



M. Schnell
Kundenservice-Manager



Deutsche Bahn

Integrierter Bericht 2014

Integriert denken. Nachhaltig handeln. Langfristig erfolgreich.

AUF EINEN BLICK



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Umsatz bereinigt	39.720	39.119	+ 601	+1,5
Ergebnis vor Ertragsteuern	937	876	+ 61	+7,0
Jahresergebnis	988	649	+ 339	+52,2
EBITDA bereinigt	5.110	5.139	- 29	- 0,6
EBIT bereinigt	2.109	2.236	- 127	- 5,7
Eigenkapital per 31.12.	14.525	14.912	- 387	- 2,6
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16.212	16.362	- 150	- 0,9
Bilanzsumme per 31.12.	55.883	52.894	+ 2.989	+ 5,7
Capital Employed per 31.12.	33.683	33.086	+ 597	+ 1,8
Return on Capital Employed (ROCE) in %	6,3	6,8	-	-
Tilgungsdeckung in %	20,9	20,5	-	-
Brutto-Investitionen	9.129	8.224	+ 905	+11,0
Netto-Investitionen	4.442	3.412	+ 1.030	+ 30,2
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.896	3.730	+ 166	+ 4,5
PERSONENVERKEHR				
Reisende in Mio.	4.348	4.355	- 7	- 0,2
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Pünktlichkeit Schienenpersonenverkehr in Deutschland in %	94,5	94,1	-	-
Reisende in Mio.	2.254	2.235	+ 19	+ 0,9
davon in Deutschland	2.030	2.016	+ 14	+ 0,7
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	88.407	88.746	- 339	- 0,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	763,3	765,8	- 2,5	- 0,3
BUSVERKEHR				
Reisende in Mio.	2.094	2.120	- 26	- 1,2
Verkehrsleistung ¹⁾ in Mio. Pkm	8.097	8.375	- 278	- 3,3
Betriebsleistung in Mio. Buskm	1.601	1.574	+ 27	+ 1,7
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	329,1	390,1	- 61,0	- 15,6
Verkehrsleistung in Mio. tkm	102.871	104.259	- 1.388	- 1,3
SPEDITION UND LOGISTIK				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	98.867	95.543	+ 3.324	+ 3,5
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.112	1.092	+ 20	+ 1,8
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.983	1.891	+ 92	+ 4,9
Lagerhausfläche Kontraktlogistik in Mio. m ²	7,1	6,2	+ 0,9	+ 14,5
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	94,3	94,0	-	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.044	1.035	+ 9	+ 0,9
davon konzernexterne Bahnen	261,0	247,4	+ 13,6	+ 5,5
Anteil konzernexterner Bahnen in %	25,0	23,9	-	-
Stationshalte in Mio.	148,4	146,2	+ 2,2	+ 1,5
davon konzernexterne Bahnen	28,6	27,2	+ 1,4	+ 5,1
WEITERE INFORMATIONEN				
Auftragsbestand Verkehrsverträge Personenverkehr per 31.12. in Mrd. €	84,2	87,5	- 3,3	- 3,8
Betriebslänge Schienennetz in km	33.426	33.448	- 22	- 0,1
Personenbahnhöfe	5.676	5.668	+ 8	+ 0,1
Rating Moody's/Standard & Poor's	Aa1/AA	Aa1/AA	-	-
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	295.763	295.653	+ 110	-
Mitarbeiterzufriedenheit - Index	3,7	3,6 ²⁾	-	-
Arbeitgeberattraktivität - Rang	13	22	+ 9	-
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	22,8	22,5	-	-
Gesundheitsstand in Deutschland in %	94,1	94,0	-	-
Deckung externer Nachführungsbedarf in Deutschland in %	96,4	98,1	-	-
Reduktion spezifischer CO ₂ -Emissionen im Vergleich zu 2006 in %	22,7	18,7	-	-
Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix in %	39,6	35,2	-	-
Lärmsanierte Strecke gesamt ³⁾ in km	1.400	1.300	+ 100	+ 7,7
Anzahl mit Flüsterbremsen umgerüsteter Güterwagen gesamt ³⁾	6.500	650	+ 5.850	-
Recyclingquote in %	95,6	94,2	-	-

¹⁾ Ohne DB Arriva.

²⁾ Mitarbeiterbefragung 2012.

³⁾ Werte gerundet.

WELTWEITE PRÄSENZ



DB BAHN FERNVERKEHR

EUROPA: Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Österreich, Polen, Schweiz, Tschechien, Ungarn

DB BAHN REGIO

EUROPA: Deutschland

DB ARRIVA

EUROPA: Dänemark, Großbritannien, Italien, Kroatien, Niederlande, Polen, Portugal, Schweden, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn

DB SCHENKER RAIL

EUROPA: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Niederlande, Polen, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Spanien, Ungarn

DB SCHENKER LOGISTICS

EUROPA: Albanien, Belgien, Bosnien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland, Großbritannien, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Mazedonien, Moldawien, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Weißrussland, Zypern

ASIEN / PAZIFIK: Armenien, Aserbaidtschan, Australien, Bahrain, Bangladesch, China, Hongkong, Indien, Indonesien, Irak, Iran, Israel, Japan, Jemen, Jordanien, Kambodscha, Kasachstan, Katar, Kirgisien, Korea, Kuwait, Laos, Libanon, Macau, Malaysia, Malediven, Mauritius, Myanmar, Neuseeland, Oman, Pakistan, Palästinensische Gebiete, Philippinen, Saudi-Arabien, Singapur, Sri Lanka, Syrien, Tadschikistan, Taiwan, Thailand, Turkmenistan, Usbekistan, Vereinigte Arabische Emirate, Vietnam

AFRIKA: Ägypten, Algerien, Angola, Äthiopien, Botswana, Dschibuti, Ghana, Kenia, Madagaskar, Marokko, Mosambik, Namibia, Nigeria, Sambia, Senegal, Simbabwe, Südafrika, Tansania, Tunesien, Uganda

AMERIKA: Argentinien, Aruba, Barbados, Bolivien, Brasilien, Chile, Costa Rica, Curaçao, Dominikanische Republik, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Kanada, Kolumbien, Kuba, Mexiko, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Trinidad und Tobago, Uruguay, USA, Venezuela

DB DIENSTLEISTUNGEN

EUROPA: Deutschland

DB NETZE FAHRWEG

EUROPA: Deutschland

DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

EUROPA: Deutschland

DB NETZE ENERGIE

EUROPA: Deutschland

DB INTERNATIONAL

EUROPA: Deutschland, Georgien, Großbritannien, Kroatien, Litauen, Niederlande, Norwegen, Polen, Rumänien, Russland, Schweden, Serbien, Spanien, Türkei

ASIEN / PAZIFIK: Australien, China, Indien, Israel, Jordanien, Kasachstan, Katar, Malaysia, Mongolei, Oman, Saudi-Arabien, Singapur, Taiwan, Thailand, Usbekistan, Vereinigte Arabische Emirate, Vietnam

AFRIKA: Ägypten, Algerien, Südafrika

AMERIKA: Brasilien, USA

UNSERE FLOTTEN UND NETZWERKE



DB-Konzern
**Unsere Flotten
und Netzwerke
2014**

STRATEGIE DB2020

UNSERE DREI DIMENSIONEN



UNSERE VIER STOSSRICHTUNGEN



INHALT

1 INTEGRIERT DENKEN + NACHHALTIG HANDELN = LANGFRISTIG ERFOLGREICH

A

- 31 AN UNSERE STAKEHOLDER**
- 32 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
- 36 Bericht des Aufsichtsrats
- 41 Corporate Governance Bericht
- 49 Stakeholderdialog
- 55 Compliance- und Datenschutz-Bericht

B

- 57 KONZERN-LAGEBERICHT**
- 58 Überblick
- 60 Der DB-Konzern
- 72 Trends und Implikationen
- 76 Konzernstrategie
- 82 Geschäfts- und Rahmenbedingungen
- 92 Konzernperformance Ökonomie
- 110 Konzernperformance Soziales
- 117 Konzernperformance Ökologie
- 122 Entwicklung der Geschäftsfelder
- 165 Weitere Informationen
- 168 Chancen- und Risikobericht
- 177 Nachtragsbericht
- 178 Prognosebericht

C

- 185 KONZERN-ABSCHLUSS**
- 186 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 187 Konzern-Bilanz
- 188 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 189 Konzern-Eigenkapital Spiegel
- 190 Konzern-Anhang
- 266 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

D

- 267 ZUSATZINFORMATIONEN ZUR
NACHHALTIGKEIT**
- 268 DB-Konzern
- 270 Kunde und Qualität
- 270 Soziales
- 274 Ökologie
- 282 Weitere Informationen
- 283 Bescheinigung über eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung
- 285 GRI-Index

E

- 287 WEITERE INFORMATIONEN**
- 288 Glossar
- 291 Abkürzungsverzeichnis
- 292 Kontaktinformationen und Finanzkalender

INTEGRIERTER
BERICHT 2014

INTEGRIERT
DENKEN



NACHHALTIG
HANDELN



LANGFRISTIG
ERFOLGREICH

Unsere Zukunft: Nachhaltig erfolgreich



ÜBER DIESEN BERICHT



INTEGRIERTE BERICHTERSTATTUNG: WAS BEDEUTET DAS?

Integrierte Berichterstattung ist mehr als die reine Zusammenführung von Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht. In unserem integrierten Bericht wollen wir Informationen zusammenführen, verknüpfen und in den Kontext stellen. Unser Ziel: ein umfassender Überblick über den DB-Konzern und seine nachhaltige Strategie **DB2020** mit ihren drei Dimensionen **ÖKONOMIE**, **SOZIALES** und **ÖKOLOGIE**.

ERFÜLLTE BERICHTSSTANDARDS

In unserem integrierten Bericht erfüllen wir alle in Deutschland geltenden Standards der Finanzberichterstattung und in der Nachhaltigkeitsberichterstattung die internationalen Leitlinien (G3) der Global Reporting Initiative (GRI). Der GRI-Index ab Seite 285 listet in kompakter Form Informationen zu Indikatoren der GRI auf.



WIE NUTZEN SIE DIESEN BERICHT?

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



ERGÄNZENDE INFORMATIONEN

Speziell hervorgehoben haben wir eine zusätzliche Informationsebene neben dem Fließtext. Hier unterscheiden wir zwischen zwei Formen: kritische Themen und Vertiefungen.



KRITISCHE THEMEN

So gekennzeichnet vertiefen wir Themen, die für uns erfolgskritisch sind, bei denen entweder wir oder Dritte aber noch nicht die Leistung erbringen, die erforderlich ist.




VERTIEFUNGEN


So gekennzeichnet heben wir einzelne Themen hervor, die für uns von besonderem Interesse sind. Anhand von Bildern und/oder Text geben wir zusätzliche Informationen.

MEHR INFORMATIONEN ONLINE




Weiterführende und ergänzende Informationen finden Sie im Online-Bericht oder im Internet. Für eine einfache Verlinkung haben wir eine spezielle Linkseite unter www.db.de/links eingerichtet. Die entsprechenden Stellen im Bericht sind mit dem Symbol  gekennzeichnet.

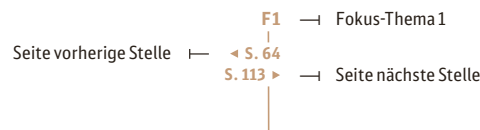


Weiterführende Angebote im Online-Bericht haben wir ebenfalls gekennzeichnet. Das Download-Symbol  signalisiert, dass der entsprechende Inhalt online heruntergeladen werden kann, zum Beispiel als Excel-Datei. Grafiken, die einen Online-Mehrwert bieten, sind mit einem QR-Code versehen, der direkt zu der Online-Grafik verlinkt.






EIN ROTER FADEN DURCH DEN BERICHT

Für den Integrierten Bericht 2014 haben wir fünf **FOKUS-THEMEN** [SEITE 58] definiert: demografische Entwicklung (F1), Klimawandel (F2), leistungsfähige Infrastruktur (F3), Wachstum DB Schenker Rail (F4) und Zukunft Mobilität (F5). Wenn Fokus-Themen im Bericht vorkommen, sind die entsprechenden Stellen mit dem Symbol  und einer direkten Kennzeichnung der Textstellen markiert:



WO WIRD WELCHER GRI-STANDARD ABGEDECKT?

Auf welcher Seite Sie Informationen zu welchem GRI-Indikator finden, zeigt Ihnen der GRI-Index. Welche Textpassagen auf einer Seite sich auf einen bestimmten GRI-Indikator beziehen, haben wir in Ergänzung zum GRI-Index seitlich am Text mit  am Kapitelstart gekennzeichnet, oder mit  und dem Symbol  direkt am Absatz markiert.




EIN THEMA VERTIEFEN

Textverweise innerhalb des Integrierten Berichts 2014 finden Sie immer folgendermaßen markiert: **SCHLAGWORT [SEITE XX]**



MEHR INFORMATIONEN ZU EINEM ABSCHNITT

Auf weiterführende Informationen zu einem bestimmten Abschnitt innerhalb des Integrierten Berichts 2014 weisen wir mit der folgenden Kennzeichnung hin:  **WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE XX**



MITGLIEDER DER VORSTÄNDE DER DBAG UND DER DBMLAG



DR. VOLKER KEFER

Infrastruktur und Dienstleistungen
Jahrgang 1956
Bestellt bis 2017
Seit 2006 im DB-Konzern
→ Deutsche Bahn AG
→ DB Mobility Logistics AG

PROJEKT

→ Leistungsfähige Infrastruktur

ULRICH HOMBURG

Personenverkehr
Jahrgang 1955
Bestellt bis 2019
Seit 2000 im DB-Konzern
→ DB Mobility Logistics AG

PROJEKT

→ Initiative Mobilität 4.0

DR. KARL-FRIEDRICH RAUSCH

Transport und Logistik
Jahrgang 1951
Bestellt bis 2015
Seit 2001 im DB-Konzern
→ DB Mobility Logistics AG

PROJEKT

→ Next Generation eServices

DR. RÜDIGER GRUBE

Vorsitzender des Vorstands
Jahrgang 1951
Bestellt bis 2017
Seit 2009 im DB-Konzern
→ Deutsche Bahn AG
→ DB Mobility Logistics AG

PROJEKT

→ Aktionsplan Digitalisierung



Handwritten signature of Heike Hanagarth

DR. HEIKE HANAGARTH

Technik und Umwelt
 Jahrgang 1959
 Bestellt bis 2016
 Seit 2013 im DB-Konzern
 → Deutsche Bahn AG
 → DB Mobility Logistics AG

Handwritten signature of Richard Lutz

DR. RICHARD LUTZ

Finanzen/Controlling
 Jahrgang 1964
 Bestellt bis 2018
 Seit 1994 im DB-Konzern
 → Deutsche Bahn AG
 → DB Mobility Logistics AG

Handwritten signature of Gerd Becht

GERD BECHT

Compliance, Datenschutz,
 Recht und Konzernsicherheit
 Jahrgang 1952
 Bestellt bis 2017
 Seit 2009 im DB-Konzern
 → Deutsche Bahn AG
 → DB Mobility Logistics AG

Handwritten signature of Ulrich Weber

ULRICH WEBER

Personal
 Jahrgang 1950
 Bestellt bis 2017
 Seit 2009 im DB-Konzern
 → Deutsche Bahn AG
 → DB Mobility Logistics AG

PROJEKT

→ Infomobil Lärmschutz

PROJEKT

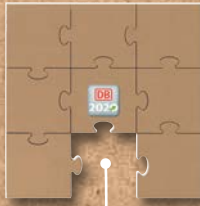
→ Traineeprogramm »Finance Track«

PROJEKT

→ Vermeidung von Kartellschäden

PROJEKT

→ Kulturentwicklung



AUF DEM WEG IN DIE DIGITALE ZUKUNFT

Aktionsplan Digitalisierung



Dr. Rüdiger Grube, Vorsitzender des Vorstands

”

**WIR STEHEN VOR DEM GRÖSSTEN UMBRUCH
SEIT DER BAHNREFORM UND MÜSSEN
UNS AUF DIE VERÄNDERTE LEBENSREALITÄT
DER MENSCHEN EINSTELLEN.**

“

Die digitale Revolution findet in unseren Märkten im Mobilitäts- und Logistiksektor statt, aber auch in der Infrastruktur. Die Bedürfnisse der Kunden verändern sich. Der Wettbewerbsdruck nimmt zu. Schon jetzt nehmen die Informations- und Kommunikationstechnologien starken Einfluss auf den Personen- und Güterverkehr. Sie werden neben unseren Produkten auch unsere Geschäftsmodelle und unsere Arbeitsweise revolutionieren. Mobilität 4.0, Infrastruktur 4.0, Logistik 4.0 und Arbeitswelt 4.0: Mit diesen vier Initiativen gestalten wir im DB-Konzern die digitale Zukunft. Dazu arbeiten wir an einer innovationsfreundlichen Kultur, denn im digitalen Wandel liegen für uns große Chancen!

i WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 72 FF.

4.0

INDUSTRIE 4.0: DAS »INTERNET DER DINGE« BEINHALTET DIE VERKNÜPFUNG VON REALER UND VIRTUELLER WELT.

Bei der Digitalisierung sind alle Bereiche des DB-Konzerns gefordert. Wir verstehen den »Umbruch« als einen »Aufbruch«.

Digitalisierung ist nicht einfach ein Trend, es ist die vierte industrielle Revolution. Für uns wird es immer wichtiger, unsere Produkte zu digitalisieren und in Echtzeit an Kundenbedürfnisse anzupassen. Digitalisierung bietet für uns die große Chance, Kunden langfristig zu binden und neue Zielgruppen anzusprechen.

Die digitale Revolution betrifft alle Bereiche und Aktivitäten des DB-Konzerns.

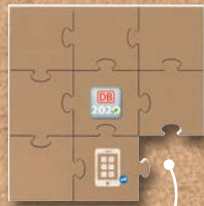


Die Digitalisierung erfordert Innovationen und damit neue Denkmuster, eine bessere Vernetzung und Zusammenarbeit mit schnellen Entscheidungen. In unserem Kerngeschäft ist die digitale Welt bereits Teil des Alltags. Der öffentliche Mobilitätsmix – Zug, Bus, Carsharing, Mietfahrrad – bietet heute das, was vor Kurzem nur dem eigenen Pkw zugesprochen wurde: Freiheit und Flexibilität. Digitalisierung eröffnet neue Perspektiven für alle Kunden und Mitarbeiter, für die Umwelt und damit für den nachhaltigen Unternehmenserfolg des DB-Konzerns im Sinne unserer Strategie **DB2020** 



Internetzugang sowie umfassende Reiseinformationen werden für die Kunden bei der Auswahl des Verkehrsmittels immer wichtiger. Auch im Transport- und Logistikgeschäft müssen wir die Kundenschnittstelle weiter digitalisieren. Deswegen werden wir unsere digitalen Angebote immer weiter stärken. Big Data ist bei uns längst Realität.

2020
WIRD DIE HÄLFTE
DER WELTBEVÖLKERUNG
AUF MOBILE DATEN
ZUGREIFEN.



DER LEISEN BAHN GEHÖRT DIE ZUKUNFT

Infomobil Lärmschutz




Dr. Heike Hanagarth, Technik und Umwelt

”

FÜR UNSER ZENTRALES ANLIEGEN,
ANWOHNER VOR SCHIENENLÄRM ZU
SCHÜTZEN, SETZEN WIR AUF
EINE KONZERNWEITE STRATEGIE.
UNSER ZIEL IST DIE HALBIERUNG DES
SCHIENENVERKEHRSLÄRMS BIS 2020.

“



Belastungen durch Verkehrslärm sind eines der größten Umweltprobleme. Auch der Schienenverkehr verursacht Lärm. Hier sehen wir uns mit unserem hohen ökologischen Anspruch besonders gefordert. Im Rahmen unserer Strategie **DB2020**  haben wir uns vorgenommen, den Schienenverkehrslärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren. Dazu soll der Lärm um 10 dB(A) gemindert werden – das entspricht in der menschlichen Wahrnehmung der Halbierung des Lärms. Der umweltfreundlichste Verkehrsträger Schiene soll so auch bei der Lärmreduktion eine Vorreiterrolle einnehmen.



560

KM SCHALLSCHUTZWÄNDE WURDEN
BISHER ERRICHTET UND 53.400
WOHNUNGEN MIT LÄRMSCHUTZ
AUSGESTATTET.

Das Infomobil Lärmschutz
setzen wir bundesweit
im Rahmen von Bürger-
informationsveranstaltungen
ein. Mit interaktiver Aus-
stattung macht es Lärmschutz
greifbar.

Um unser Ziel bis 2020 erreichen zu können, setzen wir auf ein übergreifendes Gesamtkonzept, das grundsätzlich auf zwei Säulen basiert: ortsfester Lärmschutz an Strecken oder Gebäuden sowie Lärminderung an Fahrzeugen. Rund 11% unseres 34.000 km langen Schienennetzes gelten als besonders lärmbehaftet. In diesen Abschnitten werden der ortsfeste Schallschutz in Form von Schallschutzwänden und Einrichtungen direkt am Gleis bevorzugt eingesetzt.



Besucher können sich an interaktiven Konsolen informieren.



Am effektivsten aber ist, die Entstehung von Lärm gleich dort zu verhindern, wo er entsteht: beim Kontakt von Rad und Schiene. Ursache hierfür sind Bremssohlen aus Grauguss, die im Laufe der Zeit die Radlauffläche aufrauen und so für mehr Lärm sorgen.

Mit der seit Mitte 2013 europaweit zugelassenen LL-Sohle können nun vorhandene Güterwagen umgerüstet werden, ohne die Bremsanlage aufwendig anzupassen. Das Rollgeräusch der Wagen wird im Vergleich zu herkömmlichen Graugussbremsen dadurch halbiert. Die Umrüstung liefert damit den nachhaltigsten Effekt zur Lärminderung.

i WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 119 F.

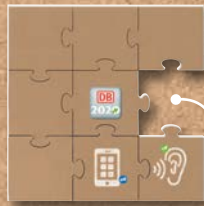


14.500

LEISE WAGEN HAT DER DB-KONZERN
IN DEUTSCHLAND INSGESAMT,
DAVON SIND RUND 6.500 UMGE-
RÜSTET UND DIE RESTLICHEN
NEUWAGEN.

Fachgerechte Umrüstung: der Einbau der LL-Sohle
in unserem Werk bei Maschen.





NACHWUCHSKRÄFTE ZIELGERICHTET FÖRDERN

Traineeprogramm »Finance Track«



Dr. Richard Lutz, Finanzen/Controlling

”


FÜR EINE ERFOLGREICHE ZUKUNFT DES
DB-KONZERNS IST ES AUCH VON
ELEMENTARER BEDEUTUNG, ATTRAKTIV FÜR
JUNGE MENSCHEN ZU SEIN, DIE IN IHRE
BERUFLICHE KARRIERE STARTEN WOLLEN.
IM FINANZBEREICH IST UNSERE
ANTWORT DARAUF DER »FINANCE TRACK«.

“



Für unser Ziel, Top-Arbeitgeber zu werden, haben wir uns im Finanzbereich mit der Agenda »F2020« auf die wesentlichen Themen verständigt. Schwerpunkte dabei sind die Entwicklung unserer Mitarbeiter und die frühzeitige Sicherung von qualifiziertem Nachwuchs, um mittel- und langfristig Fach- und Führungspositionen aus unseren eigenen Reihen besetzen zu können. Ein Baustein hierfür ist unser ressortübergreifendes Traineeprogramm »Finance Track«. In 18 Monaten bereiten wir damit unsere Trainees auf ihre zukünftigen Aufgaben im Finanzbereich des DB-Konzerns vor.



Die Gewinnung von qualifizierten Nachwuchskräften und die Entwicklung von Potenzialträgern sind wesentliche Faktoren für eine erfolgreiche Umsetzung der DB2020 .



10

TEILNEHMER HABEN DEN ERSTEN »FINANCE TRACK«-JAHRGANG DURCHLAUFEN. IM MÄRZ 2015 HABEN ALLE TEILNEHMER DAS PROGRAMM ERFOLGREICH ABGESCHLOSSEN.



Der »Finance Track« ist mit sechs Stationen modular aufgebaut. Die Teilnehmer erhalten in einem individuellen Programm facettenreiche Einblicke in die nationalen und internationalen Aktivitäten des DB-Konzerns und entwickeln dabei ihre Kompetenzen kontinuierlich weiter, um als Finance-Business-Partner die Zukunft des DB-Konzerns aktiv mitgestalten zu können.

Kompetenzen weiterentwickeln und in den Dialog mit Führungskräften treten.

8

LÄNDER,
9 GESCHÄFTSFELDER,
18 MONATE,
82 ABTEILUNGEN.

Praxiseinsätze in den unterschiedlichen Bereichen des DB-Konzerns, Off-the-Job-Trainings sowie regelmäßige Feedbackgespräche sind fester Bestandteil des »Finance Track«-Programms. Zudem gibt es zahlreiche Möglichkeiten, ein persönliches Netzwerk aufzubauen. Unsere Trainees können so das breite Spektrum des Finanzbereichs mit seinen zahlreichen Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Funktionen kennenlernen.

i WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN 

Von Planungsprozessen für die Winterdienstarbeiten im Schienenverkehr über die Koordination internationaler Teams und Projekte bis hin zur Zukunftsforschung: Unsere »Finance Track«-Trainees bekommen einen breiten Überblick über die Vielschichtigkeit der Themen und Aufgaben im DB-Konzern – auch über den Finanzbereich hinaus.

Praxisnahe Exkursionen geben Einblicke in die Vielseitigkeit des DB-Konzerns.





HANDELN, BEVOR DER SCHADEN EINTRITT

Vermeidung von Kartellschäden



**Gerd Becht, Compliance, Datenschutz,
Recht und Konzernsicherheit**

”

**MIT UNSEREM SYSTEM ZUR PRÄVENTION
VON KARTELLSCHÄDEN LEGEN WIR
DIE GRUNDLAGE FÜR EINE NACHHALTIGE
EINHALTUNG MARKTGERECHTER
BESCHAFFUNGSPREISE.**

“



Enge Märkte mit wenigen Lieferanten und ein hohes Einkaufsvolumen erhöhen für den DB-Konzern die Gefahr von Kartellen. Für uns resultieren daraus zwei Herausforderungen: Zum einen müssen wir eingetretene Fälle aufdecken. Dabei gehen wir gegen Kartellanten konsequent vor und setzen Schadenersatzansprüche durch. In den vergangenen drei Jahren konnten Schadenersatzzahlungen in einem dreistelligen Millionenbereich erzielt werden. Zum anderen setzen wir auf Prävention, um Schäden in der Zukunft zu verhindern. Als vorbeugende Schutzmaßnahme gegen etwaige Schäden durch Kartelle auf Lieferantenseite haben wir zum Januar 2014 als erstes deutsches Unternehmen ein umfassendes Kartellschadenspräventionssystem eingeführt.





15%


DES AUFTRAGSWERTS SETZEN
WIR ZUR PRÄVENTION IN UNSEREN
ALLGEMEINEN EINKAUF-
BEDINGUNGEN ALS PAUSCHALIERTEN
SCHADENERSATZ AN.



Das Kartellschadenspräventionssystem soll Kartellrisiken identifizieren, qualifizieren und reduzieren. Dies erfordert unter anderem Schulungsprogramme zur Sensibilisierung der Mitarbeiter des Einkaufs für Kartellrisiken sowie ökonomische Screeningmethoden zur Identifizierung von Märkten mit Kartellneigung. Auf diesen Märkten werden die Lieferanten dann zur Einführung von kartellrechtlichen Compliance-Programmen verpflichtet. Außerdem wurden Prozesse zum europaweiten Monitoring kartellbehördlicher Aktivitäten implementiert.



Wettbewerbswidrige Absprachen gab es zum Beispiel bei der Lieferung von Schienen.

Kartellschadensprävention ist mehr als Rechtsberatung. Es geht auch um eine effektive Integration der Präventionsmechanismen in die Einkaufsprozesse. Die Ziele der Kartellschadensprävention lassen sich daher nur durch eine engagierte ressortübergreifende Zusammenarbeit vollumfänglich verwirklichen. Dies stärkt zugleich die Akzeptanz des gesamten Präventionssystems. Die Einführung eines derartigen Systems ist damit nicht nur aus wirtschaftlichen, sondern auch aus sozialen Aspekten ein wichtiger Beitrag zur Verwirklichung der Ziele von **DB2020** 

— Ziel des Kartellschadenspräventionssystems ist es, den DB-Konzern vor Schäden durch Kartelle zum Beispiel beim Einkauf von Transport- und Bauleistungen; aber auch Lebensmitteln zu schützen.



Bistro

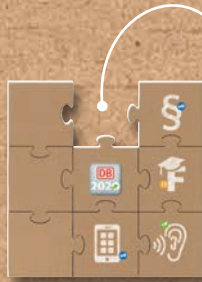


25%

DURCHSCHNITTLICHER
KARTELAUFSCHLAG AUF PREISE
VON WAREN UND DIENSTLEISTUNGEN
GEGENÜBER REGULÄREN WETT-
BEWERBSPREISEN.



Auch bei Fahrtreppen und in der Bordgastronomie ist es zur Kartellbildung gekommen.



MIT UNSEREN MITARBEITERN STRATEGIEN FÜR MORGEN ENTWICKELN

Kulturentwicklung



Ulrich Weber, Personal

”

**EINE GUTE UNTERNEHMENSKULTUR KOMMT
NICHT VON ALLEIN. WIR MÜSSEN
AN IHR ARBEITEN. DIE VIELZAHL KLEINER
SCHRITTE WIRD AM ENDE
DEN GROSSEN WANDEL BEWIRKEN.**

“

Ein zukunftsfähiges Unternehmen braucht nicht nur eine wegweisende Strategie und gut funktionierende Strukturen, sondern ebenso eine starke Kultur. Wir wollen eine Kultur, die es Führungskräften und Mitarbeitern ermöglicht, ihr Bestes zu geben und zufrieden mit ihrer Arbeit und ihrem Arbeitsumfeld zu sein. Daher ist uns der kontinuierliche Austausch darüber, wie die Bedürfnisse der Mitarbeiter mit den Anforderungen des Unternehmens in Einklang gebracht werden können, so wichtig.



2014 haben fünf Zukunftswerkstätten zu den fünf zentralen Handlungsfeldern des Kulturentwicklungsprozesses stattgefunden: Zusammenarbeit, Weiterentwicklung, Kommunikation/Information/Einbindung, Führung und Arbeitszeitgestaltung/Arbeitsbedingungen.



526

LÖSUNGSEEN WURDEN IN FÜNF ZUKUNFTS- WERKSTÄTTEN ENTWICKELT.



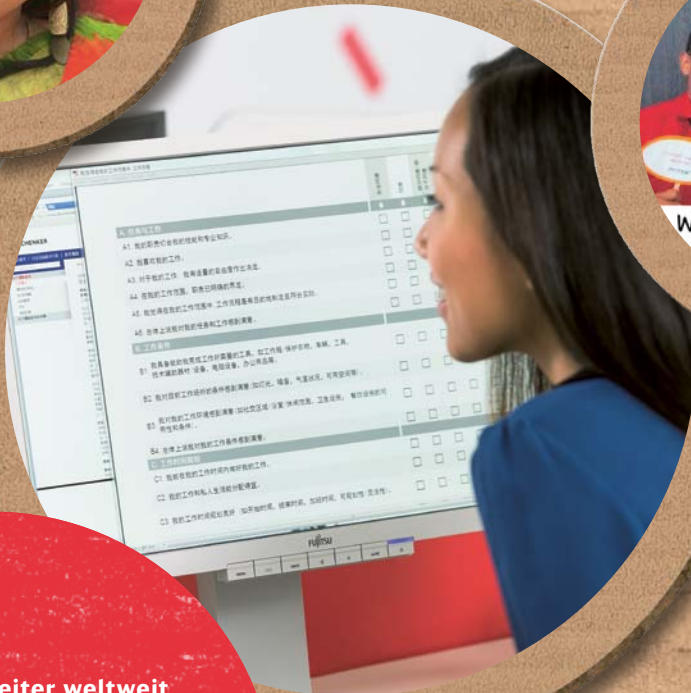
Kultur entwickelt sich nicht von heute auf morgen. Die Zukunftswerkstätten sind eine Weiterentwicklung und ein nächster Schritt in unserem Kulturentwicklungsprozess hin zu einer stärkeren Umsetzungsorientierung. Wir brauchen einen kontinuierlichen Prozess, bei dem wir immer wieder abgleichen, wo wir stehen. Im Herbst 2014 haben wir daher erneut die Mitarbeiter aufgefordert, uns ihre Meinung zu sagen. 2015 werden wir wieder intensiv mit den Ergebnissen arbeiten, um zu bewerten, welche Veränderungen sich im Vergleich zu 2012 ergeben haben, und um neue Maßnahmen zur Verbesserung des Miteinanders zu entwickeln. Denn wenn die Zufriedenheit der Mitarbeiter steigt, werden wir unseren Kunden bessere Leistungen anbieten können – das ist unsere Überzeugung.

3,7

LAUTET DAS ERGEBNIS
DER MITARBEITERBEFRAGUNG 2014.
DAMIT LIEGEN WIR IM
BEREICH EINER »GUTEN MITARBEITER-
ZUFRIEDENHEIT« –
MIT LUFT NACH OBEN.



We participate because ...
want to make use of the opportunity
to make a difference in our work!



**300.000 Mitarbeiter weltweit
waren aufgerufen, sich an der zweiten
konzernweiten Mitarbeiterbefragung
zu beteiligen – in 67 Ländern
und 36 Sprachen. Rund 190.000 be-
ziehungsweise 60,1% aller
DB-Mitarbeiter haben mitgemacht.**

Wir wollen eine Unternehmenskultur, in der Mitarbeiter und Führungskräfte eigenverantwortlich und innovativ denken und Veränderungen konstruktiv mitgestalten können. Um dies zu erreichen, muss jeder seinen Beitrag leisten – die Mitarbeiter und Führungskräfte ebenso wie die Interessenvertreter. Denn auch eine gelebte Sozialpartnerschaft gehört zu einer guten Unternehmenskultur.

Daher setzen wir auf starke und selbstbewusste Gewerkschaften und Betriebsräte, die gemeinsam und partnerschaftlich mit uns an der Zukunft unseres Unternehmens arbeiten.

i WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 112 F.



MODERNE INFRASTRUKTUR FÜR DIE ZUKUNFT

Leistungsfähige Infrastruktur



Dr. Volker Kefer, Infrastruktur und Dienstleistungen

”

**DIE LUFV II IST EIN MEILENSTEIN IN DER INFRA-
STRUKTURFINANZIERUNG. DAS GRÖSSTE
MODERNISIERUNGSPROGRAMM IN DER GESCHICHTE
DES DB-KONZERNS MACHT DAS SCHIENENNETZ
FIT FÜR DIE ZUKUNFT UND GIBT UNS DIE
MÖGLICHKEIT, DEN INVESTITIONSSTAU ANZUPACKEN.**

“

Mit der zweiten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) haben wir gemeinsam mit dem Bund 2014 ein klares Bekenntnis für das Bestandsnetz abgegeben. Besonders hervorzuheben ist die Implementierung des sogenannten geschlossenen Finanzierungskreislaufs: Mit der neuen LuFV fließt jeder Cent, den die Eisenbahninfrastrukturunternehmen verdienen, als Dividende an den Bundeshaushalt und von dort wieder vollständig in die Infrastruktur zurück. Die LuFV II ist ein Mammutprogramm für das bestehende Netz, Herausforderung und Chance zugleich.

