] und im ONLINE-BERICHT [DB.DE/LINKS_IB16].

Allgemeine Standardangaben

GRI-Indikator	Beschreibung	Seite
Strategie und Analyse		
G4-1	Vorwort der Vorstände	4-9
Organisationsprofil		
G4-3	Name der Organisation	72, 78-80
G4-4	Wichtigste Marken, Produkte und Dienstleistungen	72, 78-80
G4-5	Hauptsitz der Organisation	72
G4-6	Länder mit Geschäftstätigkeit	72, 78-80
G4-7	Eigentümerstruktur und Rechtsform	72
G4-8	Bediente Märkte	78-80
G4-9	Größe der Organisation	72, 133
G4-10	Mitarbeiterstruktur	72, 122, 124, 125, 272-273, 274
G4-11	Mitarbeiter mit kollektivrechtlichen Regelungen	272-273
G4-12	Lieferkette	177, 179
G4-13	Änderungen in Größe, Struktur und Eigentumsverhältnissen	73-77
G4-14	Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips	268-269
G4-15	Extern entwickelte Vereinbarungen, Prinzipien und Initiativen	57-58, 64-65, 67-68, 280
G4-16	Mitgliedschaften	57-58, 64-65, 280
Ermittelte wesentliche Aspekte und Grenzen		
G4-17	Liste konsolidierter Unternehmen	205, 252
G4-18	Auswahl des Berichtsinhalts	58-59
G4-19	Wesentliche Aspekte	58-59
G4-20, G4-21	Wesentliche Aspekte innerhalb/außerhalb der Organisation	58-59
G4-22	Änderungen in der Darstellung von Informationen	58-59, 268
G4-23	Änderungen des Umfangs, der Berichtsgrenzen oder der verwendeten Messmethoden	58-59, 268
Einbindung von Stakeholdern		
G4-24	Einbezogene Stakeholdergruppen	64, 66
G4-25	Identifizierung der Stakeholdergruppen	64, 65-66
G4-26	Einbeziehung der Stakeholdergruppen	58-59, 64, 65-66
G4-27	Zentrale Themen der Stakeholdergruppen	58-90, 60-63, 64, 65-66
Berichtsprofil		
G4-28, G4-29, G4-30	Berichtsparameter	268
G4-31	Ansprechpartner	286
G4-32	GRI-Inhaltsindex	59, 279-280
G4-33	Externe Berichtsprüfung	268
Unternehmensführung		
G4-34	Führungsstruktur	46-50, 50-56
Ethik und Integrität		
G4-56	Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards	50-56, 57-58, 64, 268-269, 280

Spezifische Standardangaben

Managementansatz und GRI-Indikator	Beschreibung	Seite
KATEGORIE: WIRTSCHAFTLICH		
ASPEKT: WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG		
G4-DMA EC	Managementansatz	61
G4-EC1	Direkt erwirtschafteter und verteilter wirtschaftlicher Wert	106–109, 201
ASPEKT: INDIREKTE WIRTSCHAFTLICHE AUSWIRKUNGEN		
G4-DMA EC	Managementansatz	61
G4-EC7	Entwicklung und Auswirkung von Infrastrukturinvestitionen und geförderten Dienstleistungen	116–117, 249–250
KATEGORIE: ÖKOLOGISCH		
ASPEKT: ENERGIE		
G4-DMA	Managementansatz	62
G4-EN3	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	128
G4-EN5	Energieintensität	128
G4-EN6	Verringerung des Energieverbrauchs	129
G4-EN7	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	128, 129, 136
ASPEKT: EMISSIONEN		
G4-DMA EN	Managementansatz	62
G4-EN15, G4-EN16, G4-EN17	Direkte und indirekte Treibhausgasemissionen	275
G4-EN18	Intensität der Treibhausgasemissionen	127, 196, 276
G4-EN19	Reduzierung der Treibhausgasemissionen	127, 276
G4-EN21	Signifikante Luftemissionen	276
ASPEKT: PRODUKTE UND DIENSTLEISTUNGEN		
G4-DMA EN	Managementansatz	60–61
G4-EN27	Maßnahmen zur Verringerung der ökologischen Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen	128, 129, 132, 134, 136, 142, 152, 157, 164, 166, 172
KATEGORIE: GESELLSCHAFTLICH		
UNTERKATEGORIE: PRODUKTVERANTWORTUNG		
ASPEKT: KENNZEICHNUNG VON PRODUKTEN UND DIENSTLEISTUNGEN		
G4-DMA PR	Managementansatz	60–61
G4-PR5	Kundenzufriedenheit	101, 137, 142, 147, 154, 158, 162, 166, 173

