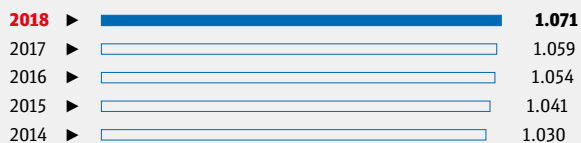


DB Netz AG

Geschäftsbericht 2018

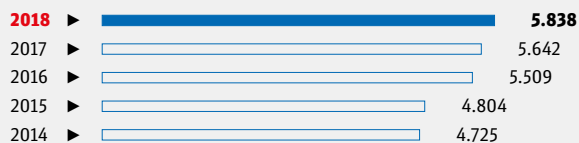
Entwicklungen im Geschäftsjahr 2018

Betriebsleistung auf dem Netz in Mrd. Trkm ¹⁾



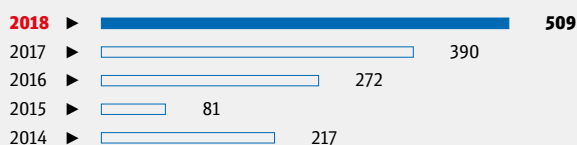
↗ 2018 zu 2017: +1,1%

Umsatzerlöse in Mio. €



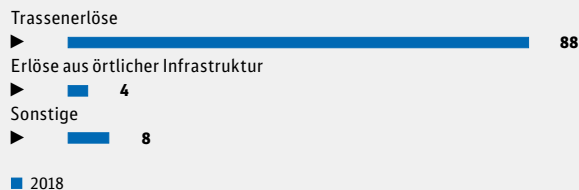
↗ 2018 zu 2017: +3,5%

Ergebnis nach Steuern ²⁾ in Mio. €



↗ 2018 zu 2017: +30,5%

Umsatzstruktur in %



Ausgewählte Kennzahlen	2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	5.838	5.642	+196	+3,5
Ergebnis nach Steuern ²⁾	509	390	+119	+30,5
Bilanzsumme per 31.12.	20.147	20.104	+43	+0,2
Anlagevermögen per 31.12.	19.317	19.506	-189	-1,0
Eigenkapital per 31.12.	8.264	8.264	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	8.165	8.022	+143	+1,8
Brutto-Investitionen	6.892	6.590	+302	+4,6
Netto-Investitionen ³⁾	554	650	-96	-14,8
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	42.816	41.362	+1.454	+3,5
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm ¹⁾	1.071	1.059	+12	+1,1
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, in Mio. Trkm ¹⁾	348,7	330,8	+17,9	+5,4
Betriebslänge in km	33.299	33.348	-49	-0,2

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

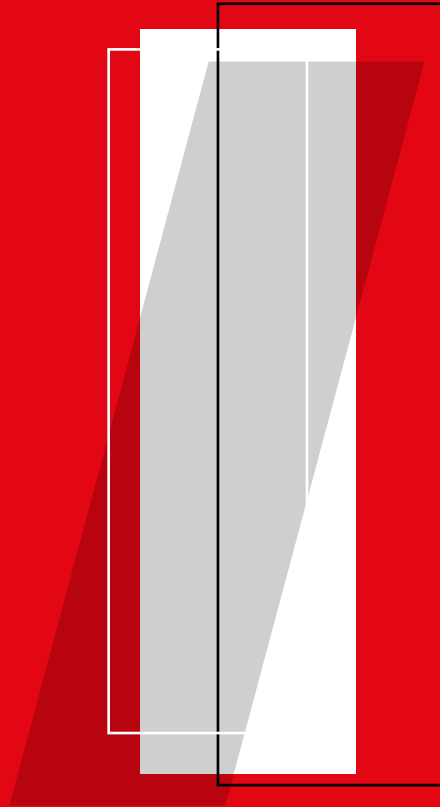
²⁾ Die DB Netz AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG.

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

ENTWICKLUNG DER INFRASTRUKTUR



Investitionen in Höhe von knapp 7 Mrd. € sind 2018 in Ausbau, Modernisierung und Instandhaltung des Schienennetzes geflossen. Für die Vielzahl an Baustellen – in Spitzenzeiten bis zu 800 am Tag – sind die Bündelung in über 100 Korridoren und ein professionelles Baumanagement unverzichtbar. Durch die Baustellenbündelung werden die Auswirkungen auf den laufenden Betrieb so gering wie möglich gehalten. Die von Baumaßnahmen verursachten Verspätungsminuten konnten seit 2017, trotz Anstieg des Bauvolumens, um mehr als ein Viertel gesenkt werden.



Inhalt

2	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
7	Lagebericht
31	Jahresabschluss
49	Bericht des Aufsichtsrats

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



FRANK SENNHENN

Vorsitzender des Vorstands der DB Netz AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2018 war für uns ein herausforderndes, aber auch besonderes Jahr. Wir haben mit zahlreichen Maßnahmen der Unpünktlichkeit den Kampf angesagt. Wir mussten mit Extremwetterlagen wie Stürmen und starker Hitze klarkommen und haben das erste digitale Stellwerk in Betrieb genommen – die Zukunft des Eisenbahnbetriebs in Deutschland.

Seit Januar 2018 läuft in Annaberg-Buchholz der Bahnbetrieb der Erzgebirgsbahn »digital«. Das Vorserienprojekt der digitalen Stellwerkstechnik (DSTW) hat eine Revolution für die Leit- und Sicherungstechnik eingeläutet und ist der Startpunkt für eine neue, innovative Stellwerksgeneration. An weiteren Projekten, wie in Warnemünde bei Rostock und in Mertingen-Meitingen (Bayern), arbeiten unsere Experten, gemeinsam mit Industrie und Wissenschaft, an der Digitalisierung der Stellwerkstechnik. Dies ist ein wichtiger Baustein der Digitalen Schiene Deutschlands, mit der wir perspektivisch mehr Kapazität und Verlässlichkeit auf die Schiene bringen.

Ein einschneidendes Ereignis in diesem Jahr gab es am 7. Mai, als es im Bahnhof Aichach zu einer folgenschweren Kollision zweier Züge kam. Es kamen zwei Menschen ums Leben, mehrere Personen wurden verletzt. Das hat uns alle sehr betroffen gemacht.

Unser oberstes Ziel ist es, auch weiterhin ständig daran zu arbeiten, die Bahn noch verlässlicher zu machen. Wir haben im Berichtsjahr eine neue Technik entwickelt, mit der wir ältere Stellwerke nachrüsten. Ab 2019 wird diese Technik zum Einsatz kommen. So werden unsere Mitarbeiter auf den Stellwerken bei ihrer verantwortungsvollen Aufgabe zusätzlich unterstützt.

In den vergangenen Jahren haben uns und damit dem Eisenbahnverkehr immer wieder schwere Stürme zugesetzt. Offensichtlich ist, dass sich die Auswirkungen von Extremwetterlagen erhöht haben. Unsere Antwort darauf ist ein deutlich professionalisiertes und ausgeweitetes Vegetationsmanagement. Neben mehr Mitteln für die Vegetationspflege verstärken wir die Mannschaft zur Grünpflege mit rund 150 zusätzlichen Mitarbeitern.

Damit wir künftig noch besser gegen Wetterextreme gerüstet sind, haben wir 2018 ein Expertenteam aufgebaut. Das Team Naturgefahrenmanagement untersucht die Auswirkungen von Sturm, Starkregen und Hitze auf den Bahnbetrieb und zeigt Lösungen und Strategien auf, wie wir die Schieneninfrastruktur besser vorbereiten können. Dass dies die richtige Strategie ist, zeigen auch die Auswirkungen des Jahrhundertssummers im Jahr 2018. Wir müssen und werden uns auf die geänderten klimatischen Bedingungen vorbereiten und den Eisenbahnbetrieb robuster machen.

Erfreulich ist die Geschäftsentwicklung der DB Netz AG. Wie in den Vorjahren konnten wir auch 2018 unseren Umsatz steigern – auf 5.838 Millionen Euro (im Vergleich zu 5.642 Millionen Euro in 2017). Dabei wurde ein Jahresüberschuss von 509 Millionen Euro erzielt. Im Berichtsjahr entwickelte sich die Trassennachfrage insgesamt leicht positiv.

Um einen verlässlichen und attraktiven Schienenverkehr anzubieten, investieren wir weiter in die Qualität der Infrastruktur. Von 2015 bis 2019 fließen allein mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II insgesamt rund 28 Milliarden Euro in die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur. 2018 sind bei der DB Netz AG insgesamt 5,5 Milliarden Euro (LuFV-Mittel) in die Erneuerung und Instandhaltung der Schieneninfrastruktur geflossen – und dies zahlt sich aus. Die Verfügbarkeit der DB-Anlagen ist gestiegen und die Infrastrukturmängel konnten über die letzten Jahre kontinuierlich abgebaut werden.

Noch mehr Verkehre auf die Schiene zu verlagern ist nicht nur unser Ziel, sondern auch breites politisches Grundverständnis. Daher werden wir neben der Sanierung und Modernisierung der Infrastruktur diese auch deutlich ausbauen. Wir steigern damit die Kapazitäten, vor allem an hoch belasteten Knoten und Relationen bundesweit. Vor allem unsere Großprojekte sorgen perspektivisch für eine Entlastung auf den Hauptrelationen und den internationalen Güterverkehrskorridoren. Daher investierten wir auch 2018 weiter intensiv in Neu- und Ausbauprojekte. Mit der Inbetriebnahme der Strecke von Knappenrode über Horka zur polnischen Grenze haben wir beispielsweise einen entscheidenden Beitrag zum grenzüberschreitenden Schienenverkehr zwischen Deutschland und Polen geleistet. Im Juni 2018 ging die Zugbildungsanlage in Halle in Betrieb. Sie gehört in Europa zu den modernsten Anlagen für den Güterverkehr. Insgesamt haben wir 2018 an über 50 Neu- und Ausbauprojekten gebaut und rund 30 weitere intensiv geplant. Mittel- und langfristige Maßnahmen helfen diese Maßnahmen, die Kapazitäten auf dem deutschen Schienennetz deutlich zu erhöhen und damit noch mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern.

Eine große Herausforderung bleibt dabei weiterhin bestehen: das Spannungsfeld »Fahren und Bauen«. Um einen verlässlichen und modernen Schienenverkehr zu bieten, muss die Infrastruktur kontinuierlich modernisiert und saniert sowie ausgebaut werden. Daran besteht kein Zweifel. Das alles geht aber einher mit Beeinträchtigungen durch Baustellen. Da wir im Berichtsjahr sowie in den nun folgenden Jahren immer mehr Investitionen in das System Schiene tätigen, werden auch die Bauaktivitäten konstant zunehmen – und damit die Auswirkungen auf den Zugverkehr in Deutschland.

Wir werden dabei unsere Anstrengungen noch weiter verstärken, die notwendigen Bauaktivitäten so kapazitätsschonend wie möglich umzusetzen. Gemeinsam mit unseren regionalen Mitarbeitern sorgt das Lagezentrum Bau für eine Optimierung und bessere Steuerung von Baumaßnahmen. So konnten auch im Berichtsjahr die baustellenbedingten Verspätungen weiter kontinuierlich reduziert werden – um ein Viertel gegenüber dem Vorjahr, und das bei steigendem Bauvolumen. Das ist ein beträchtlicher Erfolg, den wir weiter ausbauen wollen.

Zur Wahrheit gehört aber auch, dass wir als Teil des DB-Konzerns die selbst gesteckten Pünktlichkeitsziele nicht erreicht haben. Neben den schon laufenden Projekten zur Steigerung der Pünktlichkeit im deutschen Schienennetz werden wir auch weiterhin gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) an dieser Herausforderung arbeiten. Denn das System stabiler und verlässlicher zu machen ist eine Gemeinschaftsaktion, derer wir uns annehmen.

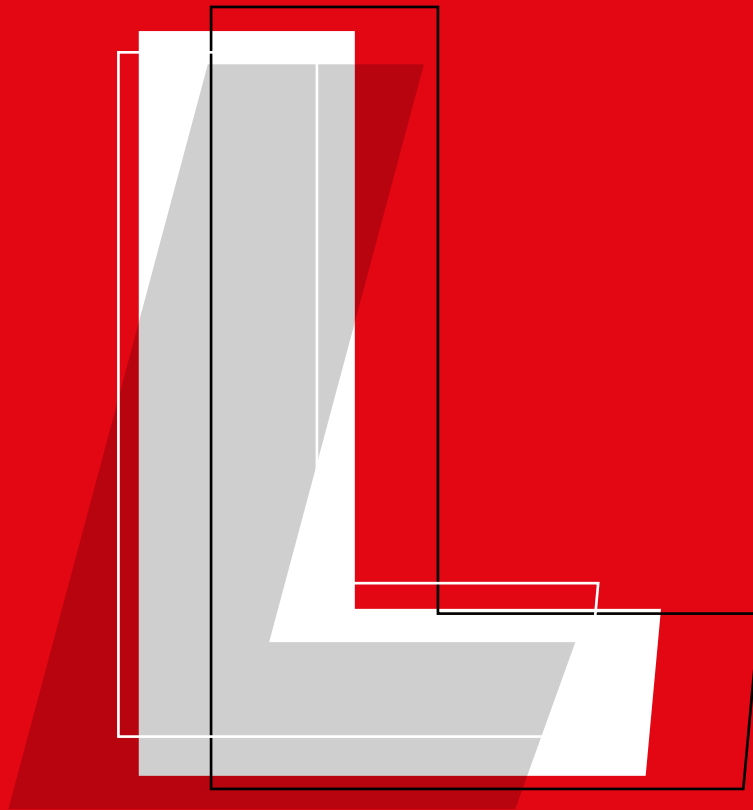
Wenn wir von unseren Zielen sprechen, dann liegt uns neben der deutlichen Qualitätssteigerung auf dem Bestandsnetz und dem Ausbau von Kapazitäten vor allem auch das Thema Einfachheit am Herzen. Nur wer einen möglichst barrierefreien Zugang zum System hat, nutzt dieses ausgiebig. Daher arbeiten wir kontinuierlich an der Weiterentwicklung zahlreicher Anwendungen, die für unsere Kunden eine Vereinfachung darstellen und die Zufriedenheit erhöhen.