875

BRÜCKEN WERDEN BIS
2019 SANIERT. DAFÜR STEHEN
3 MRD. € ZUR VERFÜGUNG.



Im Schnitt hält eine Brücke hundert Jahre lang. Fast jede dritte der Eisenbahnbrücken in Deutschland ist älter.

Ein Schwerpunktthema
in den nächsten fünf Jahren
ist die Modernisierung
von Brücken: Zwischen 2015
und 2019 werden wir
(mindestens) 875 Brücken
erneuern, bislang
waren es rund 120 pro Jahr.

17.000

KM SCHIENEN UND
8.700 WEICHEN WERDEN BIS
2019 ERNEUERT.



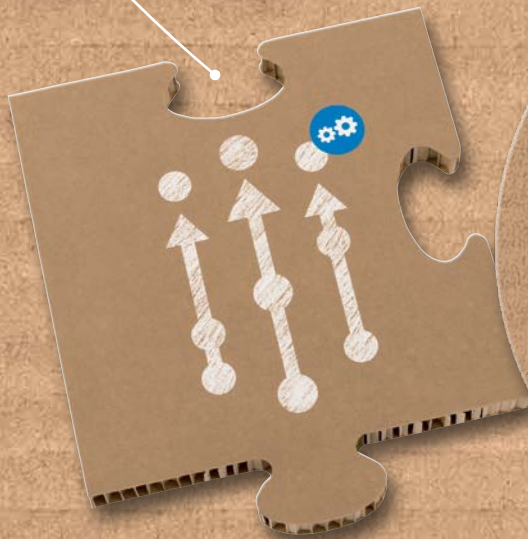
Rund 28 Mrd. € (20 Mrd. € Investitionen, 8 Mrd. € Instandhaltung) stecken wir in den Jahren 2015 bis 2019 zusammen mit dem Bund in den Erhalt des Bestandsnetzes. Allein 2015 werden rund 500 Einzelbaumaßnahmen in bundesweit fast 80 Korridoren gebündelt, um effizient zu arbeiten und die Auswirkungen auf die Kunden so gering wie möglich zu halten. Die Instandhaltung – wie etwa die Schotterreinigung – bestreiten wir komplett aus Eigenmitteln.

i WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 89



NEUEN MOBILITÄTSBEDÜRFNISSEN GERECHT WERDEN

Initiative Mobilität 4.0



Ulrich Homburg, Personenverkehr

”

**TECHNOLOGISCHE ENTWICKLUNGEN UND ZAHLREICHE
NEUE ANBIETER WERDEN DIE INDIVIDUELLE
MOBILITÄT ZUNEHMEND VERÄNDERN. IM RAHMEN
DER INITIATIVE MOBILITÄT 4.0 WERDEN WIR
INNOVATIVE LEISTUNGEN UND SERVICES AUF DEN
WEG BRINGEN.**

“

Unsere 2014 neu aufgesetzte Initiative Mobilität 4.0 widmet sich dem Zukunftsfeld Digitalisierung im Personenverkehr. Unsere Kunden wollen eine individuelle Mobilität. Sie erwarten smarte Lösungen. Neue Wettbewerber reagieren hierauf und drängen in den Mobilitätsmarkt. Wir wollen dieses Zukunftsfeld nutzen und aktiv mitgestalten. Drei Leitfragen stehen dabei im Mittelpunkt: Wie entwickelt sich der Mobilitätsmarkt der Zukunft und wie positioniert sich der DB-Konzern darin? Mit welchen Leistungen und Angeboten begeistern wir unsere Kunden? Wie gestalten wir eine noch leistungsfähigere Organisation mit hoher Innovationskraft?

5.200

KM DES ICE-KERNNETZES,
AUF DEM RUND 98% DER
ICE-VERKEHRSLAISTUNG ERBRACHT
WERDEN, SIND FÜR DEN INTERNET-
EMPfang AUSGERÜSTET.



Der Ausbau von
WLAN in den Zügen unserer
ICE-Flotte und unser
neues ICE-Portal mit zahl-
reichen Informations-, Service-
und Unterhaltungsangeboten
sind für unsere Kunden die
nächsten spürbaren Schritte in
die digitale Welt.

255

ICE WERDEN MIT
INTERNETEMPfang
AUSGESTATTET.

2015 wird das ICE-Portal in allen ICE-Zügen in ein Regelangebot überführt.





**Viele Wege führen zum Ziel.
Im Personenverkehr erteilen wir rund
90 Millionen Reiseauskünfte
pro Monat über das mobile Internet.
Mit unseren Apps wie Qixxit und
DB Navigator oder regionalen Apps wie
zum Beispiel bei der S-Bahn
Berlin geben wir unseren Kunden eine
flexible und schnelle Auskunft
über ihren optimalen Reiseplan.**

13
MILLIONEN MAL WURDE DIE
APP DB NAVIGATOR
HERUNTERGELADEN.



Mit unserem neuen DB Mobility Lab schaffen wir Raum für Ideen. Es dient uns als Trend-/Technologieradar, insbesondere durch internes und externes Networking. Modulare Arbeitsbereiche erlauben eine maximale Flexibilität. Innovationen wollen wir von der Idee über den Prototypen bis hin zur Übergabe an die Linienfunktion begleiten. Dabei dient das Lab als Impulsgeber. Mit der Initiative Mobilität 4.0 werden wir innovative Leistungen und Services auf den Weg bringen, um unsere Kunden auch in Zukunft mit smarten Lösungen zu begeistern.



PROZESSE VEREINFACHEN UND AUTOMATISIEREN

Next Generation eServices



Dr. Karl-Friedrich Rausch, Transport und Logistik

”

**OB LANDVERKEHR, LUFT- ODER SEEFRACHT,
MIT E-SCHENKER BIETEN
WIR UNSEREN KUNDEN EIN SYSTEM FÜR
ALLE: MIT EINHEITLICHEN
STANDARDS, ABER FLEXIBLEN LÖSUNGEN.**

“



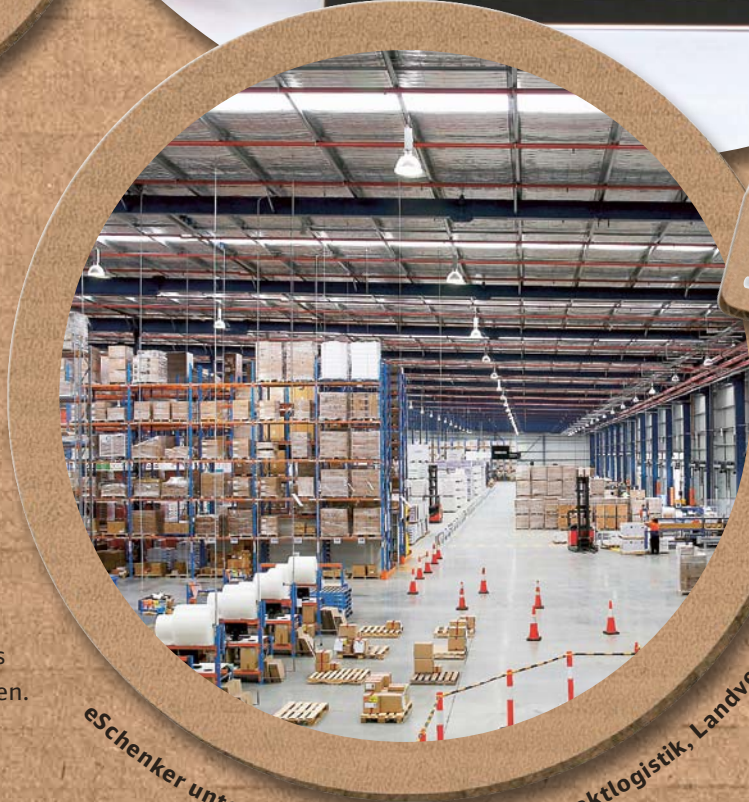
In der Logistik spielen eServices, also internetbasierte Dienstleistungen, eine immer wichtigere Rolle. Mit eSchenker bieten wir unseren Kunden bereits seit Längerem die Möglichkeit, verschiedene Online-Dienste zu nutzen. Allerdings existierten bisher mehrere parallele Plattformen mit global, regional und lokal unterschiedlichen elektronischen Services ohne einheitliche Standards. Diese Angebote werden nun auf einer Plattform mit dem Namen eSchenker gebündelt.



**Eine für alle:
Die neue, weltweite
Plattform eSchenker
vereint viele
Vorteile in nur einer
Anwendung.**



Im Rahmen unseres Projekts Next Generation eServices wurde die neue strategische Ausrichtung hin zu einem neuen globalen Portal für alle Geschäftsfelder umgesetzt, um eServices auszubauen, Prozesse zu vereinfachen und zu automatisieren und Transparenz zu gewährleisten. In einer flexiblen, konfigurierbaren Buchungsmaske sind neben klassischen Dienstleistungen wie Buchung und Sendungsverfolgung bei Bedarf auch speziellere Services abrufbar. Um die Umstellung möglichst leicht zu machen, wurden integrative Lösungen geschaffen. So können bereits bestehende eServices in das neue Portal integriert werden.



eSchenker unterstützt übergreifend in Kontraktlogistik, Landverkehr, Luft- und Seefracht.

Unser Ziel ist es, alle Kunden zu unterstützen. eSchenker integriert Lösungen für Kleinunternehmen wie für Großkunden und ist dabei rund um die Uhr verfügbar. Seit Januar 2015 steht das System weltweit allen Landesgesellschaften und Kunden zur Verfügung. Insgesamt kann es in 130 Ländern genutzt werden. Zur effektiven Nutzung eruieren die Landesgesellschaften die lokalen Bedingungen und Gegebenheiten, um ihren Kunden die passenden eServices anzubieten. DB Schenker Rail entwickelt derzeit ein vergleichbares Tool für Kunden im Schienengüterverkehr.

 WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN 

24

STUNDEN AM TAG IST DAS
LEICHT BEDIENBARE SYSTEM FÜR
UNSERE KUNDEN WELTWEIT
VERFÜGBAR.

**Kunden können künftig
online Leistungen planen, bestellen,
verfolgen und bezahlen.
Damit wird für unsere Kunden ein
klarer Mehrwert geschaffen.**



130





LÄNDER KÖNNEN
ESCHENKER-SERVICES
NUTZEN.



UNSER INTEGRIERTES DENKEN WEIST UNS DEN WEG



Das große und erfolgreiche Ganze ist wie ein Puzzle, es besteht aus vielen Einzelteilen. Nur wenn alle Teile perfekt ineinandergreifen, lassen sie in ihrer Gesamtheit ein Bild entstehen. Das gilt auch für die Erreichung von Visionen und Zielen.

Mit unserer nachhaltigen Strategie **DB2020**  haben wir dokumentiert, dass wir einen Einklang der Dimensionen **ÖKONOMIE** , **ÖKOLOGIE**  und **SOZIALES**  anstreben. Dafür ist es unabdingbar, Zusammenhänge, Verknüpfungen und Interdependenzen zu berücksichtigen und in die Entscheidungsprozesse mit einfließen zu lassen. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist integriertes Denken, dem wir auch durch unsere integrierte Berichterstattung Ausdruck verleihen wollen.

Integriertes Denken heißt für uns die stetige zusammenhängende Auseinandersetzung mit allen drei Dimensionen der Nachhaltigkeit. Bei unseren Entscheidungen berücksichtigen wir, wie sich Maßnahmen in einem Bereich auch auf andere Bereiche und am Ende auf unsere Top-Ziele auswirken. Dafür beobachten wir unter anderem Trends und Entwicklungen in unseren Märkten, verknüpfen konsequent finanzielle und nicht finanzielle Informationen, analysieren Chancen und Risiken und leiten daraus Empfehlungen für unser Handeln ab.

Wir tun das aus der Überzeugung heraus, dass Unternehmen nur nachhaltig erfolgreich sein können, wenn sie in allen drei Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie eine überzeugende Leistung erbringen.

AN UNSERE STAKEHOLDER

32 VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

- 36 Sitzungen der Aufsichtsräte
- 37 Sitzungen der Ausschüsse
der Aufsichtsräte
- 38 Corporate Governance
- 39 Jahresabschluss
- 39 Veränderungen in der
Besetzung von Aufsichtsrat
und Vorstand

41 CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

- 41 Entsprechenserklärung
- 41 Zusammenwirken von
Vorstand und Aufsichtsrat
- 43 Transparenz
- 43 Risikomanagement
- 43 Compliance
- 43 Rechnungslegung und
Abschlussprüfung
- 43 Effizienzprüfung des
Aufsichtsrats
- 44 Vergütungsbericht

49 STAKEHOLDERDIALOG

- 50 Managementansatz
- 51 Wesentliche Aktivitäten 2014
- 52 Wesentlichkeitsanalyse

55 COMPLIANCE- UND DATENSCHUTZ-BERICHT

- 55 Compliance
- 56 Datenschutz

DR. RÜDIGER GRUBE,
VORSTANDSVORSITZENDER
DER DEUTSCHEN BAHN AG

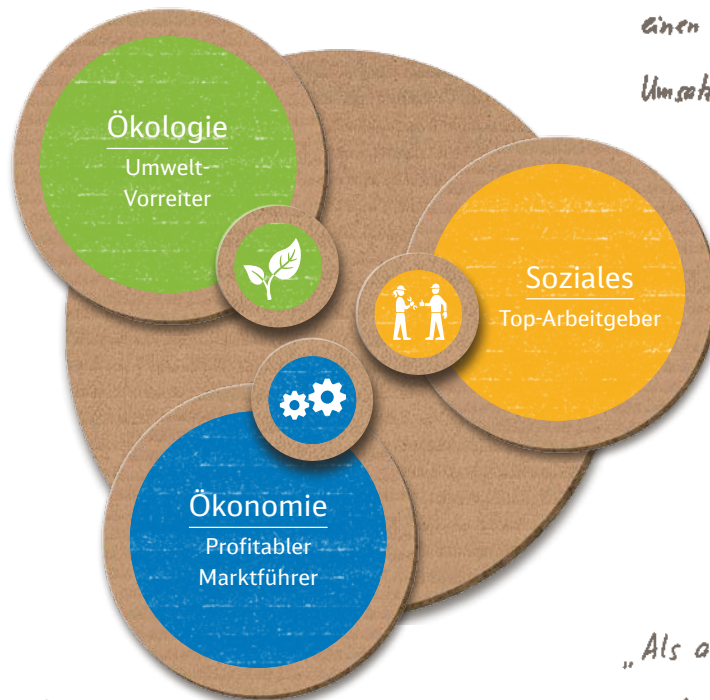


VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

„Wir folgen dem Kurs unserer Strategie DB 2020, um den veränderten Rahmenbedingungen zu begegnen und den digitalen Wandel zu gestalten.“

„Der erste integrierte Bericht folgt unserem grundlegenden Anspruch an die Dokumentation aller unternehmerischen Aktivitäten: volle Transparenz.“

„Der neue Fahrgastreikord in unseren Zügen hat einen wichtigen Beitrag zum Umsatzwachstum geleistet.“



„Mit dem Aufbruch in das 4.0-Zeitalter verbinden sich für uns große Chancen.“

„Mit dem größten Modernisierungsprogramm für die Eisenbahninfrastruktur in unserer Geschichte schaffen wir die Basis für weiteres Wachstum auf der Schiene.“

„Als attraktiver Arbeitgeber und Umwelt-Vorreiter setzen wir Maßstäbe in Deutschland.“

Sehr geehrte Damen und Herren,

GRI
1.1


wir freuen uns, Ihnen den ersten Integrierten Bericht des Deutsche Bahn Konzerns zu präsentieren. Geschäftsbericht und Nachhaltigkeitsbericht sind zu einem kompakten Paket verschmolzen. Damit erhalten Sie erstmalig alle Daten und Fakten zum Geschäftsjahr 2014 aus unseren drei Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie sowie viele ergänzende Informationen zu aktuellen Entwicklungen im Deutsche Bahn Konzern zu einem Zeitpunkt, mit einer Publikation.

Parallel ist die Online-Berichterstattung auf www.deutschebahn.com/ib noch umfassender und nutzerfreundlicher geworden. Alle nachfolgenden Texte und Abbildungen sind vollständig digitalisiert und auch auf Smartphone und Tablet verfügbar.

Der integrierte Bericht ist qualitativ wie quantitativ eine Weiterentwicklung. Finanzielle und nicht finanzielle Entwicklungen werden gleichermaßen beschrieben. Gänzlich neu sind unter anderem die Ergebnisse unserer ersten Stakeholderbefragung. Geschäftszahlen werden in ihren jeweiligen Kontext gesetzt, Informationen miteinander verknüpft und Wechselwirkungen innerhalb des Konzerns aufgezeigt.

Wir wollen Ihnen unsere Geschäfte und das, was wir tun, um besser zu werden, noch verständlicher machen. So ist unser erster integrierter Bericht weniger ein rückwärtsgewandtes Bilanzbuch, sondern vielmehr eine in die Zukunft gerichtete unternehmerische Bestandsaufnahme.

Wir folgen dabei der Logik unserer Strategie **DB2020** , nämlich alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen – Ökonomie, Soziales und Ökologie – vollumfänglich und gleichwertig abzudecken.

Hinsichtlich unserer Strategie markiert 2014 ein wichtiges Etappenziel. Drei Jahre ist es her, dass wir **DB2020**  aufs Gleis gesetzt haben. Ein Drittel des Zeithorizonts ist um. Wie fällt die Bilanz nach den ersten drei Jahren aus?

In einigen Bereichen sind wir weiter als geplant. Manche Ziele wurden bereits frühzeitig erreicht. An anderen Zielwerten wird weiter hart gearbeitet, um unsere Marktpositionen zu verteidigen und zu verbessern.

Dass sich die Bemühungen um Produktqualität und Kundenzufriedenheit in unserem Kerngeschäft auszahlen, beweist der neue Fahrgastrekord. 14 Millionen zusätzliche Reisende waren 2014 in unseren Zügen allein in Deutschland unterwegs, insgesamt 2,03 Milliarden. Und das in einem Jahr mit 165 Stunden GDL-Streik und tagelangen Einschränkungen im Bahnverkehr nach dem verheerenden Unwetter Ela im Frühsommer. Vor allem der Regionalverkehr in den Ballungsräumen entwickelt sich anhaltend positiv.

Der Kundenzuwachs auf der Schiene hat seinen Beitrag dazu geleistet, dass wir den konzernweiten Umsatz 2014 um weitere 1,5 Prozent auf 39,7 Milliarden Euro steigern konnten. Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern liegt erneut bei über 2 Milliarden Euro, aufgrund der erwähnten exogenen Einflussfaktoren jedoch leicht unter dem Vorjahreswert.

Deutliche Fortschritte haben wir bei der Arbeitgeberattraktivität gemacht. Bei den besonders umworbenen Ingenieurstudenten ging es für den Deutsche Bahn Konzern im Unternehmensranking von Universum mit Platz 10 erstmals in die Top Ten der beliebtesten Arbeitgeber Deutschlands. Das Marktforschungsinstitut trendence zählte den Deutsche Bahn Konzern bei Hochschulabsolventen gar zu den Aufsteigern der letzten fünf Jahre.

Unsere hohe Arbeitgeberattraktivität belegen zudem die geringe Mitarbeiterfluktuation und die niedrige Abbrecherquote bei Auszubildenden. Während deutschlandweit 24 Prozent aller Azubis vorzeitig ihren Ausbildungsbetrieb verlassen, sind es im Deutsche Bahn Konzern lediglich 11 Prozent.

Mit insgesamt über 12.000 neu an Bord geholten Kolleginnen und Kollegen zählen wir erneut zu den Arbeitgebern mit den meisten Neueinstellungen.


Nicht nur als Arbeitgeber setzt der Deutsche Bahn Konzern Maßstäbe in Deutschland, sondern auch als Umwelt-Vorreiter. Der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix beträgt mittlerweile knapp 40 Prozent. Und das Ziel, unsere weltweiten spezifischen CO₂-Emissionen zwischen 2006 und 2020 um 20 Prozent zu reduzieren, haben wir mit 22,7 Prozent bereits jetzt, sechs Jahre früher, übertroffen.


Klar ist, dass wir uns nicht auf diesen Erfolgen ausruhen, geschweige denn die noch unerreichten Ziele vernachlässigen. Im Gegenteil: Wir werden der zunehmenden Wettbewerbsdynamik im Mobilitätsmarkt mit neuen Angebotskonzepten begegnen, die mit klaren Vorteilen für unsere Kunden verknüpft sind.

Dabei wollen wir die vielfältigen Chancen der Digitalisierung nutzen. Schon heute erteilen wir im Personenverkehr rund 90 Millionen Reiseauskünfte pro Monat über das mobile Internet. Big Data ist bei uns längst Realität. Dennoch stehen wir erst am Anfang. Mit unseren 4.0-Initiativen werden wir die Zukunft der Mobilität und Logistik aktiv gestalten.

Die Nachfrage auf der Schiene wächst. Das belegen die steigenden Fahrgastzahlen. Die Basis für weiteres Wachstum schaffen wir mit dem größten Modernisierungsprogramm für die bestehende Eisenbahninfrastruktur, das es je gegeben hat. Rund 28 Milliarden Euro investieren wir gemeinsam mit dem Bund in den kommenden fünf Jahren in das Bestandsnetz. Weitere rund 7 Milliarden Euro fließen in Aus- und Neubaustrecken.

Wir schauen zuversichtlich nach vorn. Sicher ist: Die Digitalisierung wird noch zu weitreichenden Umbrüchen auf den Mobilitäts- und Logistikmärkten führen. Auch der Deutsche Bahn Konzern steht vor dem größten Umbruch seit der Bahnreform von 1994. Doch wir verstehen diesen Umbruch als Aufbruch! Im digitalen Wandel werden wir Treiber sein, nicht Getriebene. Und dennoch stets einen kühlen Kopf bewahren.

Wir folgen weiter dem Kurs unserer Strategie **DB2020** . Genau deshalb steht der Deutsche Bahn Konzern auch künftig für Stabilität, Solidität, Qualität und Verlässlichkeit sowie einen ganzheitlichen, nachhaltigen Unternehmenserfolg.

Herzlichst
Ihr


Dr. Rüdiger Grube
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

GRI
3.13
4.1
4.2
4.3

Der Bericht des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG (DB AG) enthält im Hinblick auf die integrierte Konzernführungsstruktur nachrichtlich auch den Bericht des Aufsichtsrats der DB Mobility Logistics AG (DB MLAG).

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

SITZUNGEN DER AUFSICHTSRÄTE

DB AG

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

Der Aufsichtsrat der DB AG trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen Sitzungen, einer außerordentlichen Sitzung sowie zu einer Strategiesitzung zusammen. Ein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. Beschlüsse auf der Grundlage schriftlicher Verfahren wurden im Berichtsjahr nicht gefasst. Die Sitzungen des Aufsichtsrats der DB AG wurden durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet.

Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Deutschen Bahn Konzerns (DB-Konzerns) sowie die wesentlichen Investitions- und Beteiligungsprojekte. Der Aufsichtsrat hat in einer gesonderten Strategiesitzung die Strategie des DB-Konzerns sowie wesentlicher Geschäftsfelder beziehungsweise Unternehmensbereiche beraten.

Im Berichtsjahr befasste sich der Aufsichtsrat in all seinen Sitzungen intensiv mit der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur und der im Jahr 2014 zwischen Bund und DB AG neu verhandelten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich in allen turnusmäßigen Sitzungen des Berichtsjahres wiederum mit dem Fortschritt und der Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21/Wendlingen – Ulm. Des Weiteren erörterte der Aufsichtsrat die noch immer nicht zufriedenstellende Liefersituation bei bestellten Schienenfahrzeugen.

Im Rahmen einer gesonderten Strategiesitzung wurde die Markt- und Wettbewerbssituation der großen Geschäftsfelder intensiv diskutiert. Schwerpunkt der Beratungen des Aufsichtsrats sowohl in der Strategie- als auch in weiteren turnusmäßigen Sitzungen waren die Auswirkungen der Öffnung des Fernbusmarkts auf den DB-Schienenpersonenverkehr.

Im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung stimmte der Aufsichtsrat der Bewerbung der S-Bahn Berlin GmbH im Rahmen eines Alleinangebots zum Teilnetz der S-Bahn Berlin zu.

Der Aufsichtsrat ließ sich des Weiteren über wesentliche Einzelsachverhalte wie zum Beispiel ein Unfallereignis im Schienenverkehr sowie die Beschlüsse zur Schließung von Instandhaltungswerken unterrichten.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Dezember dem Budget des DB-Konzerns und den Investitionen für das Jahr 2015 zugestimmt.

DB MLAG

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

Der Aufsichtsrat der DB MLAG trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen Sitzungen, einer außerordentlichen Sitzung sowie zu einer Strategiesitzung zusammen. Ein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. Beschlüsse auf der Grundlage schriftlicher Verfahren wurden im Berichtsjahr nicht gefasst. Die Sitzungen des



Aufsichtsrats wurden durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet.

Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des DB Mobility Logistics Konzerns (DBML-Konzerns) sowie die wesentlichen Investitions-, Beteiligungs- und Desinvestitionsprojekte. Der Aufsichtsrat hat in einer gesonderten Strategiesitzung die Strategie des DB ML-Konzerns sowie wesentlicher Geschäftsfelder beziehungsweise Unternehmensbereiche beraten.

Im Rahmen einer gesonderten Strategiesitzung wurde die Markt- und Wettbewerbssituation der großen Geschäftsfelder intensiv diskutiert. Schwerpunkt der Beratungen des Aufsichtsrats sowohl in der Strategie- als auch in weiteren turnusmäßigen Sitzungen waren die Auswirkungen der Öffnung des Fernbusmarkts auf den DB-Schienenpersonenverkehr. Des Weiteren erörterte der Aufsichtsrat die noch immer nicht zufriedenstellende Liefersituation bei bestellten Schienenfahrzeugen.

Im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung stimmte der Aufsichtsrat der Bewerbung der S-Bahn Berlin GmbH im Rahmen eines Alleinangebots zum Teilnetz der S-Bahn Berlin zu.

Der Aufsichtsrat ließ sich über wesentliche Einzelsachverhalte wie zum Beispiel ein Unfallereignis im Schienenverkehr sowie die Beschlüsse zur Schließung von Instandhaltungswerken unterrichten.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Dezember dem Budget des DBML-Konzerns und den Investitionen für das Jahr 2015 zugestimmt.

SITZUNGEN DER AUSSCHÜSSE DER AUFSICHTSRÄTE

DBAG

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG vier ständige Ausschüsse gebildet. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu fünf Sitzungen zusammen und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet.

Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr sechs Sitzungen durchgeführt und sich insbesondere jeweils mit der aktuellen wirtschaftlichen Lage des Konzerns und einzelner Geschäftsfelder, mit den Quartalsabschlüssen, dem Halbjahresabschluss sowie den diesbezüglichen Review-Ergebnissen und dem halbjährlichen Review großer Investitionsprojekte befasst. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat den Fortgang und die Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21 ausführlich beraten. Ferner befasste er sich mit der Weiterentwicklung der konzerninternen Risikoberichterstattung sowie der Fortschreibung der Corporate Governance und des internen

Kontrollsystems durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über Untersuchungen im Bereich Compliance und die Ergebnisse der internen Revision informieren lassen. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung diskutiert. Ferner hat sich der Ausschuss mit der wirtschaftlichen Entwicklung von Akquisitionen befasst und sich über wirtschaftlich bedeutsame Einzelsachverhalte unterrichten lassen. Der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem Finanzvorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in fünf Sitzungen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet. Insbesondere hat der Ausschuss sich vorbereitend mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder für das Jahr 2013 sowie mit den Zielvereinbarungen des Vorstands für das Berichtsjahr befasst. Beraten wurde zudem der im Berichtsjahr durchgeführte Vergleich der Angemessenheit der Vergütung der Vorstandsmitglieder.

Der gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG eingerichtete Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht zusammen-treten.

DBMLAG

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB ML AG vier ständige Ausschüsse gebildet. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu fünf Sitzungen zusammen und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet.

Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr sechs Sitzungen durchgeführt und sich insbesondere jeweils mit der aktuellen wirtschaftlichen Lage des Konzerns und einzelner Geschäftsfelder, mit den Quartalsabschlüssen, dem Halbjahresabschluss sowie den diesbezüglichen Review-Ergebnissen befasst. Ferner beriet er die Weiterentwicklung der konzerninternen Risikoberichterstattung sowie der Fortschreibung der Corporate Governance und des internen Kontrollsystems durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig

über Untersuchungen im Bereich Compliance und die Ergebnisse der internen Revision informieren lassen. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung diskutiert. Ferner hat sich der Ausschuss mit der wirtschaftlichen Entwicklung von Akquisitionen befasst und sich über wirtschaftlich bedeutsame Einzelsachverhalte unterrichten lassen. Der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem Finanzvorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in fünf Sitzungen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet. Insbesondere hat der Ausschuss sich vorbereitend mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder für das Jahr 2013 sowie mit den Zielvereinbarungen des Vorstands für das Berichtsjahr befasst. Beraten wurde zudem der im Berichtsjahr durchgeführte Vergleich der Angemessenheit der Vergütung der Vorstandsmitglieder.

Der gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG eingerichtete Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht zusammen-treten.

CORPORATE GOVERNANCE

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

JAHRESABSCHLUSS

DBAG

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DBAG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2014 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikofrüherkennungssystem geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 16. März 2015 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 18. März 2015 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DBAG für das Geschäftsjahr 2014 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

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

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

DBMLAG

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB ML AG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2014 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 16. März 2015 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 18. März 2015 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB ML AG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB ML AG für das Geschäftsjahr 2014 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

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

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

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

DBAG

Im Vorstand der DB AG haben sich im Berichtsjahr keine Veränderungen ergeben.

Im Aufsichtsrat der DBAG hat Herr Dr. Hans Bernhard Beus zum 8. Januar 2014 sein Mandat niedergelegt. Als Nachfolger wurde mit Wirkung vom 20. März 2014 Herr Staatssekretär Dr. Thomas Steffen aus dem Bundesministerium der Finanzen in den Aufsichtsrat der DBAG entsandt.

Des Weiteren hat Herr Dr. Bernhard Heitzer mit Wirkung zum 29. Januar 2014 sein Mandat niedergelegt. Als Nachfolger wurde mit Wirkung zum 30. Januar 2014 Herr Staatssekretär Dr. Rainer Sontowski aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie in den Aufsichtsrat der DBAG entsandt. Herr Dr. Sontowski ist mit Wirkung zum 9. Juli 2014 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Als seine Nachfolgerin wurde zum 8. September 2014 Frau Brigitte Zypries aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie in das Gremium entsandt.

Mit Ablauf des 30. Juni 2014 sind Herr Wolfgang Joosten und Herr Patrick Döring, die ihre jeweiligen Mandate niedergelegt haben, aus dem Aufsichtsrat der DB AG ausgeschieden. Für Herrn Joosten wurde durch das Amtsgericht Berlin-Charlottenburg mit Wirkung zum 12. September 2014 Herr Ludwig Koller zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt. Als Nachfolgerin für Herrn Döring wurde am 17. Juli 2014 Frau MdB Kirsten Lühmann zum Mitglied des Aufsichtsrats gewählt.

DBMLAG

Im Vorstand der DB ML AG haben sich im Berichtsjahr keine Veränderungen ergeben.

Herr Dr. Hans Bernhard Beus hat zum 8. Januar 2014 sein Mandat niedergelegt. Als Nachfolger wurde am 20. März 2014 Herr Staatssekretär Dr. Thomas Steffen aus dem Bundesministerium der Finanzen in den Aufsichtsrat der DB ML AG gewählt.

Des Weiteren hat Herr Dr. Bernhard Heitzer mit Wirkung zum 29. Januar 2014 sein Mandat niedergelegt. Als Nachfolger wurde am 30. Januar 2014 Herr Staatssekretär Dr. Rainer Sontowski aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie zum Mitglied des Aufsichtsrats der DB ML AG gewählt. Herr Dr. Sontowski ist mit Wirkung zum 9. Juli 2014 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Als seine Nachfolgerin wurde zum 8. September 2014 Frau Brigitte Zypries aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie zum Mitglied des Aufsichtsrats gewählt.

Ferner hat Herr Helmut Polzer sein Mandat mit Ablauf des 31. Juli 2014 niedergelegt. Für Herrn Polzer wurde durch das Amtsgericht Berlin-Charlottenburg mit Wirkung zum 1. Oktober 2014 Frau Sabine Gröben zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.

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

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

Berlin, im März 2015

Für den Aufsichtsrat



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

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

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

GRI
4.1
4.2
4.3
4.4
4.6
4.7
4.8

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

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

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG erklären gemeinsam: »Seit der letzten Entsprechenserklärung vom 26. März 2014 hat die DB AG den von der Bundesregierung am 1. Juli 2009 verabschiedeten Empfehlungen zum PCGK mit Ausnahme von Ziffer 3.3.2 (Selbstbehalt beim Abschluss der D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat) entsprochen. Die DB AG wird diesen Empfehlungen auch künftig bis zu einer Entscheidung über den Selbstbehalt für den Aufsichtsrat mit der vorgenannten Ausnahme entsprechen.

Ein auf Veranlassung des Bundes bestelltes Aufsichtsratsmitglied überschritt bis zu seinem Ausscheiden im Januar 2014 in Abweichung von Ziffer 5.2.1 Satz 2 des Kodex die empfohlene Zahl von insgesamt drei Mandaten in Überwachungsorganen. Die Überschreitung beruhte auf dem Bund zuzurechnenden organisatorischen und fachlichen Gründen. Die pflichtgemäße Aufgabenerfüllung als Mitglied des Aufsichtsrats der Gesellschaft wurde dadurch

nicht beeinträchtigt, da dem Aufsichtsratsmitglied ausreichend Zeit zur Wahrnehmung seines Mandates bei der Deutschen Bahn AG zur Verfügung stand.«

Die Entsprechenserklärung wurde analog mit derselben Ausnahme auch von Vorstand und Aufsichtsrat der DB ML AG für die DB ML AG abgegeben.

DB AG und DB ML AG beabsichtigen, den übrigen Empfehlungen des PCGK auch künftig zu entsprechen.

ZUSAMMENWIRKEN VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

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

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

Eine Übersicht über die MITGLIEDER VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT [SEITE 263 FF.] der DB AG einschließlich der von ihnen wahrgenommenen Mandate ist im Konzern-Anhang enthalten.

Vorstand

Der Vorstand leitet die Gesellschaft in eigener Verantwortung. Er ist an das Unternehmensinteresse gebunden und der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts verpflichtet. Er konkretisiert die Unternehmensziele und legt die Strategien fest, mit denen diese Ziele erreicht werden

sollen. Der Vorstand entscheidet über alle Angelegenheiten von grundsätzlicher und wesentlicher Bedeutung für das Unternehmen.