UN-Global-Compact-Index

GRI
G4-15
G4-16
G4-56

Der UN Global Compact ist weltweit die größte und wichtigste Initiative für verantwortungsvolle Unternehmensführung. Mit dem Beitritt zum UN Global Compact im Jahr 2009 haben wir uns verpflichtet, dessen zehn Prinzipien zu unterstützen. Der DB-Konzern berichtet in einem Fortschrittsbericht regelmäßig über seine Aktivitäten und Leistungen.

UN Global Compact	Beschreibung	Seite
MENSCHENRECHTE		
Prinzip 1	Unterstützung und Respektierung internationaler Menschenrechte	64–65, 67–68, 178–179, 268–269
Prinzip 2	Ausschluss von Menschenrechtsverletzungen	178–179, 268–269
ARBEITSNORMEN		
Prinzip 3	Wahrung der Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen	123–125, 273–274
Prinzip 4	Beseitigung aller Formen der Zwangsarbeit	178–179, 268–269
Prinzip 5	Abschaffung der Kinderarbeit	178–179, 268–269
Prinzip 6	Beseitigung von Diskriminierung	52, 123–125, 272–273
UMWELTSCHUTZ		
Prinzip 7	Vorsorgender Umweltschutz	83–85, 126–131, 136, 140–141, 146, 152, 157, 171–172, 176, 178–179, 275–277
Prinzip 8	Initiativen für ein größeres Umweltbewusstsein	83–85, 126–131, 138, 143, 146, 148, 155, 159, 162, 167, 172, 178–179, 275–277
Prinzip 9	Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien	83–85, 126–131, 136, 143, 146, 148, 155, 159, 162, 167, 172, 178–179, 275–277
KORRUPTIONSBEKÄMPFUNG		
Prinzip 10	Maßnahmen gegen Korruption	52, 172, 268–269

Weitere Informationen

Glossar / S. 282

Abkürzungsverzeichnis / S. 285

Kontaktinformationen / S. 286

Finanzkalender / S. 286

> Glossar

Abfall
Darunter versteht man nicht mehr benötigte Überreste im festen Zustand, was Flüssigkeiten und Gase in Behältern einschließt. Chemische Rückstände werden ebenfalls als Abfallstoffe bezeichnet.

Anlagenqualität
Bewertung des Zustands der aktiven Anlagen von DB Netze Personenbahnhöfe.

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.

Bahnstrommix
Beinhaltet den Traktionsstrom der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die von DB Energie versorgt werden.

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).

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.

Capital Employed
Umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) sowie das Nettoumlaufvermögen.

CDP
Eine gemeinnützige 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 (Treibhausgas)-Emissionen.

CO_2-Äquivalente
Die Treibhausgaswirkung von Gasen wie Methan oder Distickstoffmonoxid (Lachgas) wird in CO_2 umgerechnet und aufaddiert.

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 freiwillige Kodizes im Unternehmen.

DB-Bahnstrommix
Beinhaltet ausschließlich den Strom, der den DB-eigenen Schienenverkehr versorgt.

DBeco plus
Angebot für Schienengüterverkehrskunden, ihre Waren auf allen Strecken innerhalb Deutschlands CO_2-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)
Sind 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, unter anderem im Hinblick auf Geschlecht, Herkunft, Nationalität, Alter und körperliche Einschränkung.

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.

Eco Solutions
Innovative und klimafreundliche Transport- und Logistiklösungen von DB Schenker.