Ob nun in Digitalisierungsprojekten, bei der Instandhaltung der Schieneninfrastruktur oder als Ansprechpartner für unsere Kunden im Vertrieb – Rückgrat der DB Netz AG sind die über 42.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Seit 2018 verstärken uns knapp 3.600 neue Kolleginnen und Kollegen und weitere rund 700 Nachwuchskräfte. Angesichts der aktuellen Fachkräftesituation in Deutschland haben wir die Anstrengungen bei der Suche nach neuen Mitarbeitern deutlich intensiviert. Mit Erfolg! Die DB Netz AG konnte sich auf dem Arbeitsmarkt als attraktiver Arbeitgeber positionieren. Für 2019 suchen wir rund 4.800 neue Kolleginnen und Kollegen sowie rund 1.200 Nachwuchskräfte, mit denen wir das System Schiene gemeinsam vorantreiben.

Es gibt viel zu tun bei der DB Netz AG. Und wir werden uns weiterhin den Herausforderungen stellen und gemeinsam mit unseren Kunden und der gesamten Branche die Eisenbahn zur ersten Wahl machen. Für die Umwelt, für attraktive Mobilität und für wirtschaftlichen Transport.



Frank Sennhenn
Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG



Lagebericht

- 8 Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft**
- 9 Rahmenbedingungen**
- 13 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage**
- 16 Nichtfinanzielle Kennzahlen**
- 19 Nachhaltigkeit**
- 21 Strategie**
- 22 Weitere Informationen**
- 25 Nachtragsbericht**
- 26 Chancen- und Risikobericht**
- 29 Prognosebericht**

Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft

Die DB Netz AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Netz AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehört per 31. Dezember 2018 eine Frau an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter und zehn Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehören per 31. Dezember 2018 sechs Frauen an.

Hinsichtlich des Frauenanteils konnte die DB Netz AG bereits zum Jahresende 2018 die Zielzahlen des Jahres 2020 erreichen.

	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2020
Frauenanteil in %	Ist	Ist	Ziel
Vorstand	16,7	16,7	16,7
Aufsichtsrat	30,0	30,0	30,0
Erste Führungsebene	8,3	9,4	8,3
Zweite Führungsebene	18,8	20,4	19,5

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

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

Die DB Netz AG ist für die Schieneninfrastruktur des Eisenbahnverkehrs verantwortlich. Zentrale Aufgabe ist es, mit einem substanzuell hochwertigen, auf die Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abgestimmten Streckennetz die Grundlage für einen sicheren Bahnverkehr zu schaffen. Damit bietet die DB Netz AG die Voraussetzung dafür, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene pünktlich und zuverlässig durchgeführt werden kann. Neben Betrieb und Instandhaltung zählen Investitionen in die bestehende Infrastruktur sowie in Neu- und Ausbaustrecken zu den vorrangigen Tätigkeitsfeldern. Darüber hinaus erstellt die DB Netz AG Fahrpläne und vermarktet Trassen, Anlagen sowie Dienstleistungen an über 400 Kunden aus dem In- und Ausland. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Einsatz neuer Technologien, um effizienter zu werden, Prozesse zu beschleunigen und die Strecken besser auszulasten. Ein Beispiel dafür ist die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, etwa durch den Bau elektronischer Stellwerke (ESTW), über die der Zugverkehr mit elektronischen Steuerungssystemen geregelt wird.

Als reguliertes Unternehmen unterliegt die DB Netz AG den Bestimmungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes und der Kontrolle durch die Bundesnetzagentur. Dies bedeutet insbesondere beim Netzzugang von Zugangsberechtigten, der Gestaltung der Nutzungsentgelte sowie der organisatorischen und prozessualen Ausgestaltung der Bereiche Trassenkonstruktion/-zuweisung und Trassenpreisgestaltung/-erhebung regulatorische und rechtliche Besonderheiten, denen die DB Netz AG durch die Ausgestaltung ihrer Nutzungsbestimmungen, ihrer Prozesse und Regelwerke sowie gesonderter sogenannter Unabhängigkeitsregelungen und die Bestellung eines Unabhängigkeitsbeauftragten nachkommt.

Die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren sind für die DB Netz AG Umsatz und Ergebnis. Als führende Leistungskennziffer wird die Anzahl der Trassenkilometer (Trkm) verwendet.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Netz AG erfolgreich. Das Ergebnis nach Steuern der DB Netz AG stieg gegenüber dem Vorjahr deutlich um 119 Mio. € auf 509 Mio. €. Gründe hierfür waren neben einem Anstieg der Umsatzerlöse insbesondere deutlich geringere Abschreibungen auf Sachanlagen sowie höhere Rückstellungsaufösungen.

Rahmenbedingungen

- 9 Wirtschaftliches Umfeld
- 9 Entwicklung auf den relevanten Märkten
- 10 Politisches Umfeld

Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird auch durch die konjunkturelle Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Eine weiterhin solide steigende Beschäftigung und höhere Realeinkommen trotz anziehender Inflation bedeuteten im Berichtsjahr ein grundsätzlich positives Umfeld für den deutschen Schienenpersonenverkehr (SPV). Neben Impulsen aus der insgesamt kräftigen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung profitierte der deutsche Schienengüterverkehr (SGV) 2018 unter anderem von dem Wegfall der Einschränkungen im Zusammenhang mit der mehrwöchigen Sperrung der Rheintalbahn im Vorjahr. Belastend wirkte sich hingegen der deutliche Rückgang bei den Kohletransporten aus.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

In Deutschland übernimmt der DB-Konzern mit der integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Der DB-Konzern ist gleichzeitig Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen EVU zugute. Dies wird auch durch die im internationalen Maßstab sehr weitgehenden Befugnisse der zuständigen Regulierungsbehörde, des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), sichergestellt. Im Jahr 2018 nahm die Zahl der Infrastrukturkunden auf hohem Niveau weiter zu.

Die Trassennachfrage entwickelte sich im Berichtsjahr insgesamt leicht positiv und lag mit 1.071 Mio. Trkm um 1,2% über dem Vorjahreswert von 1.059 Mio. Trkm. Entsprechend dem langjährigen Trend gewannen DB-konzernexterne Kunden weiter Marktanteile, während die Nachfrage DB-konzerninterner Kunden im Wesentlichen im SGV zurückging. Die Leistungsnachfrage durch DB-konzernexterne EVU lag im Berichtsjahr mit 349 Mio. Trkm um 18 Mio. Trkm (+5%) über dem Vorjahreswert, dies entspricht rund +1% Wachstum bei den Marktanteilen.

Der Anstieg der Trassennachfrage über alle Verkehrsarten (+12 Mio. Trkm) erfolgte im Wesentlichen im SPV mit +9 Mio. Trkm. Hierbei spielte die vollständige Inbetriebnahme der Strecke Berlin–München (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) 8) eine wichtige Rolle, die unter anderem ein Grund für das Wachstum der Betriebsleistung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Höhe von +4 Mio. Trkm war. Die positive Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) begründet sich durch Mehrbestellungen infolge höherer Regionalisierungsmittel, wobei Verkehrsausfälle im Zusammenhang mit Betriebserschwernissen und ein weiterhin hohes Bauvolumen die Trassennachfrage gedrückt haben. Von dieser positiven Entwicklung im SPV haben auch die DB-konzerninternen EVU profitieren können (+3 Mio. Trkm).

Die Betriebsleistung des SGV legte um 3 Mio. Trkm zu. Der externe Güterverkehr überkompensierte dabei die Minderungen der internen Kunden und erzielte dadurch Marktanteilsgewinne in der Betriebsleistung. Die Steigerung bleibt hinter den Erwartungen zurück, dies begründet sich vor allem aus der verzögerten Einführung der Trassenpreisförderung im SGV.

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

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr entsprach damit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2017 abgegebenen Prognose.

Schienenpersonenverkehr in Deutschland wächst deutlich

Der SPV in Deutschland wuchs auch 2018 deutlich und stärker als der Gesamtmarkt. Der Marktanteil des SPV stieg in der Folge leicht an. Schienenpersonennah- und -fernverkehr profitierten dabei sowohl von der guten Einkommens- und Beschäftigungssituation als auch von den anziehenden Kraftstoffpreisen. Zusätzlich regten Kapazitätseinschränkungen

im Luftverkehr im Zusammenhang mit der Insolvenz von Air Berlin sowie die Angebotsausweitung infolge der Ende 2017 in Betrieb genommenen Strecke Berlin–München die Nachfrage im SPV an. Veränderungen in der Preisstruktur führten zudem zu einer stärkeren Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen. Das Preisniveau des Buslinienfernverkehrs legte zu, während der Preisanstieg im Schienenverkehr verhalten war. Verkehrseinschränkungen durch witterungsbedingte Schäden an der Schieneninfrastruktur lagen auf dem hohen Vorjahresniveau.

Der DB-Konzern verzeichnete 2018 einen kräftigen Anstieg der Verkehrsleistung, gestützt auf die Entwicklung bei DB Fernverkehr. Hier wirkten vor allem die Angebotsausweitung infolge der Ende 2017 in Betrieb genommenen Strecke Berlin–München sowie Preismaßnahmen. Die Verkehrsleistung bei DB Regio bewegte sich hingegen auf Vorjahresniveau.

DB-konzernexterne Bahnen steigerten ihre Verkehrsleistung leicht. Nach Übernahme des Vertriebs von Locomore durch FlixTrain und des Betriebs durch das tschechische Unternehmen Leo Express legte die Nachfrage moderat zu.

Deutscher Güterverkehrsmarkt

Der Leistungsanstieg des deutschen Güterverkehrsmarktes war 2018 knapp unter dem Niveau des Vorjahres und entsprach damit nahezu dem durchschnittlichen Wachstum seit 2013. Der Zuwachs im genannten Zeitraum umfasst allerdings statistische Korrekturen für den Straßen- und den Schienengüterverkehr infolge der unterschätzten Verkehrsleistung der im Ausland zugelassenen Lkw in Deutschland sowie der Erweiterung des Berichtskreises durch das Statistische Bundesamt für die in Deutschland aktiven Güterbahnen.

Die Verkehrsleistung der Güterbahnen in Deutschland legte 2018 weiter zu. Der Marktanteil der Schiene insgesamt am Güterverkehrsmarkt blieb, gestützt durch starke Verluste der Binnenschifffahrt, stabil. Der Marktanteil des DB-Konzerns am SGV-Markt ging zurück. Im SGV hat sich unter Berücksichtigung des erweiterten Berichtskreises das Wachstum fortgesetzt. Neben Impulsen aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung profitierten die Güterbahnen auch von einem positiven Basiseffekt durch den Wegfall der mehrwöchigen Sperrung der Rheinstrecke bei Rastatt im Vorjahr. Dämpfende Effekte resultierten unter anderem aus dem anhaltenden Rückgang der Kohleverkehre infolge der Energiewende sowie Portfolioanpassungen der Energieerzeuger, Problemen in der Autoindustrie, der schwachen Stahlproduktion und Unwettern.

Politisches Umfeld

Bundesregierung setzt starke Impulse für den Schienenverkehr

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

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

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität gestartet

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

und Recycling, Bildung und Qualifizierung; Sektorkopplung (insbesondere Verknüpfung der Verkehrs- und Energienetze); Standardisierung, Normierung, Zertifizierung und Zulassung. Der DB-Konzern ist im Lenkungskreis und in den Arbeitsgruppen Klimaschutz im Verkehr und Digitalisierung vertreten.

Zukunftsbündnis Schiene zur Ausarbeitung des Schienenpakts nimmt Arbeit auf

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

Masterplan Schienengüterverkehr wird weiter umgesetzt

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

Die Vereinnahmung und Weiterreichung der Trassenpreisförderung an die Güterbahnen ist für die DB Netz AG ergebnisneutral. Der angestrebte Anstieg der Nachfrage durch die im Masterplan Schienengüterverkehr festgelegten Maßnahmen wirkt positiv auf die Entwicklung der DB Netz AG.

Einführung der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung

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

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

BNetzA genehmigt Trassenpreise für 2019

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat am 17. Januar 2018 die Trassenpreise für das Fahrplanjahr 2018/2019 genehmigt, unter anderem die beantragte Steigerung der Trassenpreise des SPNV um 1,8%. Diese folgt aus der gesetzlichen Kopplung der Trassenpreisentwicklung an die Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel.

Wie im Beschluss zum Trassenpreissystem (TPS) 2018 wurden die beantragten Trassenpreise im SPFV im Zuge der Genehmigung angehoben und im Schienengüterverkehr abgesenkt; jeweils um rund 28 Mio. €. Die DB Netz AG hat gegen diese Entscheidung geklagt. Mit einer ersten Entscheidung ist frühestens Ende 2019 zu rechnen.

BNetzA legt Obergrenze der Gesamtkosten für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 fest

Im Rahmen der Anreizregulierung der Trassenpreise legte die BNetzA die Obergrenze der Gesamtkosten der DB Netz AG und DB RegioNetz Infrastruktur GmbH mit Beschluss vom 13. August 2018 für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 fest. Die BNetzA hat der erstmals beantragten Anerkennung der LuFV II als sogenannte qualifizierte Regulierungsvereinbarung stattgegeben. Der dortige Mindestinstandhaltungsaufwand wurde ersatzweise herangezogen, da die eigentlich maßgebliche LuFV III noch nicht vorliegt.

Anreizsystem von der BNetzA nicht genehmigt

Am 31. August 2018 hat die BNetzA das von der DB Netz AG beantragte Anreizsystem in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) nicht genehmigt. Die Weiterentwicklung des Anreizsystems zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB Netz AG sollte ursprünglich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 eingeführt werden. Im Vergleich zu den bisherigen Regelungen sollten unter anderem bei baustellenbedingten Verzögerungen deutlich höhere Zahlungen fällig werden. Im Rahmen eines Marktdialogs konnte im Personenverkehr jedoch am 19. November 2018 über alle wesentlichen Eckpunkte des Anreizsystems eine Einigung erzielt werden. Die Änderungen der SNB für das Anreizsystem für den Schienenpersonenverkehr sollen noch im Frühjahr 2019 nach Durchlaufen des Genehmigungsverfahrens bei der BNetzA in Kraft treten. Im Güterverkehr wurde bisher keine Einigung erzielt. Die DB Netz AG hat vier Kundenveranstaltungen für 2019 terminiert, um eine gemeinsame Vereinbarung über ein Anreizsystem im Schienengüterverkehr mit Einführung zum Dezember 2019 zu erzielen.

Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren

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

BNetzA legt Vergabebedingungen für 5G-Frequenzen fest

Die Präsidentenkammer der BNetzA hat Ende November 2018 die Vergabe- und Auktionsregeln für die Anfang 2019 geplante 5G-Frequenzvergabe beschlossen. Über die dort enthaltenen Versorgungsaufgaben werden den Mobilfunknetzbetreibern Mindestanforderungen unter anderem an die Ausleuchtung von Verkehrswegen vorgegeben. Für die Schiene sieht die Entscheidung vor, dass »fahrgaststarke Strecken« mit mehr als 2.000 Fahrgästen pro Tag mit 100 Mbit/s je Lizenznehmer bis 2022 sowie alle übrigen Schienenwege mit 50 Mbit/s je Lizenznehmer bis 2024 auszu-leuchten sind. Das macht rund zwei Drittel des gesamten Schienennetzes des DB-Konzerns aus. Die neu beschlossenen Auflagen lassen eine Verbesserung der Versorgungssituation der Bahnreisenden mit Mobilfunk erwarten. Die Mobilfunknetzbetreiber kritisieren die Vergabebedingungen und haben Klage gegen die Entscheidung eingereicht. Einer Durchführung der Auktion stehen dennoch keine rechtlichen Hemmnisse entgegen, da den Klagen keine aufschiebende Wirkung zukommt. Einen konkreten Auktionstermin hat die BNetzA noch nicht bekannt gegeben.

Zivilverfahren zu Infrastruktur-nutzungsentgelten

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

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

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- 13 Umsatzentwicklung
- 13 Ergebnisentwicklung
- 13 Finanzlage
- 14 Kapitalflussrechnung

- 14 Investitionen
- 14 Infrastrukturzuschüsse
- 15 Bilanzstruktur

Umsatzentwicklung

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 5.838 Mio. € und liegt damit um 196 Mio. € (+3%) über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.642 Mio. €). Mit 87% entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassen-erlöse. Weitere 4% resultierten aus Entgelten aus der Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Der restliche Umsatz entfiel auf Vermietung und Verpachtung sonstiger Anlagen, den Verkauf von Material und Energie sowie auf sonstige Leistungen. Der Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, belief sich auf 1.712 Mio. € (im Vorjahr: 1.652 Mio. €). Das entspricht einem Anteil am Gesamtumsatz von 29% (im Vorjahr: 29%). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns liegt im Berichtsjahr bei 4.126 Mio. € (im Vorjahr: 3.990 Mio. €).

Ergebnisentwicklung

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 641 Mio. € um 25 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 666 Mio. €).

Der Materialaufwand lag mit 2.025 Mio. € um 111 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.914 Mio. €). Der Anstieg resultierte insbesondere aus den höheren Instandhaltungsaufwendungen.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund von Tarifierhöhungen und des höheren Mitarbeiterbestands um 7% beziehungsweise 181 Mio. € auf 2.750 Mio. €.

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr um 21% beziehungsweise 199 Mio. € auf 760 Mio. €. Der Rückgang geht unter anderem auf die Umstellung auf die komponentenweise Abschreibung bei elektrischen und elektronischen Stellwerken ab dem 1. Januar 2018 (im Berichtsjahr: 43 Mio. €) zurück. Im Vorjahr waren außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 131 Mio. € angefallen.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen war im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung um 42 Mio. € auf 1.133 Mio. € zu verzeichnen.

Das Beteiligungsergebnis lag mit 14 Mio. € auf Vorjahresniveau.

Das Zinsergebnis verbesserte sich um 33 Mio. € auf –209 Mio. €, insbesondere aufgrund rückläufiger Zinsaufwendungen für laufende Gerichtsprozesse sowie günstigerer Refinanzierungskosten bei der DB AG.

Das Ergebnis nach Steuern von 509 Mio. € wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage

Die Umsatzentwicklung im Berichtsjahr deckt sich mit unseren im Lagebericht 2017 abgegebenen Prognosen für das Geschäftsjahr 2018, die Ergebnisprognose konnte übertroffen werden.

Finanzlage

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

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

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S & P Global Ratings (S & P) und Moody's laufend überprüft. Beide Agenturen haben im Berichtsjahr Updates zu den Einschätzungen der DB AG veröffentlicht und die Rating-Einstufungen und den Ausblick unverändert gelassen (S & P: AA-, Ausblick stabil; Moody's: Aa1, Ausblick stabil). Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind im Internet unter [db.de/Rating](https://www.db.de/Rating) verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Netz AG per 31. Dezember 2018 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 1.500 Mio. €. Diese waren per 31. Dezember 2018 mit 958 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Netz AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 893 Mio. € und lag damit um 163 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 288 Mio. € auf 6.749 Mio. €. Ursächlich hierfür waren insbesondere die gestiegenen Investitionen in das Sachanlagevermögen. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit stieg um 450 Mio. € auf 5.853 Mio. €. Grund waren vor allem höhere Investitionszuschüsse. Per 31. Dezember 2018 verfügte die DB Netz AG mit 3 Mio. € über einen um 3 Mio. € geringeren Bestand an flüssigen Mitteln.

Investitionen

Die Brutto-Investitionen der DB Netz AG beliefen sich im Berichtsjahr auf 6.892 Mio. € und lagen damit um 5% über dem Vorjahreswert von 6.590 Mio. €. Das Investitionsvolumen wurde sowohl im Bedarfsplan als auch im Bestandsnetz gesteigert. Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse, lagen im Berichtsjahr bei 554 Mio. € (im Vorjahr: 650 Mio. €). Die Unterschreitung des Vorjahreswerts resultiert insbesondere aus dem geringeren Eigenbeitrag der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung.

Der Fokus der Investitionstätigkeit lag wie in den Vorjahren auf der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Etwa 70% des Investitionsvolumens wurden in das Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus mit 1.465 Mio. € sowie Investitionen in Brücken mit 811 Mio. €, in Leit- und Sicherungstechnik mit 620 Mio. € sowie in Tunnel mit 515 Mio. €.

Rund 30% des Investitionsvolumens entfielen auf Projekte aus dem Bedarfsplan Schiene des Bundes. Die Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan waren die Aus- und Neubaustrecke Wendlingen—Ulm mit 605 Mio. €, VDE 8.1 Aus- und Neubaustrecke Nürnberg—Erfurt 1. Baustufe mit 167 Mio. €, Stuttgart 21 mit einem Anteil im Bedarfsplan von 139 Mio. € und die Ausbaustrecke 48 München—Lindau—Grenze D/A mit 103 Mio. €.

Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 547 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen. Dabei wurden bei den Investitionen auch nicht zahlungswirksame Zugänge von insgesamt 7 Mio. € aus Nachaktivierungen mindernd berücksichtigt.

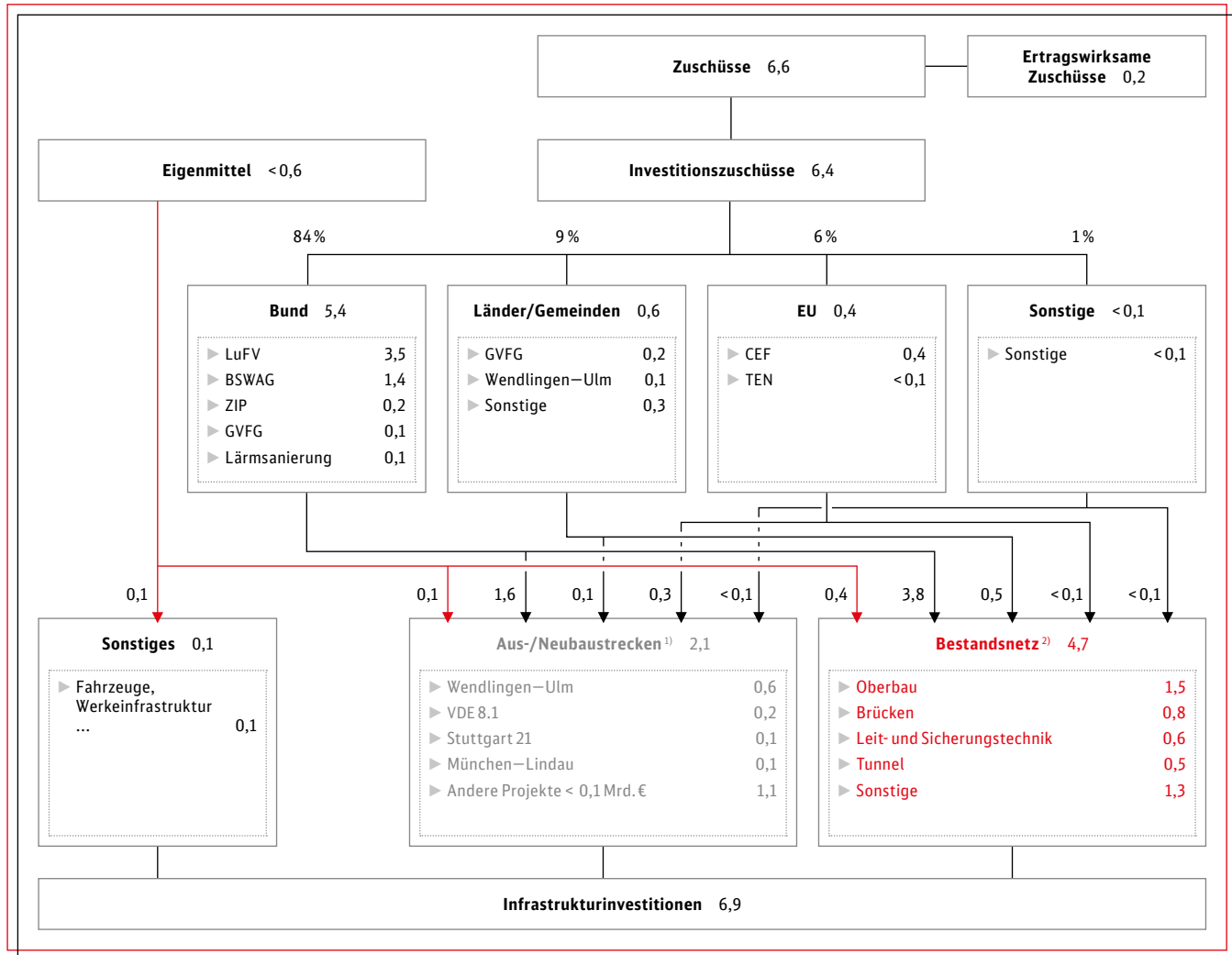
Der Finanzbedarf wurde vollständig aus dem Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit gedeckt.

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

Infrastrukturzuschüsse

Die DB Netz AG erhielt im Berichtsjahr Zuschüsse in Höhe von 6.550 Mio. € (davon mit dem Anlagevermögen verrechnet 6.338 Mio. €). Die wichtigsten Finanzierungsquellen für Investitionen in die Infrastruktur sind Zuschüsse im Wesentlichen von Bund sowie Ländern und Gemeinden. Wesentliche Basis dafür sind die LuFV und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes und im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) gewährt. Für Infrastrukturinvestitionen in die transeuropäischen Netze (TEN) gewährt die Europäische Union Zuschüsse (TEN und Connecting Europe Facility (CEF)). Neben den Investitionszuschüssen erhält die DB Netz AG in geringfügigem Umfang auch ertragswirksame Zuschüsse für die Infrastruktur. In der Bilanz werden Investitionszuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt. Alle Zuschüsse werden in einer Weise erfasst, die eine umfassende Prüfung ihrer zweckgerechten und rechtskonformen Verwendung durch die zuständigen Behörden sicherstellt. Eine transparente Beschreibung der verschiedenen Zuschussformen ist unter [db.de/investitionen](https://www.db.de/investitionen) verfügbar.

INFRASTRUKTURZUSCHÜSSE UND -INVESTITIONEN DB NETZ AG 2018 IN MRD. €



Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Umfasst Projekte des Bedarfsplans.

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

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2018 im Vergleich zum Vorjahresende leicht um 43 Mio. € auf 20.147 Mio. € erhöht.

Das Anlagevermögen ist per 31. Dezember 2018 leicht auf 19.317 Mio. € zurückgegangen (per 31. Dezember 2017: 19.506 Mio. €). Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 96% (per 31. Dezember 2017: 97%) und die Anlagendeckung bei 81% (per 31. Dezember 2017: 8%). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Das Umlaufvermögen hat sich per 31. Dezember 2018 auf 824 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2017: 592 Mio. €). Der Anteil am Gesamtvermögen ist dementsprechend auf 4% gestiegen (per 31. Dezember 2017: 3%).

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten blieben konstant bei 6 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 6 Mio. €).

Das Eigenkapital beläuft sich wie zum Vorjahresende unverändert auf 8.264 Mio. €. Die Eigenkapitalquote bleibt stabil bei 41% (per 31. Dezember 2017: 41%). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passiver Rechnungsabgrenzungsposten hatten per 31. Dezember 2018 an der Bilanzsumme einen Anteil von 36% (per 31. Dezember 2017: 43%). Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passiver Rechnungsabgrenzungsposten umfassen 23% (per 31. Dezember 2017: 16%) der Bilanzsumme.

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 801 Mio. € um 3% unter dem Vorjahrswert. Wesentliche Veränderungen betreffen die Rückstellungen für Prozessrisiken (-44 Mio. €), die personalbezogenen Rückstellungen (+44 Mio. €) und die Rückstellungen für den Rückbau von Oberleitungen über stillgelegten Gleisen (-33 Mio. €).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 939 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 1.138 Mio. €) ein Anteil der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich auf 8.165 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 8.022 Mio. €). Davon resultierten 7.765 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 7.622 Mio. €) aus kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung und 400 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 400 Mio. €) aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank. Die Verbindlichkeiten werden marktkonform

entsprechend der Laufzeit verzinst. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme erhöhte sich per 31. Dezember 2018 leicht auf 41% (per 31. Dezember 2017: 40%).

Bilanzstruktur in % der Bilanzsumme	31.12.2018	31.12.2017
AKTIVA		
Anlagevermögen	95,9	97,1
Umlaufvermögen	4,1	2,9
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	41,0	41,1
Rückstellungen	4,0	4,1
Verbindlichkeiten	53,2	52,5
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	40,5	39,9
Rechnungsabgrenzungsposten	1,8	2,3
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	20.147	20.104

Nichtfinanzielle Kennzahlen

16 Qualität

17 Mitarbeiter

Qualität

Pünktlichkeit gesunken

Die Qualität unserer Leistung litt im Berichtsjahr unter einer weiter gestiegenen Infrastrukturauslastung. Ein weiterer Zuwachs der Betriebsleistung auf dem Netz, die Ausweitung der Bautätigkeit auf dem Netz und die damit verbundene Reduktion der Netzkapazität haben insgesamt zu einem Rückgang der Pünktlichkeit geführt. Gleichwohl konnten die baubedingten Verspätungsfälle weiter reduziert werden. Die steigenden Verkehrsmengen führten zu Engpässen in der Infrastruktur, beim Personal und in der Fahrzeugverfügbarkeit.