Der Vorstand der DB AG besteht aus sechs Ressorts. Neben dem Ressort des Vorsitzenden umfasst der Vorstand die Ressorts Finanzen/Controlling, Personal, Technik und Umwelt, Infrastruktur und Dienstleistungen sowie Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit.

Der Vorstand der DB ML AG besteht aus acht Ressorts. Neben dem Ressort des Vorsitzenden umfasst der Vorstand die Ressorts Finanzen/Controlling, Personal, Personenverkehr, Transport und Logistik, Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit, Technik und Umwelt sowie Dienstleistungen.

Die Vorstandsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und ihre Vorstandskollegen darüber informieren. Im Berichtsjahr ist kein derartiger Fall aufgetreten. Zur Sicherstellung einer integrierten Konzernführung werden die Sitzungen des Vorstands der DB AG und der DB ML AG in der Regel gemeinsam durchgeführt.

Aufsichtsrat

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

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

Dem Aufsichtsrat der DB ML AG gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz zwölf Mitglieder an, wovon sechs Mitglieder Anteilseignervertreter und sechs Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehören gegenwärtig vier Frauen an.

Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB AG und der DB ML AG ist Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht. **PERSÖNLICHE ODER GESCHÄFTLICHE BEZIEHUNGEN [SEITE 251]** einzelner Aufsichtsratsmitglieder zur jeweiligen Gesellschaft werden im Konzern-Anhang angegeben.

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

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

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


Sowohl zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der DB AG als auch zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der DB ML AG bestanden im Geschäftsjahr 2014 keine Beraterverträge und sonstigen vergleichbaren Dienstleistungs- und Werkverträge.

GEMEINSAME AUFSICHTSRATSSITZUNGEN


Zur Steigerung der Beratungseffizienz tagen der Aufsichtsrat der DB AG und der Aufsichtsrat der DB ML AG regelmäßig gemeinsam. Die Beschlussfassung des jeweiligen Aufsichtsrats erfolgt durch dessen Mitglieder. Die Möglichkeit von separaten Aufsichtsratssitzungen bleibt grundsätzlich bestehen.

AUFSICHTSRATSAUSSCHÜSSE

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, haben der Aufsichtsrat der DB AG und der Aufsichtsrat der DB ML AG von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, neben dem nach dem Mitbestimmungs-

gesetz einzurichtenden Vermittlungsausschuss weitere Ausschüsse zu bilden, und jeweils einen Präsidialausschuss, einen Prüfungs- und Compliance-Ausschuss sowie einen Personalausschuss gebildet. Eine Übersicht über die **MITGLIEDER DER AUSSCHÜSSE [SEITE 265]** finden Sie im Konzern-Anhang. Über die **ARBEIT DER AUSSCHÜSSE [SEITE 37 F.]** im Berichtsjahr informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht. Eine **FUNKTIONSBESCHREIBUNG DER EINZELNEN AUSSCHÜSSE**  finden Sie auf unserer Internetseite.

TRANSPARENZ

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

RISIKOMANAGEMENT


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

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

COMPLIANCE

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

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

Weitere Informationen zum Thema Compliance finden Sie im **COMPLIANCE- UND DATENSCHUTZ-BERICHT [SEITE 55 F.]** sowie auf unserer Internetseite .

RECHNUNGSLEGUNG UND ABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Hauptversammlungen der DB AG und der DB ML AG haben am 26. März 2014 die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2014 bestellt. Die Prüfungs- und Compliance-Ausschüsse haben die Vorschläge der Aufsichtsräte zur Wahl des Abschlussprüfers vorbereitet und nach dessen Wahl durch die Hauptversammlungen mit dem Abschlussprüfer die Prüfungsschwerpunkte festgelegt. Mit dem Abschlussprüfer wurde auch in diesem Geschäftsjahr vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird, soweit diese nicht umgehend beseitigt werden. Es wurde zudem vereinbart, dass der Ausschussvorsitzende vom Abschlussprüfer über gesonderte Feststellungen und etwaige Unrichtigkeiten der Entsprechenserklärung unverzüglich informiert wird.

EFFIZIENZPRÜFUNG DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Die Effizienzprüfung erfolgt im Zweijahresrhythmus. Die letzte Effizienzprüfung fand im Jahr 2013 statt.

GRI

4.4

4.5

4.9

4.10

VERGÜTUNGSBERICHT

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

Das Vergütungssystem des Vorstands

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

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

Vergütungsbestandteile

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RUHEGELDANSPRÜCHE

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

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

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

VERTRAGLICHE NEBENLEISTUNGEN

Als vertragliche Nebenleistungen haben die Vorstandsmitglieder unter anderem Anspruch auf einen Dienstwagen mit Fahrer zur dienstlichen und privaten Nutzung, eine persönliche BahnCard 100 First sowie den üblichen Versicherungsschutz. Für dienstlich veranlasste Zweitwohnun-

gen wird ein Mietzuschuss gewährt. Diese Sachbezüge unterliegen, soweit sie nicht steuerfrei gewährt werden können, als geldwerter Vorteil der Besteuerung durch die Vorstandsmitglieder. Den Vorstandsmitgliedern ist es wie allen Führungskräften freigestellt, am Deferred-Compensation-Programm des Unternehmens teilzunehmen.

Für die Mitglieder des Vorstands besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DBAG beziehungsweise der DB MLAG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung). Die Versicherung war im Geschäftsjahr 2014 als Gruppenversicherung mit dem gesetzlich vorgesehenen Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Vorstände entstehen können. Der Versicherungsschutz der bestehenden D&O-Versicherung gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren nach Beendigung der Vorstandstätigkeit weiter.

Vergütung für das Geschäftsjahr 2014

VORSTAND DBAG

Die Tantieme für das abgelaufene Geschäftsjahr wird mit dem Ende des Monats, in dem die ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft stattfindet, fällig. Nach Ablauf des Geschäftsjahres 2014 kommt das Long-term Incentive der 2011 ausgereichten Tranche mit vierjähriger Laufzeit zur Auszahlung.

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

GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS [IN T €]	Feste Vergü- tung	Variable Vergütung			Sons- tiges ³⁾	Ins- gesamt ⁴⁾
		kurz- fristig ¹⁾	lang- fristig (Aus- zahlung 2015)	lang- fristig ²⁾		
AM 31.12.2014 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG						
Dr. Rüdiger Grube	900	1.349	152	152	18	2.419
Gerd Becht	664	904	97	99	33	1.700
Dr. Heike Hanagarth ⁵⁾	400	581	-	81	35	1.097
Dr. Volker Kefer	650	976	69	139	17	1.782
Dr. Richard Lutz	650	886	69	122	29	1.687
Ulrich Weber	683	931	97	102	8	1.724
Insgesamt	3.947	5.627	484	695	140	10.409

¹⁾ Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.

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

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

⁴⁾ Summe ohne Auszahlungsbetrag 2015 der langfristigen variablen Vergütung.

⁵⁾ Eintritt in DB-Konzern in 2013 erfolgt, daher keine Teilnahme an der in 2015 zur Auszahlung kommenden LTI-Tranche (langfristige variable Vergütung).

VORSTAND DBMLAG

Die Tantieme für das abgelaufene Geschäftsjahr wird mit dem Ende des Monats, in dem die ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft stattfindet, fällig. Nach Ablauf des Geschäftsjahres 2014 kommt das Long-term Incentive der 2011 ausgereichten Tranche mit vierjähriger Laufzeit zur Auszahlung.

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

GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS [IN T €]	Feste Vergü- tung	Variable Vergütung			Sons- tiges ⁴⁾	Ins- gesamt ⁵⁾
		kurz- fristig ²⁾	lang- fristig (Aus- zahlung 2015)	lang- fristig ³⁾		
AM 31.12.2014 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DBMLAG						
Dr. Rüdiger Grube ¹⁾	-	-	-	-	-	-
Gerd Becht ¹⁾	-	-	-	-	-	-
Dr. Heike Hanagarth ¹⁾	-	-	-	-	-	-
Ulrich Homburg	598	750	69	123	30	1.501
Dr. Volker Kefer ¹⁾	-	-	-	-	-	-
Dr. Richard Lutz ¹⁾	-	-	-	-	-	-
Dr. Karl-Friedrich Rausch	715	911	97	112	26	1.764
Ulrich Weber ¹⁾	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	1.313	1.661	166	235	56	3.265

¹⁾ Die Herren Dr. Grube, Becht, Dr. Kefer, Dr. Lutz und Weber sowie Frau Dr. Hanagarth erhielten keine gesonderten Pensionszusagen für ihre Tätigkeit bei der DBMLAG.

²⁾ Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.

³⁾ Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung/-auflösung für Long-term Incentives.

⁴⁾ Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen und aus der Benutzung von Dienstwagen sowie Zuschüsse zu Versicherungen und Mieten.

⁵⁾ Summe ohne Auszahlungsbetrag 2015 der langfristigen variablen Vergütung.

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

**VERSORGUNGSANSPRÜCHE DES VORSTANDS
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2014**
Vorstand DBAG

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag in Höhe von 3.699 T € zugeführt.

ZUFÜHRUNG ZU DEN PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN (DIENSTZEITAUFWAND) [IN T €]	2014
IM GESCHÄFTSJAHR 2014 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DBAG	
Dr. Rüdiger Grube	977
Gerd Becht	782
Dr. Heike Hanagarth	312
Dr. Volker Kefer	409
Dr. Richard Lutz	178
Ulrich Weber	1.041
Insgesamt	3.699

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

Die PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN [SEITE 251] für ehemalige Vorstandsmitglieder sind als Gesamtsumme im Konzernanhang ausgewiesen.

Vorstand DBMLAG

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag in Höhe von 925 T € zugeführt.

ZUFÜHRUNG ZU DEN PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN (DIENSTZEITAUFWAND) [IN T €]	2014
IM GESCHÄFTSJAHR 2014 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DBMLAG	
Dr. Rüdiger Grube ¹⁾	-
Gerd Becht ¹⁾	-
Dr. Heike Hanagarth ¹⁾	-
Ulrich Homburg	349
Dr. Volker Kefer ¹⁾	-
Dr. Richard Lutz ¹⁾	-
Dr. Karl-Friedrich Rausch	576
Ulrich Weber ¹⁾	-
Insgesamt	925

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Die Herren Dr. Grube, Becht, Dr. Kefer, Dr. Lutz und Weber sowie Frau Dr. Hanagarth erhielten keine gesonderten Pensionszusagen für ihre Tätigkeit bei der DBMLAG.

**Vergütung des Aufsichtsrats für
das Geschäftsjahr 2014**
AUFSICHTSRAT DBAG

Die Vergütung des Aufsichtsrats der DBAG wurde zuletzt durch Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DBAG erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung von 20.000 € sowie eine erfolgsorientierte jährliche Vergütung. Die erfolgsabhängige Vergütung bemisst sich nach dem Verhältnis des im Konzern-Abschluss ausgewiesenen operativen Ergebnisses (EBIT) des Geschäftsjahres im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr sowie dem

Erreichen bestimmter operativer Leistungskennziffern. Die erfolgsabhängige Vergütung ist auf maximal 13.000 € begrenzt. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung. Diese Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel. Für den Vorsitz im Präsidialausschuss und im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss erhöht sich die Vergütung um das Einfache, für den Vorsitz im Personalausschuss um die Hälfte der Vergütung. Die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach §27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss bleiben unberücksichtigt.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DBAG für jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld von 250 €. Die Aufsichtsratsmitglieder haben zudem die Wahl zwischen einer persönlichen BahnCard 100 First oder fünf Freifahrtscheinen.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats beider Gesellschaften besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DBAG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung). Die Versicherung ist als Gruppenversicherung ohne Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Aufsichtsräte entstehen können. Ferner besteht für die Aufsichtsratsmitglieder eine Gruppenunfallversicherung. Die Prämie für die genannten Versicherungen entrichtet die jeweilige Gesellschaft.

Die Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat nur während eines Teils des jeweiligen Geschäftsjahres angehören, erhalten für jeden angefangenen Monat ihrer Mitgliedschaft ein Zwölftel der Vergütung. Entsprechendes gilt für die Erhöhung der Vergütung für den Aufsichtsratsvorsitzenden und seinen Stellvertreter sowie für die Erhöhung der Vergütung für Mitgliedschaft und Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss.

Die Zahlung der Vergütung erfolgt nach Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder für das vorangegangene Geschäftsjahr beschließt.

Die Vergütung einschließlich der persönlichen BahnCard 100 First oder der fünf Freifahrtscheine ist von den Aufsichtsratsmitgliedern eigenständig zu versteuern.

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

Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 18. März 2015 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DBAG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

GESAMTBEZÜGE DES AUFSICHTSRATS [IN T €]	Jahreseinkommen 2014				Ins- gesamt
	fixe Vergü- tung	variable Vergü- tung	Sit- zungs- geld	Neben- leis- tungen	
AM 31.12.2014 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG					
Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht	70,0	14,0	2,8	-	86,8
Alexander Kirchner	40,0	8,0	2,5	6,9	57,4
Jürgen Beuttler	20,0	4,0	1,5	-	25,5
Christoph Dänzer-Vanotti	20,0	4,0	1,5	6,9	32,4
Dr.-Ing. Dr. E. h. Jürgen Großmann	20,0	4,0	1,5	6,9	32,4
Jörg Hensel	25,0	5,0	2,3	1,0	33,2
Klaus-Dieter Hommel	20,0	4,0	1,5	6,9	32,4
Ludwig Koller	6,7	1,3	0,3	6,9	15,1
Dr. Jürgen Krumnow	40,0	8,0	2,8	1,0	51,7
Prof. Dr. Knut Löschke	20,0	4,0	1,3	6,9	32,1
Kirsten Lühmann	10,0	2,0	0,5	-	12,5
Vitus Miller	20,0	4,0	1,5	1,0	26,5
Fred Nowka	20,0	4,0	1,5	6,9	32,4
Michael Odenwald	35,0	7,0	3,3	1,0	46,2
Mario Reiß	20,0	4,0	1,5	6,9	32,4
Regina Rusch-Ziemba	25,0	5,0	2,8	6,9	39,6
Jens Schwarz	30,0	6,0	2,8	1,0	39,7
Dr. Thomas Steffen	16,7	3,3	2,0	-	22,0
Dr.-Ing. E. h. Dipl.-Ing. Heinrich Weiss	20,0	4,0	1,3	6,9	32,1
Brigitte Zypries ¹⁾	-	-	-	-	-
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG					
Dr. Hans Bernhard Beus	1,7	0,3	-	-	2,0
Patrick Döring	10,0	2,0	1,0	-	13,0
Dr. Bernhard Heitzer	1,7	0,3	-	-	2,0
Wolfgang Joosten	10,0	2,0	0,8	6,9	19,6
Dr. Rainer Sontowski	11,7	2,3	1,0	-	15,0
Summe	514	103	38,0	80,9	734
Aufsichtsratsvergütung für weitere Mandate in DB-Tochtergesellschaften					93
Insgesamt					827

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Frau PSts Zypries hat auf die ihr für ihre Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied zustehende Vergütung verzichtet.

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats bestehen nicht.

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

AUFSICHTSRAT DB ML AG

Die Vergütung des Aufsichtsrats der DB ML AG ist in §15 der Satzung festgelegt und wurde zuletzt durch den Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung von 5.000 €. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung. Diese Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel und für jeden Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss um die Hälfte der Vergütung, wobei die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach §27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss unberücksichtigt bleiben.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB ML AG für jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld von 250 €.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats beider Gesellschaften besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB ML AG verbundenen Risiken eine D&O-Versicherung. Die Versicherung ist als Gruppenversicherung ohne Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Aufsichtsräte entstehen können. Ferner besteht für die Aufsichtsratsmitglieder beider Gesellschaften eine Gruppenunfallversicherung. Die Prämie für die genannten Versicherungen entrichtet die jeweilige Gesellschaft.

Die Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat nur während eines Teils des jeweiligen Geschäftsjahres angehören, erhalten für jeden angefangenen Monat ihrer Mitgliedschaft ein Zwölftel der Vergütung. Entsprechendes gilt für die Erhöhung der Vergütung für den Aufsichtsratsvorsitzenden und seinen Stellvertreter sowie für die Erhöhung der Vergütung für Mitgliedschaft und Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss.

Die Zahlung der Vergütung erfolgt nach Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder für das vorangegangene Geschäftsjahr beschließt.

Die Vergütung ist von den Aufsichtsratsmitgliedern eigenständig zu versteuern.

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

Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 18. März 2015 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB ML AG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

GESAMTBEZÜGE DES AUFSICHTSRATS [IN T €]	Jahreseinkommen 2014				Ins- gesamt
	fixe Vergü- tung	variable Vergü- tung	Sit- zungs- geld	Neben- leis- tungen	
AM 31.12.2014 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB ML AG					
Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht	15,0	-	2,8	-	17,8
Alexander Kirchner	7,5	-	2,5	-	10,0
Dr. Thomas Steffen	4,2	-	2,0	-	6,2
Wolfgang Erler	6,3	-	2,8	-	9,0
Sabine Gröben	1,3	-	0,3	-	1,5
Margarita Kiefer	6,3	-	2,8	-	9,0
Dr. Jürgen Krumnow	7,5	-	2,8	-	10,3
Heike Moll	5,0	-	1,0	-	6,0
Michael Odenwald	8,8	-	3,3	-	12,0
Dr.-Ing. E. h. Dipl.-Ing. Heinrich Weiss	5,0	-	1,3	-	6,3
Wolfgang Zell	10,0	-	2,5	-	12,5
Brigitte Zypries ¹⁾	-	-	-	-	-
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB ML AG					
Dr. Hans Bernhard Beus	0,4	-	-	-	0,4
Dr. Bernhard Heitzer	0,4	-	-	-	0,4
Helmut Polzer	2,9	-	1,0	-	3,9
Dr. Rainer Sontowski	2,9	-	1,0	-	3,9
Summe	83,5		26,1		109
Aufsichtsratsvergütung für weitere Mandate in DB-Tochtergesellschaften					4
Insgesamt					113

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Frau PSts Zypries hat auf die ihr für ihre Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied zustehende Vergütung verzichtet.

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats der DB ML AG bestehen nicht.

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

STAKEHOLDERDIALOG

*Erste umfassende Stakeholderbefragung durchgeführt
Wesentlichkeitsanalyse zeigt wichtige Themen für den DB-Konzern
Dritter DB Nachhaltigkeitstag setzt Impulse*

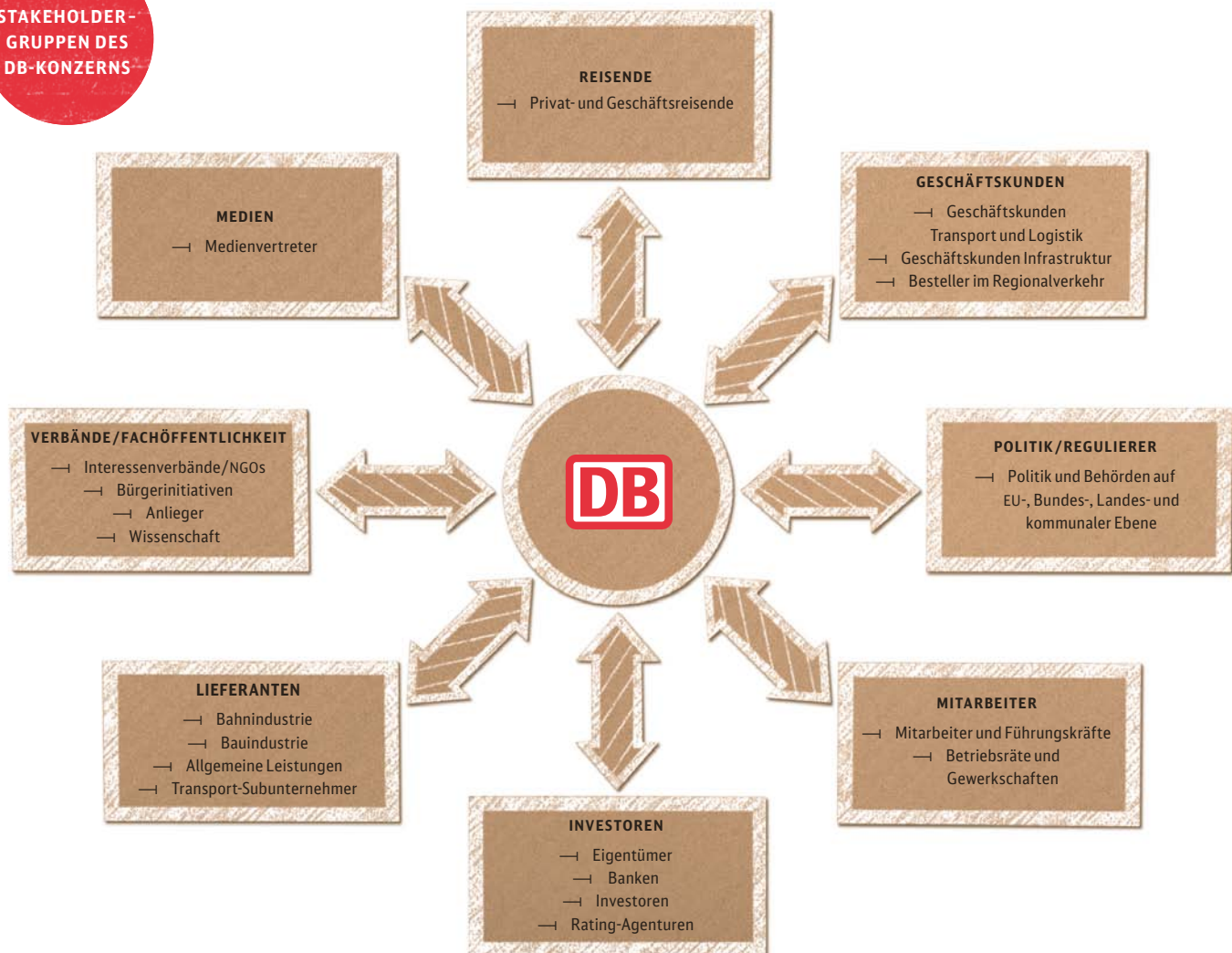
GRI
4.4
4.14
4.15
S05

Die Akzeptanz der Stakeholder ist eine wesentliche Voraussetzung für den nachhaltigen Unternehmenserfolg des DB-Konzerns. Wir pflegen daher einen offenen und partnerschaftlichen Austausch mit allen Stakeholdergruppen und nehmen deren Anliegen ernst.

Im Berichtsjahr haben wir die erste umfassende Stakeholderbefragung mit mehreren Tausend Teilnehmern durchgeführt. Die Ergebnisse waren Grundlage für eine systematische **WESENTLICHKEITSANALYSE** [SEITE 52 FF.] und gaben gleichzeitig Anstoß für zahlreiche konstruktive Folgegespräche. Dabei haben wir weiterhin auf eine große Band-

breite an Dialogformaten und -plattformen gesetzt. Von besonderer Bedeutung war der **DRITTE DB NACHHALTIGKEITSTAG** [SEITE 51], auf dem Vertreter aller Stakeholdergruppen mit dem Top-Management des DB-Konzerns zusammenkamen. Dort wurden die Ziele und Leistungen des DB-Konzerns in den Dimensionen **PROFITABLER MARKTFÜHRER** , **TOP-ARBEITGEBER**  und **UMWELT-VORREITER**  kritisch gewürdigt und die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse genutzt, um Impulse für die weitere Umsetzung der Strategie **DB2020**  zu geben.

STAKEHOLDER-GRUPPEN DES DB-KONZERNS



MANAGEMENTANSATZ

Leitlinien für partnerschaftliches Miteinander

Der DB-Konzern setzt auf einen partnerschaftlichen Dialog und vertrauensvollen Umgang mit allen Stakeholdergruppen auf der Basis von Integrität, Kontinuität und Transparenz. Wir verstehen diesen Austausch als Chance, Verständnis für die eigenen Positionen zu schaffen und zugleich Erkenntnisse und Impulse für nachhaltiges und unternehmerisches Handeln zu gewinnen. Auch kritische Themen, zu denen gemeinsam getragene Lösungen noch erarbeitet werden müssen, sind fester Bestandteil des offenen Austauschs.

Grundlage aller Dialogaktivitäten ist unsere Stakeholdercharta. Sie formuliert konzernweit gültige Prinzipien für einen verantwortungsvollen Umgang zwischen dem DB-Konzern und seinen Stakeholdern. Auf dieser Basis werden die Stakeholder bei wichtigen Weichenstellungen eingebunden, zum Beispiel bei Maßnahmen zur Lärmreduktion oder bei der Entwicklung oder Einführung neuer Produktangebote.

Dialog mit der Politik folgt klaren Regeln

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


Unsere Gremien

BAHNBEIRAT SEIT 2002 AKTIV

Um unabhängige Ratgeber für die öffentliche Debatte und die Positionierung des Unternehmens zu gewinnen, hat der Vorstand des DB-Konzerns im Jahr 2002 den BahnBeirat gegründet. Das Gremium setzt sich aus zwölf renommierten Persönlichkeiten aus Wissenschaft und Wirtschaft zusammen. Die Mitglieder sind unabhängig und vertreten nicht die Institutionen, in denen sie tätig sind. Amtierender

Vorsitzender des BahnBeirats ist seit 2008 Prof. Dr. Dr. h. c. Gerd Aberle. Die Aufgaben des Gremiums bestehen darin, die Positionen des DB-Konzerns zu hinterfragen und mit dem Vorstand zu erörtern sowie den Dialog mit der Fachöffentlichkeit zu unterstützen. Zu diesem Zweck kommen die Mitglieder mindestens viermal jährlich zusammen. Der BahnBeirat hat keine Aufgaben im Sinne des Aktienrechts.

Im Berichtsjahr befasste sich der BahnBeirat insbesondere mit den Themen Energiewende und Umwelt-Vorreiter, Technikstrategie, Kommunikation und Kundendialog, Digitalisierung, Tarifverhandlungen sowie Infrastrukturfinanzierung.

Eine vollständige Liste der **MITGLIEDER DES BAHNBEIRATS**  ist online verfügbar.

ZEHN JAHRE DB KUNDENBEIRAT

Wie lässt sich die Kundenzufriedenheit steigern und das Vertrauen der Kunden nachhaltig festigen? Wie kann man Kunden stärker in das Unternehmen einbinden, wie Kundenwünsche besser kennenlernen und Kundenanregungen effektiver nutzen? Diese Überlegungen bildeten 2004 den Ausgangspunkt, als eines der ersten großen Unternehmen in Deutschland einen Kundenbeirat zu schaffen. Die Resonanz auf der Kundenseite war enorm: Bereits beim ersten Aufruf signalisierten rund 5.400 Bahnkunden Interesse an einem Engagement für den DB-Konzern.

Seit seiner Gründung hat der Beirat in über 20 Sitzungen viele wertvolle Impulse gegeben und zahlreiche Maßnahmen auf den Weg gebracht. Das Fahrgastgremium besteht aus 30 ehrenamtlichen Mitgliedern, die für jeweils drei Jahre berufen werden und aus wesentlichen Kundengruppen im Regional- und Fernverkehr stammen. Zweimal im Jahr kommt das Gremium zu ordentlichen Sitzungen zusammen, daneben unterstützt und berät es in zahlreichen Projekten mit Kundenrelevanz. Im Berichtsjahr lag der Schwerpunkt der gemeinsamen Arbeit auf der Verbesserung der Reisendeninformation entlang der gesamten Reisekette, der Einbindung in Fahrzeug- und Angebotsthemen sowie der Entwicklung von tragfähigen Ideen zur Ausgestaltung vernetzter Mobilität. In einem Workshop zur **WESENTLICHKEITSANALYSE** [SEITE 52 FF.] haben Vertreter des Kundenbeirats 2014 zudem die Ergebnisse der Stakeholderbefragung diskutiert und konkrete Impulse zu den daraus abzuleitenden Handlungsempfehlungen gegeben.

Mitgliedschaften in Verbänden

Der DB-Konzern ist direkt und über seine Tochtergesellschaften Mitglied in zahlreichen Wirtschafts-, Branchen- und anderen Verbänden. Zu den Zielen unseres Engagements zählen Information, Austausch und Vernetzung sowie die kooperative Interessenvertretung.

Die nachfolgenden Mitgliedschaften haben besondere Relevanz für den politischen Dialog auf nationaler und internationaler Ebene:

- Allianz pro Schiene (ApS)
- Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband Mobilität und Verkehr (Agv MoVe)
- Association Francaise du Rail (AFRA)
- Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)
- Deutsches Verkehrsforum (DVF)
- Union Internationale des Chemins de Fer (UIC)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

WESENTLICHE AKTIVITÄTEN 2014



GUTE TRADITION: DB-TOP-MANAGEMENT TRIFFT STAKEHOLDER




Der DB Nachhaltigkeitstag ist eine Plattform für den direkten Austausch mit den Partnern aus Politik, Industrie, Mitarbeiterschaft, von Verbänden, Investoren, Lieferanten und Kunden.

Dritter DB Nachhaltigkeitstag


Mitte November haben rund 140 Vertreter aller Stakeholdergruppen auf dem dritten DB Nachhaltigkeitstag unter anderem die Ergebnisse und Schlussfolgerungen der WESENTLICHKEITSANALYSE [SEITE 52 FF.] diskutiert. Der Nachhaltigkeitstag dient uns als eine Standortbestimmung und Leistungseinschätzung.

Grundlage für die dritte Auflage dieses traditionell vom DB-Vorstand und weiteren Top-Managern geführten direkten

Austauschs mit hochrangigen Vertretern aller Stakeholdergruppen bildete die vorausgegangene STAKEHOLDERBEFRAGUNG [SEITE 52 FF.]. Die Aussagen sind in eine Wesentlichkeitsmatrix eingeflossen, die intensiv in Foren diskutiert und dadurch gefestigt wurde. Ein wesentliches Ergebnis daraus war, dass der Großteil der anwesenden Teilnehmer sie inhaltlich bestätigt hat.


Beim vierten DB Nachhaltigkeitstag werden wir über die Umsetzung der im Rahmen des dritten Nachhaltigkeitstags entwickelten Vorschläge und den weiteren Fortschritt im Rahmen der Strategie DB2020  berichten.


Workshop als Dialogplattform

Der bewährte Workshop Fahrgast, Umwelt und Verkehr als Dialogplattform zwischen DB-Konzern und unterschiedlichen Verbänden fand 2014 zum 18. Mal statt. Schwerpunktthemen waren unter anderem die Erläuterung der Handlungsfelder für das in der Strategie DB2020  verankerte Ziel »Umwelt-Vorreiter«: Lärminderung des Schienenverkehrs, Finanzierung der Infrastruktur und Ressourceneffizienz.



Dritter DB Innovationsworkshop durchgeführt

Anfang Juli haben wir zusammen mit Bombardier, Telekom und Wissenschaftsorganisationen den dritten Innovationsworkshop durchgeführt. Ziel ist es, mit vielfältigen Ideen Mobilität und Logistik zu verbessern. Ein wesentliches Instrument dabei ist die interaktive Plattform MOVINGIDEAS . MovingIDEAS ist für jedermann offen. Mit Unterstützung dieser Plattform können Ideen gemeinsam weiterentwickelt und zur Marktreife geführt werden.


Mit der Strategie DB2020  ist unser Anspruch an die Einbindung der einzelnen Stakeholdergruppen gestiegen. Zwei Jahre nach Einführung sollte die Erfüllung dieses Anspruchs aus Sicht der Stakeholder überprüft und ihre Sicht auf die wesentlichen Themen analysiert werden. Hierzu wurde eine umfassende Online-Befragung durchgeführt.

Große Bandbreite an Dialogformaten fortgesetzt

Neben den dargestellten Stakeholderaktivitäten haben wir im Berichtsjahr weitere Dialogformate umgesetzt, um den gezielten Austausch mit allen Stakeholdergruppen zu gewährleisten. Die wichtigsten Aktivitäten sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

STAKEHOLDER	Top-Themen 2014	Die wichtigsten Dialogformate
Reisende	<ul style="list-style-type: none"> → Reisendeninformation → Pünktlichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> → Kundenbeirat → Online-Dialogplattformen → Persönliche und telefonische Umfragen → Dialogforum mit BahnCard 100-Kunden → »Zuglabor« mit Bahnreisenden
Geschäftskunden	<ul style="list-style-type: none"> → Kundenzufriedenheit → Kundeninformation → Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> → Direkter Kundenaustausch → Dialogveranstaltungen, etwa »Hafenkonferenz«, »Pulp & Paper Summit« → Kundenworkshops → Persönliche und telefonische Umfragen
Politik/Regulierer	<ul style="list-style-type: none"> → Infrastrukturentwicklung und -finanzierung → Zukunft der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs → Ordnungspolitischer Rahmen, insbesondere Lärminderung; Steuern und Abgaben auf Energie 	<ul style="list-style-type: none"> → Symposien zu »20 Jahre Bahnreform« → Parlamentarische Abende → Landesgruppengespräche mit den Bundestagsfraktionen → Bahngipfel in den Bundesländern → Initiativkreis zur Korruptionsprävention von Bundesverwaltung und Wirtschaft
Mitarbeiter	<ul style="list-style-type: none"> → Mitarbeiterzufriedenheit → Arbeitgeberattraktivität → Demografiefestigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> → Weltweite Mitarbeiterbefragung → trendence-Befragung (Arbeitgeberranking) → Zukunftswerkstätten → Verhandlungen mit Gewerkschaften → Sitzungen mit Betriebsräten
Investoren	<ul style="list-style-type: none"> → Wettbewerbssituation → Entwicklung Faktorkosten → Dividendenpolitik → Erreichung Wertmanagementkennzahlen 	<ul style="list-style-type: none"> → Roadshows → One-on-ones → Direkte Kontakte → Investor-Relations-Internetauftritt
Lieferanten	<ul style="list-style-type: none"> → Qualität → Innovation → Kartellrecht → Ombudspersonen → Geschäftspartnerprüfungen 	<ul style="list-style-type: none"> → Dialogveranstaltung »Railway Forum« → DB-Lieferantenforum auf der Fachmesse »InnoTrans« → Compliance-Dialoge mit Geschäftspartnern → Round Table Geschäftspartner-Compliance
Verbände/Fachöffentlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> → Infrastrukturentwicklung und -finanzierung → Energiepolitischer Rahmen → Lärminderung → Compliance: Menschenrechte, Integrität und Sponsoring 	<ul style="list-style-type: none"> → Jahrestagung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen mit DB als Gastgeber → Workshop »Fahrgast, Umwelt und Verkehr« → Spitzengespräche und Fachaustausch mit Fahrgast-, Umwelt- und Branchenverbänden, Bahnindustrie sowie Aufgabenträgern → Compliance-Foren
Medien	<ul style="list-style-type: none"> → Qualität im Personenverkehr → Wettbewerb Fernbusse → DB als Arbeitgeber → Streik der GDL 	<ul style="list-style-type: none"> → Medienworkshops → Pressefahrten und -termine → Hintergrundgespräche → Interviews → Social Media (Facebook, Twitter)

WESENTLICHKEITSANALYSE

Mit der Strategie **DB2020**  ist unser Anspruch an die Einbindung der einzelnen Stakeholdergruppen gestiegen. Um deren Perspektive auf den DB-Konzern systematisch zu berücksichtigen, haben wir im Berichtsjahr erstmals eine umfassende Stakeholderbefragung durchgeführt.