Eigenkapitalquote
Finanzkennzahl, die auf die Bilanzstruktur abstellt: Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme in Prozent.

Einzelwagenverkehr
Angebot im Güterverkehr zur Beförderung einzelner Güterwagen, die mit anderen Güterwagen zu einem Zug zusammengeschlossen werden. Die einzelnen Güterwagen eines solchen Zuges können unterschiedliche Ausgangs- und Zielbahnhöfe haben.

Endenergie
Energie abzüglich der Verluste während der Umwandlungsprozesse, zum Beispiel ab Stromabnehmer.

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
Energiequellen, die erneuerbar und prinzipiell unbegrenzt vorhanden sind, zum Beispiel Wasser, Wind oder Sonnenlicht.

Erneuerbare-Energien-Gesetz
Bundesgesetz zur Förderung der Einspeisung von Strom aus erneuerbaren Energien.

Fernverkehr
Verkehre mit den Produkten ICE, IC/EC und City Night Line.

Floating Rate Note (FRN)
Anleihe mit variabler Verzinsung.

Flüchtling
Nach Genfer Flüchtlingskonvention – eine Person, die sich außerhalb des Landes befindet, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie ihren ständigen Wohnsitz hat. Die Person muss ferner aufgrund ihrer Ethnie, Religion, Nationalität, Zugehörigkeit zu einer bestimmten sozialen Gruppe oder wegen ihrer politischen Überzeugung aus Furcht vor Verfolgung geflohen sein. Der Betreffende wird in seiner Heimat nicht geschützt und kann dorthin nicht zurückkehren.

Flüsterbremse
Siehe K- und LL-Sohle.

Frachtführer
Unternehmen, das für den Warentransport eingesetzt wird.

Ganzzugverkehr
Angebot im Güterverkehr zur Beförderung von zu einem ganzen Zug zusammengestellten Güterwagen.

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 gemeinnützige Organisation, die sich für die Verbreitung und Verbesserung der Nachhaltigkeitsberichterstattung einsetzt. Die GRI-Leitlinien gelten als der meistgenutzte und international anerkannteste Standard der 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.

Integrierte Konzernstruktur
Unternehmen, das Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturbetreiber umfasst.

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.

ISO 50001
Eine internationale Norm der Internationalen Organisation für Normung (ISO), die allgemeine Anforderungen an ein Energiemanagementsystem für eine freiwillige Zertifizierung festlegt.

Kapitalkosten
Auf Basis von Marktwerten als gewichteter Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen 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.

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.

K-Sohle
Bremssohle aus Komposit-Werkstoffen (K). Siehe auch V-Sohle.

Lärm
Störende oder gesundheitsschädigende Geräusche für Mensch und Umwelt.

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.

Life Balance
Die bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben.

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 NOx oder SO_2.

Methan (CH_4)
Treibhausgas, farb- und geruchsloser Kohlenwasserstoff, Hauptbestandteil von Erdgas.

Mitarbeiter mit Migrationshintergrund
Ausländische Staatsbürgerschaft oder Geburtsland abweichend vom Arbeitsland.

Mitarbeiterzufriedenheitsindex
Wird anhand von Fragen zu Motivation, Arbeitszufriedenheit und (emotionaler) Bindung auf einer Skala von 1 bis 5 (bestmöglicher Wert) ermittelt.

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.

Netzzugang
Eisenbahninfrastrukturunternehmen stellen ihr Schienennetz gegen Entgelt Eisenbahnverkehrsunternehmen für Zugfahrten zur Verfügung.

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.

Partikel
Kleine Teilchen, wie zum Beispiel Staub.

Personenkilometer (Pkm)
Maßgröße für die Verkehrsleistung im Personenverkehr: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reisereichweite.

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.

Rating
Bonitätseinstufung, die durch Rating-Agenturen vorgenommen wird und Auswirkungen auf die Refinanzierungsmöglichkeiten und -kosten eines Unternehmens hat.

Recycling
Stoffliche Verwertung, zum Beispiel von Abfall.