Auf der betrieblichen Seite haben zudem eine hohe Anzahl an Störungen der Leit- und Sicherungstechnik, eine Zunahme der Fahrzeugstörungen und Störungen bei der Bereitstellung der Fahrzeuge die Pünktlichkeit negativ beeinflusst. Zudem hat sich im Berichtsjahr das externe Störgeschehen gegenüber dem bereits sehr hohen Vorjahreswert nochmals leicht erhöht. Eine Ursache dafür war die lang andauernde Hitzeperiode im Sommer.

Zusätzliche Belastungen resultierten wie auch schon im Vorjahr aus witterungsbedingten Einschränkungen wie Wintereinbrüchen zu Jahresbeginn und den Sturmtiefs Friederike, Burglind und Fabienne. Massive Fahrbahnunterspülungen und umgestürzte Bäume führten zu umfangreichen Streckensperrungen.

Belastend für die Pünktlichkeitsentwicklung im Berichtsjahr waren zudem der Brand eines ICE-Zuges auf der Schnellfahrstrecke Frankfurt am Main—Köln im Oktober 2018, der mehrwöchige Streckensperrungen und umfangreiche Umleitungsverkehre zur Folge hatte, und der Warnstreik der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) im Dezember 2018.

Umsetzung Aktionsplan Vegetation

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

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

Bis zu 150 Inspektoren der DB Fahrwegdienste verstärken im Berichtsjahr die bereits mehr als 1.000 im Einsatz befindlichen Forstarbeiter bei der Inspektion der Vegetation. Im Berichtsjahr wurden rund 125 Mio. € für das Vegetationsmanagement bereitgestellt. Die Erfahrungen im Berichtsjahr führten zu einer Weiterentwicklung des Konzepts. Ende 2018 verkündete der DB-Konzern, dass für das Vegetationsmanagement in den kommenden fünf Jahren 660 Mio. € für die Pflege und Kontrolle des Pflanzenbestands eingesetzt werden.

Lagezentrum Pünktlichkeit eingerichtet

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

DB-Konzernprojekt Kapazitätsmanagement gestartet

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

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

Kundenzufriedenheit weiterhin rückläufig

Im Berichtsjahr hat sich die Kundenzufriedenheit von 67 Zufriedenheitsindex-(ZI-)Punkten auf 64 ZI-Punkte rückläufig entwickelt. Die Kunden bewerten vor allem die Bereiche Infrastrukturverfügbarkeit und Umgang mit Baumaßnahmen kritisch. Die DB Netz AG arbeitet daher intensiv an der Optimierung der Infrastrukturverfügbarkeit, des Managements von Baumaßnahmen und der Stärkung der Kundenorientierung. Die anderen Leistungsbereiche betriebliche Durchführung, Netz- und Gelegenheitsfahrplan, Servicekompetenz und Information der DB Netz AG werden von unseren Kunden mehrheitlich positiv bewertet.

Mitarbeiter

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

Die Zahl der Mitarbeiter der DB Netz AG hat sich von 41.362 Mitarbeitern auf 42.816 Mitarbeiter per 31. Dezember 2018 erhöht (+1.454 Mitarbeiter). Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 39% der Mitarbeiter tätig sind. Weitere rund 32% unserer Mitarbeiter sind im Bereich der Instandhaltung aktiv.

Die Personalstruktur ist von einem hohen Durchschnittsalter von rund 45,5 Lebensjahren geprägt. Durch die Vielzahl von neu eingestellten Mitarbeitern ist eine kontinuierliche Senkung des Durchschnittsalters erkennbar. Aufgrund der Altersstruktur wird es in den nächsten Jahren weiter signifikante altersbedingte Austritte geben. Dementsprechend kommt einer erfolgreichen Rekrutierung sowie der rechtzeitigen Qualifizierung von Mitarbeitern eine entscheidende Bedeutung zu. Durch die Professionalisierung des Rekrutierungs- und Bewerbermanagements im DB-Konzern stellen sich der DB-Konzern und die DB Netz AG diesen Herausforderungen. Die Anzahl neuer Mitarbeiter ist bei der DB Netz AG 2018 auf Rekordniveau. 4.337 Mitarbeiter sind im Berichtsjahr bei der DB Netz AG gestartet, enthalten sind darin 705 Auszubildende/dual Studierende, die nach erfolgreicher Abschlussprüfung in ein festes Arbeitsverhältnis übernommen wurden. Dem gegenüber stehen 2.883 alters- und fluktuationsbedingte Abgänge (einschließlich Abgängen in den erweiterten Personalbestand) und Wechsel in den DB-Konzern.

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

Im Rahmen der Nachwuchskräftegewinnung und -förderung kooperiert die DB Netz AG bundesweit mit Schulen und Hochschulen. Im Berichtsjahr wurden zahlreiche Veranstaltungen an den (Hoch-)Schulen, aber auch im Unternehmen – beispielsweise Tage der offenen Tür – durchgeführt. Großen Anklang fanden bei der Zielgruppe Schüler insbesondere die Azubicamps für die Ausbildungsberufe Gleisbauer, Fahrdienstleiter oder Elektroniker für Betriebstechnik. Zusätzlich wurden auch neue Rekrutierungsformate, wie zum Beispiel Azubi-Castings und Fahrdienstleitererleben-Abende, ins Leben gerufen. Diese ermöglichen einen unkomplizierten Erstkontakt mit der DB Netz AG und dem möglichen Ausbildungsberuf. Begleitet werden sie von Fachbereichsvertretern, die den Schülern die dort vorgestellten Berufsbilder mithilfe von Anschauungsmaterialien und

digitalen Techniken, wie beispielsweise Virtual-Reality-Brillen, erlebbar machen. Ergänzend wurde das netzspezifische Personalmarketing, zum Beispiel durch einen neuen Imagefilm zur Erhöhung der Arbeitgeberattraktivität sowie einer Internetpräsenz zur erhöhten Transparenz von Berufsbildern und Einstiegsmöglichkeiten, intensiviert.

Start für rund 1.170 neue Nachwuchskräfte bei der DB Netz AG

Auch in der Rekrutierung der Azubis ist das Berichtsjahr ein Rekordjahr gewesen: Im Herbst haben 1.066 Auszubildende und 104 dual Studierende ihre Ausbildung begonnen. Allein rund 524 Ausbildungsplätze davon wurden für angehende Fahrdienstleiter angeboten. Insgesamt bewegten sich die Ausbildungszahlen im Berichtsjahr weiter auf hohem Niveau, insbesondere um den Herausforderungen des demografischen Wandels Rechnung zu tragen. Die DB Netz AG bietet allen Auszubildenden nach erfolgreichem Abschluss ein unbefristetes Übernahmeangebot an.

Überblick über die Tarifentwicklung/-verhandlungen

Zum 1. Januar 2018 wurde die zweite Stufe der Tarifierhöhung aus der Tarifrunde 2016/2017 wirksam. Mitarbeiter hatten im Rahmen eines neuartigen Wahlmodells zuvor individuell entscheiden können, in welcher Form sie diese zweite Stufe nutzen wollen: individuelles Wahlrecht als Entgelterhöhung in Höhe von 2,6%, als Arbeitszeitabsenkung um eine Wochenstunde oder als sechs Tage zusätzlichen Urlaub. 58% der Arbeitnehmer entschieden sich für das Urlaubsmodell, 40% für die Entgelterhöhung und 2% für die Arbeitszeitreduzierung. Die Tarifverträge aus der Tarifrunde 2016/2017 mit der EVG und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) waren zum 30. September 2018 ausgelaufen. Die Verhandlungen der Tarifrunde 2018 begannen mit der EVG am 11. Oktober 2018, die mit der GDL am 12. Oktober 2018. Verhandelt wurde für rund 160.000 Mitarbeiter des DB-Konzerns in Deutschland.

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

innovative Wahlmöglichkeiten. So können DB-Mitarbeiter künftig wählen, Überstunden in betriebliche Altersvorsorge umzuwandeln.

Am 4. Januar 2019 wurde auch eine Tarifeinigung mit der GDL erzielt, sodass die Tarifrunde 2018 im DB-Konzern abgeschlossen ist.

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

Weitere Tarifentwicklungen

Mit der im Berichtsjahr geschlossenen Rahmen-Konzernbetriebsvereinbarung »Gemeinsam Fortschritt und Zukunft gestalten« soll den Mitarbeitern des DB-Konzerns in Zeiten stetiger digitalisierungsbedingter Veränderungen der Arbeitswelt Orientierung und Sicherheit gegeben werden. Durch die Vereinbarung kann der Konzernbetriebsrat neue

Arbeitsformen (wie zum Beispiel Arbeiten in hierarchiefreien Teams, Tätigkeiten in Labs und Start-ups, das Intrapreneurship-Programm) aktiv mitgestalten.

Mitarbeiterzufriedenheit auf stabilem Niveau

Im Herbst 2018 wurde die vierte DB-konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Insgesamt haben bei der DB Netz AG 29.964 Mitarbeiter bei der Mitarbeiterbefragung mitgemacht. Das entspricht 64,6% der Mitarbeiter. Zum Vergleich: Im Jahr 2016 waren es 28.476 Mitarbeiter. Auf einer Skala von 1 (»stimme überhaupt nicht zu«) bis 5 (»stimme voll zu«) blieb die Mitarbeiterzufriedenheit im DB-Konzern unverändert bei einem Wert von 3,7. Bei der DB Netz AG ist der Mitarbeiterzufriedenheitsindex ebenfalls mit 3,7 stabil auf gutem Niveau.

Nachhaltigkeit

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

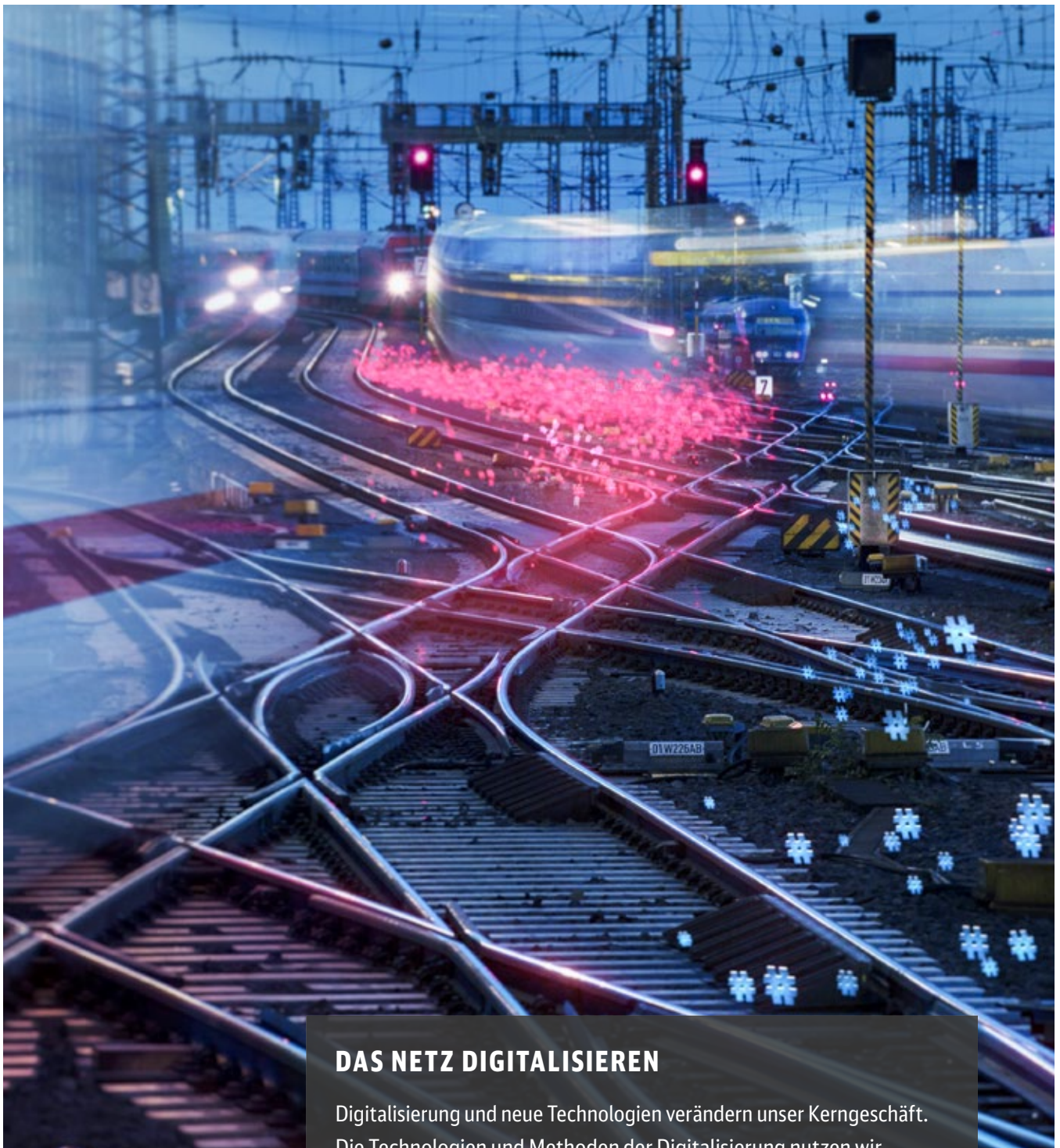
Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist nicht nur über die strukturelle Organisation und das DB-Konzernzielsystem sowie die Geschäftsfeldzielsysteme, sondern auch über das Leitbild und in den Konzernrichtlinien im DB-Konzern verankert. Das Leitbild des DB-Konzerns (»Wir gestalten Fortschritt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

Kern des Leitbilds. Richtschnur ist dabei der Nachhaltigkeitsansatz als strategischer Rahmen, mit der Zielsetzung, den Einklang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie zu erreichen.

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

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

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



DAS NETZ DIGITALISIEREN

Digitalisierung und neue Technologien verändern unser Kerngeschäft. Die Technologien und Methoden der Digitalisierung nutzen wir, um attraktive neue Produkte anzubieten und unsere bisherigen zu stärken. Dabei kommt vor allem der konsequenten Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik eine tragende Rolle zu. Unser Programm Digitale Schiene Deutschland ist ein technologischer Quantensprung für den gesamten Eisenbahnsektor.