Die Befragung diente als Grundlage für die Ausarbeitung einer konzernübergreifenden Wesentlichkeitsmatrix, aus der wir zentrale Themen und Handlungsfelder für den nachhaltigen Erfolg des DB-Konzerns ableiten. Gleichzeitig waren die Ergebnisse Leitthema des **DRITTEN DB NACHHALTIGKEITSTAGS** [SEITE 51]. Mit diesem mehrstufigen Vorgehen haben wir eine breite Diskussion mit allen Stakeholdergruppen sowie DB-intern zu heute und künftig wichtigen Themen angestoßen, die wir auf vielfältige Weise weiterführen werden.

Ablauf der Befragung

- Auswahl der abgefragten 33 Themenfelder durch das **DB-INTERNE COMPETENCE CENTER NACHHALTIGKEIT** [SEITE 81] unter Einbindung unterschiedlicher Stakeholdervertreter. Diese 33 Themen weisen alle eine Relevanz für den DB-Konzern auf.
- Online-Befragung von rund 3.400 Stakeholdern mit der Bitte um Priorisierung der Themenfelder und Einschätzung der Performance für den DB-Konzern (Stakeholdersicht).
- DB Executive Board nahm ebenfalls Priorisierung der Themen vor (DB-Sicht).
- Stakeholderbefragung sowie Befragung des Executive Boards bilden somit die Grundlage für die erste Wesentlichkeitsanalyse des DB-Konzerns.
- Auswertung anhand der sogenannten Top-2-Methode. Angaben in der Wesentlichkeitsmatrix sagen aus, wie viel Prozent der Befragten ein Thema mit außerordentlich hoher oder sehr hoher Bedeutung eingestuft haben.
- Fokus der Auswertung lag auf Gemeinsamkeiten und Unterschieden zwischen Stakeholder- und DB-Sicht.

Ergebnisse der Befragung

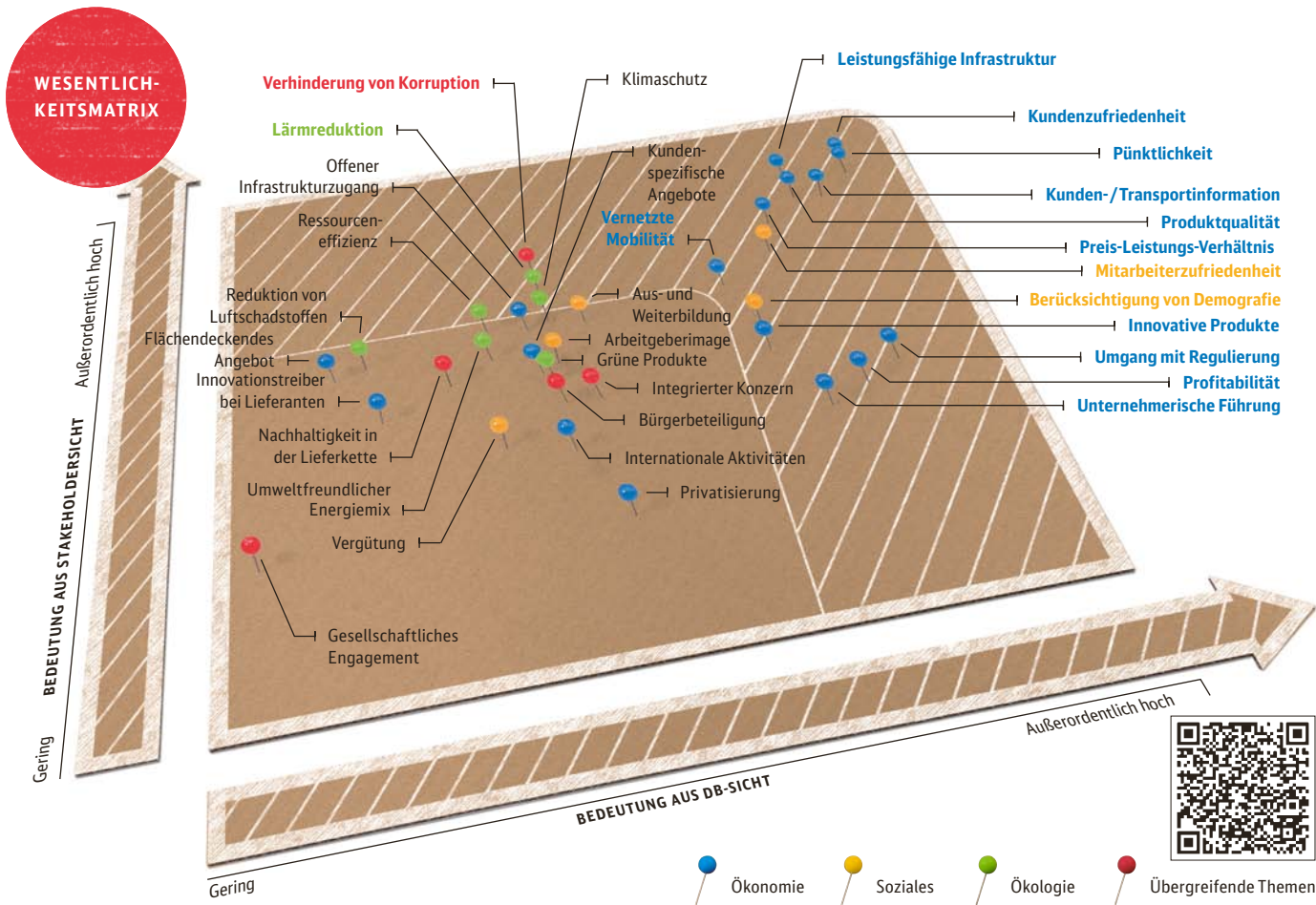
EINSCHÄTZUNG DER BEDEUTUNG DER THEMEN

- Stakeholder und/oder Top-Management stufen 15 Themenfelder mit sehr hoher Bedeutung ein, die übrigen 18 Themen sind von mittlerer bis geringer Bedeutung.
- Gemeinsame Top-Themen sind diejenigen mit Kundenbezug. Dazu zählen: Pünktlichkeit, Kundenzufriedenheit, Kunden-/Transportinformation, Preis-Leistungs-Verhältnis und Produktqualität.
- Ebenso werden eine leistungsfähige Infrastruktur, Mitarbeiterzufriedenheit und vernetzte Mobilität sowohl von den Stakeholdern als auch aus DB-Sicht als sehr wichtig bewertet.

Wesentliche Unterschiede Stakeholder- und DB-Sicht: Bedeutung

THEMA	Stakeholder-sicht	DB-Sicht
Umgang mit Regulierung	Weniger hohe Bedeutung	Außerordentlich hohe Bedeutung
Flächendeckendes Angebot	Hohe Bedeutung	Geringe Bedeutung
Profitabilität	Weniger hohe Bedeutung	Außerordentlich hohe Bedeutung
Unternehmerische Führung	Weniger hohe Bedeutung	Sehr hohe Bedeutung
Reduktion von Luftschadstoffen ¹⁾	Hohe Bedeutung	Geringe Bedeutung

¹⁾ Luftschadstoffe beinhalten nicht CO₂-Emissionen.



In der Bewertung der Bedeutung der einzelnen Themen kommt es zum Teil zu größeren Abweichungen zwischen der Stakeholder- und der DB-Sicht:
 → Für den DB-Konzern haben die Themen Profitabilität, Berücksichtigung von Demografie, innovative Produkte, Umgang mit Regulierung und unternehmerische Führung eine höhere Bedeutung als für die Stakeholder.

- Steuerung des DB-Konzerns nach unternehmerischen Prinzipien steht nicht im Fokus der Stakeholder.
- Zur Gruppe der 15 Top-Themen zählen auch die Verhinderung von Korruption und Lärmreduktion. Umweltthemen folgen hinsichtlich ihrer Bedeutung unmittelbar danach. Bei allen diesen Themen ist umgekehrt die Bedeutung für die Stakeholder höher als für das Top-Management des DB-Konzerns.

EINSCHÄTZUNG DER PERFORMANCE

Themen mit sehr hoher Bedeutung, wie Kundenthemen, leistungsfähige Infrastruktur, vernetzte Mobilität sowie Mitarbeiterzufriedenheit, wird von beiden Seiten das geringste Performance-Niveau bescheinigt.

- Aus Stakeholder-Sicht wird zudem den Themen flächendeckendes Angebot, Bürgerbeteiligung, Innovations-treiber bei Lieferanten, offener Infrastrukturzugang, Arbeitgeberimage und Berücksichtigung von Demografie eine niedrige Performance beigemessen.
- Höchste Performance-Werte weisen aus Stakeholder-sicht Umweltthemen, Verhinderung von Korruption, Aus- und Weiterbildung, gesellschaftliches Engagement und Umgang mit Regulierung auf.
- Stakeholder sprechen dem DB-Konzern insgesamt eine hohe gesellschaftliche Akzeptanz zu: 80% sind der Auf-fassung, dass der DB-Konzern einen unverzichtbaren Beitrag für die Bevölkerung beziehungsweise die Wirt-schaft leistet.
- Rund 55% stimmen zudem zu, dass der DB-Konzern Ver-antwortung in der Gesellschaft übernimmt und ein glaub-würdiger und verlässlicher Partner ist.
- Performance zum Thema Stakeholderdialog wird als verbesserungsfähig angesehen: Zwei Drittel aller Stakeholder halten die Transparenz des DB-Konzerns bei der Entscheidungsfindung für nicht ausreichend und fühlen sich nicht entsprechend berücksichtigt.

Wesentliche Unterschiede Stakeholder- und DB-Sicht: Performance

THEMA	Stakeholder-sicht	DB-Sicht
Offener Infrastrukturzugang	Schlechte Performance	Gute Performance
Flächendeckendes Angebot	Sehr schlechte Performance	Eher schlechte Performance
Klimaschutz	Eher schlechte Performance	Gute Performance
Umweltfreundlicher Energiemix	Eher schlechte Performance	Gute Performance
Innovative Produkte	Schlechte Performance	Sehr schlechte Performance


Insgesamt ist die Abweichung der Bewertung zwischen Stakeholder- und DB-Sicht bezogen auf die Performance geringer als bei der Bewertung der Bedeutung. Grundsätzlich gibt es zudem eine sehr hohe Übereinstimmung der beiden Sichtweisen.

Die deutlichsten Abweichungen in der Performance-Bewertung gab es bei den Themen offener Infrastrukturzugang, flächendeckendes Angebot, Klimaschutz, umweltfreundlicher Energiemix und innovative Produkte.



Mit Ausnahme des Themas innovative Produkte war die Bewertung durch die Stakeholder durchgängig schlechter als die des DB-Top-Managements.


Umgekehrt war zudem bei den Themen Profitabilität, gesellschaftliches Engagement, vernetzte Mobilität und Produktqualität die Performance-Bewertung der Stakeholder spürbar besser als die des DB-Top-Managements.

Wesentliche Erkenntnisse aus der Befragung

Grundsätzlich bestätigen die Ergebnisse der Stakeholderbefragung den mit der Strategie DB2020  eingeschlagenen Weg. Sie dienen uns als Richtschnur, um uns in allen Dimen-sionen kontinuierlich zu verbessern.

In der Dimension **ÖKONOMIE**  ergibt sich der für uns größte Handlungsbedarf:

- **KUNDE UND QUALITÄT** : Hier besteht deutlicher Verbesse-rungsbedarf. Dafür haben wir sowohl im Berichtsjahr [SEITE 93 F.] zahlreiche Maßnahmen umgesetzt und an-gestoßen als auch für 2015 geplant [SEITE 181 F.]. Der DB-Konzern steht zudem zu seiner Verantwortung für eine leistungsfähige Infrastruktur und hat dies auch mit der Vereinbarung ambitionierter Qualitätsziele in der der LUFV II [SEITE 89] dokumentiert. Bei der Planung und Abwicklung von Baumaßnahmen sowie der Instandhal-tung der Infrastruktur müssen wir besser werden.
- **PROFITABLES WACHSTUM** : Die zentrale Herausforderung hier ist, die Bedeutung der ökonomischen Themen den Stakeholdern gegenüber besser zu verdeutlichen. Die DBAG ist als privatwirtschaftliches Unternehmen orga-nisiert und muss auf Wirtschaftlichkeit und finanzielle Stabilität achten. Die Gewinne sind außerdem essenzi-elle Basis für die Investitionsfähigkeit und somit die Zukunft des Unternehmens. Dies müssen wir intensiver kommunizieren.

In der Dimension **SOZIALES**  sehen wir unseren strategischen Ansatz durch die Bedeutungs- und Performance-Bewertung von Mitarbeiterzufriedenheit, Demografie und Arbeitgeber-image bestätigt.

In der Dimension **ÖKOLOGIE**  wollen wir die gute Position im Umweltbereich (mittlere Bedeutung, höhere Perfor-mance) in der Stakeholdersicht weiter festigen.

Zudem will der DB-Konzern im Stakeholderdialog trans-parenter werden und Stakeholder dort intensiver einbin-den, wo die Entscheidungsspielräume dies erlauben. Beim dritten DB Nachhaltigkeitstag wurde bereits mit der Umset-zung dieser Schlussfolgerungen begonnen. 2015 soll der Dialog mit den Stakeholdern weiter intensiviert und kon-kretisiert werden.

COMPLIANCE- UND DATENSCHUTZ-BERICHT

*Compliance- und Datenschutz-Bericht ist Bestandteil des Konzern-Lageberichts
Geschäftspartner-Compliance verstärkt
Ausbau des internationalen Datenschutzes*

GRI
DMA HR
4.8
4.11

COMPLIANCE

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

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


Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss des Aufsichtsrats (PCA) hat Compliance als ein wesentliches internes Kontrollsystem-Überwachungsthema unterstützt. Im Jahr 2014 sind die von der Konzernrevision durchgeführten internen Prüfungen des Compliance-Management-Systems von Tochtergesellschaften des DB-Konzerns mit Blick auf die Anzahl der untersuchten Gesellschaften nochmals ausgeweitet worden.

Ausbau der Compliance-Instrumente

Im Rahmen des Compliance-Management-Systems im DB-Konzern gibt der Compliance-Risikoaufbau einen Überblick über Compliance-Risiken bei geschäftlichen Aktivitäten. Dabei werden sämtliche Ergebnisse der Compliance-Tätigkeit des jeweiligen Berichtsjahres berücksichtigt und dokumentiert, beispielsweise die Ergebnisse der vertieften Risikoanalysen, Prozessanalysen oder der Beratungstätigkeit von Compliance.

 WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 268

Geschäftspartner-Compliance weiterentwickeln

Für eine erfolgreiche und nachhaltige Geschäftstätigkeit ist es notwendig, Geschäftspartner und Lieferanten sorgfältig auszuwählen, sie über die Werte des DB-Konzerns zu informieren und auf eine gemeinsame Wertebasis zu verpflichten. Diesem Zweck dient unter anderem das E-Learning für Geschäftspartner .

 WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 268 F.

Hinweismanagement im DB-Konzern

Im DB-Konzern regeln die Konzernbetriebsvereinbarung Hinweismanagement und die Konzernsprecherausschussvereinbarung den Umgang mit eingehenden Hinweisen. Durch die im DB-Konzern implementierten Prozesse werden zum einen Hinweisgeber geschützt, zum anderen wird den Interessen der von einem Hinweis betroffenen Personen durch klar definierte Anforderungen an Schlüssigkeit und Erheblichkeit eines Hinweises Rechnung getragen.

Hinweisgebern stehen verschiedene Wege zur Abgabe eines Hinweises offen: das elektronische Hinweisgebersystem Business Keeper Monitoring System (BKMS), das in sieben Sprachen genutzt werden kann, drei Ombudspersonen, die als Rechtsanwälte gesetzlich zur Verschwiegenheit verpflichtet sind, sowie das Team Hinweismanagement des DB-Konzerns.

Trade-Compliance

Im Berichtsjahr erfolgte eine verstärkte Beratung und fachliche Begleitung von Projekten verschiedener DB-Gesellschaften im Außenwirtschaftsrecht. Hiermit wurde potenziellen Risiken Rechnung getragen, die beispielsweise auch aus internationalen Entwicklungen wie der Russland-/Ukraine-Krise erwachsen können.

Schwerpunkt Kartellrechts-Compliance

Im Rahmen DB-konzernweiter Präsenzs Schulungen werden Führungskräfte und Mitarbeiter fortlaufend für das Thema Kartellrecht sensibilisiert. Die Trainingsformate werden dabei individuell auf die Anforderungen der Geschäftsfelder beziehungsweise der Konzernfunktionen zugeschnitten. Zielgruppe sind alle Führungskräfte und Mitarbeiter des DB-Konzerns, die Kontakt mit Wettbewerbern haben oder in anderen wettbewerbsrelevanten Funktionen tätig sind. Das im Berichtsjahr bei DB Schenker Logistics aktualisierte kartellrechtliche E-Learning veranschaulicht unter anderem anhand geschäftsfeldspezifischer Beispielfälle die wesentlichen Regeln des Kartellrechts.

System zur Prävention von Kartellschäden in Kraft

Am 1. Januar 2014 ist das Kartellschadenspräventionssystem (KSPS) im DB-Konzern in Kraft getreten. Ziel des Systems ist es, das Risiko des DB-Konzerns, Opfer von Kartellabsprachen zu werden, zu minimieren und bei Verdacht auf Kartellverstöße von Lieferanten schnell und wirksam reagieren zu können. Das KSPS folgt hierfür einem dreistufigen Ansatz. Es werden Kartellrisiken für die Beschaffung identifiziert, die Einkäufer in einem speziell dafür konzipierten Schulungsprogramm umfassend für Kartellrisiken im Beschaffungsvorgang sensibilisiert und abschließend die entsprechenden Risiken bewertet und qualifiziert. Diese Risiken werden sodann durch zielgerichtete Abwehrmaßnahmen minimiert.

DATENSCHUTZ

Die Datenschutzorganisation im DB-Konzern steht für die Einhaltung der Persönlichkeitsrechte von Kunden, Beschäftigten und Geschäftspartnern. Durch einen Maßnahmenmix aus Beratung, Sensibilisierung, Schulung, Kontrolle sowie der Entwicklung nationaler und internationaler Standards wurde im DB-Konzern ein vorbildliches, innovatives und nachhaltiges Datenschutzniveau erreicht.

Sensibilisierung und Qualifizierung

Neben der Sensibilisierung durch Kommunikations- und Awareness-Maßnahmen wurden für die Beschäftigten zielgruppenspezifische Trainings zur Wissensvertiefung zu datenschutzrechtlichen Themen durchgeführt. Ein weiterer Schwerpunkt bestand auch im Berichtsjahr 2014 in der Weiterqualifizierung der Beschäftigten in der Datenschutzorganisation.

Nachhaltiger Beschäftigtendatenschutz

Auch im Berichtsjahr hat die Datenschutzorganisation maßgeblich zum Abschluss datenschutzrelevanter Betriebsvereinbarungen beigetragen. Technologische Entwicklungen wie mobile Endgeräte, aber auch im Bereich der Sicherheitstechnik spielten in der Beratungspraxis eine große Rolle. Die datenschutzrechtliche Begleitung der konzernweiten Mitarbeiterbefragung war im Berichtsjahr ein weiterer Themenschwerpunkt.

Kundendatenschutz – Berater bei Innovationstrends und Begleiter bei Erschließung neuer Absatzmärkte

Der Kundendatenschutz befasste sich im Berichtsjahr mit der zunehmenden Digitalisierung des Konsum- und Mobilitätsverhaltens, wie der Ausgestaltung neuer digitaler Schnittstellen zum Kunden (Websites, Apps) und neuen Tendenzen im Social-Media-Marketing. Ein weiterer Beratungsschwerpunkt umfasste den Einsatz von Videoüberwachung in Zügen und Objekten des DB-Konzerns.

Internationaler Datenschutz ausgebaut

Zu den internationalen Datenschutzthemen zählten im Berichtsjahr unter anderem projektbegleitende Beratungen, wie die Durchführung der zweiten weltweiten Mitarbeiterbefragung, und die Umsetzung eines konzernweit einheitlichen Personalstammdatensystems.

Strukturiertes und systematisches Risikomanagement

Im Berichtsjahr wurde die kontinuierliche und systematische Prüfung von DB-internen und -externen Dienstleistern fortgeführt. Weiterhin wurde mit der Reauditierung der zentralen Systeme für die Verarbeitung von Kunden- und Beschäftigtendaten begonnen. Bezüglich der Entwicklung von internationalen Konzernstandards im Datenschutz findet eine kontinuierliche Anpassung des Auditkonzepts statt.

Datenschutz als Element der Unternehmenskultur

Der Datenschutzbeirat befasste sich im Berichtsjahr mit den wesentlichen und aktuellen datenschutzrelevanten Vorgängen im DB-Konzern. Ein Ziel der Tätigkeit des Datenschutzbeirats ist es, mittels entsprechender Impulse an den Vorstand den Datenschutz im DB-Konzern vorbildlich und zukunftssicher zu gestalten, einschließlich der Ableitung von Handlungsempfehlungen an die Datenschutzorganisation. Der Beirat sprach sich im Berichtsjahr dafür aus, den Datenschutz im DB-Konzern durch eine konsequente prozessuale und organisatorische Verankerung bei datenschutzrelevanten unternehmerischen Entscheidungen systematisch zu stärken. Der Datenschutzbeirat betont zudem die Bedeutung des Datenschutzes als Bestandteil der Unternehmenskultur sowie im Rahmen der Wertedebatte. Die Arbeit des Beirats ist damit ein wichtiger Beitrag zu unserem STAKEHOLDERDIALOG [SEITE 49 FF.] im Sinne des Nachhaltigkeitsgedankens.

KONZERN-LAGEBERICHT

58 ÜBERBLICK

- 58 Entwicklung der Top-Ziele
- 58 Fokus-Themen im Integrierten Bericht 2014
- 59 Überblick DB-Konzern

60 DER DB-KONZERN

- 60 Konzernstruktur
- 66 Geschäftsmodell
- 70 Verantwortung und gesellschaftliches Engagement

72 TRENDS UND IMPLIKATIONEN

- 72 DB-Trendlandschaft

76 KONZERNSTRATEGIE

- 76 Konzernstrategie DB2020
- 77 Dimensionen und Managementansätze
- 79 Wirkungszusammenhänge innerhalb des Zielsystems
- 80 Anpassungen im Zielsystem
- 81 Nachhaltigkeitsmanagement

82 GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

- 82 Wirtschaftliches Umfeld
- 85 Entwicklungen auf den relevanten Märkten
- 89 Politisches Umfeld

92 KONZERNPERFORMANCE ÖKONOMIE

- 92 Top-Ziele
Dimension Ökonomie
- 93 Kunde und Qualität
- 94 Profitables Wachstum (Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage)

110 KONZERNPERFORMANCE SOZIALES

- 110 Top-Ziele
Dimension Soziales
- 111 Strategische Personalplanung
- 111 Personalgewinnung
- 111 Personalentwicklung
- 112 Unternehmenskultur
- 114 Beschäftigungsbedingungen
- 115 Optimierung und Internationalisierung der HR-Arbeit
- 115 Entwicklung der Mitarbeiterzahl

117 KONZERNPERFORMANCE ÖKOLOGIE

- 117 Top-Ziele
Dimension Ökologie
- 118 Klimaschutz
- 119 Lärmreduktion
- 121 Material- und Ressourceneffizienz
- 121 Luftreinhaltung
- 121 Naturschutz

122 ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

- 123 Geschäftsfelder im Überblick
- 122 Personenverkehr
- 139 Transport und Logistik
- 149 Dienstleistungen
- 152 Infrastruktur
- 164 Sonstige/Konsolidierung

165 WEITERE INFORMATIONEN

- 165 Einkaufsvolumen
- 167 Weitere Themen zur Betriebs- und Geschäftstätigkeit

168 CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

- 168 Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern
- 170 Wesentliche Chancen und Risiken
- 176 Wesentliche Themen und Maßnahmen

177 NACHTRAGSBERICHT







178 PROGNOSEBERICHT

- 178 Künftige Ausrichtung des DB-Konzerns
- 178 Konjunkturelle Aussichten
- 179 Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte
- 180 Voraussichtliche Entwicklung der Beschaffungs- und Finanzmärkte
- 180 Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen
- 181 Voraussichtliche Entwicklung des DB-Konzerns
- 184 Erwartete Investitionen
- 184 Erwartete Finanzlage
- 184 Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung des DB-Konzerns durch die Unternehmensleitung






ÜBERBLICK

*Entwicklung in der Dimension Ökonomie schwach
Verbesserungen in der Dimension Soziales
Weitere Fortschritte auf dem Weg zum Umwelt-Vorreiter*

ENTWICKLUNG DER TOP-ZIELE






TOP-ZIELE	2013	2014	2020
Kundenzufriedenheit B2C  in Zi	75,1	76,1	≥ 79
Kundenzufriedenheit B2B  in Zi	66,6	68,2	≥ 73
Produktqualität - Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland  in %	94,0	94,3	> 95
Profitabilität - ROCE  in %	6,8	6,3	≥ 10
Marktposition - Umsatz  in Mrd. €	39,1	39,7	> 50
Finanzielle Stabilität - Tilgungsdeckung  in %	20,5	20,9	≥ 30

- Kundenzufriedenheit steigt.
- Pünktlichkeit verbessert sich.
- Finanzwirtschaftliche Kennzahlen entwickeln sich schwach.

TOP-ZIELE	2013	2014	2020
Mitarbeiterzufriedenheit  - Index	3,6 ¹⁾	3,7	4,0
Arbeitgeberattraktivität  - Rang	22	13	≤ 10
Demografiefestigkeit - Frauenanteil in Deutschland  per 31.12. in %	22,5	22,8	25,0
Demografiefestigkeit - Gesundheitsstand in Deutschland  in %	94,0	94,1	94,3
Demografiefestigkeit - Deckung externer Nachführungsbedarf in Deutschland  in %	98,1	96,4	95,0

¹⁾ Ergebnis der Mitarbeiterbefragung 2012.



- Mitarbeiterzufriedenheit ist im Vergleich zur ersten Befragung gestiegen.
- Große Fortschritte bei der Arbeitgeberattraktivität.
- Kennzahlen zur Demografiefestigkeit entwickeln sich stabil.

TOP-ZIELE	2013	2014	2020
Reduktion spezifischer CO ₂ -Emissionen im Vergleich zu 2006  in %	18,7	22,7	20
Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix  in %	35,2	39,6	35
Lärmreduktion - lärmsanierte Strecke gesamt  in km ¹⁾	1.300	1.400	≥ 2.000
Lärmreduktion - Anzahl mit Flüsterbremsen umgerüsteter Güterwagen gesamt  ¹⁾	650	6.500	60.000
Material-/Ressourceneffizienz - Recyclingquote  in %	94,2	95,6	≥ 95

¹⁾ Werte gerundet.

- Umweltkennzahlen mit sehr positiver Entwicklung.
- Zielwerte für CO₂-Reduktion und Anteil erneuerbarer Energien bereits übertroffen. Zielwerte werden überarbeitet.
- Weitere Fortschritte bei der Lärmreduktion.

FOKUS-THEMEN IM INTEGRIERTEN BERICHT 2014

Im Integrierten Bericht 2014 gibt es zentrale Themen, die sich wie ein roter Faden durch viele Bereiche des Berichts ziehen. In der Regel gehen diese Themen aus der DB-Trendlandschaft hervor und haben Auswirkungen bis hin zu daraus resultierenden Chancen und Risiken. Aus der Gesamtheit der Themen haben wir für uns fünf strategisch bedeutende Fokus-Themen ausgewählt und diese im Bericht entsprechend gekennzeichnet . Eine gebündelte ÜBERSICHT DER FOKUS-THEMEN  ist online verfügbar.

Fokus-Thema 1: Demografische Entwicklung

Wettbewerb um qualifizierte Arbeitskräfte und Veränderungen bei den Mobilitätsbedürfnissen sind wesentliche Auswirkungen des demografischen Wandels auf den DB-Konzern.

Fokus-Thema 2: Klimawandel

Die Anzahl und Intensität von Extremwetterereignissen nimmt weiter zu. Um unserem Anspruch als Umwelt-Vorreiter gerecht zu werden, reduzieren wir unseren CO₂-Ausstoß und stellen uns den Herausforderungen des Klimawandels.

Fokus-Thema 3: Leistungsfähige Infrastruktur

Das Bestandsnetz ist essenziell für die Qualität und das Nutzen von Wachstumschancen im Schienenverkehr in Deutschland. Die Finanzierung konnten wir nun zusammen mit dem Bund bis zum Jahr 2019 fixieren.

Fokus-Thema 4: Wachstum DB Schenker Rail

Wachstumspotenzial im Schienengüterverkehr erwarten wir vor allem im Kombinierten Verkehr sowie im europäischen Markt. Dafür bauen wir unser europäisches Netzwerk aus und fokussieren uns auf Wachstumsbranchen.

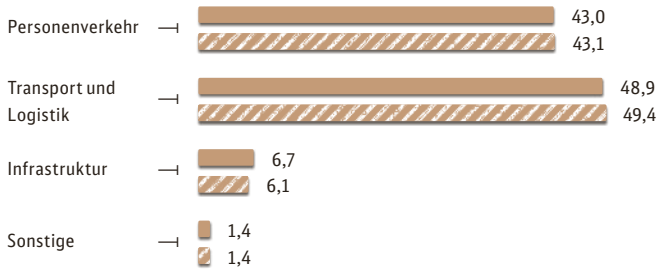
Fokus-Thema 5: Zukunft Mobilität

Getrieben von Trends wie digitales Leben und intelligente Einfachheit erwarten wir fundamentale Änderungen im Mobilitätsmarkt. Darauf stellen wir uns unter anderem mit der Initiative MOBILITÄT 4.0 [SEITE 24 FF.] ein.

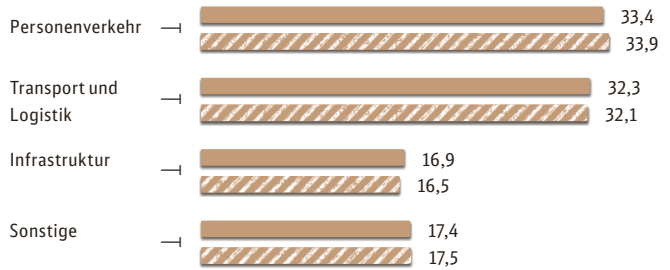
ÜBERBLICK DB-KONZERN



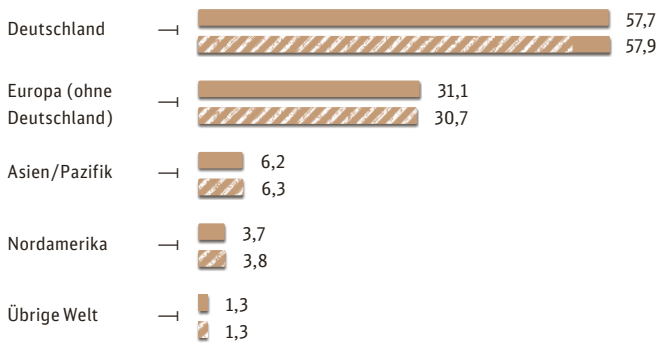
AUSSENSUMSATZ NACH BEREICHEN [IN %] 100%



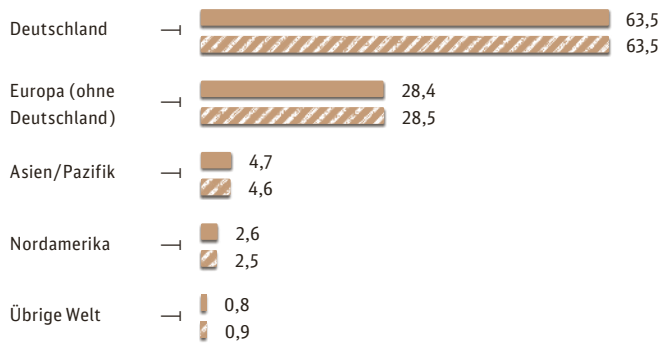
MITARBEITER (VZP) NACH BEREICHEN PER 31.12. [IN %] 100%



AUSSENSUMSATZ NACH REGIONEN [IN %] 100%

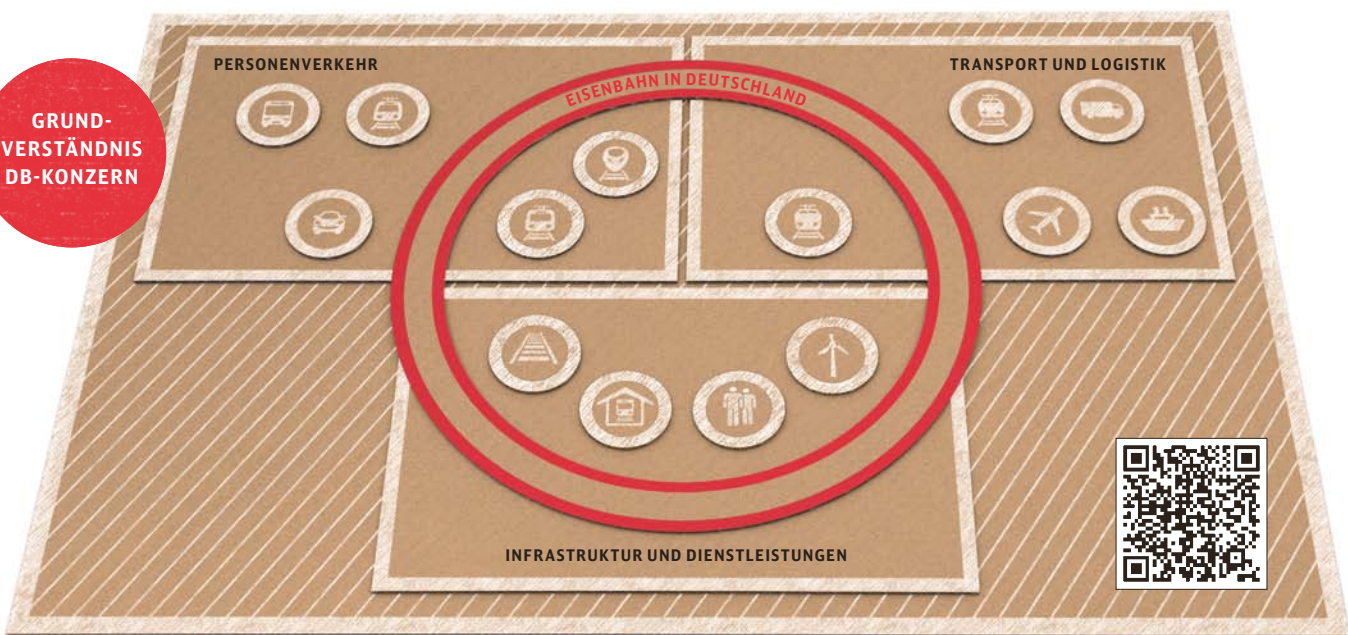


MITARBEITER (VZP) NACH REGIONEN PER 31.12. [IN %] 100%



■ 2014 ■ 2013

**GRUND-
VERSTÄNDNIS
DB-KONZERN**



DER DB-KONZERN

*Integrierte Konzernstruktur mit zwei Management-Holdings
Transparente Leistungs- und Finanzbeziehungen im DB-Konzern
DB-Konzern übernimmt Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt*

GRI **KONZERNSTRUKTUR**

- 2.1
- 2.3
- 2.4
- 2.5
- 2.8
- 2.9

Der Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) ist ein internationaler Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen und agiert weltweit in über 130 Ländern. Die Konzernleitung befindet sich in Berlin. Über 300.000 Mitarbeiter sind im DB-Konzern beschäftigt, etwas mehr als ein Drittel davon im Ausland. Bereits heute nimmt der DB-Konzern Spitzenpositionen in Europa und der Welt ein. Im Jahr 2020 wollen wir das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen sein.