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.

Rohertrag
Betrag, der vom Umsatz nach Abzug der variablen (= umsatzabhängigen) Kosten beziehungsweise direkten (= auftragsabhängigen) Kosten verbleibt.

Rußpartikel
Emissionen, die bei der Verbrennung von Dieselkraftstoffen entstehen. Zu den Dieselemissionen zählt ebenfalls Feinstaub.

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).

Schwefeldioxid (SO_2)
Ein farbloses, schleimhautreizendes Gas, das bei der Verbrennung von Kohle und Erdöl entsteht. Es verursacht sauren Regen.

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 = CO_2-Emissionen unserer eigenen Fahrzeuge, Scope 2 = Traktionsstrombereitstellung, Scope 3 = Transportdienstleistungen unserer Subunternehmer. Scope 3 beinhaltet aufgrund unseres Geschäftsmodells nur die transportbedingten Emissionen gemäß Green House Gas Protocol.

Slow Steaming
Geschwindigkeitsreduzierungen bei Seeschiffen führen zu Treibstoffverbrauchsreduzierungen und CO_2-Einsparungen.

Spezifisch
Relativ, zum Beispiel auf die Verkehrsleistung bezogen.

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.

Stakeholder
Interessen-/Anspruchsgruppen und -vertreter.

Stickoxide (NOx)
Luftschadstoffe, die durch Verbrennung von fossilen Brennstoffen entstehen und gesundheitsschädlich sein können.

Strommix
Zusammensetzung des Stroms nach Art der Energieerzeugung (zum Beispiel Steinkohle, erneuerbare Energien).

Supply Chain (Wertschöpfungskette)
Stellt die Stufen der Produktion als eine geordnete Reihung von Tätigkeiten dar. Diese Tätigkeiten schaffen Werte, verbrauchen Ressourcen und sind in Prozessen miteinander verbunden.

Sustainable Development Goals (SDG)
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 Staaten.

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.

Tank-to-Wheel (TTW)
Berechnung des Antriebsstoffes ohne Umwandlungsprozesse.

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, dieselelektrische und dieselhydraulische Traktion unterschieden. Triebfahrzeuge, die neben der elektrischen Traktion auch über eine dieselgestützte Traktion verfügen, werden auch als Hybridfahrzeuge bezeichnet.

Trasse
Im Fahrplan festgelegter Laufweg eines Zuges.

Trassenkilometer (Trkm)
Siehe Betriebsleistung.

Trassenpreissystem (TPS)
Regelt transparent und diskriminierungsfrei die Preise für die Nutzung des Schienennetzes durch interne und externe Kunden unter Berücksichtigung der individuellen Charakteristiken der benutzten Infrastruktur.

Twenty-foot Equivalent Unit (TEU)
Standardisierte Containereinheit mit 20 Fuß Länge (1 Fuß = 30 cm).

Umwelt-Plus
Spezielle Angebote für Kunden, im Personenverkehr ihre Reisen CO_2-frei zu unternehmen.

United Nations Global Compact
Die weltweit größte und wichtigste 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.

Vegetationskontrolle
Überprüfung und Zuschneiden/Entfernen der Vegetation im und am Gleiskörper durch mechanische und chemische (nur im unmittelbaren Gleisbereich) Verfahren.

Verkehrsleistung
Zentrale Kennzahl zur Messung der erbrachten Leistung 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.

Well-to-Wheel (WTW)
Methode, den gesamten Prozess der Bereitstellung eines Antriebsstoffes darzustellen.

Wesentlichkeitsanalyse
Hiermit erheben wir die Einschätzungen interner und externer Stakeholder zur Bedeutung von Nachhaltigkeitsthemen für den DB-Konzern.

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.

Zufriedenheitsindex
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).

Zugkilometer (Zugkm)
Entspricht der Fahrt eines Zuges über eine Entfernung von 1 km.

Zukunft Bahn
Konzernprogramm zur Verbesserung der Qualität in allen Geschäftsbereichen und insbesondere bei der Eisenbahn in Deutschland.