Strategie

21 DB-konzernweite Agenda für eine bessere Bahn vorgestellt

DB-konzernweite Agenda für eine bessere Bahn vorgestellt

Mit der neuen DB-konzernweiten Agenda für eine bessere Bahn will der DB-Konzern den Systemverbund Bahn, zu dem auch die DB Netz AG gehört, fit für Zukunft, Wachstum sowie Beschäftigung und den DB-Konzern nachhaltig erfolgreich machen. Daher intensiviert der DB-Konzern seine Anstrengungen in den Bereichen Kapazität und Verfügbarkeit, Kunde und Qualität sowie Digitalisierung und Innovation.

Kapazität und Verfügbarkeit

In der Infrastruktur ist es Ziel des DB-Konzerns, den stetig zunehmenden Verkehr auf einem in vielen Teilen stark ausgelasteten Netz mit stabiler Betriebsqualität zu fahren. Dafür wird die Investitionsoffensive in Erhalt, Neu- und Ausbau des Schienennetzes fortgesetzt und verstärkt. Darüber hinaus sollen ein intelligenteres Baustellenmanagement und die organisatorische Neuaufstellung von DB Netze Fahrweg einen positiven Beitrag zu mehr Pünktlichkeit und Qualität leisten. Wesentlicher Faktor für den künftigen Erfolg des gesamten Systems soll die DSD sein. Mit der DSD plant der DB-Konzern, die Kapazität, Effizienz und Zuverlässigkeit im Netz deutlich zu erhöhen. Mit hohen Investitionen in neue Züge will der DB-Konzern die Voraussetzungen für Wachstum und mehr Service im SPV schaffen.

Kunde und Qualität

Die Verfügbarkeit der Flotte will der DB-Konzern durch eine Verbesserung der Fahrzeuginstandhaltung erhöhen. Hierfür werden Werkstattkapazitäten weiter ausgebaut und Arbeitsprozesse optimiert. So sollen die Chancen der Digitalisierung genutzt werden, um unter anderem Fahrzeugschäden frühzeitig zu erkennen. Ziel des DB-Konzerns ist es, das Reiseerlebnis der Kunden zu steigern, die Reisendenpünktlichkeit sukzessive weiter zu erhöhen und den Kunden entlang der Reisekette zuverlässiger zu informieren.

21 »Zukunft Netz«

Digitalisierung und Innovation

Der DB-Konzern will durch digitale Services, durch ein hohes Leistungsniveau im automatisierten Bahnbetrieb sowie durch ein für den Kunden auf Basis von Mobilitäts- und Logistikplattformen maßgeschneidertes Angebotsportfolio begeistern. Ziel ist es, vor allem im Personenverkehr das Mobilitätsportfolio auszuweiten und ein nahtloses, digitales Kundenerlebnis zu schaffen.

»Zukunft Netz«

Die DB Netz Vision stellt die Kunden in den Mittelpunkt. »Gemeinsam mit unseren Kunden machen wir die Schiene zur ersten Wahl« – mit mehr Qualität, mehr Kapazität und mehr Einfachheit. Aus der Vision wurde zudem das Unternehmensprogramm »Zukunft Netz« abgeleitet. »Zukunft Netz« bündelt strategische Top-Maßnahmen, die einen Einfluss auf die Unternehmensziele haben.

Ökonomie

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

Insbesondere Kapazitätsmanagement ist für uns im Netz ein großer Hebel zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit. Die Nachfrage im Personen- und vor allem im Güterverkehr hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen, die Nutzungsintensität der Eisenbahn in Deutschland sich deutlich erhöht. Neben dem Aus- und Neubau von Infrastruktur konzentrieren wir uns dabei auf weitere Hebel wie die effizientere Nutzung von Sperrpausen im Rahmen von Bautätigkeiten, die Vermeidung von Überlastung der nutzbaren Kapazitäten sowie die Reduzierung von Störungen, die ungeplant Kapazität verzehren.

Mittel- bis langfristig wird uns vor allem auch die Digitalisierung der Infrastruktur bei der Erreichung unserer Ziele unterstützen. Neben dem Programm DSD, das durch den langfristig angestrebten Flächenrollout von ETCS und die Umstellung unserer Alttechnik auf digitale Stellwerke sowie einen digitalen Bahnbetrieb bis zu 20% mehr Kapazität für

die Infrastruktur generieren soll, digitalisieren wir Prozesse, wo sinnvoll und notwendig, in allen unseren Wertschöpfungsstufen.

Soziales

Die Mitarbeiterstruktur der DB Netz AG ist von einem hohen Durchschnittsalter geprägt. Daher arbeiten wir bereits heute an einer rechtzeitigen und erfolgreichen Rekrutierung sowie der vorausschauenden Qualifizierung von neuen und vorhandenen Mitarbeitern. Im Fokus stehen dabei vor allem die Digitalisierung und die daraus entstehende Parallelität von digitaler und analoger Welt – insbesondere in den operativen Bereichen. Die Wertschätzung der Kenntnisse und Fähigkeiten unserer Mitarbeiter in diesen beiden Welten sind uns sehr wichtig. Zur Steigerung der allgemeinen Mitarbeiterzufriedenheit wurde im Herbst 2018 die im Zweijahres-Rhythmus stattfindende konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt.

Ökologie

Zur Reduktion des spezifischen stationären Energiebedarfs und der CO₂-Emissionen fokussiert sich die DB Netz AG auf werthaltige Effizienzmaßnahmen mit Schwerpunkt bei den besonders stromintensiven Verbrauchern (Weichenheizungen, Gleisfeldbeleuchtung und Stellwerke).

Strategische Schwerpunkte 2018

Ein grundlegendes Element zur Umsetzung unserer Vision ist auch die Einführung von Lean-Management in der Organisation. Im Berichtsjahr wurden dafür bereits erste Voraussetzungen geschaffen. Ein Beispiel erfolgreicher Umsetzung ist die Standardisierung und Digitalisierung der Arbeitsvorbereitung und -durchführung in der Instandhaltung (Projekt OPEX SPI). Ab Januar 2019 wird mit den Vorbereitungen eines flächendeckenden Rollouts gearbeitet, der dann gegen Jahresmitte die bereits laufenden Initiativen ergänzen wird.

Weitere Informationen

- 22** Termin- und Kostenentwicklung von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen—Ulm
- 23** Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21
- 23** Lärmabhängiges Trassenpreissystem unterstützt Umrüstung von Güterwagen
- 23** Zukunftsinvestitionsprogramm im dritten Jahr
- 23** Modernisierung des Bestandsnetzes im Plan
- 23** Planungen des 740-m-Netzes gestartet
- 24** Klage des Landes Sachsen-Anhalt
- 24** Digitales Planen und Bauen wird Realität
- 24** Schlichtungsverfahren Tunnel Rastatt läuft
- 24** Unfall in Aichach

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

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

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

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

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

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

Lärmabhängiges Trassenpreissystem unterstützt Umrüstung von Güterwagen

Das Lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) sieht einen Zuschlag für laute Güterzüge von derzeit 5,5% auf den regulären Trassenpreis vor. Güterzüge, die zu mindestens 90% aus Wagen mit leisen Bremssohlen bestehen, sind von der Zahlung ausgenommen. In der Netzfahrplanperiode 2016/2017 wurden rund 17 Mio. € generiert, die vollständig der Finanzierung von Bonuszahlungen für EVU zugutekommen werden, die Güterwagen nutzen, die auf leise Verbundstoffbremssohlen umgerüstet wurden. Im Berichtsjahr haben wir für das Programmjahr 2017 im LaTPS insgesamt 36.646 Anträge (für 2016: 25.643) zur Förderung lärmgeminderter Bestandsgüterwagen erhalten und positiv beschieden. Insgesamt wurden für die gestellten Anträge rund 8 Mio. € (für 2016: 4,4 Mio. €) als Bonus an die EVU ausgezahlt. Das LaTPS wird bis Ende 2020 bestehen. Über die gesamte Laufzeit ist das Programm erlösneutral.

Zukunftsinvestitionsprogramm im dritten Jahr

Das BMVI hat im Rahmen des ZIP des Bundes zusätzliche Bundesmittel für den Seehafenhinterlandverkehr, Lärmschutz, Barrierefreiheit und Digitalisierung in den Jahren 2016 bis 2018 zur Verfügung gestellt. In den ersten beiden Jahren wurden für die Infrastruktur insgesamt rund 293 Mio. €

verausgabt, im Berichtsjahr waren es 283 Mio. € (davon DB Netz AG: 228 Mio. €). Für die Jahre 2019 bis 2020 wurden für einige Teilprogramme Anschlussfinanzierungen von rund 93 Mio. € vereinbart.

Modernisierung des Bestandsnetzes im Plan

Im vierten Jahr der LuFV II trieb die DB Netz AG die Modernisierung des Bestandsnetzes intensiv voran. Auch das Jahresprogramm 2018 war an dem übergeordneten Ziel ausgerichtet, die Qualität und Verfügbarkeit der bestehenden Schieneninfrastruktur nachhaltig zu verbessern. Dabei stehen aktuelle und zukünftige Kunden der Infrastruktur weiter im Blick. Mit der LuFV II hat der DB-Konzern ein Qualitätsversprechen abgegeben, an dessen Einhaltung auch die DB Netz AG mit höchster Anstrengung arbeitet.

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

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

Planungen des 740-m-Netzes gestartet

Die Schaffung eines durchgängigen Schienennetzes für 740 m lange Güterzüge ist ein wesentliches Element für einen wirtschaftlicheren SGV und eine effizientere Nutzung der Eisenbahninfrastruktur.

Das BMVI hat daher ein Maßnahmenprogramm 740-m-Netz definiert, das unter der Sammelposition »Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung« in den potenziellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 eingeordnet wurde. Die Wirtschaftlichkeit des 740-m-Netzes wurde durch das für BMVI festgestellt und die Finanzierung des Planungsstarts aus Bundesmitteln sichergestellt. Gegenstand der Bedarfsplanmaßnahme sind aktuell rund 80 Einzelmaßnahmen, wie Signalversetzungen und der Einbau von Weichen zur Schaffung neuer Überholmöglichkeiten.

Klage des Landes Sachsen-Anhalt

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

Digitales Planen und Bauen wird Realität

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

um 100 weitere BIM-Projekte auszuweiten. Dabei setzt DB E & C modernste digitale Technologien bei der Bestandsdatenerfassung, Planung und Bauüberwachung ein und stellt durch ein modulares Schulungskonzept die BIM-Qualifizierung der Mitarbeiter sicher.

Schlichtungsverfahren Tunnel Rastatt läuft

Nach der Havarie in der Oströhre des Tunnels Rastatt im Vorjahr laufen seit März 2018 vorbereitende Arbeiten zur Sanierung des Tunnels. Gleichzeitig begann das zwischen dem DB-Konzern und der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Tunnel Rastatt vereinbarte Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen des Schadens beim Tunnelvortrieb und der damit verbundenen Verantwortlichkeiten. Das Schlichtergremium, bestehend aus technischen und juristischen Gutachtern, arbeitet die Ursachen der Havarie auf und soll einen Schlichtungsvorschlag erarbeiten. Jedoch sind zur Klärung der Schadensursachen weitere Erkundungen erforderlich. Dazu wurde unter anderem ein umfangreiches Bohrprogramm durchgeführt. Das Schlichtungsverfahren dauert weiter an.

Im Berichtsjahr haben zudem betroffene EVU Schadenersatzansprüche geltend gemacht.

Die DB Netz AG hat am 16. August 2018 mit der ARGE Tunnel Rastatt eine Vereinbarung zum Weiterbau der nicht havarierten Weströhre abgeschlossen. In dieser wurde festgelegt, zwei Vortriebsvarianten technisch zu planen.

Unfall in Aichach

Am 7. Mai 2018 ist es im Bereich des Bahnhofs Aichach zu einer Kollision eines Personenzuges der Bayerischen Regio-bahn mit einem Güterzug gekommen. Dabei sind zwei Menschen ums Leben gekommen. Mehrere Personen wurden verletzt. Gemäß EU-Verordnung wurde ein »Aktionsplan zur Erhöhung der Handlungssicherheit der Fahrdienstleiter« aufgesetzt.

Nachtragsbericht

- 25 Tarifverhandlungen abgeschlossen
 - 25 Prozess zu Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten vor dem BGH ausgesetzt
-

Tarifverhandlungen abgeschlossen

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

Prozess zu Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten vor dem BGH ausgesetzt

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

Chancen- und Risikobericht

- 26 Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen**
- 26 Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung**

- 27 Umfassendes Risikomanagementsystem**
- 27 Bewertung der derzeitigen Risikoposition**

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

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

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

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

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

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

- ▶ **Produktion und Technik:** Unsere Tätigkeit als EIU basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlich-

keit entstehen Risiken für unsere Aktivitäten. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen. Wichtige Rahmenbedingungen für den Betrieb sind zudem die sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen im Bereich der Schieneninfrastruktur. Hier kann der Betrieb bei Abweichungen eingeschränkt oder untersagt werden.

- ▶ **Absatzmarktrisiken:** Diese ergeben sich im Wesentlichen indirekt, das heißt über unsere Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung.
- ▶ **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung:** Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Netz AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren von Bedeutung.
- ▶ **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäfts-

feldübergreifende Auswirkungen haben können. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

- ▶ **Infrastrukturfinanzierung:** Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch eine verlässliche Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund die LuFV II abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2019 fest schreibt. Derzeit laufen Verhandlungen über die Finanzierung ab dem Jahr 2020 (LuFV III).

Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, Ausbau und die Beseitigung von Engpässen (Bedarfsplaninvestitionen) erforderlich. Zur Durchführung dieser Investitionen sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es für sämtliche Projekte bereits abschließende Vereinbarungen gibt. Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.

- ▶ **Regulierungsrisiken:** Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von den EIU verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.

Zusätzlich existieren für die DB Netz AG die folgenden Risiken:

- ▶ Personalaufwandsrisiken unter anderem durch hohe Tarifabschlüsse,
- ▶ Beschaffungs-/Energiamarktrisiken aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen,
- ▶ IT-/Telekommunikationsrisiken,
- ▶ finanzwirtschaftliche Risiken aus Zins-, Währungs- und Preisänderungen sowie aus sich ungünstig entwickelnden Faktorkosten,

- ▶ rechtliche und vertragliche Risiken,
- ▶ Compliance-Risiken.