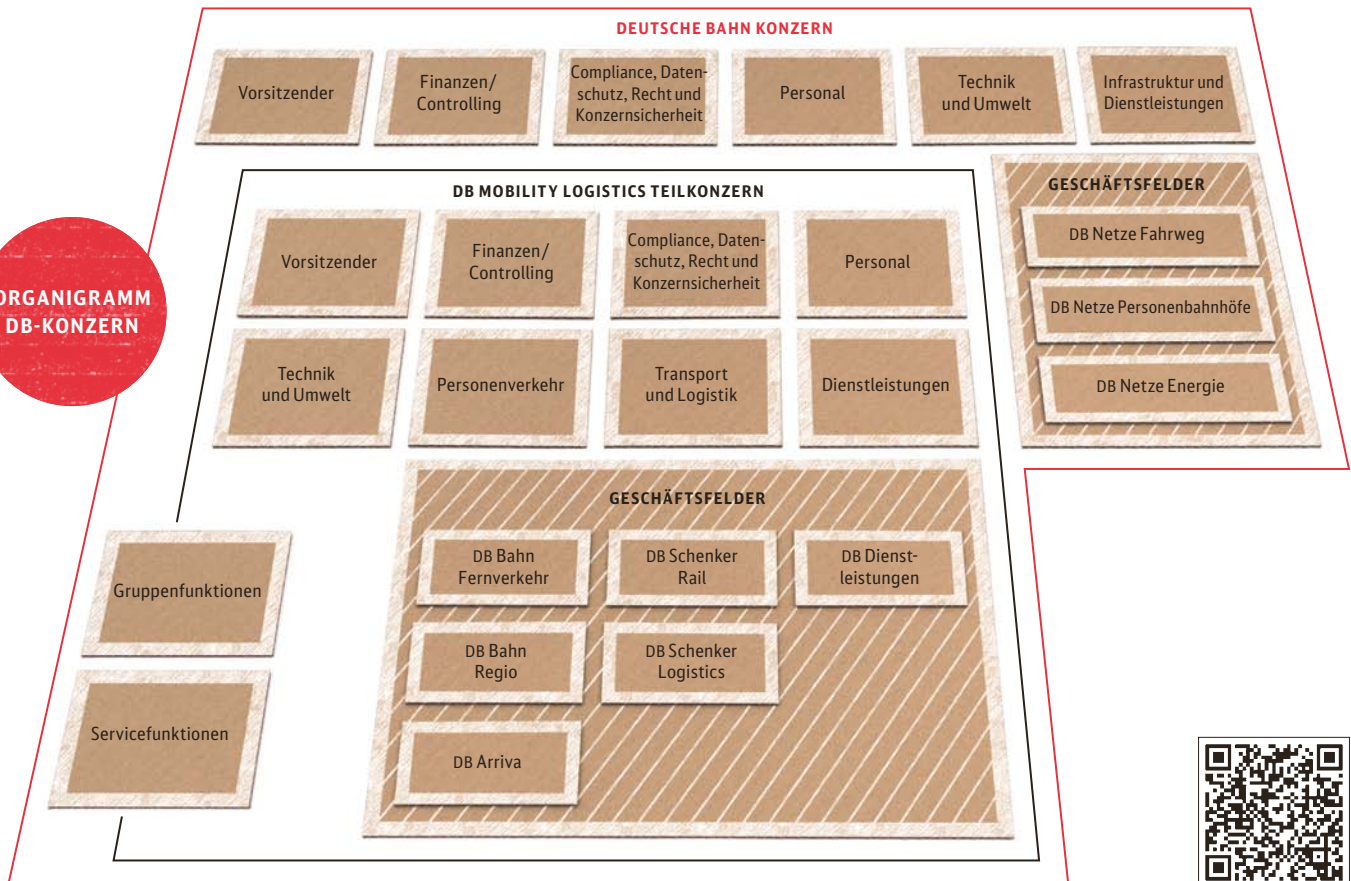
Wir gestalten und betreiben die Verkehrsnetzwerke der Zukunft. Durch den integrierten Betrieb von Verkehr und Eisenbahninfrastruktur sowie die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger bewegen wir Menschen und Güter.

Im Personenverkehr befördern wir europaweit rund zwölf Millionen Personen pro Tag in unseren Zügen und Bussen. Im Bereich Transport und Logistik werden in unserem europäischen Netzwerk pro Jahr rund 330 Mio. t Güter auf der Schiene und rund 99 Millionen Sendungen auf der Straße transportiert. In unseren weltweiten Netzwerken werden über 1,1 Mio. t Luftfracht und knapp 2,0 Mio. TEU Seefracht abgewickelt. In Deutschland betreiben wir das mit rund 33.000 km längste Schienennetz Europas. Darüber hinaus sind wir der fünftgrößte Energieversorger Deutschlands.

GRI Die Deutsche Bahn AG (DBAG) ist seit ihrer Gründung 1994 eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Sie verfügt dementsprechend über eine duale Führungs- und Kontrollstruktur mit Vorstand und Aufsichtsrat. Alleinigere Eigentümer ist die Bundesrepublik Deutschland (Bund). Im DB-Konzern führt die DBAG das Ressort Infrastruktur mit seinen Geschäftsfeldern DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie direkt.

GRI
2.6

**ORGANIGRAMM
DB-KONZERN**



Die übrigen sechs Geschäftsfelder sind unter der Führung der 100-prozentigen Tochtergesellschaft DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) gebündelt. DB AG und DB ML AG haben im DB-Konzern gemeinsam die Funktion einer operativen Management-Holding. Die Vorstandsressorts von DB AG und DB ML AG sind weitgehend personenidentisch besetzt (Personalunion).

Das Geschäftsportfolio des DB-Konzerns umfasst neun Geschäftsfelder. Diese sind den drei operativen Ressorts Personenverkehr, Transport und Logistik sowie Infrastruktur und Dienstleistungen zugeordnet und werden integriert geführt. Vervollständigt wird die Struktur durch zentrale Gruppen- und Servicefunktionen (unter anderem Recht, Strategie, Controlling, Treasury und DB Umwelt). Deren Leistungen werden von der DB AG beziehungsweise der DB ML AG erbracht. Dabei werden zugleich die Entflechtungsvorgaben des europäischen und des nationalen Rechts erfüllt. So sind die Infrastrukturunternehmen gesonderte Gesellschaften mit separaten Bilanzen, Gewinn- und Verlustrechnungen und eigenen Buchungssystemen. Zudem besteht eine sogenannte funktionale Entflechtung, die unabhängige Entscheidungen der DB Netz AG zum Infrastrukturzugang und zu den Entgelten gewährleistet.


Die Infrastrukturgeschäftsfelder agieren als Wirtschaftsunternehmen. Verlässlichkeit und Stabilität sind Ausweis einer hohen Qualität der Infrastruktur. Programme wie »Zukunft Infrastruktur« sollen sicherstellen, dass im Betrieb und bei Bauprojekten Leistungszusagen, Termine und Kosten eingehalten werden. Spezifische Kundenanforderungen werden durch gezielte Anpassung der Infrastruktur auch unter dem Einsatz von Eigenmitteln ermöglicht.


Wesentliche Eckpfeiler für ein profitables Geschäft sind die nachhaltige Finanzierung der bestehenden Infrastruktur und deren bedarfsgerechter Ausbau. Der Abschluss der LUFV II [SEITE 89] ist ein wesentlicher Beitrag, um den Erhalt des Bestandsnetzes zu sichern.

i WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN 

Veränderungen im DB-Konzern

WEITERENTWICKLUNG DES RESSORTS TECHNIK

Mit der Umbenennung des Ressorts Technik in »Technik und Umwelt« wird die Verantwortung des DB-Konzerns für Umwelt und Klima unterstrichen. Zugleich spiegelt sich damit auch unsere Zielsetzung, **UMWELT-VORREITER**  zu sein, im Namen des Ressorts wider.

Dem Ressort Technik und Umwelt wurde zudem die **DB SYSTEMTECHNIK**  zugeordnet. Das Expertenwissen und das Leistungsportfolio der DB Systemtechnik leisten einen maßgeblichen Beitrag für eine erfolgreiche Umsetzung der strategischen Ziele des Ressorts.

Corporate Governance und Compliance- und Datenschutz-Bericht

Der **CORPORATE GOVERNANCE BERICHT** [SEITE 41 FF.] und der **COMPLIANCE- UND DATENSCHUTZ-BERICHT** [SEITE 55 F.] sind Bestandteile des Konzern-Lageberichts.

Leistungs- und Finanzbeziehungen im DB-Konzern

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

Diese lassen sich in vier Gruppen gliedern:

- Operative Leistungsbeziehungen zwischen zwei Gesellschaften, die zum Beispiel im Rahmen der Infrastrukturnutzung entstehen, wenn die DB Regio AG Trassen der DB Netz AG in Anspruch nimmt und dafür Trassenentgelte bezahlt.
- Leistungsbeziehungen aus Gruppen- und Servicefunktionen: Die beiden Management-Holdings DB AG und DB ML AG erbringen Leistungen für die operativen Gesellschaften wie zum Beispiel den zentralen Einkauf, der den Beschaffungsprozess von Zügen organisiert und steuert.
- Konzernfinanzierung: Die beiden Management-Holdings übernehmen und bündeln die Finanzierungsfunktion im DB-Konzern. In diesem Rahmen beschafft die DB AG über ihre Finanzierungstochtergesellschaft **DB FINANCE** [SEITE 99 FF.] Finanzmittel am Kapitalmarkt und reicht sie als Darlehen an die Konzerngesellschaften weiter.
- Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge: In Deutschland wird über Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge eine steuerliche Organschaft begründet, die es erlaubt, steuerliche Gewinne mit steuerlichen Verlusten zu verrechnen. Im DB-Konzern ist die DB AG die schlussendlich steuerpflichtige Gesellschaft in Deutschland. Somit sinkt auch der Verwaltungsaufwand, da nur die DB AG Steuererklärungen in Deutschland erstellen muss und die Steuerbehörden einen zentralen Ansprechpartner haben und gesamthaft prüfen können.

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

Auf eine Vergütung von Leistungen wird gänzlich verzichtet, wenn sie nicht direkt zuordenbar sind. Dies gilt insbesondere für GRUPPEN- UND SERVICEFUNKTIONEN [SEITE 61].

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

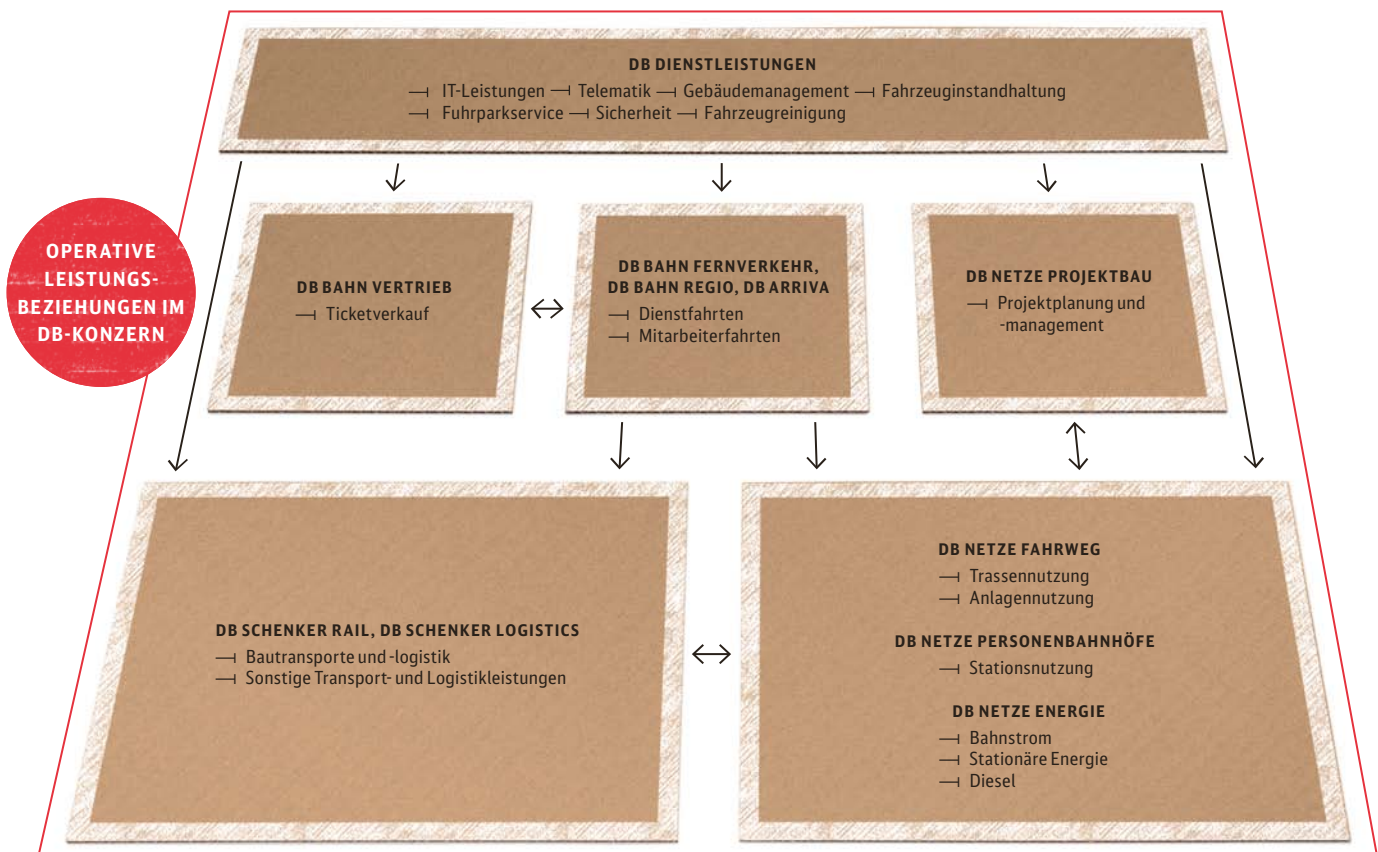
- Eine wertorientierte Unternehmenssteuerung gelingt nur, wenn diese auf allen Ebenen des DB-Konzerns erfolgt. Dies setzt Leistungsbeziehungen zu marktgerechten Konditionen voraus. Erfolg und Misserfolg müssen transparent werden, um eine wirtschaftliche Steuerung zu ermöglichen.
- Erfolgsorientierte Mitarbeiter- und Managementvergütung findet auch auf Gesellschaftsebene statt und ist damit von der Ausgestaltung der Leistungsbeziehungen abhängig. Eine Anreizwirkung erfordert eine transparente und gerechte Konditionengestaltung.
- Die Infrastrukturgesellschaften sind gesetzlich dazu verpflichtet, ihre Leistungen diskriminierungsfrei anzubieten. Die Marktkonformität der Preise wird von der Bundesnetzagentur (BNetzA) überprüft. Die Preise sind für jeden transparent.
- Auch aus steuerlichen Gründen beziehungsweise aus Sicht von Minderheitsgesellschaftern ist eine marktgerechte Ausgestaltung von Leistungsbeziehungen notwendig und gefordert.

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

Operative Leistungsbeziehungen

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

Die wesentlichen DB-konzerninternen Verrechnungen von Leistungsbeziehungen im Bereich der Infrastrukturnutzung zwischen den einzelnen Geschäftsfeldern des DB-Konzerns sind in der Tabelle auf der nächsten Seite dargestellt.



← Wesentliche DB-konzerninterne Beziehungen.

DB-KONZERNINTERNE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN AUS INFRASTRUKTURNUTZUNG 2014 [IN MIO. €]	DB Bahn Fernverkehr	DB Bahn Regio	DB Arriva	DB Schenker Rail	DB Schenker Logistics	DB Dienstleistungen	DB Netze Fahrweg	DB Netze Personenbahnhöfe	DB Netze Energie	Beteiligungen/Sonstige
Trassennutzung	832	2.210	1	434	0	0	-3.481	0	0	4
Nutzung örtlicher Infrastruktur	28	55	0	137	0	1	-223	0	2	0
Stationsnutzung	98	555	0	0	0	0	-6	-648	0	1
Energieverrechnung	337	738	0	357	0	27	144	92	-1.718	23

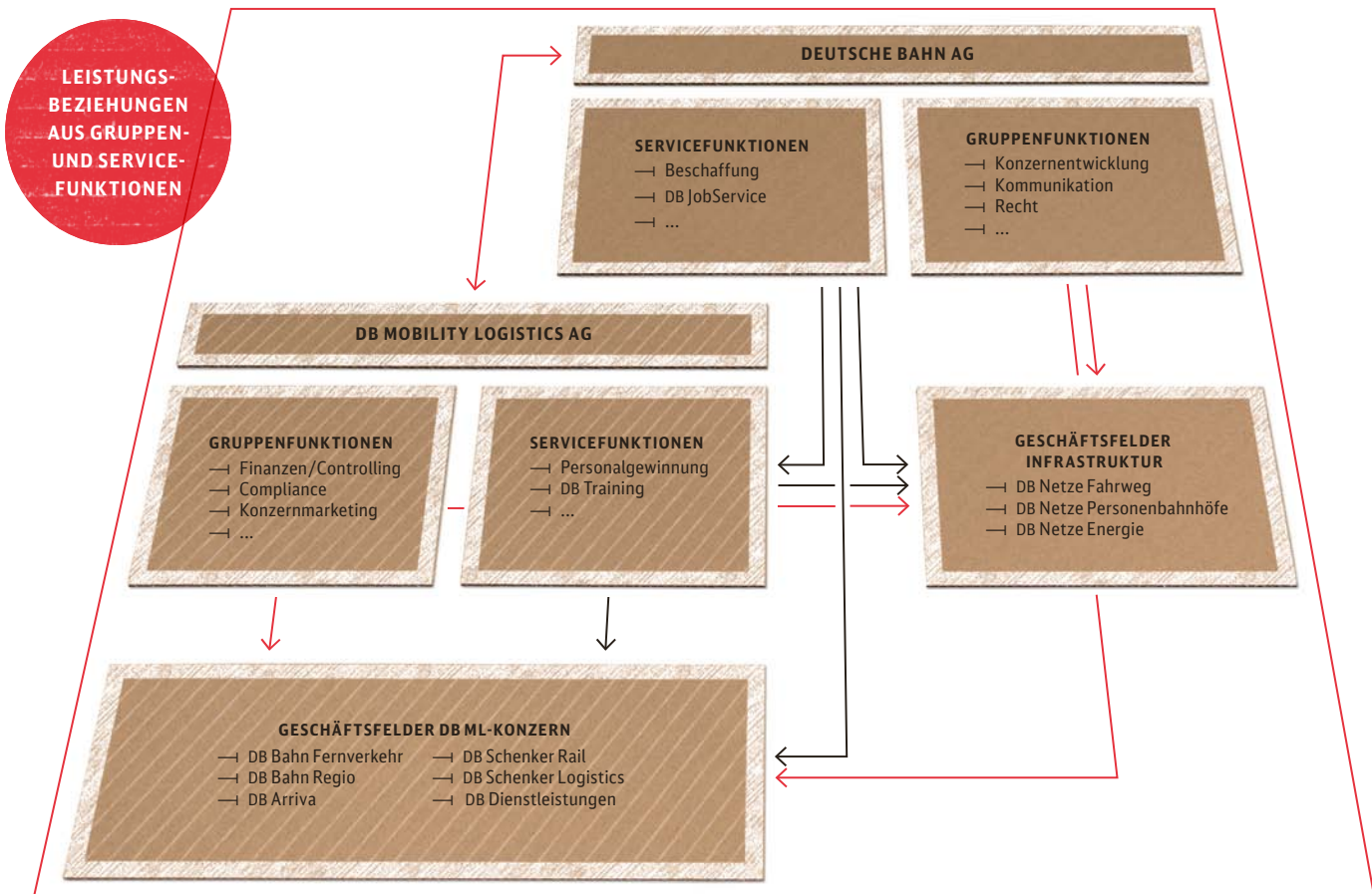
Weitere operative Leistungsbeziehungen ergeben sich aus der Bündelung von Dienstleistungsfunktionen (DB Bahn Vertrieb und DB Dienstleistungen) im weiteren Sinne zur Konzentration von Expertise und zur Steigerung von Auslastung und Produktivität. Im Bereich der Infrastruktur ist die DB Netze ProjektBau als Planungs- und Projektierungsgesellschaft für die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie tätig.

Leistungsbeziehungen aus Gruppen- und Servicefunktionen

In der DB AG und der DB ML AG sind verschiedene GRUPPEN- UND SERVICEFUNKTIONEN [SEITE 61] angesiedelt, die ihre Aufgaben mit einigen regulatorisch bedingten Ausnahmen für den gesamten DB-Konzern wahrnehmen. Die Kosten für Gruppenfunktionen werden nicht an die Geschäftsfelder

weiterverrechnet (keine »Konzernumlage«). Eine Weiterverrechnung der Kosten für Servicefunktionen erfolgt nur bei direkten Leistungsbeziehungen mit den Geschäftsfeldern beziehungsweise Aufwendungen, bei denen eine konkrete Leistungserbringung gegeben ist. Dies betrifft insbesondere Immobilienüberlassungen, zentrale Serviceleistungen für Einkauf und Technik, die zentral gebündelten Versicherungsaufwendungen sowie die durch eine gesonderte Leistungsverrechnung berücksichtigte Nutzung von Marken durch den DB ML-Konzern.

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



← Gruppenfunktionen, nicht direkt zuordenbar und nicht verrechnet. ← Servicefunktionen, zuordenbar und verrechnet bei direkter Leistungsbeziehung.

Eine wichtige zentrale Funktion ist der Konzernarbeitsmarkt. DB JobService sowie DB Zeitarbeit ermöglichen effiziente Personaltransfers auf dem konzerninternen Arbeitsmarkt und steuern beschäftigungsfördernde Maßnahmen.

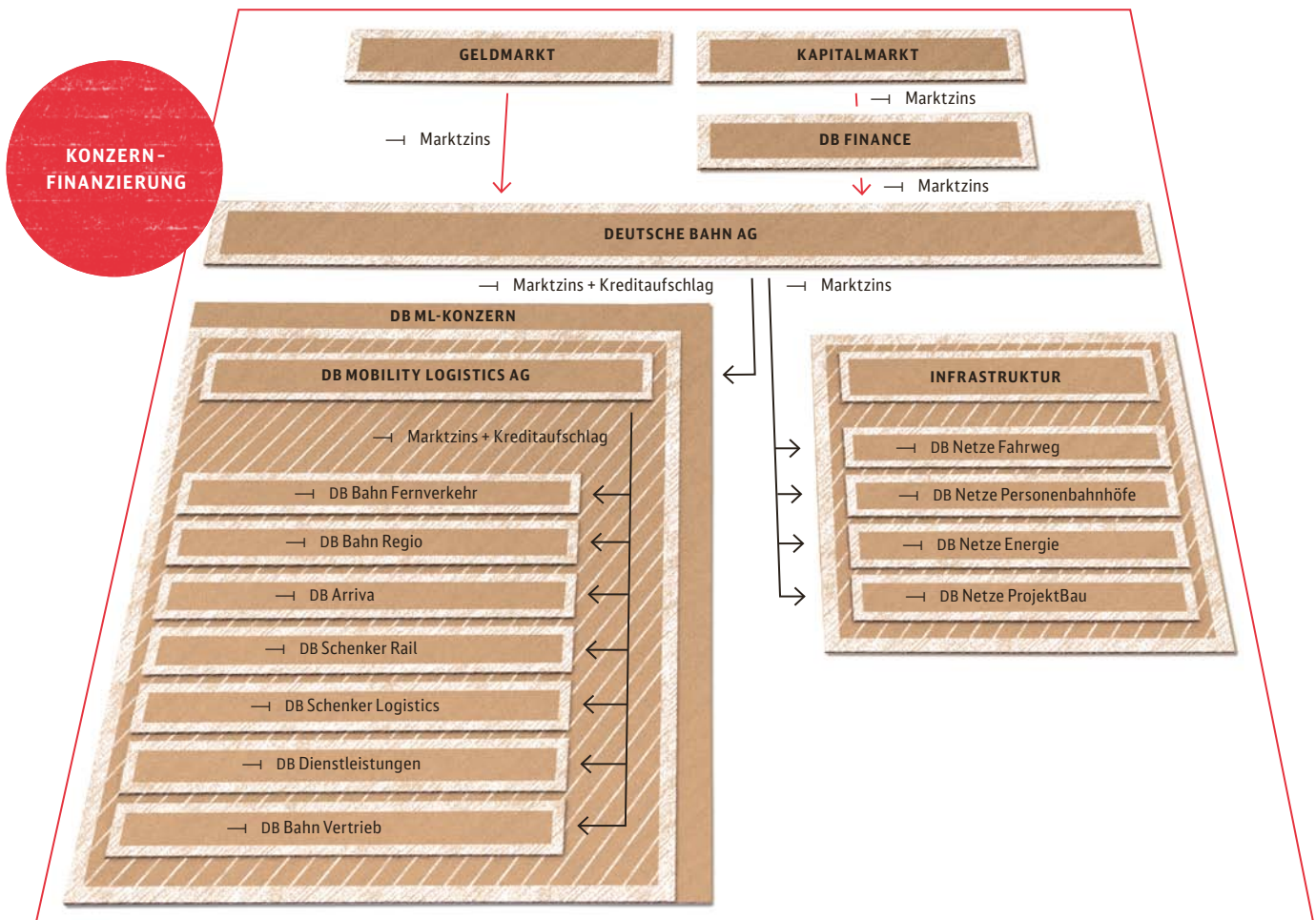
Konzernfinanzierung

Die Finanzierung des DB-Konzerns ist im KONZERN-TREASURY [SEITE 99] in der DB AG gebündelt. Das Treasury operiert im DB-Konzern wie eine hausinterne Bank, allerdings als Dienstleister und nicht als Profit-Center. Alle Konzerngesellschaften unterhalten Geschäftsbeziehungen mit dem Treasury. Die Geschäfte des DB ML-Konzerns werden von denen der Infrastrukturgesellschaften separiert. Im Wesentlichen werden Darlehen aufgenommen, Gelder angelegt und Liquidität gepoolt. Die Konditionen sind marktgerecht, das heißt, es werden zeitpunktaktuelle Zinssätze vereinbart, wie sie auch von Banken quotiert würden, wenn diese keine Gewinnerwartung hätten.

Marktgerecht heißt, dass die Kreditmargen entsprechend der Bonität differenziert werden: Die Kreditmarge für die Infrastrukturgesellschaften entspricht im Wesentlichen den Kreditmargen der DB AG am Geld- und Kapitalmarkt. Die Kreditmargen für die Gesellschaften des DB ML-Konzerns liegen höher und ergeben sich aus einer internen, kennzahlenbasierten Bonitätseinschätzung und den am Kapitalmarkt quotierten Kreditmargen.

All diese Finanzflüsse basieren auf Verträgen. Wenn eine DB-Konzerngesellschaft überschüssige Mittel bei der DB ML AG anlegt, bleibt die entsprechende Gesellschaft Eigentümerin der liquiden Mittel und hat eine verzinsliche Finanzforderung gegenüber der DB ML AG. Diese kann die Gesellschaft – außer bei Termingeldern – jederzeit fällig stellen und zurückbekommen.

Die Bündelung der Konzernfinanzierungsfunktion bei der DB AG gewährleistet einen einheitlichen Marktauftritt am Geld- und Kapitalmarkt, Skaleneffekte und Kostenvor-



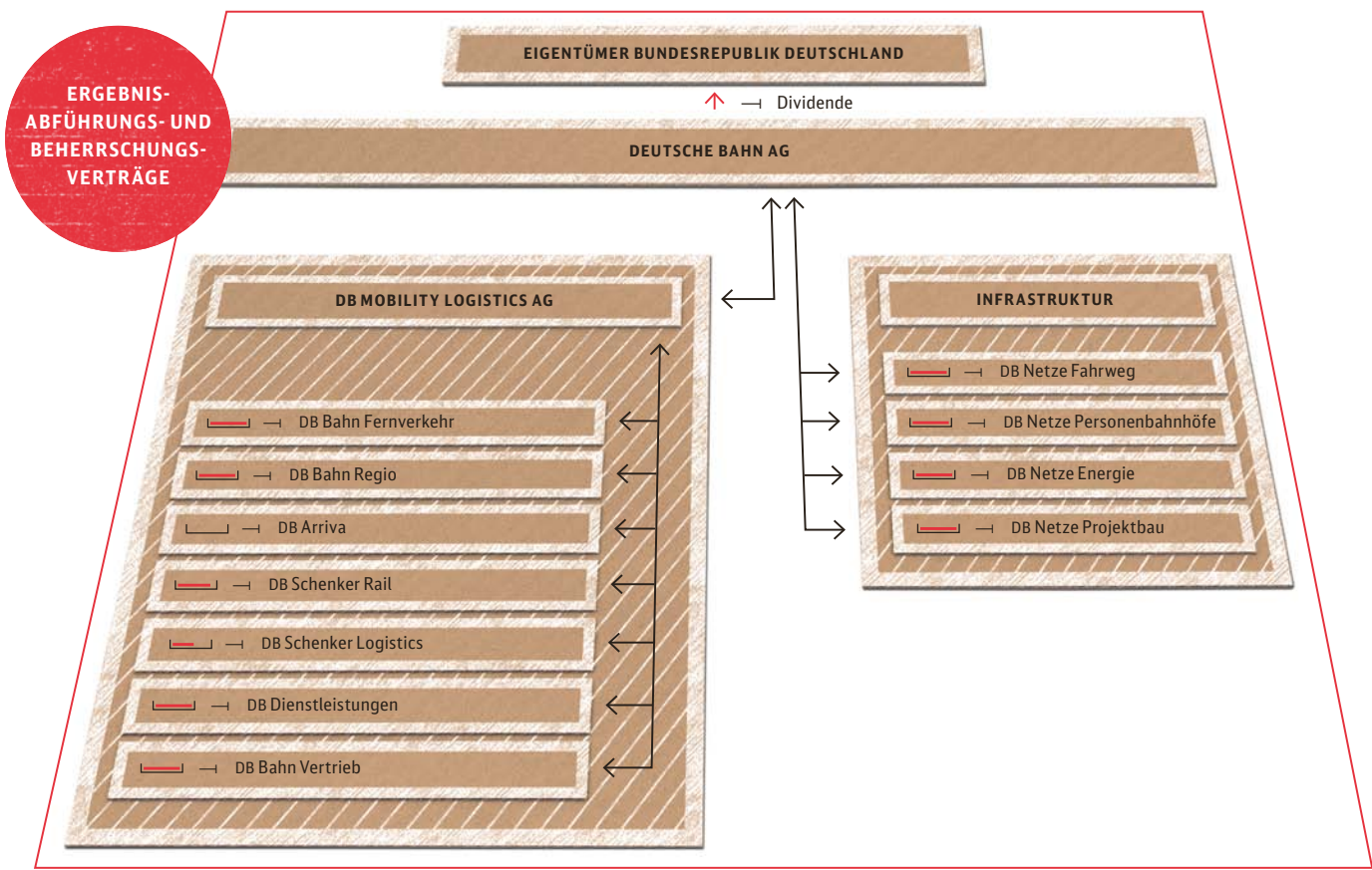
teile. Außerdem ermöglicht eine zentrale Konzernfinanzierung eine adäquate Überwachung der Finanzgeschäfte und ein gesamthaftes Risikomanagement.

Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge

Gewinnabführungen und Verlustausgleiche sind keine Leistungsbeziehungen. Vielmehr wird durch den Ergebnisabführungsvertrag (EAV) die Frage der Höhe der Gewinnausschüttung beziehungsweise eines erforderlichen Verlustausgleichs nicht jedes Jahr neu gestellt, sondern erfolgt automatisch. Der Zahlungsfluss begründet sich im Recht des Gesellschafters auf die Gewinne beziehungsweise in

seiner Verpflichtung zum eventuellen Ausgleich von Verlusten. Dessen ungeachtet sorgt der DB-Konzern dafür, dass alle Konzerngesellschaften über eine angemessene Eigenkapitalausstattung verfügen – trotz der übernommenen Verpflichtung, mögliche Verluste einzelner Konzerngesellschaften auszugleichen.

Bezüglich der Finanzbeziehungen ist zu beachten, dass Zinszahlungen und Ergebnisabführungen das Ergebnis wirtschaftlich rationaler Entscheidungen und zwingende Voraussetzung für die Investitionsfinanzierung sind. Kapitalgeber sind nur bereit, Kapital zur Verfügung zu stellen, wenn die Amortisation und die Verzinsung gewährleistet



← Gewinnabführung/Kapitalmaßnahmen. ▬ Steuerliche Organschaft; Integration in den EAV der DBAG mit automatischer Gewinnabführung und Verlustausgleich.

FINANZFLÜSSE ZWISCHEN DER DB AG UND WESENTLICHEN DIREKTEN TOCHTERGESELLSCHAFTEN [IN MIO. €]	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Ins-gesamt
AUS EAV																
DB Netz AG	+790	+181	+548	+324	+183	+260	+212	-146	-338	-768	+44	-307	-197	-66	-217	+503
DB Station & Service AG	+70	-0	+251	-37	-55	-69	-52	-90	-190	-150	-141	-155	-160	-169	-188	-1.135
DB Energie GmbH	-34	-2	-29	-43	-47	-44	-111	-106	-18	-91	-38	+38	-62	+37	-39	-589
DB Mobility Logistics AG	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.263	-113	+109	-827	-1.040	-397	-395	-3.926
AUS KAPITALERHÖHUNGEN DURCH DIE DB AG																
DB Netz AG	-	-	-	-	-	+600	-	-	-	-	+620	-	-	+5	-	+1.125
DB Station & Service AG	-	-	-	-	-	-	-	+286	-	+28	+111	+14	-	-	-	+439

(+) Zufluss an Tochtergesellschaft. (-) Abfluss an DBAG.

sind. Eine rein schuldenbasierte Finanzierung ist nicht marktfähig und mit hohen Risiken verbunden. Gewinne sind essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns zu erhalten. Die erwirtschafteten Gewinne werden entweder thesauriert oder an den Alleingesellschafter Bund ausgeschüttet. Der im Unternehmen verbleibende (thesaurierte) Anteil des Gewinns erhöht die Investitions- und Verschuldungskapazität.