> Abkürzungsverzeichnis

A

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
Agv MoVe	Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister
AktG	Aktiengesetz
AUD	Australischer Dollar

B

bbl	Barrel
BEV	Bundeseisenbahnvermögen
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGH	Bundesgerichtshof
BilMoG	Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BNetzA	Bundesnetzagentur
BR	Baureihe
BSW	Stiftung Bahn-Sozialwerk
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
Bund	Bundesrepublik Deutschland
Buskm	Buskilometer
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
B2B	Business-to-Business
B2C	Business-to-Consumer

C

CDO	Chief Digital Officer
CHF	Schweizer Franken
CNY	Chinesischer Yuan
CO_2	Kohlenstoffdioxid, auch Kohlendioxid
CO_2e	CO_2-Äquivalent
COSO	Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission
CRI	Corporate Reputation Index
CSA	Credit Support Agreements
CSO	Chief Sustainability Officers
CSR	Corporate Social Responsibility
CTA	Contractual Trust Arrangement (Treuhandstruktur)

D

dB	Dezibel
DB AG	Deutsche Bahn AG
DB E&C	DB Engineering&Consulting
DB Finance	Deutsche Bahn Finance B.V.
DB-Konzern	Deutsche Bahn Konzern
DB ML AG	DB Mobility Logistics AG
DBO	Barwert der Gesamtverpflichtung
DB S&S AG	DB Station&Service AG
DGCN	Deutsches Global Compact Netzwerk
DNK	Deutscher Nachhaltigkeitskodex
DSB	Dänische Staatsbahn
D&O-Versicherung	Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung

E

EAV	Ergebnisabführungsvertrag
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBIT	Earnings before Interest and Taxes
EBITDA	Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation
EBR	Europäischer Betriebsrat
EE	Erneuerbare Energien
EEG	Erneuerbare-Energien-Gesetz
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EKF	Energie- und Klimafonds
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ET	Elektrischer Triebzug
ETCS	Europäisches Zugleit- und -sicherungssystem
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EUK	Eisenbahn-Unfallkasse
EUREF	Europäisches Energieforum
EVG	Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EZB	Europäische Zentralbank

F

Fed	US-Notenbank
FRN	Floating Rate Note
FS	Ferrovie dello Stato (italienische Staatsbahn)

G

GBP	Britisches Pfund Sterling
GDL	Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
GHG	Greenhouse Gas (Treibhausgas)
GRI	Global Reporting Initiative
GUS	Gemeinschaft Unabhängiger Staaten
GWh	Gigawattstunde

H

ha	Hektar
HGB	Handelsgesetzbuch

I

IC	Intercity
IC 2	Doppelstock-Intercity 2
ICE	Intercity-Express
IFRS	International Financial Reporting Standards
IKS	Internes Kontrollsystem
ISO	Internationale Organisation für Normung
IZB	Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht

K

KBS	Knappschaft-Bahn-See

L

LaTPS	Lärmabhängiges Trassenpreissystem
LG	Landesgericht
LOROL	London Overground Rail Operations Ltd.
LTIF	Lost Time Injury Frequency
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

M

m^2	Quadratmeter
M&A	Mergers&Acquisitions
MaRisk	Mindestanforderungen an das Risikomanagement
MitbestG	Mitbestimmungsgesetz
MJ	Megajoule
MRR	Minimum Required Rate of Return (Mindestrendite)
MWh	Megawattstunde

N

NABU	Naturschutzbund Deutschland e.V.
Nkm	Nutzwagenkilometer
NMHC	Kohlenwasserstoffemissionen
NOK	Norwegische Krone
NP	Natürliche Personen
NS	Niederländische Staatsbahn

O

ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OLG	Oberlandesgericht
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

P

P	Personen
PCGK	Public Corporate Governance Kodex des Bundes
Pkm	Personenkilometer
PKP	Polskie Koleje Państwowe (polnische Staatsbahn)
PLV	Preis-Leistungs-Verhältnis
PwC	PricewaterhouseCoopers