Das Risikomanagement ist umfassend in unseren betrieblichen Prozessen implementiert. Es wird regelmäßig überprüft und, soweit erforderlich, zielführend weiterentwickelt.

Umfassendes Risikomanagementsystem

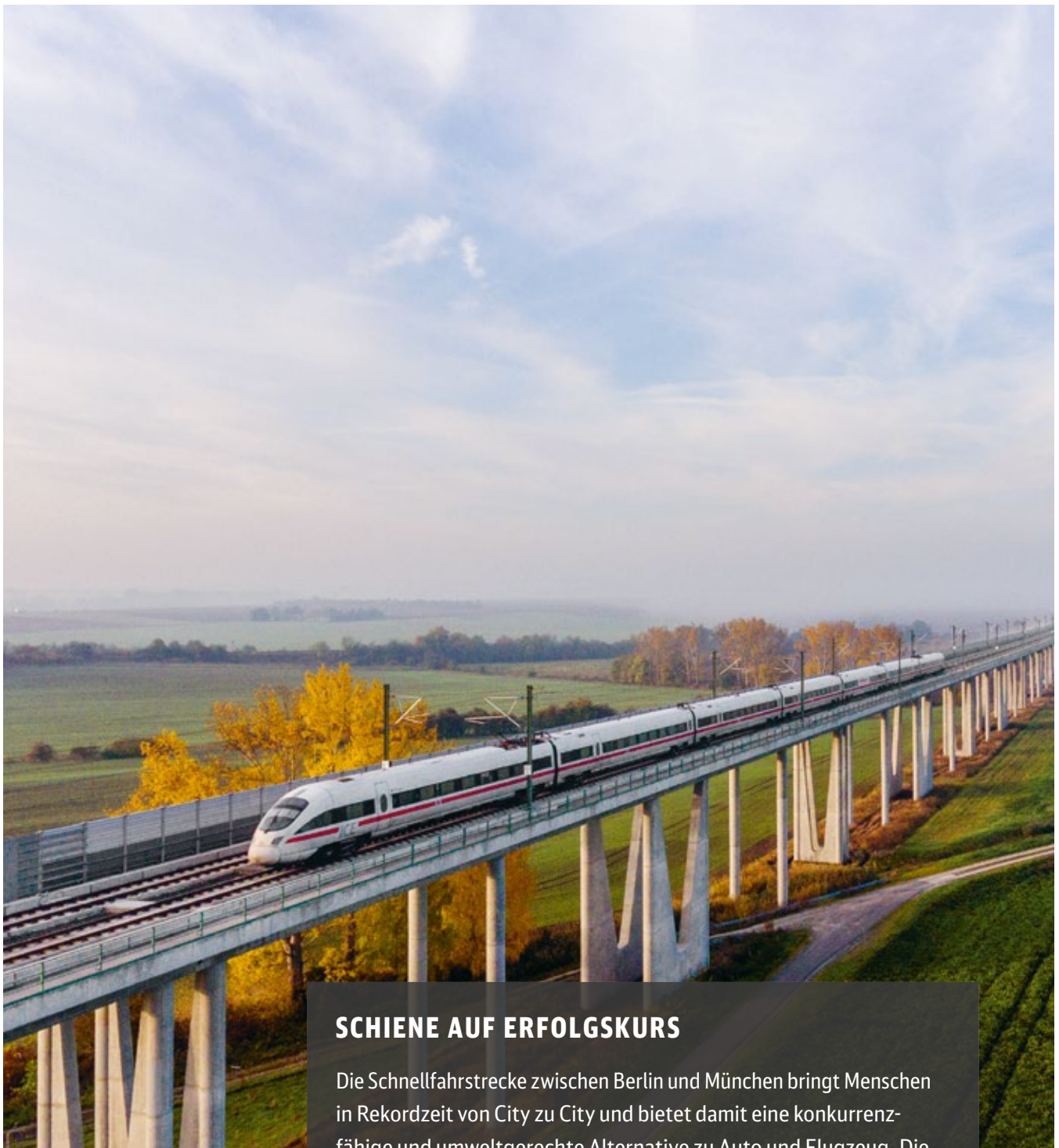
Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die DB Netz AG und ihre Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Netz AG dreimal jährlich berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses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

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

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte der DB Netz AG in Bezug auf die betragsmäßige Höhe in den Bereichen Regulierung sowie Produktion/Technik. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition nicht wesentlich verändert.

Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.



SCHIENE AUF ERFOLGSKURS

Die Schnellfahrstrecke zwischen Berlin und München bringt Menschen in Rekordzeit von City zu City und bietet damit eine konkurrenzfähige und umweltgerechte Alternative zu Auto und Flugzeug. Die verkürzte Fahrzeit macht das Reisen einfacher, verlässlicher und komfortabler. Die rund 500 Kilometer lange Neu- und Ausbaustrecke zwischen Nürnberg, Erfurt, Leipzig/Halle und Berlin ging am 10. Dezember 2017 in Betrieb und führte 2018 zu einer Verdoppelung der Fahrgastzahl.

Prognosebericht

- 29 Konjunkturelle Aussichten
- 29 Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte
- 29 Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

- 29 Voraussichtliche Entwicklung der DB Netz AG im Geschäftsjahr 2019

Konjunkturelle Aussichten

In Deutschland wird das Wirtschaftswachstum 2019 voraussichtlich etwa auf dem Niveau des Vorjahres bleiben. Die Beschäftigung sollte auf hohem Niveau weiter zunehmen, allerdings nur noch leicht. Die Anlageninvestitionen sollten weiter kräftig steigen. Der Außenbeitrag wird allerdings voraussichtlich sinken, da die Importe stärker wachsen dürften als die Exporte.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Der deutsche Personenverkehrsmarkt sollte 2019 weiter wachsen, wobei der Anstieg der Verkehrsleistung auf Berichtsjahresniveau erwartet wird. Hier wirkt im Wesentlichen eine positive Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen und der verfügbaren Einkommen. Gleichzeitig wird ein leichter Anstieg der Kraftstoffpreise erwartet. Für den SPV wird mit robusten Zuwächsen gerechnet. Der Fernverkehr dürfte dabei kräftiger wachsen als der Nahverkehr.

Für das Jahr 2019 wird weiterhin ein kräftiger Anstieg der Transportnachfrage im deutschen Güterverkehrsmarkt erwartet. Bei einer anhaltend positiven Entwicklung der Binnennachfrage und des Außenhandels sollten sich die positiven Konjunkturimpulse leicht abgeschwächt fortsetzen. Unsicherheiten resultieren unter anderem aus der Ausgestaltung des Brexits und aus potenziellen Zollkonflikten. Der Gesamtmarkt wird auch weiterhin von einem inter- und intramodalen Wettbewerbsdruck und anhaltenden Ressourcenengpässen gekennzeichnet sein. Zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Deutschland sollten 2019 neben den insgesamt positiven Konjunkturimpulsen auch Mengensteigerungen durch Verkehrsverlagerungen von der Straße infolge der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr (unter anderem Trassenpreisförderung) und die deutliche Mautkostensteigerung beitragen.

Für 2019 wird insgesamt eine positive Entwicklung der Trassennachfrage erwartet:

- ▶ Im SPNV sollten weiterhin Nachfragesteigerungen aufgrund höherer Regionalisierungsmittel zu verzeichnen sein.
- ▶ Ein Anstieg ist auch für den SPFV zu erwarten, unter anderem infolge eines Nachfragezuwachses auf der Strecke Berlin—München.
- ▶ Im SGV erwarten wir durch die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr (unter anderem Trassenpreisförderung) ein spürbares Mengenwachstum.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Wir erwarten im Geschäftsjahr 2019 durch die im Masterplan Schienengüterverkehr enthaltene Förderung der Trassenpreise für den SGV sowie die Ausweitung und Erhöhung der Lkw-Maut eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den SGV in Deutschland und damit verbunden auch positive Effekte auf die Trassennachfrage.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Netz AG im Geschäftsjahr 2019

Die Pünktlichkeitsziele wurden im Berichtsjahr nicht erreicht. Als Teil konzernweiter Aktivitäten wird die DB Netz AG daher 2019 ihre Aktivitäten zur Erfüllung des Kundenversprechens, insbesondere hinsichtlich der Pünktlichkeit, weiter vorantreiben.

An der Anfang 2016 kommunizierten Strategie hält die DB Netz AG fest und arbeitet konsequent daran, die Unternehmensvision entlang der strategischen Anker Qualität, Kapazität und Einfachheit umzusetzen: »Gemeinsam mit unseren Kunden machen wir die Schiene zur ersten Wahl.« Wesentlicher Aspekt wird es sein, die Prozesse vom Kunden her »Ende zu Ende« zu denken und übergreifend zu verbessern.

Ein wichtiges Ziel bleibt es, die Kapazität im Schienennetz zu erhöhen. Hierfür werden wir einerseits die vorhandene Schienenkapazität durch den Einsatz neuer Technologien noch besser nutzen. Das Projekt Kapazitätsmanagement wird auch 2019 eines der zentralen Projekte der DB Netz AG sein. Andererseits wird die Kapazität durch die Realisierung von Neu- und Ausbauprojekten erweitert.

Bei den Neu- und Ausbauprojekten liegt der Fokus auf der zeitlich richtigen Priorisierung der notwendigen Maßnahmen und darin, die Vorhaben schneller und kostenstabil umzusetzen. Wir haben 46 Großprojekte im Portfolio, von denen 2019 insgesamt 16 in Bau gehen. 2019 stehen zudem 19 Inbetriebnahmen an. Hierfür setzen wir auf wichtige methodische Weiterentwicklungen wie Digitalisierung des Bauens sowie neue Finanzierungsinstrumente.

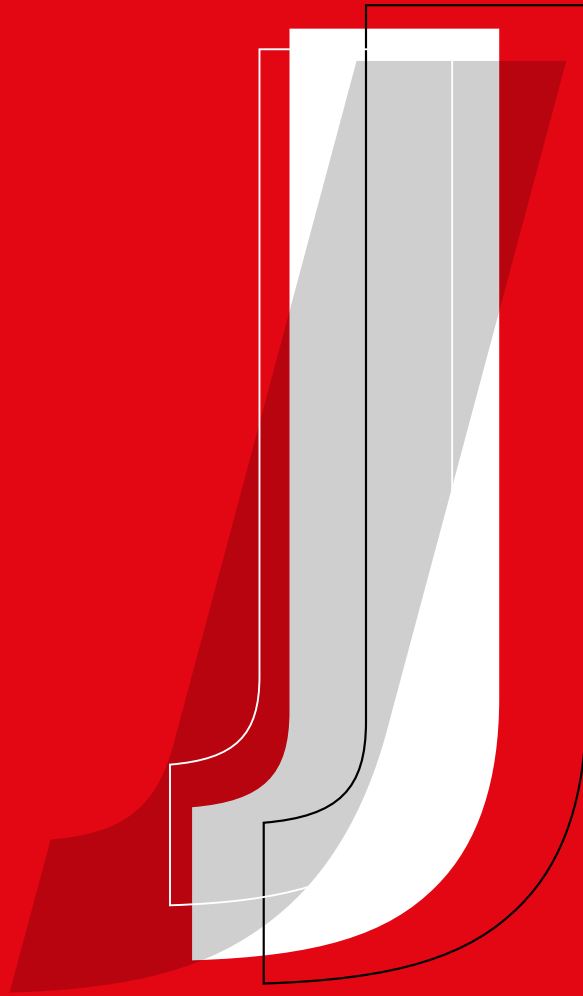
Im Geschäftsjahr 2019 gehen wir von einer leicht steigenden Leistungsnachfrage und einer leichten Umsatzverbesserung aus. Insbesondere aufgrund des Wegfalls von positiven Sondereffekten aus dem Berichtsjahr erwarten wir für das Jahr 2019 ein gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufiges Ergebnis.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

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



Jahresabschluss

- 32 Gewinn- und Verlustrechnung**
- 32 Bilanz**
- 33 Kapitalflussrechnung**
- 34 Entwicklung des Anlagevermögens**
- 34 Anhang**
- 45 Anteilsbesitzliste**
- 46 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers**

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. in Mio. €	Anhang	2018	2017
Umsatzerlöse	(15)	5.838	5.642
Bestandsveränderungen		-1	-1
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	894	843
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	641	666
Materialaufwand	(18)	-2.025	-1.914
Personalaufwand	(19)	-2.750	-2.569
Abschreibungen		-760	-959
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	-1.133	-1.091
Beteiligungsergebnis	(21)	14	15
Zinsergebnis	(22)	-209	-242
Ergebnis nach Steuern		509	390
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(31)	-509	-390
Jahresergebnis		0	0

Bilanz

Aktiva

Per 31.12. in Mio. €	Anhang	2018	2017
ANLAGEVERMÖGEN	(2)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		137	136
Sachanlagen			
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		12.066	12.016
davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		312	301
davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		9.100	9.073
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		4.189	4.341
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		0	0
Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		88	88
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		518	500
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		2.318	2.424
		19.179	19.369
Finanzanlagen		1	1
		19.317	19.506
UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	192	156
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	629	430
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		3	6
		824	592
RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	6	6
		20.147	20.104

Passiva

Per 31.12. in Mio. €	Anhang	2018	2017
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklagen	(7)	7.479	7.479
Andere Gewinnrücklagen	(8)	18	18
		8.264	8.264
RÜCKSTELLUNGEN	(9)	801	824
VERBINDLICHKEITEN	(10)	10.710	10.560
RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	372	456
		20.147	20.104

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. in Mio. €	Anhang	2018	2017
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung)		509	390
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		715	791
Zunahme der Pensionsrückstellungen (ohne konzerninterne Wechsler)		2	2
Cashflow vor Steuern		1.226	1.183
Abnahme der übrigen Rückstellungen		-13	-5
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge		-17	-6
Zahlungsunwirksame Erträge im Beteiligungsergebnis		-14	-15
Zu-/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-235	10
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-193	-311
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		-70	-42
Zinsaufwendungen/Zinserträge		209	242
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		893	1.056
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		125	114
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-67	-47
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-6.819	-6.540
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-3	-4
Erhaltene Zinsen		1	1
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		14	15
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-6.749	-6.461
Einzahlung der Gesellschafterin in die Kapitalrücklage		0	1.000
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		-199	-201
Auszahlungen von Anleihen und (Finanz-)Krediten		0	0
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		422	205
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen		6.541	6.139
Rückzahlungen von Zuschüssen		-38	-26
Gezahlte Zinsen		-203	-236
Auszahlungen für die Gewinnabführung an die Gesellschafterin		-390	-272
Aus-/Einzahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-281	-1.207
Einzahlungen für von Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler)		1	1
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		5.853	5.403
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		-3	-2
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		6	8
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(23)	3	6

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände.