Leistungs- und Finanzbeziehungen zwischen DB ML-Konzern und übrigen DB-Konzerngesellschaften

Die wesentlichen Posten der Leistungsverrechnung zwischen dem DB ML-Konzern und den übrigen DB-Konzerngesellschaften sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

DB ML-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Transportleistungen	222	212	+10	+4,7
DV-Leistungen	221	215	+6	+2,8
Telematik	152	138	+14	+10,1
Instandhaltungsleistungen	187	170	+17	+10,0
Vermietung und Verpachtung	103	100	+3	+3,0
Zinserträge	1	1	-	-
Gebäudemanagement	55	59	-4	-6,8
Konzernumlage	147	155	-8	-5,2
Übrige Erträge	690	697	-7	-1,0
Erträge DB ML-Konzern	1.778	1.747	+31	+1,8

GESCHÄFTSMODELL

Die EISENBAHN IN DEUTSCHLAND [SEITE 59] stellt einen wesentlichen Kern der Geschäftsaktivitäten des DB-Konzerns dar. Seit der Jahrtausendwende erweitern wir zudem sukzessive unser Geschäftsportfolio, um Kundenbedürfnisse besser zu befriedigen und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden.

Die Geschäftsaktivitäten im Personenverkehr sind heute breit aufgestellt. Sie umfassen neben Bus- und Schienenverkehren auch intelligente Vernetzungen mit anderen Verkehrsträgern. Darüber hinaus pflegen wir einen europaweiten Auftritt, um an den Marktchancen aus sich öffnenden Bus- und Schienenverkehrsmärkten partizipieren zu können.

Die Geschäftsaktivitäten im Bereich Transport und Logistik wurden frühzeitig auf eine internationale Plattform gestellt. DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail sind ganz überwiegend im Business-to-Business-Geschäft tätig. Die Kundenbasis ist in beiden Geschäftsfeldern breit gestreut. Sie deckt überwiegend die Industrien Automotive, Chemie, Industrie- und Kaufmannsgüter, Hightech/Elektronik, Konsumgüter, Gesundheitswesen, Montan, Bau-

stoffe und Stahl ab. In der Marktbearbeitung und Produktentwicklung legen wir ein besonderes Augenmerk auf industriespezifische Lösungskompetenz für umfassende Logistikdienstleistungen und verkehrsträgerübergreifende Produktbilder. Damit stärken wir auch Synergien zwischen unseren Netzwerken und sind in der Lage, global agierenden Unternehmen qualitätsgerechte Logistiklösungen anzubieten und Synergien zwischen den Verkehrsnetzwerken im Interesse unserer Kunden zu entwickeln.

Das Betreiben von Verkehrsnetzwerken zeichnet sich in der Regel durch hohe Kapitalbindung, lange Investitionszyklen und ausgeprägte Fixkostenstrukturen aus. Insofern sind die optimale Auslastung unserer Netzwerke, das systematische Entwickeln und Integrieren sowie das ressourceneffiziente und kostenoptimale Betreiben dieser Netzwerke von herausragender Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns. Steigende Volumina in unseren Netzwerken führen nicht nur zu Skaleneffekten in der Kostenposition, sondern verbessern in der Regel auch die Servicequalität für den Kunden durch steigende Frequenzen und kürzere Reise- und Transportzeiten. Unsere führenden Marktpositionen sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor für Kundenzufriedenheit und Profitabilität.

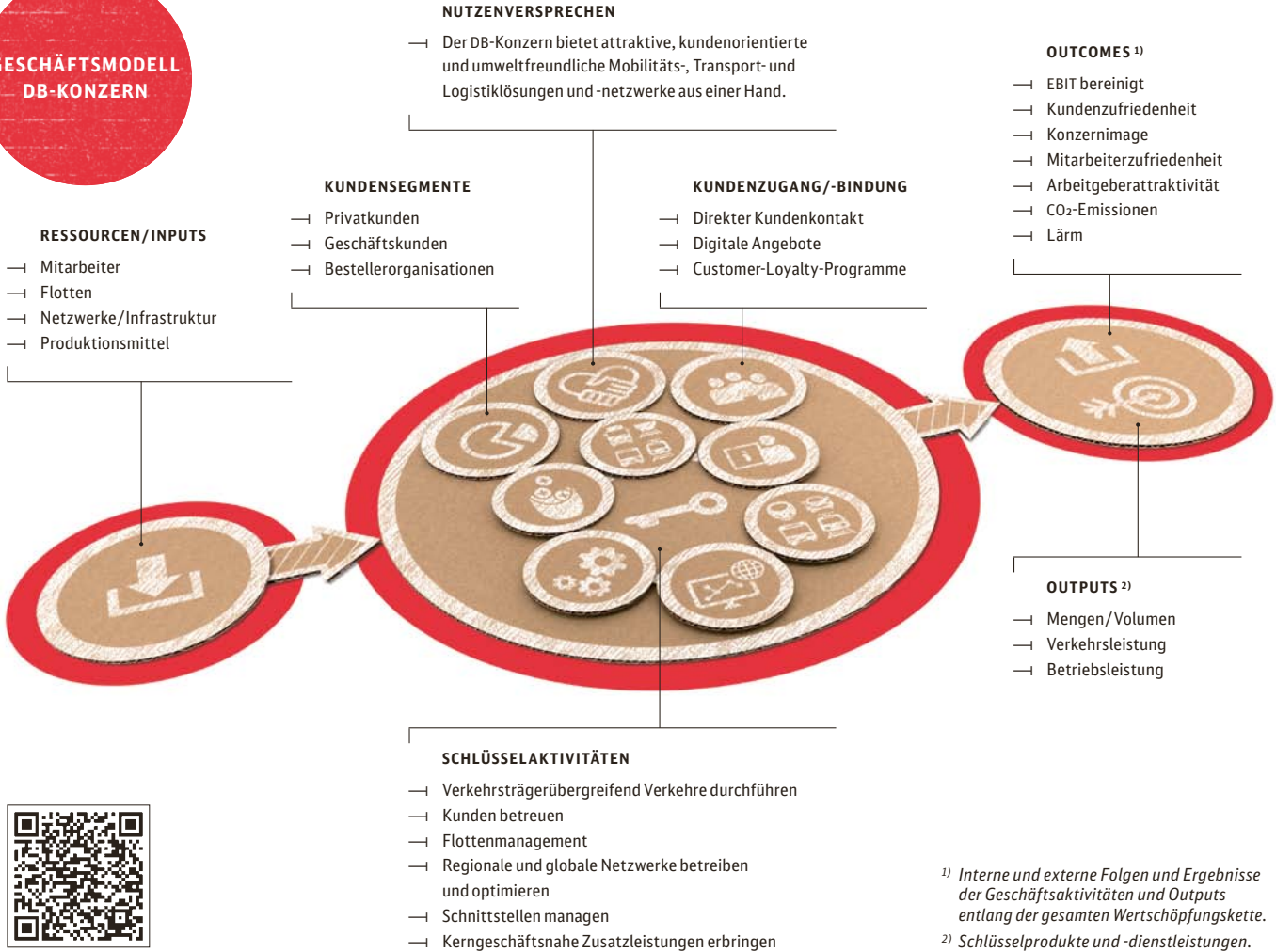
Die marktbezogene Auslastung unserer Netzwerke und die relativen Marktanteile in den Verkehrsmärkten messen wir in der Regel anhand von operativen Leistungsdaten. Zur Ermittlung einer relativen Erlösergiebigkeit werden diese Leistungsdaten auch ins Verhältnis zu den erwirtschafteten Umsätzen gesetzt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

Mit der Verzahnung der Ressorts Personenverkehr, Transport und Logistik sowie Infrastruktur verfügt der DB-Konzern über ein effektives Geschäftsmodell. Der DB-Konzern kann somit Leistungen aus einer Hand anbieten und ist mit seinen nationalen und internationalen Dienstleistungen in allen Segmenten des Verkehrsmarkts erfolgreich tätig.

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

- Unternehmerische Ausrichtung: Im Zuge der Bahnreform richtete sich der DB-Konzern als Wirtschaftsunternehmen aus. Hier sind insbesondere der Aufbau einer modernen und effizienten Organisation sowie die Verankerung einer wertorientierten Unternehmensführung mit dem Ziel der Kapitalmarktfähigkeit zu nennen.
- Integrierter Konzern: Als Systemintegrator in Deutschland optimiert der DB-Konzern das Rad-Schiene-System. Dabei erfüllt er eine wichtige technologische Treiberfunktion. Der Konzernverbund erlaubt es, positive Syn-

**GESCHÄFTSMODELL
DB-KONZERN**



¹⁾ Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.
²⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

ergien zu realisieren, und ermöglicht die Ausrichtung der Infrastruktur auf Effizienz, Marktorientierung und Wirtschaftlichkeit.

- Internationale Aufstellung: Der DB-Konzern positioniert sich mit der Fokussierung auf Europa im Personenverkehr sowie mit der europa- und weltweiten Ausrichtung im Bereich Transport und Logistik erfolgreich auf den relevanten Märkten. Wir tragen damit dem Kundenbedürfnis nach grenzüberschreitenden Lösungen Rechnung. Zugleich besitzen wir eine exzellente Ausgangsbasis für die Wahrnehmung von Wachstumschancen.
- Verkehrsträgerübergreifende Lösungen: Unseren Kunden bieten wir Tür-zu-Tür-Mobilitäts- und -Logistiklösungen aus einer Hand an. Unterschiedliche Verkehrsträger verknüpfen wir ökonomisch und ökologisch intelligent. Im Bereich Transport und Logistik bieten wir zudem ergänzende Mehrwertdienste an.

Relevante Märkte

Der DB-Konzern erbringt nationale und internationale Dienstleistungen, deren Zielmärkte sich in unserem Konzernmarkenauftritt unter »Mobility-Networks-Logistics« widerspiegeln. Wir agieren weltweit und sind mit unseren über 2.000 Standorten in über 130 Ländern vertreten. Der DB-Konzern nimmt bereits heute führende Marktpositionen ein. Im Jahr 2020 will er das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen sein.

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

GRI
2.2
2.5
2.7

PERSONENVERKEHR

Im Personenverkehr ist es unser Ziel, unsere starke Marktstellung in Deutschland langfristig aufrechtzuerhalten und in Europa zu wachsen. Mit unseren Geschäftsfeldern **DB BAHN FERNVERKEHR** [SEITE 124 FF.] und **DB BAHN REGIO** [SEITE 128 FF.] sind wir in Deutschland im Schienen- und im Busverkehrsmarkt sehr gut positioniert.

Europaweit werden im Regional- und Stadtverkehr zunehmend Verkehre ausgeschrieben. Davon wollen wir auch künftig profitieren. Mit unserem Geschäftsfeld **DB ARRIVA** [SEITE 133 FF.] sind wir in 14 europäischen Ländern mit Bus- und/oder Schienenverkehren erfolgreich vertreten. Dies stellt für uns eine gute Ausgangsposition für weiteres Wachstum dar.

Die Liberalisierung der europäischen Personenverkehrsmärkte ist allerdings europaweit unterschiedlich weit fortgeschritten. Im Schienenpersonenfernverkehr nimmt Deutschland hinsichtlich des Marktzugangs eine Vorreiterrolle ein. Nationale Fernverkehrsmärkte in anderen Ländern sind häufig noch nicht liberalisiert.

TRANSPORT UND LOGISTIK

Im Bereich Transport und Logistik haben wir uns als Top-Logistikanbieter weltweit auf aktuelle und zukünftige Marktanforderungen frühzeitig strategisch eingestellt. Wir verfügen über dichte Netzwerke im europäischen Schienengüter- und Landverkehr, in der weltweiten Luft- und Seefracht sowie über industriespezifisches Know-how in der weltweiten Kontraktlogistik. Im Ressort Transport und Logistik werden die beiden Geschäftsfelder **DB SCHENKER RAIL** [SEITE 139 FF.] und **DB SCHENKER LOGISTICS** [SEITE 144 FF.] geführt.

Die Nachfrage nach internationalen Logistikangeboten steigt infolge der weiter zunehmenden Internationalisierung sowie der grenzüberschreitenden Ausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen in den Märkten unserer Kunden. Wir begegnen diesen Herausforderungen mit integrierten und branchenspezifischen Angeboten oder Lösungen.

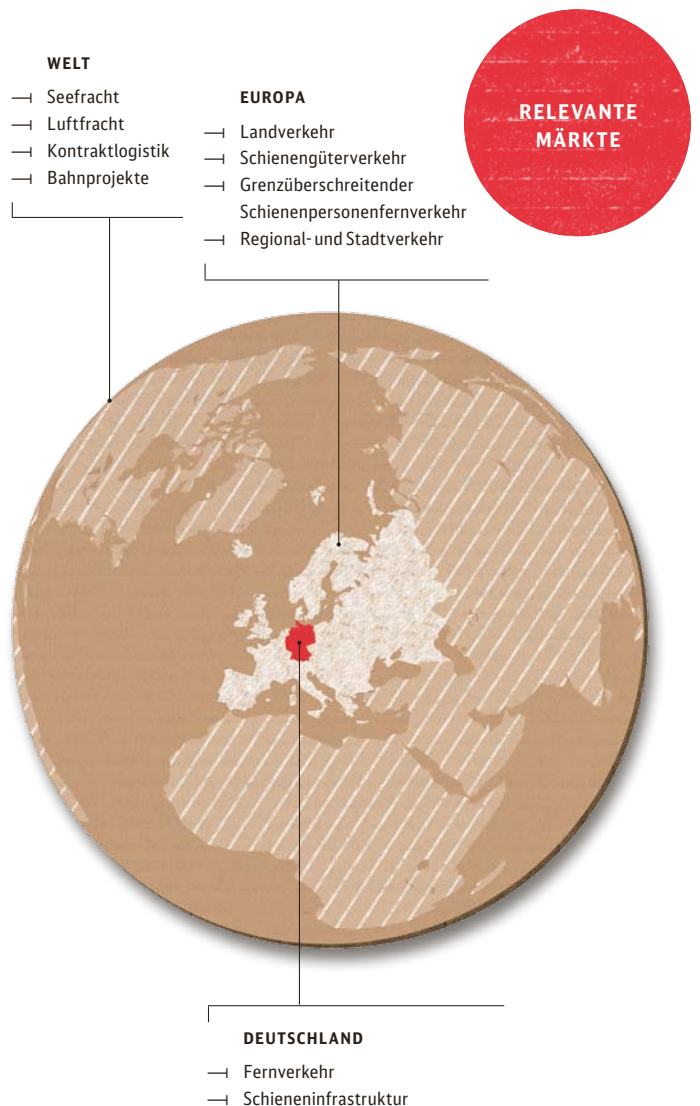
Der Ausbau von leistungsstarken und internationalen Logistiknetzwerken im Landverkehr sichert den Kundenkontakt und eröffnet neue Wachstumschancen. Der Schienengüterverkehr profitiert hiervon ebenfalls – etwa über intermodale Transportketten und Synergieeffekte.

Für die Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in Deutschland sorgen wir, indem wir ihn in leistungsstarke und internationale Logistiknetzwerke einbinden und so neue Wachstumschancen eröffnen. Der europäische Markt im Schienengüterverkehr ist seit dem Jahr 2007 geöffnet. Hier bedienen wir alle relevanten Achsen und sind mit eigenen Tochtergesellschaften oder Partnerschaften in allen wesentlichen Ländern aktiv.

INFRASTRUKTUR

In Deutschland übernehmen wir mit unserer integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Wir sind zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur.

Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zugute. Eine im internationalen Maßstab vergleichsweise strenge Regulierung stellt neben den konzerninternen Verhaltensregeln die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher. Unser Ziel ist die Weiterentwicklung des Verkehrsträgers Schiene und damit die Stärkung der für den Standort Deutschland wichtigen Verkehrsinfrastruktur. Zudem schaffen wir die Voraussetzungen, um die wachsenden Verkehrsströme in Europa bewältigen zu können. Dazu kümmern wir uns ebenso um das Schienennetz und die Personenbahnhöfe wie auch um die Energieversorgung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Deutschland.




MARKTPositionen Personenverkehr 2013
NR. 2 IM SCHIENENPERSONENFERNVERKEHR IN EUROPA [AUF UMSATZBASIS]

1. Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)
- 2. DB-Konzern**
3. Ferrovie dello Stato (FS)
4. Schweizerische Bundesbahnen (SBB)
5. Nederlandse Spoorwegen (NS)

NR. 1 IM SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR IN EUROPA [AUF UMSATZBASIS]

- 1. DB-Konzern**
2. SNCF
3. First Group
4. FS
5. Go Ahead

NR. 3 IM ÖFFENTLICHEN STRASSENPERSONENVERKEHR IN EUROPA [AUF UMSATZBASIS]

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

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


MARKTPositionen Transport und Logistik 2013
NR. 1 IM SCHIENENGÜTERVERKEHR IN EUROPA [AUF BASIS TKM]

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

NR. 1 IM EUROPÄISCHEN LANDVERKEHR [AUF UMSATZBASIS]

- 1. DB Schenker**
2. DHL
3. DSV
4. Dachser
5. Geodis

NR. 3 IN DER WELTWEITEN LUFTFRACHT [AUF BASIS T]

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

NR. 3 IN DER WELTWEITEN SEEFACHT [AUF BASIS TEU]

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

NR. 5 IN DER WELTWEITEN KONTRAKTLOGISTIK [AUF UMSATZBASIS]

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

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

Auftragsentwicklung

In den meisten Geschäftsfeldern ist der Auftragseingang keine relevante Steuerungsgröße und der Großteil des Konzernumsatzes unabhängig von langfristigen Verträgen. Anders verhält es sich in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Arriva, die zusammen rund 30% des Konzernumsatzes erzielen. Hier hat die Auftragsentwicklung in Form von langfristig abgeschlossenen **VERKEHRsverträgen** [SEITE 122 FF.] mit den Aufgabenträgern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung. Auch in der Sparte Kontraktlogistik/SCM im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics, die rund 5% der Konzernumsätze erzielt, bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr führen die Verkäufe von Fahrkarten in der Regel unmittelbar zu Umsatz und werden zeitnah vereinnahmt.

In den Geschäftsfeldern DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics werden unter anderem auch Rahmenverträge mit Kunden abgeschlossen, die einen kontinuierlichen Bedarf an Transportleistungen beziehungsweise Transport- und Logistikdienstleistungen haben.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg betreffen Auftragsengänge in der Regel die an Eisenbahnverkehrsunternehmen vergebenen Trassen. Hier wird zwischen Dauerverkehr und Gelegenheitsverkehren unterschieden.

Eine ähnliche Struktur weist das Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe auf. Hier werden Verträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen für Stationshalte und langfristige Verträge in der Vermietung von Bahnhofsflächen abgeschlossen. Im Geschäftsfeld DB Netze Energie betreffen die Auftragseingänge den Energiebezug von Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Infrastrukturgeschäftsfelder generieren den überwiegenden Teil ihrer Umsätze mit konzerninternen Kunden.

Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen werden Leistungen weitgehend für DB-konzerninterne Kunden erbracht.

VERANTWORTUNG UND GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

Da der DB-Konzern eng mit der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands verbunden ist, leiten wir daraus unsere Verantwortung für die Gesellschaft und Umwelt ab. Anfang 2013 gründeten wir die **DEUTSCHE BAHN STIFTUNG** als gemeinnützige GmbH. Das **DB MUSEUM** mit seinen drei Standorten Nürnberg, Koblenz und Halle (Saale) wurde in die Deutsche Bahn Stiftung eingebracht. Bis zu 0,5% des operativen Gewinns des DB-Konzerns fließen jährlich in die Stiftung. Als Schirmherrin der Stiftung konnte Christina Rau gewonnen werden. Auch nach der Gründung der Deutsche Bahn Stiftung engagiert sich der DB-Konzern selbst weiter in gesellschaftlichen Projekten wie »Bahn Azubis gegen Hass und Gewalt«, wo sich junge Mitarbeiter gegen Fremdenfeindlichkeit, Rechtsextremismus und Diskriminierung positionieren.

Darüber hinaus fördern wir die über 100 Bahnhofsmissionen in Deutschland. Diese nehmen nicht nur Aufgaben der Sozialarbeit und Seelsorge wahr, sondern unterstützen auch mobilitätseingeschränkte Menschen kostenfrei bei Ein-, Um- und Ausstieg und begleiten allein reisende Kinder im Rahmen des Programms »Kids on Tour«. Insgesamt erreichen die Bahnhofsmissionen jährlich über zwei Millionen Menschen. Dafür stellt der DB-Konzern ihnen Räumlichkeiten in Bahnhöfen mietfrei zur Verfügung und unterstützt die Mitarbeiter durch Freifahrten. Zudem wird der Bahnhofsmission als einziger Institution das Recht eingeräumt, an Bahnhöfen Spenden zu sammeln.

Außerhalb Deutschlands sind wir unter anderem in Großbritannien gemeinsam mit dem Youth Offending Service aktiv. Youth Offending Service ist eine Partnerschaft verschiedener Einrichtungen, die Jugendkriminalität bekämpft. DB Arriva setzt sich im Rahmen von Wiedereingliederungsprojekten für jugendliche Straftäter in den Bahnhöfen von DB Arriva Trains Wales ein.

Deutsche Bahn Stiftung

Die Deutsche Bahn Stiftung arbeitet praxisorientiert, wirkungsvoll und kooperativ. Dieser Ansatz wurde in den Grundsätzen für die Stiftungsarbeit festgeschrieben. Das im Berichtsjahr entwickelte Leitbild lenkt ihr Handeln: Sie will eine Gesellschaft mitgestalten, in der Menschen für sich und für andere Verantwortung übernehmen. Hierzu fördert sie Menschen, die ihre Anliegen teilen, und befähigt sie, sich aktiv zu engagieren. Hierzu wurden drei übergeordnete Ziele bestimmt, die das Handeln der Stiftung lenken.

ANSCHLUSS SICHERN: DIE DEUTSCHE BAHN STIFTUNG LEBT SOLIDARITÄT MIT MENSCHEN AM RAND DER GESELLSCHAFT

Die Deutsche Bahn Stiftung setzt sich für Menschen in Notlagen ein und unterstützt Projekte, die diesen Menschen helfen, eine Lebensgrundlage zu erhalten beziehungsweise zurückzugewinnen.

Die **BERLINER STADTMISSION** wird beim Betrieb einer Ambulanz für obdachlose Menschen unterstützt. Dank der finanziellen Unterstützung konnte die Ambulanz im Berichtsjahr ganzjährig an zwei Tagen in der Woche öffnen.

Mithilfe der Deutsche Bahn Stiftung konnte das 2013 ins Leben gerufene Projekt der »Mobilen Einzelfallhelfer« am Bahnhof Zoo fortgeführt werden. Die Straßensozialarbeiter sind seitdem in ganz Berlin im Einsatz, um hilflosen, überforderten und wohnungslosen Menschen zu helfen. Mit einer einmaligen Spende hat die Deutsche Bahn Stiftung im Berichtsjahr die Arbeit der City Station Berlin sichergestellt. Ziel der diakonischen Einrichtung ist es, Wohnungslose auf dem Weg zu einem selbstständigen und eigenverantwortlichen Leben in der Gemeinschaft zu motivieren und zu unterstützen.

Bis zu 2.500 Kinder und Jugendliche landen jedes Jahr auf der Straße. Diesen jungen Menschen wieder eine neue Lebensperspektive zu geben, ist das Ziel der **OFF ROAD KIDS STIFTUNG**. Die Deutsche Bahn Stiftung hat den Straßensozialarbeitern neun übertragbare Netzkarten zur Verfügung gestellt, mit denen Straßenkinder bundesweit betreut werden können. Rund 60 Kinder aus Jugendhilfeeinrichtungen nahmen im Berichtsjahr am Ferienprogramm **DB KIDS CAMP** teil, das gemeinsam mit der ORK Stiftung organisiert wird.

Die Deutsche Bahn Stiftung engagiert sich – mit Unterstützung von DB Schenker – in der Ad-hoc-Katastrophenhilfe weltweit. Im Mai 2014 wurde nach der Flutkatastrophe auf dem Balkan ein groß angelegter Hilfskonvoi der Organisation **LUFTFAHRT OHNE GRENZEN E.V.** unterstützt. Zehn DB Schenker-Lkw lieferten den Opfern der Katastrophe über 100 t dringend benötigter Hilfsgüter, vor allem Kindernahrung und Trinkwasser sowie Decken und Hygieneartikel. Darüber hinaus transportierte die Deutsche Bahn Stiftung mit einem humanitären Hilfskonvoi 276 Zelte und Küchensets im Wert von 100.000 € in das Krisen- und Flüchtlingsgebiet im Nordirak. Die Zelte ließ die Deutsche Bahn Stiftung eigens in Ankara produzieren. DB Schenker Arkas übernahm den Transport.

VERBINDUNGEN SCHAFFEN: DIE DEUTSCHE BAHN STIFTUNG ÜBERWINDET GRENZEN ZWISCHEN MENSCHEN

Die Deutsche Bahn Stiftung setzt sich dafür ein, Vorurteile zwischen Menschen abzubauen mit dem Ziel, Menschen zu integrieren, die im Alltag benachteiligt werden. Ihre Projekte setzen bei Themen an, die Menschen aus unterschiedlichen Teilen der Gesellschaft verbinden und Verständnis füreinander schaffen.

Im Berichtsjahr konnte mithilfe der Deutsche Bahn Stiftung das »Forschungszentrum Depression« der STIFTUNG DEUTSCHE DEPRESSIONSHILFE in Leipzig eingerichtet werden. Ziel des Forschungszentrums ist es, die Depressionserkrankung unabhängig von der Pharmaindustrie umfassend zu erforschen und neue Therapieansätze zu entwickeln. Darüber hinaus setzte sich die Deutsche Bahn Stiftung weiter für den Ausbau der regionalen Bündnisse gegen Depression ein. Damit sind wir das erste große Unternehmen, das sich für das Thema psychische Gesundheit und für die Bekämpfung von Depression einsetzt.

Gemeinsam mit der Freien Universität Berlin (FU) engagiert sich die Deutsche Bahn Stiftung für moralisches Verständnis, soziale Kompetenz und Zivilcourage von Kindern und Jugendlichen und unterstützt das von der FU entwickelte Trainingsprogramm »FairPlayer«. Im Berichtsjahr förderte die Deutsche Bahn Stiftung die Fortbildung von 100 Lehrern, Schulsozialarbeitern und anderen Interessierten aus dem schulischen Bereich an 50 Schulen in Berlin. Erstmals konnten auch Pädagogen in Hessen mit dem viertägigen Kurs geschult werden.

WEICHEN STELLEN: DIE DEUTSCHE BAHN STIFTUNG BIETET MENSCHEN ZUKUNFTSCHANCEN

Die Deutsche Bahn Stiftung zeigt mit ihren Projekten Menschen insbesondere im Bereich Bildung Perspektiven auf, damit sie ihre individuellen Potenziale nutzen und ihre persönlichen Ziele erreichen können. So werden sie in die Lage versetzt, Verantwortung für sich und ihre Umwelt zu übernehmen. Ein Element dabei ist auch die Vermittlung der Eisenbahnkultur und -geschichte in Deutschland.

Im Berichtsjahr hat die Deutsche Bahn Stiftung erstmals die Organisation und Durchführung des DB Schenker Awards übernommen. Der Preis ist einer der wichtigsten internationalen Preise der Logistikbranche. Prämiert werden herausragende wissenschaftliche Arbeiten auf dem Gebiet Logistik, Transport und Verkehrswesen. Die Auszeichnung ist mit 10.000 € für den Preisträger sowie mit 5.000 € für den betreuenden Lehrstuhl dotiert. Im Berichtsjahr wurde eine Arbeit darüber ausgezeichnet, wie das Management von Katastrophenrettungsmaßnahmen systematisch verbessert werden kann.

Die Deutsche Bahn Stiftung unterstützt das Engagement der STIFTUNG LEBEN und deren Motto »Lesefreude wecken.

Lesekompetenz stärken«. Damit ist die Deutsche Bahn Stiftung einer der wichtigsten Förderer der Lese- und Sprachkultur von Kindern und Jugendlichen in Deutschland. Im Berichtsjahr wurde eine Sonderedition des Vorlese- und Bücherkoffers für soziale Einrichtungen herausgegeben, die für kleine Patienten in Kinderkliniken und -hospizen entwickelt wurde. Mit dem Lesekoffer-Projekt »Alle Kinder dieser Welt« soll bei Kindern das interkulturelle Verständnis geweckt werden. Darüber hinaus hat die Deutsche Bahn Stiftung den Bundesweiten Vorlesetag initiiert. Zehntausende Menschen haben Kindern vorgelesen.

Das DB Museum in Nürnberg hat seine Dauerausstellung mit dem Zeitraum 1990 bis zur Gegenwart vollendet. Seitdem präsentiert das Museum die komplette Geschichte der Eisenbahn in Deutschland

von 1835 bis heute und wirft zudem einen Blick auf die Zukunft der Mobilität. Mehrere Sonderausstellungen, wie die Fotoausstellung über berühmte Bahnhöfe in der Literatur, sorgten für zusätzliche Besucher. Seit dem Berichtsjahr ist das Museum für Sehbehinderte und Blinde barrierefrei. Mit seinem Gastspiel im Bahnmuseum der mexikanischen Stadt San Luis Potosí machte das DB Museum deutsche Bahngeschichte zum Exportschlager.

Die Deutsche Bahn Stiftung unterstützt auch Umweltbildungsprojekte wie das 2010 ausgezeichnete UN-Dekade-Projekt »FairFuture II«. Durch die Unterstützung der Deutschen Bahn Stiftung konnten im Berichtsjahr an 47 Schulen deutschlandweit Veranstaltungen durchgeführt werden, an denen insgesamt über 11.000 Schülerinnen und Schüler teilgenommen haben.



11. BUNDESWEITER VORLESETAG

Mehr als 80.000 Vorleserinnen und Vorleser beteiligten sich am 11. Bundesweiten Vorlesetag. Dazu gehörte auch die Schirmherrin der Deutsche Bahn Stiftung, Christina Rau. Die Initiatoren des Vorlesetags, die Wochenzeitung DIE ZEIT, die Stiftung Lesen und die Deutsche Bahn Stiftung, wollen mit dem Aktionstag ein öffentlichkeitswirksames Zeichen für das Lesen setzen.



DB MUSEUM

Das Museum der Deutschen Bahn befindet sich in Nürnberg – der Stadt der ersten Eisenbahnfahrt in Deutschland. In den Ausstellungen verbinden sich Moderne und Tradition.

TRENDS UND IMPLIKATIONEN

*Geschäftsumfeld des DB-Konzerns befindet sich im stetigen Wandel
DB-Trendlandschaft umfasst 24 hochgradig vernetzte Trends aus vier Clustern
Basis, um Geschäfte zukunftsfähig auszurichten und Chancen aktiv zu nutzen*

GRI 1.2 DB-TRENDLANDSCHAFT

GRI EC9 Das Umfeld des DB-Konzerns verändert sich stetig. Die DB-Trendlandschaft beleuchtet die 24 wichtigsten Entwicklungen aus den vier Trendclustern Kunde, Gesellschaft, Politik und Weltwirtschaft, auf die sich der DB-Konzern einstellt, um Chancen frühzeitig zu nutzen und Risiken umfassend zu begegnen. Die DB-Trendlandschaft wurde als Grundlage für die Strategiearbeit des DB-Konzerns entwickelt und in den strategischen Managementprozess (SMP) überführt. Unser Ziel ist es, Potenziale frühzeitig in Geschäftserfolge umzuwandeln: Eine breit angelegte Umfeldbetrachtung rückte eine Vielzahl von Entwicklungen in den Fokus, die in Bezug auf die Geschäftstätigkeiten des DB-Konzerns analysiert, gebündelt und priorisiert wurden. Der DB-Konzern will komplexe Entwicklungen verstehen und den Wandel aktiv mitgestalten. Wesentliche mögliche Auswirkungen auf die zukünftige Entwicklung des DB-Konzerns sind unter **CHANCEN UND RISIKEN** [SEITE 168 FF.] dargestellt.

Trendcluster

KUNDE

Die Bedürfnisse und Erwartungen unserer Kunden haben sich in den vergangenen Jahren insbesondere durch die Digitalisierung erheblich verändert. Gefragt sind intermodal vernetzte Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen, die sich bequem von unterwegs und in Echtzeit steuern lassen. Gleichzeitig wächst die Nachfrage nach ökologisch und sozial nachhaltigen Angeboten. In Europa besitzen immer weniger junge Leute ein eigenes Auto, und die Mobilitätskaufkraft wird aufgrund steigender Kosten für Lebensunterhalt und Alterssicherung insgesamt sinken. Diese Entwicklungen stellen uns vor große Herausforderungen, jedoch bieten sie uns auch Chancen, beispielsweise ein weiteres Wachstum im öffentlichen Verkehr durch neue Produkte und Dienstleistungen.

GESELLSCHAFT

Global betrachtet wächst die Bevölkerung weiter an. Auf der Suche nach Arbeit und Wohlstand ziehen immer mehr Menschen in Städte. Die Nachfrage nach effizienter und emissionsarmer Mobilität und Logistik wird damit steigen. Dies gilt auch für Europa, obwohl hier die Geburtenzahlen stagnieren und die Bevölkerung altert. Unter Arbeitgebern

intensiviert sich dadurch der Wettstreit um Talente. Die junge Generation zeigt sich leistungswillig, sucht aber gleichzeitig individuelle Sinnstiftung und fordert Zeit für das Private. Damit einher geht eine zunehmende Sensibilität für das eigene Umfeld. Lokal wächst die Bereitschaft, sich politisch zu engagieren und einen eigenen Gestaltungsanspruch geltend zu machen, wenn Großprojekte Veränderungen im persönlichen Umfeld mit sich bringen.

POLITIK

GRI EC8 Das politische Umfeld ist geprägt von einer wachsenden Akzeptanz staatlicher Regulierung und gleichzeitig dem Ruf nach mehr Wettbewerb und Liberalisierung. Ein zentrales Thema ist dabei der Klimawandel. Die Diskussion über bindende CO₂-Reduktionsziele ist auf UN-Ebene bislang ohne Ergebnis geblieben. Deutschland hingegen hält an seiner Vorreiterrolle fest und strebt weiterhin eine Umstellung auf erneuerbare Energien an. Die Ausgestaltung und Kostenverteilung der Stromwende wird jedoch kontrovers diskutiert. In vielen Ländern der Europäischen Union (EU) nimmt zudem die Staatsverschuldung weiter zu, was die Mittel für Infrastrukturinvestitionen, aber auch ÖPNV-Subventionen limitiert. Gleichzeitig zielen die Liberalisierungsbemühungen der Europäischen Kommission auf eine weitere Qualitätsverbesserung im Verkehrssektor ab. Die konkrete Umsetzung neuer Mobilitätskonzepte mit mehr Vernetzung und einer Förderung emissionsarmer Antriebe geschieht jedoch bisher auf lokale Initiative hin in Städten und Metropolregionen, wo starkes Verkehrsaufkommen den Handlungsdruck erhöht.