Q

Qkz	Qualitätskennzahlen
QST	QualitätSicherungsTeams

R

RMS	Risikomanagementsystem
ROCE	Return on Capital Employed

S

SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SCM	Supply-Chain-Management
SDGs	Sustainable Development Goals
SJ	Schwedische Staatsbahn
SMP	Strategischer Managementprozess
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français (französische Staatsbahn)
SO_2	Schwefeldioxidemissionen
S&P	Standard&Poor's
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPP	Strategische Personalplanung
SPV	Schienenpersonenverkehr
Sts	Staatssekretär
SÜWEX	Südwest-Express

T

T	Tausend
t	Tonnen
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
tkm	Tonnenkilometer
Trkm	Trassenkilometer

U

UIC	Internationaler Eisenbahnverband
UNGC	United Nations Global Compact
USD	US-Dollar

V

VAE	Vereinigte Arabische Emirate
VCD	Ökologischer Verkehrsclub Deutschland e.V.
VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
V-Sohle	Verbundstoffbremssohle
VZP	Vollzeitpersonen

W

WACC	Weighted Average Cost of Capital (gewichtete Kapitalkosten)
WAN	engl. Wide Area Network
WLAN	engl. Wireless Local Area Network
WpHG	Wertpapierhandelsgesetz

Z

ZI	Zufriedenheitsindex
Zugkm	Zugkilometer
ZuBa	Zukunft Bahn

GRI G4-31

> 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 2016 wurde am 23. März 2017 veröffentlicht und ist im Internet unter www.db.de/ib abrufbar.

> Konzernkommunikation

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

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon: 030.297-61030
Telefax: 030.297-61919
E-Mail: presse@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/presse

> DB-Servicenummer

Unsere Servicenummer 0180.6996633 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kunden.

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

Online [DB.DE/LINKS_IB16] finden Sie als Privat- und Geschäftsreisender Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.

> Unser Personenverkehr im Social Web

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

> Finanzkalender

> 26. Juli 2017

Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Zwischenberichts Januar–Juni 2017

> 22. März 2018

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2017

Impressum

- Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations, Berlin
- Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
- Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
- Lithografie: Koch. Prepress Print Media GmbH, Wiesbaden
- Druck: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen
- Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin
- Bildnachweis (jeweils von oben nach unten; von vorn nach hinten): Titel Umschlag: Max Lautenschläger ▸ Seite 1: Max Lautenschläger ▸ Seite 2–3: Max Lautenschläger ▸ Seite 13: Max Lautenschläger ▸ Seite 14–15: Max Lautenschläger ▸ Seite 16–17: Max Lautenschläger, Manuel Kranert, Jet-Photo GbR/DB AG, Max Lautenschläger ▸ Seite 18–19: Max Lautenschläger, DB AG ▸ Seite 20–21: Max Lautenschläger, Max Lautenschläger ▸ Seite 22–23: Max Lautenschläger ▸ Seite 25: Tobias Heyer ▸ Seite 26–27: Max Lautenschläger, Andrew Porter ▸ Seite 28: DB Arriva, Marco Reeuwijk, Andreas Varnhorn ▸ Seite 29: DB Arriva ▸ Seite 30–31: Michael Neuhaus, Alwine Spiritu ▸ Seite 33: Max Lautenschläger ▸ Seite 34–35: Max Lautenschläger ▸ Altarfalz: Innenseiten: Oliver Lang, Oliver Lang, Max Lautenschläger, Oliver Lang, Oliver Lang, Oliver Lang, Oliver Lang, Max Lautenschläger, Max Lautenschläger, Volker Emersleben, DB AG/territory, Oliver Lang, Pablo Castagnola; Außenseiten: Oliver Lang ▸ Seite 36–37: Max Lautenschläger, Bettina Volke ▸ Seite 38–39: Max Lautenschläger ▸ Seite 40: Claus Weber, DB AG ▸ Seite 42–43: DBI, Werke&Hochbau ▸ Seite 45: Max Lautenschläger ▸ Seite 47: Max Lautenschläger ▸ Seite 67: DB AG ▸ Seite 68: Bernd Roselieb ▸ Seite 69: Max Lautenschläger ▸ Seite 70: Axel Hartmann, Max Lautenschläger, Michael Neuhaus, Max Lautenschläger, Max Lautenschläger ▸ Seite 86: Volker Emersleben ▸ Seite 100: (von links nach rechts; von oben nach unten): Volker Emersleben, Axel Hartmann, Christian Bedeschinski, Max Lautenschläger, Volker Emersleben, Max Lautenschläger, Max Lautenschläger, Max Lautenschläger, Max Lautenschläger, Max Lautenschläger, Max Lautenschläger, Max Lautenschläger ▸ Seite 102: Max Lautenschläger ▸ Seite 120: (von links nach rechts; von oben nach unten): Volker Emersleben, Arne Lesmann, Bartlomiej Banaszak, Max Lautenschläger, Philipp von Recklinghausen, Max Lautenschläger ▸ Seite 126: (von links nach rechts; von oben nach unten): Max Lautenschläger, Manuel Kranert, Jet-Photo GbR/DB AG, Holger Peters, Claus Weber, Oliver Lang ▸ Seite 128: Max Lautenschläger ▸ Seite 157: Volker Emersleben ▸ Seite 197: Max Lautenschläger ▸ Seite 267: Max Lautenschläger ▸ Seite 281: Max Lautenschläger