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2018	Zugänge	Zuschüsse	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2018	Vortrag per 01.01. 2018	Abreibungen	Umbuchungen	Zuschreibungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2018	Stand per 31.12. 2018	Stand per 31.12. 2017
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE														
Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	31	62	-41	-	-	52	0	-2	-	-	-	-2	50	31
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	22	60	-41	-11	-	30	-	-	-	-	-	-	30	22
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	422	4	0	0	0	426	-317	-22	0	-	0	-339	87	105
	453	66	-41	0	0	478	-317	-24	0	-	0	-341	137	136
SACHANLAGEN														
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken														
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	3.212	31	-	2	-37	3.208	-570	0	-	-	16	-554	2.654	2.642
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	618	23	-11	29	-18	641	-317	-22	0	-	10	-329	312	301
Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	14.008	728	-623	133	-12	14.234	-4.935	-209	0	-	10	-5.134	9.100	9.073
	17.838	782	-634	164	-67	18.083	-5.822	-231	0	-	36	-6.017	12.066	12.016
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	16.445	1.169	-1.010	93	-189	16.508	-12.104	-434	0	45	174	-12.319	4.189	4.341
Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	2	0	-	-	0	2	-2	0	-	-	0	-2	0	0
Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	280	15	-5	4	-3	291	-192	-14	-	-	3	-203	88	88
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.301	74	-37	39	-25	1.352	-801	-57	0	-	24	-834	518	500
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.424	4.786	-4.611	-300	19	2.318	-	-	-	-	-	-	2.318	2.424
	38.290	6.826	-6.297	0	-265	38.554	-18.921	-736	0	45	237	-19.375	19.179	19.369
FINANZANLAGEN														
Anteile an verbundenen Unternehmen	1	-	-	-	-	1	0	-	-	-	-	0	1	1
Beteiligungen	0	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	0	0	0
	1	-	-	-	-	1	0	-	-	-	-	0	1	1
Anlagevermögen insgesamt	38.744	6.892	-6.338	-	-265	39.033	-19.238	-760	-	45	237	-19.716	19.317	19.506

Anhang

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

- ▶ Firma: DB Netz Aktiengesellschaft
- ▶ Sitz: Frankfurt am Main
- ▶ Registergericht: Amtsgericht Frankfurt am Main
- ▶ Handelsregister-Nummer: HRB 50879

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

zusammengefasst. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß §275 Abs. 2 HGB aufgestellt. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr mit Ausnahme der beschriebenen Änderungen unverändert.

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

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

In Höhe des aktivierten Betrags von 50 Mio. € (127 Mio. € abzüglich Zuschüssen und Abschreibungen von 77 Mio. €, per 31. Dezember 2017: 65 Mio. € abzüglich Zuschüssen von 34 Mio. €) ist gemäß §268 Abs. 8 Satz 1 HGB i. V. m. §301 Satz 1 AktG eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Allerdings stehen den zur Abführung gesperrten Beträgen ausreichend freie Rücklagen gegenüber.

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

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

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

nahme anfallenden Kosten für Fachfeinkonzept, Customizing, Programmierung, Testen und Abnahme sowie Migration aktiviert. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

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

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

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

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

Mit Wirkung per 1. Januar 2018 wird der Komponentenansatz erstmals für alle vorhandenen elektrischen und elektronischen Stellwerke (ESTW) angewendet. Bisher erfolgte dies zunächst nur für ESTW, bei denen Stellwerksneubauten oder -umbauten vorgenommen wurden. Nunmehr werden auch für Bestandsstellwerke – abweichend von der bisherigen einheitlichen Nutzungsdauer von 20 Jahren – Nutzungsdauern von 10 Jahren (für die Komponente Bedienplatz), von 20 Jahren (für die Innenanlage) und von 40 Jahren (für die Außenanlage) verwendet. Aus diesem Übergang auf die komponentenweise Abschreibung bei den Bestandsstellwerken hat sich im Berichtsjahr eine im Vorjahresvergleich um 43 Mio. € geringere Abschreibung ergeben.

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

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

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen wird überwiegend die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Anlagevermögen). Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt. Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen wurden in 2018 die Parameter für die Ermittlung der Wertberichtigung auf Vorräte nach Reichweite angepasst (unter anderem Anpassung der Reichweitenabschlagssätze).

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Im DB-Konzern werden seit dem 1. Januar 2018 die bisherigen Verfahren zur Ermittlung der Pauschalwertberichtigung (1%-Regel) und der pauschalierten Einzelwertberichtigung, basierend auf in Abhängigkeit vom Alter der Forderungen differenzierten Prozentsätzen, nicht mehr angewendet. Sie wurden durch ein neues Verfahren ersetzt, demgemäß die Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt werden. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2018 für die DB Netz AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,61% für überfällige Forderungen und 0,16% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,10%. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklambedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen abgesetzt.

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

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

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

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

Der beizulegende Zeitwert übersteigt per 31. Dezember 2018 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Die entsprechenden Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert. Der Unterschiedsbetrag ist gemäß §268 Abs. 8 Satz 3 HGB potenziell abführungsgesperrt.

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

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2018 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden im Berichtsjahr erstmals die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung. Im Vorjahr wurden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet.

Die Pensionsrückstellungen werden gemäß §253 Abs. 2 Satz 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (2,32%) ergibt sich per 31. Dezember 2018 ein Unterschiedsbetrag von 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €), der gemäß §253 Abs. 6 Satz 2 HGB nicht abführungsgesperrt ist.

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

in %	31.12.2018
Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt)	3,21
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,30

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundes-eisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beamtenversorgungs-zusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet (im Vorjahr: Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck). Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 0,88% (Vorruhestand) und 0,89% (Altersteilzeit), 1,61% (Jubiläum), 1,59% (Sterbegeld), 1,67% (mittelbare Altersversorgung) sowie 2,32% (Haftpflichtrenten) angewendet.

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

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

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Derivative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit Grundgeschäften (Mikro- und Portfolio-Hedges) eingesetzt werden. Bewertungseinheiten werden in der Weise gebildet, dass entweder das aus einem einzelnen Grundgeschäft resultierende Risiko durch ein einzelnes Sicherungsinstrument unmittelbar abgesichert wird (Mikro-Hedge), dass die Risiken mehrerer gleichartiger Grundgeschäfte durch ein oder mehrere Sicherungsinstrumente abgedeckt werden (Portfolio-Hedge) oder dass die risikokompensierende Wirkung ganzer Gruppen von Grundgeschäften zusammenfassend betrachtet wird (Makro-Hedge).

Die den Grundgeschäften zugeordneten Derivate werden bilanziell nicht erfasst (sogenannte Einfrierungsmethode). Insoweit erfolgt die Nichtanwendung der §§249 Abs. 1, 252 Abs. 1 Nr. 3, 4 sowie 256 a HGB.

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

Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet und Annahmen getroffen, die aufgrund der Marktbedingungen an den Bilanzstichtagen sachgerecht waren. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- beziehungsweise Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet.

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

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

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

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

Erläuterungen zur Bilanz

(2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagen-gitter zu entnehmen.

Der gemäß §285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbe-trag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 85 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 63 Mio. €), von denen 62 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 43 Mio. €) – abzüglich abgesetzter Zuschüsse von 41 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 26 Mio. €) – in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Erhaltene Zuschüsse in Höhe von 6.338 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 5.941 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 1 Mio. € (im Vorjahr: 131 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorge-nommen. Zudem wurden Zuschreibungen 45 Mio. € (im Vorjahr: 168 Mio. €) auf das Anlagevermögen vorgenom-men, da der Grund der außerplanmäßigen Abschreibungen aus Vorjahren entfallen ist.

(3) Vorräte

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Hilfs- und Betriebsstoffe	168	131
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	24	25
Insgesamt	192	156

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 113 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 125 Mio. €) gebildet.

Der Rückgang der Wertberichtigungen auf Hilfs- und Betriebsstoffe (€ 89 Mio; per 31. Dezember 2017: € 109 Mio) ist hauptsächlich auf die Aktualisierung der Parameter zur Ermittlung der Wertberichtigung nach Reichweiten, insbe-sondere auf Ersatzteile der Leit- und Sicherungstechnik (LST), zurückzuführen.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 2 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) verschrottet.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12. 2018	davon Rest- laufzeit mehr als 1 Jahr	31.12. 2017
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	160	3	127
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	273	8	234
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	1
Sonstige Vermögensgegenstände	195	0	68
Insgesamt	629	12	430

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Ver-mögensgegenstände belaufen sich auf 102 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 111 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 231 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 201 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft in Höhe von 27 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 18 Mio. €) und Forde-rungen aus der Ergebnisabführung von Tochtergesellschaf-ten in Höhe von 15 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 15 Mio. €). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen gegen die DB AG in Höhe von 35 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 23 Mio. €) enthalten.

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

(5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Gebäudemieten ausgewiesen (6 Mio. €; per 31. Dezember 2017: 6 Mio. €).

(6) Gezeichnetes Kapital

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

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2018 einen Betrag in Höhe von 7.479 Mio. € aus (per 31. Dezember 2017: 7.479 Mio. €).

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz per 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat (3.656 Mio. €) sowie die in Vorjahren erfolgten Kapitalerhöhungen von insgesamt 3.890 Mio. €. Darüber hinaus wurde die Kapitalrücklage im Jahr 2013 um 53 Mio. € sowie im Jahr 2016 um 14 Mio. € vermindert.

(8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2018 einen Betrag in Höhe von 18 Mio. € aus. Diese resultieren aus der Erstanwendung des BilMoG in 2010.

(9) Rückstellungen

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	27	25
Steuerrückstellungen	20	19
Sonstige Rückstellungen	754	780
Insgesamt	801	824

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuldbeitragenden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsumnahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Netz AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Netz AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Netz AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (22 Mio. €; im Vorjahr: 15 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in Höhe von 21 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) an die DB AG.

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

Darüber hinaus umfasst der Schuldbeitritt auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Netz AG an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet (4 Mio. €; per 31. Dezember 2017: 2 Mio. €).

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

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 27 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 25 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Verpflichtungen im Personalbereich	281	236
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	74	64
Zinsen für Rückzahlungsverpflichtungen	14	17
Prozessrisiken	64	109
Rückzahlungsverpflichtungen	85	104
Unterlassene Instandhaltung	86	80
Rückbauverpflichtungen	48	81
Übrige Risiken	102	89
Insgesamt	754	780

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

Die Rückstellung für Rückbauverpflichtungen betrifft die Verpflichtung zum Rückbau der Oberleitung über außer Betrieb genommenen Gleisen und Weichen in Höhe von 48 Mio. €.

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

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 25 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten: 21 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (25 Mio. €) verrechnet.

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

in Mio. €	31.12.2018
a) Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	50
b) Ertrag aus Bewertung Deckungsvermögen gemäß § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB	0
davon Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	25
davon abzüglich Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	-21
davon abzüglich Aufstockung Pensionsrückstellungen auf Zeitwert des Deckungsvermögens	-8
Potenziell abführungsgesperrter Betrag	50

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (84 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (84 Mio. €) verrechnet.

(10) Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2018	davon mit Restlaufzeit			31.12.2017
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	939	174	765	151	1.138
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	400	-	400	-	400
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	465	458	7	0	419
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.523	2.791	5.732	3.171	8.307
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	1	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	382	382	0	0	295
davon aus Steuern	25	25	-	-	23
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	10.710	3.805	6.905	3.322	10.560
davon zinspflichtig	8.165	2.033	6.132	3.171	8.022

Die Restlaufzeiten der Vorjahreswerte stellen sich wie folgt dar: Zinslose Darlehen in Höhe von 1.138 Mio. € (199 Mio. € bis ein Jahr, 939 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 302 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 400 Mio. € (400 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 0 Mio. €), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 419 Mio. € (416 Mio. € bis ein Jahr, 3 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 0 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 8.307 Mio. € (1.519 Mio. € bis ein Jahr, 6.788 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 3.929 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein

Beteiligungsverhältnis besteht, in Höhe von 1 Mio. € (1 Mio. € bis ein Jahr) sowie sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 295 Mio. € (294 Mio. € bis ein Jahr, 1 Mio. € größer ein Jahr).

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der DBAG in Höhe von 8.407 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 8.142 Mio. €). Die Verbindlichkeiten gegenüber der DBAG beinhalten insbesondere Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 6.807 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 7.086 Mio. €), von denen 5.732 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 6.788 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben. Darüber hinaus sind in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen kurzfristige Verbindlichkeiten aus Cashpooling von 958 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 536 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der DBAG von 509 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 390 Mio. €), kurzfristige Zinsverbindlichkeiten von 92 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 94 Mio. €) und kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 158 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 201 Mio. €) enthalten.

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

(11) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 372 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 456 Mio. €) bezieht sich im Wesentlichen (201 Mio. €; per 31. Dezember 2017: 282 Mio. €) auf die in den Jahren 1999, 2004 und 2011 geleisteten vorzeitigen Rückzahlungen zinsloser Darlehen an den Bund. Der Posten wird seit dem Geschäftsjahr 2011 pauschal über zehn Jahre aufgelöst.

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

(12) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	31.12.2018	31.12.2017
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	565	477
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-
Insgesamt	565	477

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DBAG für in Höhe von 558 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 470 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten, einschließlich Organmitgliedern. Auf ehemalige Organmitglieder entfällt ein Betrag von 2 Mio. €. Mit einer

Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DBAG voraussichtlich erfüllt werden können.

(13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
Bestellobligo für Investitionen	6.682	6.688
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	1.230	1.149
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	676	533
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	644	503
Insgesamt	7.358	7.221

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

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

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	141	122
fällig 1 bis 5 Jahre	262	207
fällig über 5 Jahre	273	204
Insgesamt	676	533

(14) Finanzinstrumente

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

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

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenforwards	0	1

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

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

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

in Mio. €	31.12. 2018	31.12. 2017
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenforwards	0	0

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(15) Umsatzerlöse

in Mio. €	2018	2017
Trassenentgelte	5.105	4.939
Örtliche Infrastruktur	259	246
Sonstige Umsatzerlöse	474	457
Insgesamt	5.838	5.642

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus der Auflösung von Rückstellungen für Rückforderungen von Entgelten in Höhe von 37 Mio. € enthalten.