WELTWIRTSCHAFT

Das globale Wirtschaftsgefüge ist seit der Finanzkrise 2008/2009 mit gestiegenen globalen Risiken konfrontiert. Der Aufstieg der Schwellenländer, vor allem der Volksrepublik China, hält zwar an, jedoch wird er nicht stetig verlaufen und birgt damit weitere Risiken für die Weltwirtschaft. Mit dem Aufstieg der Schwellenländer werden sich für viele Produkte die Warenströme regionalisieren. Vor allem der Anteil innerasiatischer Transporte wird zunehmen. Damit verbunden sind auch Veränderungen in den Wertschöpfungsbedingungen der Logistik, die sich aufgrund technischer Innovationen und langfristig knapper werdender Ölressourcen verstärken. Die abnehmende Verfügbarkeit von

Rohöl wird den Mobilitäts- und Logistiksektor zunehmend unter Innovationsdruck setzen. Ohne ölonabhängige Antriebstechnologien werden die wachsenden globalen Transportbedarfe langfristig nicht zu decken sein.

Fokus-Trends 2014

DIGITALES LEBEN, INTELLIGENTE EINFACHHEIT, VERNETZTER TRANSPORT UND JUGEND OHNE EIGENES AUTO

Smartphones und mobiles Internet sind die wesentlichen Innovationen im Alltag der letzten Jahre, die nahezu alle Bereiche des modernen Lebens verändern. Das führt auch zu neuen Anforderungen an Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen. Kunden erwarten heute die Integration zu schnittstellenarmen Komplettlösungen. Technik soll dabei komplexe Anforderungen erfüllen, für den Nutzer jedoch unkompliziert und intuitiv gestaltet sein.

Auch der Wunsch nach intelligenter Einfachheit von Produkten und Dienstleistungen rückt in den Vordergrund. Dies zeigt sich etwa in dem Wunsch, ein Auto zwar zu benutzen, es aber nicht zu besitzen. Anbieter, die im Wettbewerb um intelligent einfache Lösungen bestehen wollen, müssen komplexe Hintergrundprozesse in unkomplizierte Produkte und Dienstleistungen überführen.

Neben neuen Antriebs- und Steuerungstechnologien setzt der Transportsektor auf eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger. In der Logistik gewinnen mit knapper werdenden Infrastrukturen und regulatorischen Maßnahmen multimodale Transportketten an Bedeutung. Im Personenverkehr werden Carsharing-Angebote zunehmend fester Bestandteil der Reisekette. Im urbanen Umfeld ist in der jungen Generation der Besitz eines eigenen Autos stark rückläufig. Die Lücke wird durch intelligent vernetzte und digital zugängliche Angebote im Nah- und Fernverkehr geschlossen. Das wachsende Bedürfnis nach besserer Vernetzung fordert die Entwicklung neuer Apps und Online-Plattformen, die verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsketten ermöglichen.

REGIONALISIERUNG VON HANDELSSTRÖMEN

Produkte und Dienstleistungen werden zunehmend in derselben Wirtschaftsregion produziert und nachgefragt. Getrieben wird dies vor allem durch den wirtschaftlichen Aufstieg der Schwellenländer. Einerseits nimmt in den aufstrebenden Regionen der Wohlstand und somit die Binnen- nachfrage zu. Andererseits wachsen so auch die Lohnstückkosten in Schwellenländern, wodurch beispielsweise für europäische Absatzmärkte günstige Produktionsstandorte in Osteuropa an Bedeutung gewinnen. Dies stärkt die Entwicklung intraregionaler Handelsströme in Europa.

STAATSVerschuldung

Die Staatsverschuldung in der Euro-Zone bleibt auf einem hohen Niveau. Um handlungsfähig zu bleiben, sind die Länder zur Konsolidierung der Staatskassen gezwungen. Dies stellt für den Verkehrssektor eine große Herausforderung dar, da auch hier erhebliche Einsparpotenziale angestrebt werden.

DEMOGRAFISCHER WANDEL, VIELFÄLTIGE LEBENSMUSTER UND LEISTUNGSGESELLSCHAFT

Bis 2060 soll die Weltbevölkerung um 50% auf neun Milliarden Menschen anwachsen. Regional gestaltet sich der demografische Wandel sehr unterschiedlich. Europäische Unternehmen müssen sich auf alternde Belegschaften einstellen und Maßnahmen zur Personalerhaltung ergreifen. Neue Wege des Recruitings müssen gefunden werden, um ausreichend Mitarbeiter zu gewinnen. Als Arbeitgeber attraktiv zu sein, wird daher immer wichtiger.

Die Lebensentwürfe der Menschen werden immer vielfältiger. Unternehmen müssen sich fragen, wie sie diesen unterschiedlichen Interessen ihrer Arbeitnehmer und Kunden gerecht werden. Diversity-Management gewinnt daher kontinuierlich an Bedeutung. Work-Life-Balance wird zum Wettbewerbsfaktor.

KLIMAVERÄNDERUNG, ENERGIEWENDE UND NACHHALTIGER KONSUM

Das hohe Maß an vom Menschen verursachten Treibhausgasemissionen führt zu Veränderungen der klimatischen Bedingungen. Die Folge ist eine steigende Anzahl und Intensität von Extremwetterereignissen. Um den Klimawandel einzudämmen, wird in Deutschland die Stromerzeugung schrittweise auf CO₂-freie Energieträger umgestellt. Noch weitgehend ungeklärt ist die Frage, wie die Kosten der Energiewende sozialverträglich und ohne Wettbewerbsverzerrungen verteilt werden sollen.

In vielen europäischen Ländern drängen Behörden und die öffentliche Hand auf mehr Öko- und Sozialverträglichkeit im Transportsektor, um den Klima- und weiteren Umweltproblemen zu begegnen. Die Einführung von Pkw-Mauten, Einfahrverboten und CO₂-Richtlinien fördert die Nachfrage nach nachhaltigen Mobilitätsangeboten. Neue Mobilitätsangebote treten zunehmend in direkte Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr. Will sich dieser erfolgreich als nachhaltiges Mobilitätsangebot platzieren, muss er im Preis wettbewerbsfähig bleiben.

In der Logistik gewinnt Nachhaltigkeit aufgrund der zunehmenden Forderung nach unternehmerischer Verantwortung in der Lieferkette an Bedeutung. Dabei stehen nicht nur Produktionsprozesse, sondern auch Transport- und Logistikdienstleistungen im Fokus.

F5
S. 77 ▶

F1
S. 78 ▶

F2
S. 79 ▶

**DB-TREND-
LANDSCHAFT**

→ **INTELLIGENTE EINFACHHEIT**
Nachfrage und Aufpreisbereitschaft für intelligent einfache Produkte und Dienstleistungen steigen.

→ **NACHHALTIGER KONSUM**
Soziale und ökologische Bedingungen bei Produktion und Transport von Gütern und Dienstleistungen beeinflussen Konsumentscheidungen immer stärker.

→ **VERNETZTER TRANSPORT**
Kunden fordern vermehrt inter-/multimodale beziehungsweise nutzenbasierte Transportlösungen.

→ **SINKENDE MOBILITÄTSKAUFKRAFT**
Durch steigende Energiekosten und veränderte Konsumpräferenzen bei stagnierenden Reallöhnen wird die Mobilitätskaufkraft sinken.

→ **DIGITALES LEBEN**
Alltag, Hobby und Arbeit werden zunehmend über Internet und intelligente Endgeräte organisiert.

→ **TRANSPORTINNOVATION**
Autos und Lkw werden vernetzter, sicherer und effizienter – CO₂-neutrale, vollautomatische Autos sind vor 2030 serienreif.

→ **JUGEND OHNE EIGENES AUTO**
Der Autobesitz bei jungen Menschen bis 30 nimmt seit über zehn Jahren ab.



Digitalisierung und Vernetzung prägen die Zukunft: Kunden sind zunehmend offen für intermodale Mobilitäts- und Logistiklösungen – sofern diese intelligent einfach sind.

Nachhaltiger Konsum und abnehmende Autonutzung junger Menschen in Europa versprechen bei gleichzeitig begrenzter Mobilitätskaufkraft zusätzliches Wachstum des öffentlichen Verkehrs.



→ **AKTIVE BÜRGER**
Bürger wollen direkter an der Gestaltung vor allem von Infrastrukturvorhaben beteiligt sein.

→ **LEBENSRAUM STADT**
Künftig werden immer mehr Menschen in urban verdichteten Regionen arbeiten und leben.

→ **VIELFÄLTIGE LEBENSMUSTER**
Mit vielfältigeren Lebens- und Konsummustern steigt die Nachfrage nach vielfältigen Produkt- und Dienstleistungsangeboten.

→ **DEMOGRAFISCHER WANDEL**
Die Weltbevölkerung wächst bis 2060 weiter – die Bevölkerung in Europa altert und schrumpft.

→ **LEISTUNGSGESELLSCHAFT**
Wissensintensität und Stress bei der Arbeit steigen – Work-Life-Balance wird ein harter Wettbewerbsfaktor.

→ **WETTSTREIT UM TALENTE**
Durch den demografischen Wandel entsteht in Europa ein akuter Arbeits- und Fachkräftemangel.



Die Weltbevölkerung wächst und zieht zunehmend in die Städte. Weltweit sind infrastruktur-effiziente und CO₂-freie Mobilität und Logistik gefragt.

In Deutschland und Europa werden Arbeitskräfte langfristig knapper. Die junge Generation ist vielfältiger und leistungswilliger, sucht aber zunehmend auch nach Sinnstiftung in der Arbeit; nur die besten Arbeitgeber können im Wettstreit um Talente bestehen.

Klimawandel und Ölverknappung materialisieren sich. Das Risiko externer Schocks steigt. Die Konjunktur wird insgesamt volatil.

Das Wachstum in den Schwellenländern hält an, nicht zuletzt wegen des fortschreitenden Bevölkerungswachstums. Neue, starke Binnenmärkte entstehen.

Zunehmende Bedeutung regionaler Handelsströme birgt Wachstumschancen für die Logistik.

**WELT-
WIRT-
SCHAFT**

STAAT

Regulierung durch staatliche Institutionen nimmt zu; Bürger bringen sich zunehmend ein, zum Beispiel bei Infrastrukturprojekten.

Energiewende hin zu erneuerbaren Energien sowie Öffnung von Verkehrsmärkten für Wettbewerb schreiten voran.

Öffentliche Finanzierung von Verkehrsvorhaben wird in vielen Ländern wegen Staatsverschuldung schwieriger; auf lokaler Ebene jedoch Umdenken in Richtung Vernetzung und Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger.



- **ÖLVERKNAPPUNG**
Konventionelle Ölressourcen werden stetig knapper – unkonventionelle Ressourcen können die steigende Nachfrage langfristig nicht decken.
- **REALWIRTSCHAFTLICHE VOLATILITÄT**
Die realwirtschaftlichen Schwankungen seit der Finanz-/Wirtschaftskrise 2008/2009 bleiben weiterhin bestehen.
- **AUFSTIEG DER SCHWELLENLÄNDER**
Der demografische Wandel und die wirtschaftliche Entwicklung verschieben die Weltwirtschaftskraft vor allem nach Asien.
- **REGIONALISIERUNG VON HANDELSSTRÖMEN**
Steigende Treibstoffkosten, Kundenanforderungen und konvergierende Lohnstückkosten forcieren die Regionalisierung, das heißt die steigende Bedeutung lokaler Absatzmärkte (zum Beispiel innerasiatisch).
- **VERÄNDERTE WERTSCHÖPFUNGSBEDINGUNGEN IN DER LOGISTIK**
Technologische, kundenseitige und wirtschaftliche Entwicklungen verändern das Logistikgeschäft der Zukunft.



- **UMDENKEN IN DER VERKEHRSPLANUNG**
Weltweit werden Förderungen und Ausbau des öffentlichen Verkehrs, vernetzte Transporte und dazugehörige Infrastrukturen stärker in Politik und Gesellschaft diskutiert und geplant.
- **LIBERALISIERUNG**
Die Liberalisierung des europäischen Schienenmarkts wird auf EU-Ebene weiter forciert.
- **ENERGIEWENDE**
Für das Gelingen der Energiewende werden Netzausbau, Kraftwerkspark und Marktdesign stärker synchronisiert.
- **REGULIERUNG**
Der ordnungspolitische Rahmen wird im Schienensektor, aber auch in anderen Industrien enger, zum Beispiel im Automobil- oder auch im Energiesektor.
- **STAATSVerschULDUNG**
Die Verschuldungslage vieler Länder bleibt seit dem starken Anstieg der Staatsverschuldung in der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008/2009 bestehen.
- **KLIMAVERÄNDERUNG**
Mit steigender CO₂-Konzentration steigt die Erdtemperatur – Anzahl und Intensität extremer Wetterverhältnisse werden weiter ansteigen.



KONZERNSTRATEGIE

*Umsetzung der Strategie DB2020 vorangetrieben
Fokus auf nachhaltigem Unternehmenserfolg und gesellschaftlicher Akzeptanz
Digitalisierung ist zentrales strategisches Handlungsfeld*

GRI
4.8
DMA EC
DMA EN
DMA LA
DMA HR
DMA PR

KONZERNSTRATEGIE DB2020

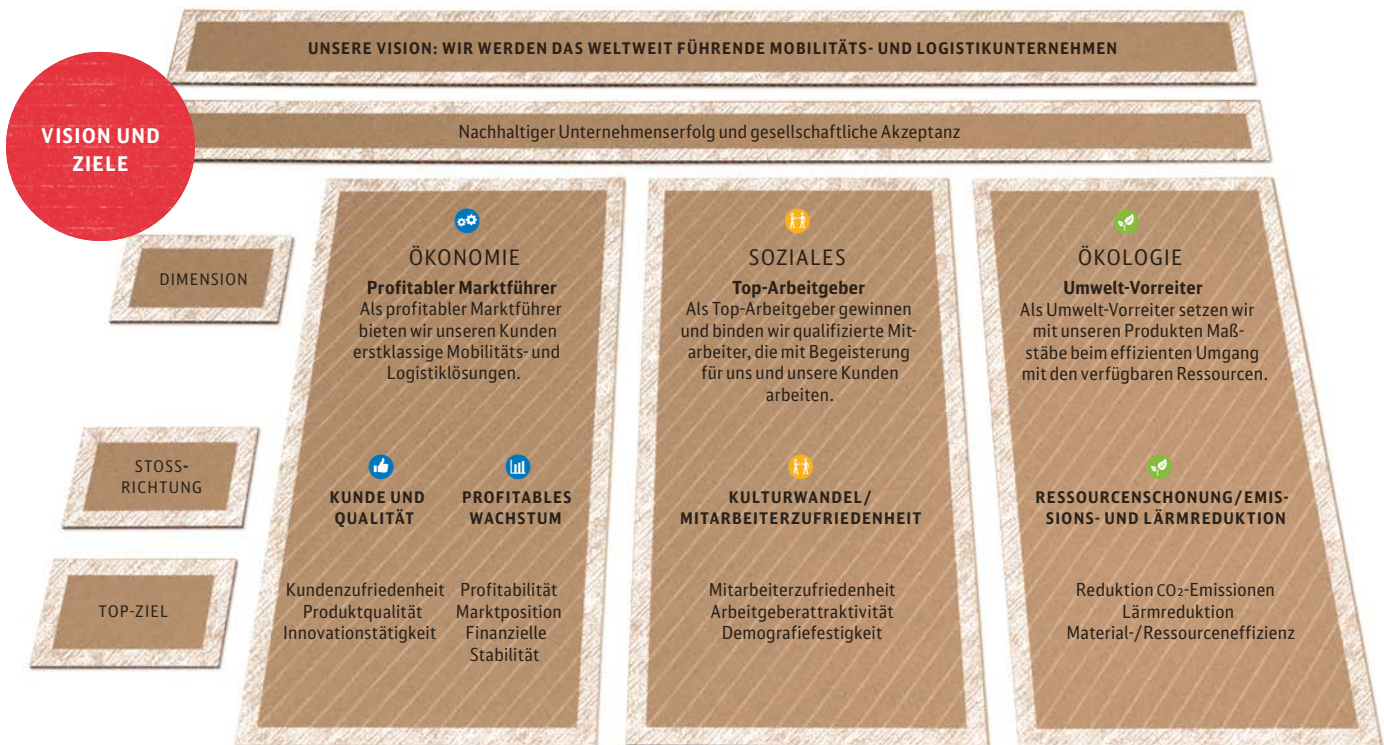
Mit der Strategie DB2020 hat der DB-Konzern einen rahmengebenden Ansatz, der die Dimensionen **ÖKONOMIE**, **SOZIALES** und **ÖKOLOGIE** miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Zur Erreichung unserer Vision, das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu werden, haben wir uns für alle drei Dimensionen ambitionierte Ziele gesetzt: Wir wollen **PROFITABLER MARKTFÜHRER** mit Schwerpunkt auf **KUNDE UND QUALITÄT**, **TOP-ARBEITGEBER** und **UMWELT-VORREITER** werden. Zur inhaltlichen Konkretisierung und Umsetzungsbegleitung haben wir ein integriertes Zielsystem entwickelt. Zwölf Top-Ziele entlang der vier Stoßrichtungen stellen eine ausgewogene Abbildung der nachhaltigen Strategie sicher.

Das Zielsystem ist DB-konzernweit gültig und berücksichtigt die jeweiligen geschäftsfeldspezifischen Besonderheiten. Darüber hinaus soll das Zielsystem eine Ableitung

von Maßnahmen auf Basis konkreter Ziele ermöglichen, **ZIELKONFLIKTE** [SEITE 79 F.] im Hinblick auf den von uns angestrebten Einklang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie aufzeigen und über ein regelmäßiges unterjähriges Monitoring den Umsetzungsfortschritt der Strategie DB2020 abbilden.

Im jährlichen SMP haben die Geschäftsfelder die Strategie DB2020 für sich übersetzt. Die Strategie DB2020 ist mit den korrespondierenden Zielen und daraus abgeleiteten Programmen und Maßnahmen in der mittelfristigen Planung hinterlegt. Für die Jahresabschlussvergütung aller Führungskräfte und außertariflichen Mitarbeiter werden seit 2013 Ziele aus allen vier strategischen Stoßrichtungen berücksichtigt.


Die Kommunikation zur Strategie DB2020 führen wir konsequent fort, um die erforderliche Transparenz und Einbindung aller relevanten Stakeholder sicherzustellen. Besonders entscheidend für den Umsetzungserfolg ist die Verzahnung der Themen Strategie, Führung und Kultur.



F5 Ein übergreifend herausgehobenes strategisches Handlungsfeld stellt die Digitalisierung dar, unter deren Einfluss wir grundlegende Veränderungen unserer Märkte, der Wettbewerber und der Bedürfnisse unserer Kunden feststellen. Sie stellt eine enorme Herausforderung für uns dar, bietet aber gleichzeitig die Chance, neue Zielgruppen anzusprechen, unsere Effizienz zu erhöhen, die Qualität zu verbessern und neue Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln. Daher haben wir DB-konzernübergreifend Initiativen wie **MOBILITÄT 4.0** [SEITE 24 FF.], Logistik 4.0 und Infrastruktur 4.0 gestartet, um unsere Produkte, Leistungen und Prozesse optimal in das digitale Zeitalter zu überführen.

DIMENSIONEN UND MANAGEMENTANSÄTZE

Profitabler Marktführer

Als **PROFITABLER MARKTFÜHRER**  wird der DB-Konzern seinen Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen anbieten. Zur Erreichung dieses Ziels sind zwei strategische Stoßrichtungen von Bedeutung: Kunde und Qualität und profitables Wachstum.


STOSSRICHTUNG KUNDE UND QUALITÄT

Wir wollen erstklassige Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen anbieten und damit eine entscheidende Voraussetzung für die Erhöhung der Kundenzufriedenheit schaffen. Neben einer kontinuierlichen Optimierung sämtlicher Leistungsprozesse sind hierzu umfangreiche Investitionen in die Netzwerke, die Infrastruktur und die Flotten notwendig.






Im Rahmen der Stoßrichtung Kunde und Qualität werden unter anderem die folgenden Handlungsfelder verfolgt:

- konsequente Prozessqualität,
- Ausbau Kundeninformation und -service,
- Vernetzung weltweiter IT-Systeme,
- Erneuerung und Ausbau Infrastruktur,
- Modernisierung und Ausbau Bahnhöfe,
- Modernisierung Fahrzeugflotte und
- Forcierung Produkt- und Prozessinnovation.

Top-Ziele

- **KUNDENZUFRIEDENHEIT**  erhöhen: Neben Investitionen in neue Zugtechnik und in die Modernisierung der bestehenden Flotte sind kontinuierliche Optimierungen der angebotenen Transport- und Dienstleistungen, umfassende Informationen und erstklassiger Service weitere Hebel zur Steigerung der Kundenzufriedenheit.




In jedem Geschäftsfeld werden regelmäßig Befragungen zur Kundenzufriedenheit durchgeführt. Der DB-Konzern nutzt die daraus gewonnenen Erkenntnisse, um Maßnahmen zur stetigen Verbesserung nach dem Leitsatz »Die Kundenwünsche bestimmen unser Handeln« abzuleiten.

- **PRODUKTQUALITÄT**  verbessern: Pünktlichkeit ist der wichtigste Indikator für die Produktqualität. Die Pünktlichkeit ist zentraler Bestandteil des Leistungsversprechens. Im Fokus der Bemühungen zur Steigerung der Pünktlichkeit steht die Reduktion der betriebsbedingten Störfälle insbesondere durch betrieblich-planerische Maßnahmen. Hierzu wurde ein breit angelegtes Portfolio entsprechender Verbesserungsprojekte eingerichtet. Besondere Herausforderungen bestehen darin, sich dem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen auf der Schiene zu stellen, aber natürlich auch die intensiven Neubau- und Instandhaltungsprojekte bei laufendem Betrieb zu bewältigen.
 - **INNOVATIONSTÄTIGKEIT**  vorantreiben: Wir investieren kontinuierlich in innovative Projekte und Lösungen zur Entwicklung fortschrittlicher Prozesse und innovativer Geschäftsmodelle. Im Rahmen der Innovationstätigkeit liegt unser Fokus auf der Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen, die den Bedürfnissen von morgen entsprechen. Im gesamten DB-Konzern soll eine innovationsfreundliche Unternehmenskultur etabliert werden. Dazu gehört zum Beispiel der Pilot Innovationsmanagement im Personenverkehr. Geplant sind zudem weitere Innovationen bei Online- und mobilen Vertriebskanälen. Außerdem setzen wir auf die Chancen der Digitalisierung. WLAN in Zügen und Bahnhöfen, neue Apps für noch bequemeres Reisen (beispielsweise **ZUGRADAR** , **QIXXIT**  und ICE-Portal), digitale Lösungen zur Fahrplangestaltung oder zur Sendungsnachverfolgung und Ressourceneinsparung in der Logistik sind einige Beispiele.
-  **WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 93 F.**

STOSSRICHTUNG PROFITABLES WACHSTUM


In den letzten Jahren konnten wir unsere Marktpositionen über organisches Wachstum und Portfolioergänzungen ausbauen. Wir beabsichtigen, diesen Wachstumskurs fortzuführen. Synergien, die uns der integrierte Konzern ermöglicht, gilt es hierbei konsequent auszuschöpfen. Die Verbesserung von Auslastung und Produktivität und die kontinuierliche Sicherstellung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen sind eine wesentliche Voraussetzung, um in unseren Märkten zu bestehen und profitabel zu wachsen.

Top-Ziele


- **PROFITABILITÄT**  verbessern: Die Wirtschaftlichkeit als übergeordnetes Ziel des WERTMANAGEMENTS [SEITE 101 FF.] stellt sicher, über Konjunkturzyklen hinweg eine angemessene Verzinsung zu erzielen. Hierfür ermitteln wir jährlich auf Basis von Marktwerten die KAPITALKOSTEN [SEITE 102 F.] als gewichteten Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital. Die tatsächliche Rendite, den Return on Capital Employed (ROCE), messen wir als Verhältnis des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) zum operativ gebundenen Vermögen (Capital Employed). Der ROCE-Zielwert wird oberhalb der Kapitalkosten gesetzt. Langfristiger Anspruch ist, dass der mehrjährige Durchschnitt des ROCE oberhalb des Zielwerts liegt und damit die Kapitalkosten gedeckt bleiben. Dieser ROCE-Zielwert entspricht der Mindestrendite für Investitionsentscheidungen (Minimum Required Rate of Return; MRR).
- **MARKTPPOSITION**  ausbauen: Der DB-Konzern hat das Ziel, seine führenden Marktpositionen in allen relevanten Märkten/Marktsegmenten auch in Zukunft weiter auszubauen.
- **FINANZIELLE STABILITÄT**  sichern: Für den DB-Konzern als anlagenintensives Unternehmen ist der jederzeitige Zugang zum Kapitalmarkt zu guten Konditionen essenziell. Folglich ist ein weiteres wesentliches Ziel, angemessene Verschuldungskennzahlen aus Sicht der Fremdkapitalgeber zu erreichen. Eine zentrale Kennzahl zur Steuerung der Verschuldung ist die Tilgungsdeckung (Verhältnis von operativem Cashflow zu adjustierten Netto-Finanzschulden).

 WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 94 FF.





Top-Arbeitgeber

Der DB-Konzern will **TOP-ARBEITGEBER**  werden, bis 2020 zu den zehn führenden Unternehmen auf dem deutschen Arbeitsmarkt gehören und auch international Spitzenplätze einnehmen.

STOSSRICHTUNG KULTURWANDEL/ MITARBEITERZUFRIEDENHEIT

Als **TOP-ARBEITGEBER**  wollen wir qualifizierte Mitarbeiter gewinnen und binden, die mit Begeisterung für den DB-Konzern und seine Kunden arbeiten. Hierzu werden wir den angestoßenen Kulturwandel weiter vorantreiben und unsere Mitarbeiterzufriedenheit weiter steigern.

Top-Ziele

- **ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT**  stärken: Wir arbeiten intensiv daran, als Arbeitgeber immer attraktiver zu werden – für unsere heutigen und zukünftigen Mitarbeiter. Um im Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte erfolgreich zu sein, ist ein sichtbares und überzeugendes Auftreten am Arbeitsmarkt entscheidend. Daher haben wir im Berichtsjahr unsere erfolgreiche Arbeitgeberkampagne mit Fokus auf Engpassgruppen fortgesetzt. Doch um als Arbeitgeber attraktiv zu sein und auch zu bleiben, braucht es noch mehr: So bieten wir unseren Mitarbeitern sinnstiftende Aufgaben und Tätigkeiten, attraktive Beschäftigungsbedingungen und eine wertschätzende Unternehmenskultur.
- **MITARBEITERZUFRIEDENHEIT**  erhöhen: Zufriedene Mitarbeiter sind die Voraussetzung für zufriedene Kunden und damit für den nachhaltigen Unternehmenserfolg. Daher arbeiten wir seit 2010 konsequent an der Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur. Diese soll geprägt sein von Partnerschaftlichkeit und konsequenter Einbindung, einem wertschätzenden Miteinander sowie einem vorbildlichen Führungsverhalten. Im Herbst 2014 wurde die zweite konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Sie gibt ein umfassendes Bild von der Zufriedenheit der Mitarbeiter und bietet die Möglichkeit, Veränderungen im Vergleich zur Mitarbeiterbefragung 2012 zu erkennen sowie konkrete Verbesserungs- und Veränderungsmaßnahmen abzuleiten.
- **DEMOGRAFIEFESTIGKEIT**  sichern:  Die Bevölkerungsentwicklung stellt den DB-Konzern vor große Herausforderungen. Der Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen, gleichzeitig müssen wir fluktuations- und altersbedingt jedes Jahr rund 8.000 neue Mitarbeiter einstellen. Neben der Gewinnung neuer Mitarbeiter gilt es, die bestehenden Mitarbeiter zu entwickeln und langfristig an das Unternehmen zu binden. Die berufliche Entwicklung der Mitarbeiter soll sich dabei an den individuellen Berufs- und Lebensphasen orientieren, um ihnen so ein ganzes Berufsleben im DB-Konzern zu ermöglichen. Neben der Schaffung tariflicher Grundlagen bilden vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten, sinnstiftende, facettenreiche und zukunftsfähige Tätigkeiten sowie ein breites Angebot zur Gesundheitsförderung die Voraussetzung, die Mitarbeiter an den DB-Konzern zu binden. Darüber hinaus haben wir uns vorgenommen, die Vielfalt unserer Belegschaft zu fördern.

 WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 110 FF.

Umwelt-Vorreiter

Als **UMWELT-VORREITER** will der DB-Konzern mit seinen Produkten Maßstäbe beim effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen setzen. Durch die Steigerung der Material- und Ressourceneffizienz und die Reduktion von CO₂ und Lärm wollen wir unsere führende Umweltposition weiter ausbauen.

STOSSRICHTUNG RESSOURCENSCHONUNG/EMISSIONS- UND LÄRMREDUKTION

Umweltfreundlichkeit ist Teil unseres Marken- und Leistungsversprechens. Für das konzernweite Umweltmanagement ist DB Umwelt verantwortlich. Zentrale Aufgaben sind das Chancen- und Risikomanagement sowie die Entwicklung und das Monitoring von Zielen und Programmen gemeinsam mit den Geschäftsfeldern und Konzernbereichen. Die Umsetzung der Ziele steuern DB Umwelt und der Konzernausschuss Umwelt mit den Vertretern aller Geschäftsfelder gemeinsam. In seinen einzelnen Arbeits- und Fachgruppen werden die Umweltschutzergebnisse des Konzerns ausgewertet und Maßnahmen für die zentralen Ziele innerhalb der Strategie **DB2020** entwickelt.

Einen deutlichen Umweltvorsprung gegenüber anderen Verkehrsmitteln besitzt der Schienenverkehr in Deutschland. Diese führende Umweltposition werden wir weiter ausbauen. Besonders im Fokus stehen die Handlungsfelder Minderung der spezifischen CO₂-Emissionen und des Energieverbrauchs sowie Lärmreduktion und Erhöhung der Ressourceneffizienz.

Weiterer Schwerpunkt ist die Reduktion von Luftschadstoffen bei unseren Fahrzeugen. Mehr als 90% der DB-Schienenverkehrsflotte fährt bereits mit Elektrotraktion und erzeugt so keine direkten Schadstoffemissionen. Mehr als ein Drittel der Dieselloks sind zudem mit schadstoffarmen Motoren unterwegs. Unsere Pkw- und Lkw-Flotten erfüllen die höchsten Abgasnormen und haben so einen niedrigen Schadstoffausstoß.

Beim Neu- und Ausbau von Strecken berücksichtigen wir die Interessen des Naturschutzes bereits in der Planungsphase. Sind Eingriffe in den Naturhaushalt nicht zu vermeiden, schaffen wir einen entsprechenden Ausgleich, damit zum Beispiel Lebensräume für seltene Tierarten nicht verloren gehen.

Top-Ziele

- **CO₂-EMISSIONSREDUKTION**: Wir wollen die weltweiten spezifischen – das heißt die auf die Verkehrsleistung bezogenen – CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 gegenüber 2006 um 20% senken. Mit den grünen Angeboten im Fernverkehr und Effizienzsteigerungen im Schiffsverkehr unserer Partner haben wir dieses Ziel bereits übererfüllt. Wir werden den Anteil erneuerbarer Energien im Bahnstrommix weiter erhöhen, die Energieeffizienz in Betrieb und Produktion stetig steigern sowie unsere Fahrzeugflotte kontinuierlich erneuern.
- **LÄRMREDUKTION** vorantreiben: Wir arbeiten daran, den Schienenverkehrslärm in Deutschland zwischen 2000 und 2020 zu halbieren. Schwerpunkte sind dabei die Fortführung der Aktivitäten zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen, der Einsatz von Verbundstoffbremssohlen bei Güterwagen sowie innovative Maßnahmen am Gleis und an Schienenfahrzeugen.
- **MATERIAL- UND RESSOURCENEFFIZIENZ** verbessern: Einen weiteren Beitrag zum Umweltschutz leisten wir mit einer verbesserten Material- und Ressourceneffizienz. Zentrales Element ist eine Recyclingquote von 95%. Die Rohstoffeffizienz wollen wir deutlich steigern, indem wir den Einsatz unserer Produktionsmittel verlängern, Recyclingmaterialien einsetzen und unsere Materialkreisläufe regelmäßig optimieren.
- **LUFTREINHALTUNG** und **NATUR- UND ARTENSCHUTZ** wollen wir weiter verbessern. Im Berichtsjahr haben wir weiter an einer konkreten Zielstellung für die beiden Handlungsfelder gearbeitet.


WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 117 FF.


F2
 S. 73
 S. 90

WIRKUNGSZUSAMMENHÄNGE INNERHALB DES ZIELSYSTEMS

Das Wechselspiel der Dimensionen **ÖKONOMIE**, **SOZIALES** und **ÖKOLOGIE** sowie die Identifizierung und Evaluierung der Wirkungszusammenhänge ist der Ausgangspunkt einer integrierten Berichterstattung. Die drei Dimensionen sind untrennbar miteinander verbunden. Maßnahmen, die in der einen Dimension wirken sollen, wirken sich häufig auch auf mindestens eine weitere Dimension aus.

Ziel ist es, die miteinander verbundenen Auswirkungen von ökonomischen, sozialen, ökologischen und Governance-Faktoren auf den langfristigen Unternehmenserfolg zu reflektieren und darzustellen. Die ganzheitliche Leistungsbetrachtung gibt Aufschluss darüber, welchen Mehrwert ein Unternehmen schaffen kann und wie es seinen nachhaltigen Erfolg sichert.

Wechselwirkungen bestehen auch zwischen unseren Top-Zielen: Diese sind sowohl innerhalb der einzelnen Stoßrichtungen als auch stoßrichtungsübergreifend voneinander abhängig. Es gilt, Zielkonflikte zu identifizieren und zu bewerten. Eines haben unsere Top-Ziele jedoch alle gemein: Sie haben einen wesentlichen Einfluss auf die Erreichung der Ziele unserer Strategie DB2020 .

Das Verständnis dieser Wirkungszusammenhänge ist die Basis für die Beurteilung der Wirksamkeit von Maßnahmen zur Erreichung unserer strategischen Ziele. Zusammenhänge zwischen wesentlichen finanziellen und nicht finanziellen Kennzahlen werden so auf einer ganzheitlichen Basis betrachtet. Die Betrachtungsweise ist im ersten Schritt rein qualitativ. Wir identifizieren, welche wesentlichen Wechselwirkungen zwischen unseren Top-Zielen bestehen. Über die Intensität der Wechselwirkungen treffen wir im Rahmen von Entscheidungsprozessen Annahmen, die nicht vollständig quantitativ hinterlegt sind. Im Jahr 2012 haben wir diesen Erfahrungs- und Lernprozess mit der Einführung unserer nachhaltigen Strategie DB2020  begonnen, und er bleibt weiterhin eine herausfordernde Aufgabe.

Zwischen den einzelnen Top-Zielen herrschen komplexe Beziehungen. Beispielsweise wirkt sich der Ausbau unserer CO₂-freien Angebote bei DB Bahn Fernverkehr direkt positiv auf die Reduktion der CO₂-Emissionen und damit auf unser Klimaschutzziel aus. Weitere positive Effekte sind zusätzliche Umsätze und eine Erhöhung der Kundenzufriedenheit. Hier besteht Zielharmonie. Andererseits ist Strom aus erneuerbaren Energien teurer als konventionell erzeugter Strom (Zielkonflikt Profitabilität).

ANPASSUNGEN IM ZIELSYSTEM

Im Rahmen unseres regelmäßigen Reviews unserer Zielgrößen und Zielwerte haben wir im Berichtsjahr einige Anpassungen an beziehungsweise innerhalb unseres Zielsystems vorgenommen.