10-Jahres-Übersicht

in Mio. €	**2016**	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG										
Umsatz	40.557	40.403	39.728	39.107	39.296	37.979	34.410	29.335	33.452	31.309
Gesamtleistung	43.298	43.102	42.422	41.756	41.910	40.436	36.617	31.271	35.324	33.254
Sonstige betriebliche Erträge	2.834	2.772	2.824	2.853	3.443	3.062	3.120	3.864	3.046	3.219
Materialaufwand	-20.101	-20.208	-20.250	-20.414	-20.960	-20.906	-19.314	-15.627	-18.544	-17.166
Personalaufwand	-15.876	-15.599	-14.919	-14.383	-13.817	-13.076	-11.602	-11.115	-10.583	-9.913
Abschreibungen	-3.017	-4.471	-3.190	-3.228	-3.328	-2.964	-2.912	-2.825	-2.723	-2.795
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.677	-5.750	-5.057	-4.817	-4.719	-4.375	-4.092	-3.360	-3.927	-3.704
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.461	-154	1.830	1.767	2.529	2.177	1.817	2.208	2.593	2.895
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	33	22	8	3	14	19	17	9	21	32
Übriges Finanzergebnis	-16	0	-3	-15	-13	3	-23	-4	-47	-3
Zinsergebnis	-772	-800	-898	-879	-1.005	-840	-911	-826	-760	-908
Ergebnis vor Ertragsteuern	706	-932	937	876	1.525	1.359	900	1.387	1.807	2.016
Jahresergebnis	716	-1.311	988	649	1.459	1.332	1.058	830	1.321	1.716
Dividendenausschüttung (für Vorjahr)	850	700	200	525	525	500	-	-	-	-
BETRIEBLICHE ERGEBNISGRÖSSEN										
EBITDA bereinigt	4.797	4.778	5.110	5.139	5.601	5.141	4.651	4.402	5.206	5.113
EBIT bereinigt	1.946	1.759	2.109	2.236	2.708	2.309	1.866	1.685	2.483	2.370
WERTMANAGEMENT										
Capital Employed per 31.12.	33.143	33.459	33.683	33.086	32.642	31.732	31.312	28.596	27.961	27.393
Return on Capital Employed (ROCE) in %	5,9	5,3	6,3	6,8	8,3	7,3	6,0	5,9	8,9	8,7
Tilgungsdeckung [1] in %	18,1	19,0	20,3	20,8	22,2	22,0	18,8	20,4	21,4	20,8
Gearing in %	138	130	112	110	109	110	118	115	131	151
Netto-Finanzschulden/EBITDA	3,7	3,7	3,2	3,2	2,9	3,2	3,6	3,4	3,1	3,2
CASHFLOW/INVESTITIONEN										
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.648	3.489	3.896	3.730	4.094	3.390	3.409	3.133	3.539	3.364
Brutto-Investitionen	9.510	9.344	9.129	8.224	8.053	7.501	6.891	6.462	6.765	6.320
Netto-Investitionen	3.320	3.866	4.442	3.412	3.487	2.569	2.072	1.813	2.599	2.060
BILANZ PER 31.12.										
Langfristige Vermögenswerte	45.589	45.199	45.530	43.949	44.241	44.059	44.530	41.308	42.353	42.046
davon Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	42.566	42.821	43.217	41.811	41.816	41.541	42.027	39.509	39.976	39.855