(16) Andere aktivierte Eigenleistungen

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betragen im Geschäftsjahr 894 Mio. € (im Vorjahr: 843 Mio. €). Die unter diesem Posten ausgewiesenen Leistungen betreffen in Höhe von 170 Mio. € (im Vorjahr: 164 Mio. €) aufgearbeitete Komponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist. Daneben beinhaltet dieser Posten Leistungen für das Anlagevermögen in Höhe von 724 Mio. € (im Vorjahr: 679 Mio. €).

(17) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2018	2017
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	68	55
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	348	304
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	109	87
davon übrige staatliche Zuschüsse - öffentliche Hand	239	217
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	113	92
Zuschreibungen auf Sachanlagen	45	168
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	50	26
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	2	9
Währungskursgewinne	1	1
Übrige Erträge	14	11
Insgesamt	641	666
davon periodenfremd	195	126

Die periodenfremden Erträge beinhalten vor allem mit 113 Mio. € (im Vorjahr: 92 Mio. €) Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen und mit 50 Mio. € (im Vorjahr: 26 Mio. €) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie Ausgleichszahlungen des Bundes mit 30 Mio. €.

(18) Materialaufwand

in Mio. €	2018	2017
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	89	121
davon Aufwendungen für Energie	144	140
davon Strom	113	109
davon Stromsteuer	7	6
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	6	7
davon sonstige Energien	18	18
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	25	23
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-80	-42
Aufwendungen für bezogene Leistungen	291	294
davon eingekaufte Leistungen Transport	107	115
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	99	93
davon sonstige bezogene Leistungen	85	86
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	1.645	1.499
Insgesamt	2.025	1.914

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

(19) Personalaufwand

in Mio. €	2018	2017
Löhne und Gehälter	2.246	2.106
davon für Arbeitnehmer	1.903	1.749
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	320	333
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	23	24
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	504	463
davon für Arbeitnehmer	427	384
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	77	79
davon für Altersversorgung	74	62
Insgesamt	2.750	2.569

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

(20) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2018	2017
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	185	174
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	28	26
Gebühren und Beiträge	43	43
Aufwendungen für Versicherungen	7	7
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	1	0
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	14	16
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	58	55
Forschungs- und Entwicklungskosten	23	20
Sonstige bezogene Dienstleistungen	494	463
davon bezogene IT-Leistungen	166	152
davon sonstige Kommunikationsdienste	36	34
davon sonstige Serviceleistungen	292	277
Aufwendungen aus Schadenersatz	10	16
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4	10
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	43	49
Sonstige betriebliche Steuern	11	8
Übrige Aufwendungen	212	204
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	87	72
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	109	102
davon Währungskursverluste	2	2
davon sonstige übrige Aufwendungen	14	28
Insgesamt	1.133	1.091
davon periodenfremd	49	64

Die periodenfremden Aufwendungen beinhalten vor allem mit 43 Mio. € (im Vorjahr: 49 Mio. €) Aufwendungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen und mit 4 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.

(21) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2018	2017
Erträge aus Beteiligungen	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	14	15
Insgesamt	14	15

(22) Zinsergebnis

in Mio. €	2018	2017
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	1	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	-	1
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-210	-243
davon an verbundene Unternehmen	-196	-210
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-8	-6
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	-1
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	1	-1
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-1	0
Insgesamt	-209	-242

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

(23) Finanzmittelfonds

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

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

Sonstige Angaben

(24) Mitteilung nach §20 AktG

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

(25) Konzernzugehörigkeit

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

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

Entsprechend den Befreiungsregelungen des §291 HGB hat die DB Netz AG keinen Teilkonzernabschluss aufgestellt.

(26) Anteilsbesitz

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

(27) Beschäftigte

	2018		2017	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmer	35.407	36.245	33.490	34.232
Zugewiesene Beamte	6.891	6.571	7.393	7.130
	42.298	42.816	40.883	41.362
Auszubildende	2.623	3.076	2.434	2.829
Insgesamt	44.921	45.892	43.317	44.191

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

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

(28) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2018 an:

Frank Sennhenn

Vorsitzender des Vorstands,
Darmstadt

Jens Bergmann (seit 9. Mai 2018)

Ressort Finanzen/Controlling,
Bad Homburg vor der Höhe

Dr. Volker Hentschel

Ressort Produktion,
München

Bernd Koch (bis 30. April 2018)

Ressort Finanzen/Controlling,
Berlin

Ute Plambeck

Ressort Personal,
Hamburg

Prof. Dr. Dirk Rompf

Ressort Netzplanung und Großprojekte,
Schmittgen

Dr. Thomas Schaffer

Ressort Vertrieb und Fahrplan,
Frankfurt am Main

Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:

Ronald Pofalla

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

Torsten Westphal

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Bundesgeschäftsführer Eisenbahn-
und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Magdeburg

Claudia de Andrés-Gayón (bis 31. Oktober 2018)

Leiterin Personalsteuerung, Produkt- und
Prozessmanagement, Konzernarbeitsmarkt und Konzern-
personalservices der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Heinrich Biesel*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Hannover

Christian Bormann*

Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb Erfurt
der DB Netz AG,
Weimar

Harald Born*

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

Birgit Carlstaedt (seit 1. November 2018)

Leiterin Servicecenter Energiebeschaffungs- und
Risikomanagement der DB Energie GmbH,
Langen

Dirk Fischer

Rechtsanwalt,
Hamburg

Werner Gatzert (bis 31. März 2018)

Vorsitzender des Vorstands der DB Station & Service AG,
Teltow

Berthold Hillebrand*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Kassel

Claudia Horn

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

Cosima Ingenschay*

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

Christina Keindorf (bis 31. Oktober 2018)

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

Jürgen Konz

Konzernbevollmächtigter für die Länder
Rheinland-Pfalz und Saarland,
Saarbrücken

Dr. Markus Ksoll (seit 1. November 2018)

Leiter Verkehrspolitik Deutschland
der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Dr. Raphael L'Hoest

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

Peter Mießen

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

Dr. Meike Niedbal (seit 1. November 2018)

Leiterin Geschäftsentwicklung der
DB Station & Service AG,
Potsdam

Fred Nowka

Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Netz AG,
Kolkwitz

Petra Orschekowski*

Vorsitzende des Betriebsrats Zentrale der DB Netz AG,
Mainz

Dr. Manuel Rehkopf

Konzernbeauftragter für Strategie & Transformation
der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Uta Trusch*

Geschäftsstellenleiterin der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Frankfurt/Oder

Rainer Zimmermann*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Linz am Rhein

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

in T €	2018	2017
Gesamtbezüge des Vorstands	2.900	2.880
davon fixer Anteil	1.924	1.922
davon erfolgsabhängiger Anteil	976	958
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	88	84
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	2.305	1.898
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	60	60

Die Gesamtbezüge des Vorstands entfallen auf sechs Vorstandsmitglieder, die einen Arbeitsvertrag mit der DB Netz AG haben, und bestehen aus einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan).

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

Die DB Netz AG haftet im Rahmen der gesamtschuldnerischen Haftung mit der DB AG für Pensionszusagen aus dienstverträglichen Beziehungen mit drei (im Vorjahr: vier) Mitgliedern des Vorstands in Höhe von 4.043 T € (im Vorjahr: 4.243 T €).

(29) Honorar des Abschlussprüfers

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

(30) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

(31) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Frankfurt am Main, den 18. Februar 2019

DB Netz AG
Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

Tochterunternehmen Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.765	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	3.571	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein	EUR	1.653	87,50
MegaHub Lehrte Betreiber-Gesellschaft mbH, Hannover	EUR	262	65,62
AT EQUITY			
EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV, Frankfurt am Main ^{2),3)}	EUR	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Paris/Frankreich ^{2),3)}	EUR	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungs- gesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2),3)}	EUR	3.475	24,53
TIA GmbH, Augsburg ^{2),3)}	EUR	289	42,88
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{2),4)}	EUR	6	42,88
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2),5)}	EUR	2.196	21,88

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

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

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2017.

⁴⁾ Daten aus Liquidationsbilanz zum 1. Juli 2018.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2016.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Netz Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach §289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

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

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die von uns vor Datum dieses Bestätigungsvermerks erlangte Erklärung zur Unternehmensführung nach §289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

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

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

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

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- ▶ identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen,

beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

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

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

Frankfurt am Main, den 18. Februar 2019

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach Wirtschaftsprüfer	ppa. Roswitha Hees-Brückmann Wirtschaftsprüferin
---	---



Bericht des Aufsichtsrats

- 50 Sitzungen des Aufsichtsrats**
- 50 Arbeitsschwerpunkte**
- 51 Jahresabschluss**
- 51 Veränderungen in der Besetzung
von Aufsichtsrat und Vorstand**

Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungen des Aufsichtsrats

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

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats hat vier Sitzungen abgehalten. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen einschließlich personeller Angelegenheiten des Vorstands vorbereitet.

Der Aufsichtsratsvorsitzende stand laufend in Verbindung mit dem Vorstand und insbesondere dessen Vorsitzendem und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

Arbeitsschwerpunkte

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 15. März 2018 insbesondere mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2017 befasst. Zudem hat sich der Aufsichtsrat über die Vergütungsstruktur des Konzerns informieren lassen. Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2017 beschäftigt.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 8. Mai 2018 hat sich der Aufsichtsrat mit diversen personellen Angelegenheiten befasst.

In seiner Sitzung am 7. Juni 2018 hat sich der Aufsichtsrat umfassend über den aktuellen Stand der Umsetzung der Strategie der DB Netz AG informieren lassen.

In seiner Sitzung am 27. November 2018 hat der Vorstand dem Aufsichtsrat die Planung für das Geschäftsjahr 2019, die Budgetplanung 2019 sowie die Mittelfristplanung 2019 bis 2023 vorgelegt. Zudem wurde der Aufsichtsrat über die Agenda für eine bessere Bahn des Vorstands der Deutschen Bahn AG (DB AG) sowie über erste Auswirkungen auf die vorgelegte Planung der DB Netz AG informiert. Auf Anregung der Arbeitnehmervertreter hat sich der Aufsichtsrat auf eine Erörterung der Budget- und Mittelfristplanung in der nächsten regulären Aufsichtsratssitzung verständigt. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über die Feststellungen zum internen Kontrollsystem (IKS) informieren lassen. Ferner hat der Aufsichtsrat der Gewährung eines »Long-term Incentive Netz 2018 ff.« sowie den Zielvereinbarungen für den Vorstand der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2019 zugestimmt.

Der Aufsichtsrat hat sich fortlaufend über den aktuellen Stand ausgewählter Großprojekte unterrichten lassen. Der Aufsichtsrat verfolgte regelmäßig die Entwicklung der Qualitätskennzahlen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II und die Entwicklung der Pünktlichkeit. Weiterhin wurde der Aufsichtsrat unter anderem über den aktuellen Sachstand zum Geschäftsprozess-Exzellenz-Programm, über die geplante Umsetzung des Programms Digitale Schiene Deutschland, über das Leit- und Sicherungstechnik-(LST-)Akutprogramm sowie über den aktuellen Stand zur Tunnelhavarie in Rastatt informiert. Ferner hat sich der Aufsichtsrat regelmäßig mit den personalwirtschaftlichen Kennzahlen sowie mit der strategischen Personalentwicklung beschäftigt. Zudem wurde dem Aufsichtsrat quartalsweise über den aktuellen Stand der Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke (NBS) Ulm—Wendlingen schriftlich berichtet.

**RONALD POFALLA**

Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB Netz AG

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG zum 31. Dezember 2018 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 20. März 2019 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2018 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wird aufgrund des mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2018 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 25. Oktober 2018 wurden Frau Dr. Meike Niedbal und Frau Birgit Carlstaedt mit Wirkung zum 1. November 2018 als Nachfolgerinnen für Frau Christina Keindorf und Frau Claudia de Andrés-Gayón, die ihr Aufsichtsratsmandat jeweils mit Ablauf des 31. Oktober 2018 niedergelegt haben, gewählt.

Herr Dr. Markus Ksoll wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung am 25. Oktober 2018 mit Wirkung zum 1. November 2018 als Nachfolger von Herrn Werner Gatzer, der sein Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 31. März 2018 niedergelegt hat, gewählt.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 15. März 2018 wurden erneut Herr Bernd Koch für den Zeitraum vom 1. Oktober 2018 bis zum 30. September 2023 zum Vorstandsmitglied für das Ressort Finanzen/Controlling der DB Netz AG sowie Herr Dr. Thomas Schaffer für den Zeitraum vom 1. Dezember 2018 bis zum 30. November 2023 zum Vorstandsmitglied für das Ressort Vertrieb und Fahrplan der DB Netz AG bestellt.

In der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats am 8. Mai 2018 wurde Herr Jens Bergmann für den Zeitraum vom 9. Mai 2018 bis zum 8. Mai 2021 zum Vorstandsmitglied für das Ressort Finanzen/Controlling der DB Netz AG bestellt. Herr Bergmann folgt Herrn Bernd Koch, der sein Vorstandsmandat mit Ablauf des 30. April 2018 niedergelegt hat.

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

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren erfolgreichen Einsatz im Geschäftsjahr 2018.

Berlin, im März 2019

Für den Aufsichtsrat



Ronald Pofalla
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG

Kontaktinformationen

DB Netz AG

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

Investor Relations

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin
Telefon – 030.297-64031
Telefax – 069.265-20110
E-Mail – ir@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/ir



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



Konzernkommunikation

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

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon – 030.297-61030
Telefax – 030.297-61919
E-Mail – presse@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/presse

DB-Servicenummer

Unsere Servicenummer 0180.699 66 33 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kunden.

Dabei gelten folgende Gebühren: für Anrufe aus dem deutschen Festnetz 20 ct/Anruf, Tarif bei Mobilfunk maximal 60 ct/Anruf.

Online finden Sie als Privat- und Geschäftsreisender **Antworten auf häufige Fragen** sowie **weitere Kontaktmöglichkeiten**.



DB-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.



Impressum

Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations, Berlin
Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
Lithografie: Koch Prepress GmbH, Wiesbaden
Druck: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG, Stuttgart
Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin

Bildnachweis: **D Titel Umschlag** Max Lautenschläger
D U2 Max Lautenschläger **D 3** Max Lautenschläger
D 20 Max Lautenschläger **D 28** Max Lautenschläger
D 51 Max Lautenschläger



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

www.dbnetze.com