davon aktive latente Steuern	1.511	1.335	1.604	1.404	1.548	1.461	1.471	1.173	1.692	1.644
Kurzfristige Vermögenswerte	11.034	10.860	10.353	8.945	8.284	7.732	7.473	5.995	5.840	6.483
davon flüssige Mittel	4.450	4.549	4.031	2.861	2.175	1.703	1.475	1.470	879	1.549
Eigenkapital	12.744	13.445	14.525	14.912	14.978	15.126	14.316	13.066	12.155	10.953
Eigenkapitalquote in %	22,5	24,0	26,0	28,2	28,5	29,2	27,5	27,6	25,2	22,6
Langfristiges Fremdkapital	28.709	28.091	28.527	26.284	25.599	24.238	24.762	23.359	23.161	25.612
davon Finanzschulden	20.042	19.753	19.173	18.066	17.110	16.367	16.394	14.730	14.083	16.228
davon Pensionsverpflichtungen	4.510	3.688	4.357	3.164	3.074	1.981	1.938	1.736	1.649	1.594
Kurzfristiges Fremdkapital	15.170	14.523	12.831	11.698	11.948	12.427	12.925	10.878	12.877	11.964
davon Finanzschulden	2.439	2.675	1.161	1.247	1.503	1.984	2.159	1.780	2.770	1.834
Netto-Finanzschulden	17.624	17.491	16.212	16.362	16.366	16.592	16.939	15.011	15.943	16.513
Bilanzsumme	56.623	56.059	55.883	52.894	52.525	51.791	52.003	47.303	48.193	48.529
LEISTUNGSDATEN IM SCHIENENVERKEHR										
PERSONENVERKEHR										
Reisende in Mio.	2.365	2.251	2.254	2.235	2.152	1.981	1.950	1.908	1.920	1.835
Fernverkehr	139	132	129	131	131	125	126	123	123	119
Regional- und Stadtverkehr	2.226	2.119	2.125	2.104	2.021	1.856	1.824	1.785	1.797	1.717
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	91.651	88.636	88.407	88.746	88.433	79.228	78.582	76.772	77.812	74.792
Fernverkehr	39.516	36.975	36.102	36.777	37.357	35.565	36.026	34.708	35.457	34.137
Regional- und Stadtverkehr	52.135	51.661	52.305	51.969	51.076	43.663	42.556	42.064	42.355	40.654
GÜTERVERKEHR										
Beförderte Güter in Mio. t	277,4	300,2	329,1	390,1	398,7	411,6	415,4	341,0	378,7	312,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm	94.698	98.445	102.871	104.259	105.894	111.980	105.794	93.948	113.634	98.794
INFRASTRUKTUR										
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.068	1.054	1.044	1.035	1.039	1.051	1.034	1.003	1.043	1.050
davon konzernexterne Kunden	322	290	261	247	231	220	195	170	162	147
MITARBEITER IN VZP										
Im Jahresdurchschnitt	302.204	297.170	296.094	293.765	286.237	282.260	251.810	239.888	240.008	231.356
Per 31.12.	306.368	297.202	295.763	295.653	287.508	284.319	276.310	239.382	240.242	237.078

[1] Methodenänderung [SEITE 84] mit rückwirkender Anpassung.

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com