Kunde und Qualität

Für die Ermittlung der Zufriedenheit werden regelmäßige Kundenbefragungen in den einzelnen Geschäftsfeldern und Service Centern durchgeführt. Die Kundenzufriedenheit von Endkunden (insbesondere Reisenden) wurde bisher auf Basis der Befragungsergebnisse von DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio Schiene, DB Arriva, DB Bahn Vertrieb und DB Netze Personenbahnhöfe ermittelt. Im Berichtsjahr wurden die Kundenbefragungsergebnisse von DB Bahn Regio Bus und DB Fuhrpark (Call a Bike, Carsharing) erstmalig mit in die Berechnung der Konzernkundenzufrieden-

heit B2C einbezogen, da die Auswertung der Nullmessungen und die Formulierung von Zielwerten 2014 abgeschlossen wurden. Die Zusammenführung der einzelnen Geschäftsfeldbeiträge basiert auf einem mehrstufigen Gewichtungsverfahren, dessen Gewichtungsanteile sich nach der Nähe zum externen Kunden unterscheiden.

Die Kundenzufriedenheit von Geschäftskunden wurde bisher auf Basis der Befragungsergebnisse von DB Schenker Rail, DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe, DB Netze Energie, DB Netze ProjektBau, DB Systel, DB Kommunikationstechnik und DB Fahrzeuginstandhaltung ermittelt. Im Berichtsjahr wurden die Kundenbefragungsergebnisse von DB Schenker Logistics, DB Services, DB Sicherheit und DB Fuhrpark (Flottenmanagement) erstmalig mit in die Berechnung der Konzernkundenzufriedenheit B2B einbezogen, da die Auswertung der Nullmessungen und die Formulierung von Zielwerten 2014 abgeschlossen wurden. Die Zusammenführung der einzelnen Geschäftsfeldbeiträge basiert auf einem mehrstufigen Gewichtungsverfahren, dessen Gewichtungsanteile sich nach der Nähe zum externen Kunden unterscheiden.

Profitables Wachstum

Aus heutiger Sicht haben sich die Märkte im Hinblick sowohl auf das Marktwachstum als auch auf die strategische Notwendigkeit zu anorganischem Wachstum weniger dynamisch entwickelt, als wir das im Jahre 2011 erwartet hatten. Der Ausblick auf die nächsten Jahre ist ebenfalls verhaltener. Zusätzlich hat sich der finanzielle Spielraum für Akquisitionen aufgrund der schwächer verlaufenen Ergebnisentwicklung reduziert. Wir haben deshalb den Fokus auf organisches Wachstum gelegt und unser Umsatzziel für das Jahr 2020 von 70 Mrd. € (inklusive des anorganischen Wachstums) auf größer als 50 Mrd. € (ohne anorganisches Wachstum) zurückgenommen.

Kulturwandel/Mitarbeiterzufriedenheit

💡 Die Definition der Kennzahl Gesundheitsstand wird ab dem Berichtsjahr in der Ermittlungsbasis von Kalendertagen auf Ausfallzeiten umgestellt. Damit wurde eine Anpassung auf den aktuellen Steuerungsfokus vorgenommen und eine Zusammenführung der Geschäftsfeldwerte in einen Konzernwert Inland ermöglicht. Der Zielanspruch, vor dem Hintergrund des demografischen Wandels den Gesundheitsstand weiter stabil zu halten, bleibt dabei erhalten.

Die Kennzahl Deckung externer Nachführungsbedarf wird ab dem Jahr 2015 durch die Kennzahl Personalbedarfsdeckungsquote ersetzt. Mit der Personalbedarfsdeckungsquote wird für die Zeit ab 2015 die Gesamtpersonaldeckung in den kundennahen Jobfamilien und bei Nachwuchskräften im Zielsystem hinterlegt. Hiermit umfasst der Monitoringfokus zukünftig externe sowie interne Herausforderungen und Maßnahmen zur Nachführung, Mitarbeiterbindung und -entwicklung mit dem Ziel, Personalengpässen entgegenzuwirken.


Ressourcenschonung/Emissions- und Lärmreduktion

Bei der Kennzahl Reduktion spezifischer CO₂-Emissionen Transporteure haben wir im Berichtsjahr eine Methodikumstellung vorgenommen. Vorjahreswerte sind daher nur bedingt vergleichbar.


Die Zielwerte für das Jahr 2020 für die Kennzahlen Reduktion spezifischer CO₂-Emissionen und Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix befinden sich aktuell in Überarbeitung. Für beide Kennzahlen sind die ursprünglichen Ziele bereits im Berichtsjahr übertroffen worden.


GRI
2.10
4.8
4.9
4.12
4.13

NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT


Das Thema NACHHALTIGKEIT  ist organisatorisch im DB-Konzern verankert. Zur gesamthaften Verantwortung wurde die Funktion des Chief Sustainability Officers (CSO) geschaffen, die von Dr. Karl-Friedrich Rausch (Vorstand Transport und Logistik) wahrgenommen wird. Unterstützend haben wir ein Competence Center Nachhaltigkeit eingerichtet. In diesem Gremium, in dem alle relevanten Fachbereiche vertreten sind, werden Themen und Projekte mit Nachhaltigkeitsbezug ressort- und geschäftsfeldübergreifend gesteuert. Die inhaltliche Verantwortung obliegt jedoch weiterhin den Fachabteilungen und Geschäftsfeldern.

Ratings

Die Rating-Agentur **OEKOM RESEARCH**  hat unsere Aktivitäten in den Bereichen Umwelt und Soziales im Berichtsjahr erneut bewertet. Wiederholt konnten wir ein »B« erlangen und erhalten damit den Status »Prime«, der Branchenführer auszeichnet. Der DB-Konzern hat in der Branche Transport und Logistics/Rail den ersten Platz erzielt. Bewertet wurden 29 internationale Unternehmen unter anderem aus Japan, Kanada und Europa.


Darüber hinaus hat die Rating-Organisation **CDP**  (vormals Carbon Disclosure Project) für das Berichtsjahr das Klimaengagement des DB-Konzerns gewürdigt. CDP vergab die Bestnote A für die Klimaschutzleistungen des


Konzerns sowie 99 von 100 Punkten für die Transparenz in der Berichterstattung. Mit diesem Ergebnis erreicht der DB-Konzern bereits im ersten Jahr seiner Teilnahme am CDP-Rating nahezu die Bestnote und zugleich als nur eines von zwölf deutschen Unternehmen eine Platzierung im renommierten Climate Performance Leadership Index, in dem CDP die 189 führenden Unternehmen weltweit listet.


Gute Noten für seine Nachhaltigkeitsstandards erhält der DB-Konzern zudem von **ECOVADIS** . Die Organisation erstellt für Dritte Lieferanten-Scorings im Bereich Nachhaltigkeit. EcoVadis zeichnet die Leistungen des DB-Konzerns gesamthaft mit dem höchstmöglichen Gold-Status aus.

Mitgliedschaften

Gemeinsam mit 31 weiteren multinationalen Unternehmen der deutschen Industrie ist der DB-Konzern Partner des Unternehmensnetzwerks **ECONSENSE** . Ziel ist es, gemeinsam Lösungen für nachhaltiges Wirtschaften zu entwickeln, politische Entscheidungsprozesse anzustoßen und so Innovationen und Strategien für zukunftsrelevante Themen zu bündeln und voranzutreiben. Das Netzwerk wurde im Jahr 2000 auf Initiative des Bundesverbands der Deutschen Industrie e. V. (BDI) gegründet.

Auf internationaler Ebene ist der DB-Konzern Mitglied im **WORLD BUSINESS COUNCIL FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT (WBCSD)** . Der DB-Konzern engagiert sich in diesem Rahmen in einem global angelegten Projekt zur Förderung nachhaltiger Mobilität in Ballungsräumen.

Ferner bekennen wir uns zu den unternehmerischen Grundsätzen des Global Compact der Vereinten Nationen. Entlang der zehn Prinzipien stellt der DB-Konzern jährlich seine Fortschritte dar (Communication on Progress). Darüber hinaus engagiert sich der DB-Konzern im **DEUTSCHEN GLOBAL COMPACT NETZWERK (DGCN)** , dem Forum deutscher Unternehmen zur Umsetzung und Förderung der United Nations-Global-Compact-(UNGC-)Prinzipien.

Im Rahmen der Korruptionsbekämpfung engagiert sich der DB-Konzern als korporatives Mitglied bei **TRANSPARENCY INTERNATIONAL** . Im Zuge unserer Antikorruptionsanstrengungen findet ein regelmäßiger Austausch über die Erfahrungen mit Systemen und Verfahren der Korruptionsbekämpfung statt und es werden Standards gesetzt.

GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

*Divergente konjunkturelle Entwicklung
Märkte entwickeln sich positiv
Belastungen aus dem regulatorischen Umfeld*

GRI
EC9

Als Betreiber von Netzwerken im Personen- und Güterverkehr sowie in der Infrastruktur wird unser wirtschaftlicher Erfolg von dem allgemeinen konjunkturellen Umfeld und der spezifischen Entwicklung auf den verschiedenen Verkehrsmärkten beeinflusst.

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

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

In den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Arriva spielt zudem die finanzielle Ausstattung der Bestellerorganisationen eine wesentliche Rolle. Im Schienen- und im Busverkehr wird die Versorgung der Bevölkerung mit Nahverkehrsleistungen über langfristige Verkehrsverträge sichergestellt, die zwischen öffentlichen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen geschlossen werden.

Im Bereich Transport und Logistik hängen wir in besonderem Maße von der konjunkturellen Entwicklung der Wirtschaft ab. Aufgrund unserer weltweiten Netzwerke beobachten wir neben der Entwicklung des Welt-Bruttoinlandsprodukt (BIP) und des Welthandels vor allem das Wirtschaftswachstum in jenen Regionen, Ländern und Handelsrelationen, wo wir über hohe Marktanteile verfügen beziehungsweise wo mit hohen Wachstumsraten im Warenaustausch zu rechnen ist. Darauf richten wir unsere Marktaktivitäten aus. Marktübliche Frühwarnindikatoren zu Geschäftsklima und Erwartungen von Einkaufsmanagern sind fester Bestandteil unseres Monitoringsystems.

Das spezifische Marktumfeld von DB Schenker Rail wird dabei in besonderem Maße durch die Produktion des verarbeitenden Gewerbes und die Entwicklung der Kernindustrien beeinflusst. Im grenzüberschreitenden Verkehr sind die Export- und Importtätigkeit der einzelnen Länder und der Warenverkehr innerhalb Europas von besonderer Bedeutung.

Die Geschäftsfelder in der Infrastruktur decken mit ihren Leistungen wichtige Bestandteile der Wertschöpfungskette ihrer Kunden ab. Gleiches gilt für DB Dienstleistungen. Insoweit ist die Nachfrageentwicklung eine weitgehend aus den vorgelagerten Verkehrsmärkten im

Personen- und Güterverkehr abgeleitete Größe. Bedeutung hat zudem der Vermarktungsbereich von DB Netze Personenbahnhöfe. Hier ist – vergleichbar mit dem deutschen Einzelhandel – die Konsumneigung der Bevölkerung eine wichtige Einflussgröße.

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

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

ENTWICKLUNG WESENTLICHER MAKROÖKONOMISCHER GRÖSSEN [IN %]	2014	2013	2012
BIP			
Welt	+2,6	+2,5	+2,5
USA	+2,4	+2,2	+2,3
China	+7,4	+7,7	+7,7
Japan	+0,0	+1,6	+1,7
Europa	+1,4	+0,3	-0,2
Großbritannien	+2,6	+1,7	+0,7
Polen	+3,4	+1,5	+1,8
Euro-Raum	+0,9	-0,4	-0,7
Deutschland	+1,6	+0,2	+0,6
Frankreich	+0,4	+0,4	+0,4
Italien	-0,4	-1,9	-2,3
WELTHANDEL (REAL)			
Warenhandel	+3,9	+3,0	+2,6

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für die Jahre 2012 bis 2014 entsprechen den per Februar 2015 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Oxford Economics

Beurteilung des wirtschaftlichen Umfelds durch den Vorstand

Die Weltwirtschaft wuchs 2014 etwas stärker als im Vorjahr. Dennoch blieb die Dynamik schwach, maßgeblich beeinträchtigt von dem langwierigen Erholungsprozess der Euro-Zone und einem abgeschwächten Wachstum in den großen Schwellenländern. Der Welthandel entwickelte sich analog.

Der Euro-Raum hatte weiter mit den Folgen wirtschaftlicher Entwicklungen aus der Vergangenheit wie dem in hohem Maße kreditfinanzierten privaten und staatlichen

GRI
EC9

Konsum zu kämpfen. Deutschland entwickelte sich leicht überdurchschnittlich. Der robuste deutsche Binnenmarkt war weiterhin Stütze der Konjunktur. Dennoch belasteten die schwierigen Bedingungen auf wichtigen europäischen Absatzmärkten die wirtschaftliche Entwicklung.

BIP mit schwacher Wachstumsdynamik

Die Weltwirtschaft wuchs 2014 um 2,6%. Zu Jahresbeginn höhere Erwartungen aus der Hoffnung kräftiger Erholungseffekte nach den wirtschaftlich schwierigen Vorjahren wurden nicht bestätigt. In den USA konnte ein Wachstum im Rahmen der Vorjahre erzielt werden. China wuchs weiter kräftig, wenn auch unter Vorjahresniveau. Europa, vor allem der Euro-Raum, verfehlte die Wachstumsziele insbesondere aufgrund struktureller Probleme in mehreren großen Volkswirtschaften der Währungsunion. Nach rückläufiger Wirtschaftsentwicklung in den beiden Vorjahren legte die Wirtschaftskraft jedoch erstmals wieder leicht zu.

In Deutschland trübte sich die Stimmung im Jahresverlauf auch durch wirtschaftspolitische Weichenstellungen wie die Rente mit 63 oder den Mindestlohn merklich ein. Der Exportsektor wurde von der Schwäche wichtiger Absatzmärkte beeinträchtigt, expandierte aber. Die Ukraine-Krise verstärkte die Unsicherheit von Investoren. Investitionen, die in den Vorjahren krisenbedingt aufgeschoben worden waren, wurden dadurch in Teilen nicht realisiert.

Der Welthandel nahm 2014, verglichen mit der BIP-Entwicklung, überproportional zu, allerdings deutlich geringer als im langjährigen Durchschnitt. Strukturelle Hemmnisse wie überschuldete Staaten in Europa oder die zunehmende Verlagerung von Produktionsstätten zu den Absatzmärkten sind hierbei wichtige Gründe.

USA

- Schwacher Jahresbeginn durch strengen Winter, Rückgang des BIP im ersten Quartal.
- Kräftiges Wirtschaftswachstum im zweiten Halbjahr.
- Wachstum insgesamt auf Vorjahresniveau aufgrund positiver Rahmenbedingungen (niedrige Energiepreise, vorangeschrittener Entschuldungsprozess der privaten Haushalte und gestiegene Erwerbstätigenzahlen).
- Weniger expansive Geldpolitik durch US-Notenbank.

ASIEN

- Kräftiges Wirtschaftswachstum in China, aber Wachstumsraten der Vorjahre nicht erreicht.
- Chinesische Regierung verfehlt zum ersten Mal seit 24 Jahren das selbst gesteckte Wachstumsziel. Positiven Einfluss auf das Wirtschaftswachstum hatten staatliche Investitionsprogramme wie zum Beispiel Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur.

- Japans Wirtschaft stagnierte 2014 unter anderem aufgrund einer Erhöhung der Mehrwertsteuer.
- Die in Japan praktizierte expansive Fiskal- und Geldpolitik konnte nicht die erhofften positiven Impulse setzen.

EUROPA

- Geopolitische Krisen wie die Ukraine-Krise oder die Konflikte im Nahen Osten belasteten die Wirtschaft und das allgemeine Geschäftsklima.
- Kräftiger Anstieg der Wirtschaftsleistung in mehreren mittel- und osteuropäischen Ländern (Tschechien, Ungarn und Polen).
- Positive Entwicklung auch in Großbritannien durch steigende Investitionen und private Konsumausgaben sowie eine expansiv ausgerichtete Geldpolitik, die dem Bausektor zu einem temporären Boom verhalf.

EURO-RAUM

- Im gesamten Euro-Raum haben sich neben den Investitionen auch die Staatsausgaben nur geringfügig erhöht, die zusammen knapp 40% der gesamten Wirtschaftsleistung ausmachen. Dadurch fehlten Wachstumsimpulse.
- Dagegen wirkten Exporte infolge der Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar sowie gestiegener Wettbewerbsfähigkeit stützend. Auch die privaten Konsumausgaben trugen zur gesamtwirtschaftlichen Expansion bei.
- Unterschiedliche wirtschaftliche Entwicklung der einzelnen Mitglieder im Euro-Raum setzte sich fort.
- Spanien und Griechenland profitieren von während der Euro-Krise eingeführten Reformen.
- Frankreich und Italien schwach. Positive Impulse aus eingeleiteten Strukturreformen werden erst zeitverzögert wirksam. Aufgrund der vergleichsweise geringen Wettbewerbsfähigkeit konnten externe Impulse die schwache Binnennachfrage nur partiell ausgleichen.
- Deutschland entwickelte sich besser als der restliche Euro-Raum. Nach starkem ersten Quartal infolge des milden Winters trübte sich die Entwicklung im Jahresverlauf ein.
- Stütze der Konjunktur war erneut die Binnennachfrage. Neben dem privaten Konsum nahmen auch die Investitionen kräftig zu.
- Auch die Exporte wuchsen stärker als die gesamte Wirtschaftsleistung, trotz der Schwäche wichtiger Absatzmärkte. Allerdings nahmen die Importe in ähnlicher Größenordnung zu, sodass der Beitrag des Außenhandels zum BIP-Wachstum sich nur geringfügig erhöhte.

Energiemärkte im Zeichen von Überkapazitäten

Die zentrale Hedge-Politik des DB-Konzerns beruht auf dem Prinzip, Energiepreisschwankungen und daraus resultierende Ergebniseffekte zu minimieren. Hierzu haben wir ein rollierendes Hedge-Programm etabliert, unter dem mit abgestuften Sicherungsgraden die Zukunft gesichert wird. Die Entwicklung der Marktpreise schlägt daher nicht vollumfänglich auf unsere Aktivitäten durch.

ÖLMARKT

BRENT IN USD/BBL	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Durchschnittspreis	99,5	108,7	-9,2	-8,5
Höchstpreis	115,7	119,2	-	-
Tiefstpreis	55,8	96,8	-	-
Jahresendpreis	57,3	110,8	-53,5	-48,3

Quelle: Thomson Reuters

- Der Ölmarkt wurde 2014 maßgeblich durch den Strategiewechsel der OPEC beeinflusst. Saudi-Arabien schließt trotz sinkender Preise Förderkürzungen aus, um Marktanteilsverluste zu verhindern.
- Bis ins dritte Quartal prägte der Widerstreit zwischen Angebotsüberhang und geopolitischen Risiken das Bild. Angesichts der expansiven Geldpolitik der wichtigsten Notenbanken setzten spekulative Investoren auf weitere Preisanstiege. Der Preis für Brent erreichte im Juni seinen Jahreshöchststand.
- Verhaltene Wirtschaftsentwicklung in Europa und Asien übte Druck auf die Ölnachfrage aus, während auf der Angebotsseite die Produktion weiter ausgeweitet wurde (unter anderem durch Schieferölboom in den USA).
- Preisrutsch ab September angesichts des großen Angebotsüberhangs und des starken US-Dollars. Weitere Beschleunigung infolge der OPEC-Sitzung im November. Der Preis für Brent stürzte im Dezember auf den Jahrestiefststand (niedrigster Stand seit Mai 2009).

STROMMARKT

ENTWICKLUNG ENERGIEPREISE	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	35,1	39,1	-4	-10,2
Höchstpreis	37,0	45,6	-	-
Tiefstpreis	32,8	36,0	-	-
Jahresendpreis	32,9	36,5	-3,6	-9,9
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO₂				
Durchschnittspreis	6,0	4,5	1,5	33,3
Höchstpreis	7,6	6,8	-	-
Tiefstpreis	3,7	2,5	-	-
Jahresendpreis	7,3	5,0	2,3	46,0

Quelle: Thomson Reuters

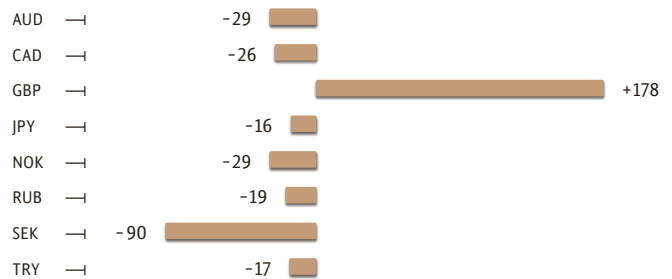
- Rekordhohe vorrangige Einspeisung erneuerbarer Energien drückt den Großhandelspreis. Stein- und vor allem Braunkohlekraftwerke erleben aufgrund historischer Tiefststände am Kohlemarkt und moderater CO₂-Preise eine Renaissance.
- Mangelnde Steuerbarkeit der Einspeisung erneuerbarer Energien führt zu hohen Ausschlägen am Stromspotmarkt bei einem im Durchschnitt rückläufigen Preisniveau. Außerdem induziert sie die Notwendigkeit einer immer feineren zeitlichen Steuerung, die sich in deutlich gestiegenen Handelsvolumina im Intraday-Markt widerspiegelt.
- Im ersten Quartal erreichte der Preis für Grundlaststrom für das Folgejahr seinen Höchststand, der trotz der Sorgen um die Gasversorgung nach Eskalation der Ukraine-Krise nicht wieder erreicht wurde. Zum Jahresende markierte der Grundlastkontrakt zur Lieferung im Jahr 2015 ein Jahres- und Allzeittief.
- Einbehaltung von 400 Millionen Zertifikaten führte Anfang März zum Jahreshöchststand am Emissionsmarkt (7,6 €/t CO₂). Bis Ende März brach der Preis bis auf 3,71 €/t ein. Spekulationen über den Zeitpunkt der Einführung der Marktstabilitätsreserve sorgten für neuen Auftrieb.

Euro-Entwicklung im zweiten Halbjahr unter Druck

Die UMSATZENTWICKLUNG [SEITE 94 F.] des DB-Konzerns wird auch durch Währungskurseffekte beeinflusst. Umsatzseitig betragen diese Effekte im Berichtsjahr -180 Mio. €.



WESENTLICHE UMSATZEFFEKTE AUS WÄHRUNGSKURSÄNDERUNGEN [IN MIO. €]



Im Jahresverlauf 2014 haben sich die globalen Währungsmärkte volatil gezeigt. Die wirtschaftliche Entwicklung im Euro-Raum sowie die Ankündigung der Europäischen Zentralbank (EZB), einen expansiveren Kurs in der Geldpolitik zu verfolgen, hatten zur Folge, dass die Euro-Nachfrage in der

zweiten Jahreshälfte deutlich zurückging. Im Gesamtjahr notierte die Währung aufgrund der Aufwertung in der ersten Jahreshälfte gegenüber den meisten Währungen fester.

Neben diesen grundlegenden Einflussfaktoren waren weitere landesspezifische Effekte für die Entstehung von Währungskurseffekten verantwortlich:

- Der australische Dollar (AUD) wertete insbesondere infolge der abgeschwächten Güter- und Rohstoffnachfrage des wichtigsten Handelspartners China ab (-6,4%).
- Der kanadische Dollar (CAD) verlor infolge der global schwachen Rohstoffnachfrage sowie eines gesunkenen Preisniveaus für Rohöl an Wert (-6,7%).
- Ein robustes Wirtschaftswachstum sowie ein steigendes reales Zinsdifferential zum Euro bildeten das Fundament für eine gestiegene Nachfrage nach dem britischen Pfund (GBP) (+5,4%).
- Die expansive japanische Geldpolitik übte weiterhin Druck auf den Yen (JPY) aus (-7,5%). Gegenläufig wirkte die zunehmende Schwächung des Euros.
- Die norwegische Krone (NOK) schwächte sich nach der deutlichen Aufwertung während der Euro-Krise das zweite Jahr in Folge ab (-6,6%). Maßgebliche Einflussfaktoren waren der gesunkene Ölpreis und die Leitzinssenkung der norwegischen Notenbank.
- Der Rubel (RUB) hat 2014 bei starken Schwankungen ein Fünftel seines Werts verloren (-16,9%). Der sinkende Rohölpreis, der Abzug von Investorenkapital und Wirtschaftssanktionen westlicher Länder belasten die russische Währung.
- Deflationäre Tendenzen der schwedischen Wirtschaft haben die Notenbank Mitte des Jahres zu einer deutlichen Leitzinssenkung veranlasst. Begleitet von einem Wirtschaftswachstum, das schwächer ausfiel als erwartet, wertete die schwedische Krone (SEK) ab (-4,9%).
- Die türkische Lira (TRY) verlor an Wert (-12,8%). Ein hohes Leistungsbilanzdefizit und ein verändertes Risikobewusstsein vonseiten ausländischer Investoren senkten die Nachfrage nach der Währung.

Entwicklung der Rentenmärkte

RENDITE [IN %]	2014	2013	Veränderung in Prozentpunkten
BUNDESANLEIHEN (ZEHNJÄHRIGE)			
Durchschnittsrendite	1,24	1,63	-0,39
Höchstrendite	1,94	2,04	-0,10
Tiefstrendite	0,54	1,17	-0,63
Jahresendrendite	0,54	1,94	-1,40

Quelle: Thomson Reuters

Der DB-Konzern emittiert über seine Konzernfinanzierungsgesellschaft **DB FINANCE [SEITE 99 FF.]** regelmäßig **ANLEIHEN [SEITE 100 F.]** am Kapitalmarkt. Zentraler Benchmark für die DB-Anleihen sind dabei die entsprechenden Bundesanleihen. Die Anleihenmärkte verzeichneten 2014 einen kontinuierlichen Renditerückgang auf niedrigem Niveau.

- Die Rendite der zehnjährigen Bundesanleihe erreichte Ende 2014 einen historischen Tiefstand.
- Im ersten Halbjahr zeigten die Reformbemühungen einzelner Euro-Mitgliedsstaaten erste Wirkungen, entsprechend sanken die Renditen der Staatsanleihen.
- Getragen von niedrigen Inflationsraten hat die EZB ihre Geldpolitik mit dem Ziel, die Kreditvergabe an den Privatsektor zu intensivieren, gelockert. In der Folge gingen die Renditen weiter zurück.
- Mit der Zuspitzung der geopolitischen Lage zum Jahresende 2014 wurden Bundesanleihen verstärkt als sicheres Ankerinvestment nachgefragt, wodurch die Renditen nochmals kräftig nachgaben.
- Neben zusätzlichen Offenmarktgeschäften zur expliziten Bereitstellung von Krediten an private Kunden hat die EZB erstmals negative Einlagezinsen für Banken in Rechnung gestellt.

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Personenverkehr

DEUTSCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

PERSONENVERKEHRSMARKT IN DEUTSCHLAND [IN % AUF BASIS DER VERKEHRSLISTUNG]	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2014	2013	2014	2013
Motorisierter Individualverkehr	+1,5	+0,3	84,5	84,4
Schienerpersonenverkehr	0,0	+0,9	8,1	8,2
DB-Konzern	-0,9	-0,5	7,2	7,4
DB-konzernexterne Bahnen	+7,4	+15,1	0,9	0,9
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr ¹⁾	+1,5	+1,3	6,4	6,4
DB-Konzern	-2,3	-1,8	0,7	0,8
Luftverkehr (innerdeutsch)	+0,5	-4,0	0,9	0,9
Gesamtmarkt	+1,4	+0,4	100,0	100,0

¹⁾ Grenzüberschreitende Verkehre nicht mehr enthalten. Vorjahreszahlen angepasst.

Die Daten für die Jahre 2013 und 2014 entsprechen den per Februar 2015 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt verzeichnete 2014 einen Leistungszuwachs und setzte seine positive Entwicklung fort. Gute konjunkturelle und sozioökonomische Rahmenbedingungen in Form steigender Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahlen, wachsender verfügbarer Realeinkommen und deutlich sinkender Kraftstoffpreise stützten die Entwicklung. Auch eine vergleichsweise milde Witterung in den Wintermonaten spiegelte sich positiv in den Zahlen wider.

Neben den konjunkturellen Impulsen profitierte der Personenverkehrsmarkt von einer wachsenden Wettbewerbsdynamik infolge der Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs im Vorjahr.

Motorisierter Individualverkehr

- Laut eigenen Berechnungen stieg die Verkehrsleistung um rund 1,5%.
- Positiv wirkten vor allem signifikant gesunkene Kraftstoffpreise bei einem gleichzeitig höheren Fahrzeugbestand.
- Wachsende Zahl von Car- und Ridesharing-Angeboten.
- Marktanteil stieg auf 84,5%.

Schienerverkehr

- Verkehrsleistung blieb trotz des UNWETTERS ELA [SEITE 154] und der STREIKS DER GDL [SEITE 114 F.] auf Vorjahresniveau.
- SPNV stagnierte – trotz der Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig im Dezember 2013.
- Schienenpersonenfernverkehr mit Einbußen (-2,0%), wachsender Wettbewerbsdruck sowie eine veränderte Preiswahrnehmung aufgrund des offensiven Auftretens von Fernbusanbietern wirkten negativ.
- Nachfrage bei DB Bahn Regio blieb auf Vorjahresniveau, bei DB Bahn Fernverkehr war sie rückläufig (-1,9%).
- DB-konzernexterne Bahnen konnten wiederum stärker zulegen und ihre Verkehrsleistung steigern (+ 7,4%).
- Schienenpersonenverkehr (SPV) erreichte insgesamt einen Marktanteil von 8,1%.

Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

- Verkehrsleistung kräftig gestiegen.
- Busliniennahverkehr infolge gesunkener Schüler- und Auszubildendenverkehre rückläufig.
- Buslinienfernverkehr expandierte dagegen stark:
 - Streiks im Schienen- und Luftverkehr sowie preissen-sible Nutzer verstärkten die Wachstumsdynamik.
 - Nachfrageboom führte zum Eintritt weiterer Akteure (Megabus, iDBus).
 - Intensiver Preiswettbewerb führte allerdings auch zu Marktaustritten erster Akteure.
- Marktanteil blieb insgesamt stabil bei 6,4%.

Luftverkehr

- Verkehrsleistung legte leicht zu.
- Reduktion des innerdeutschen Streckenangebots und mehrere Streiks dämpften die Entwicklung.
- Positiv wirkten gesunkene Kerosinpreise und günstige Witterungsbedingungen.
- Marktanteil verharrte bei 0,9%.

EUROPÄISCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Die schleppende wirtschaftliche Erholung vieler Staaten prägte die konjunkturellen Rahmenbedingungen für den europäischen Personenverkehr. Der europäische Schienenpersonenverkehr konnte seine Leistung leicht steigern. Die Entwicklung in den einzelnen Ländern fiel uneinheitlich aus. Zugewinnen in Großbritannien, Spanien, Italien, den Niederlanden und der Schweiz standen zum Teil deutliche Leistungsverluste in Frankreich und Polen gegenüber.

Der DB-Konzern hielt seine Verkehrsleistung in Europa annähernd stabil (-0,1%). In den für unsere Aktivitäten wichtigsten Ländern präsentierte sich die Marktentwicklung nach bisher vorliegenden Erkenntnissen wie folgt:

Großbritannien

- Positive Impulse durch steigende Erwerbstätigenzahlen und wachsende Realeinkommen.
- Anstieg der Verkehrsleistung im SPV um 3,9%.
- Der Busliniennahverkehr baute sein Verkehrsaufkommen um 1,5% aus.
- Steigerung der Leistung von Arriva UK Trains und des Aufkommens von Arriva UK Bus.

Niederlande

- Sinkende Erwerbstätigenzahlen und stagnierende Realeinkommen.
- Leistungszugewinne im SPV (+5,4%).
- DB Arriva mit stabiler Leistung im SPV und gestiegenem Aufkommen im Busverkehr.

Dänemark

- Leicht zunehmende Erwerbstätigenzahlen und wachsende Realeinkommen.
- Verkehrsleistung im SPV schrumpfte leicht (-0,3%).
- DB Arriva mit Leistungsrückgang im SPV und Aufkommenszuwachs im Busverkehr.

Schweden

- Steigende Erwerbstätigenzahlen und wachsende Realeinkommen.
- Zuwächse im SPV (+1,2%).
- Positive Wirkung durch Preissenkungen für Hochgeschwindigkeitsverbindungen der Schwedischen Eisenbahn (SJ).

- Starke Beeinträchtigung der Leistungsqualität im SPV aufgrund von Mängeln in der Infrastruktur.
- DB Arriva mit Zuwachs der Verkehrsleistung im SPV sowie Aufkommensrückgang im Busverkehr durch ausgelaufene Verkehrsverträge.

Italien

- Sinkende Erwerbstätigenzahlen und stagnierende Realeinkommen.
- Leistungszugewinne im SPV von 2,5% aufgrund einer höheren Attraktivität insbesondere durch Reisezeitverkürzungen und Angebotsverbesserungen im Fernverkehr.
- DB Arriva mit Aufkommensrückgang im Busverkehr durch schwache Nachfrage im ländlichen Raum sowie Tarifumstellungen.

Güterverkehr

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

GÜTERVERKEHRSMARKT IN DEUTSCHLAND [IN % AUF BASIS DER VERKEHRSLISTUNG]	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2014	2013	2014	2013
Schienengüterverkehr	0,0	+2,3	17,1	17,5
DB-Konzern	-0,6	-4,2	11,4	11,7
DB-konzernexterne Bahnen	+1,3	+18,5	5,8	5,8
Straßengüterverkehr	+3,1	+1,6	71,2	70,4
Binnenschiff	-1,3	+2,7	9,0	9,3
Rohrfernleitungen	-3,9	+12,2	2,7	2,8
Gesamtmarkt	+1,9	+2,1	100,0	100,0

Die Daten für die Jahre 2013 und 2014 entsprechen den per Februar 2015 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

F4 Die positive Entwicklung des Güterverkehrsmarkts setzte sich 2014, gestützt auf einen starken Jahresauftakt, in einem weiter herausfordernden Umfeld fort. Infolge des milden Winters und entsprechend kräftiger Impulse aus dem Lkw-affinen Baugewerbe wurde das Wachstum insbesondere vom Straßengüterverkehr getragen. Im Jahresverlauf nahm die Wachstumsdynamik vor allem konjunkturbedingt und infolge eines Basiseffekts durch die bereits kräftigere Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte 2013 ab. Während die robuste Binnennachfrage die Wareneinfuhren stimulierte, wurden die Warenexporte zwar durch die schwache Entwicklung wichtiger europäischer Absatzmärkte und die zunehmenden Unsicherheiten über die weitere Konjunktur-entwicklung belastet, stiegen real aber dennoch kräftig. Anders als der Schienen- und Binnenschiffsverkehr konnte der Straßengüterverkehr nach dem Rückgang der letzten zwei Jahre seine Marktposition wieder verbessern.

Schiene

- Unterjähriges Wachstum war wie bereits in den Vorjahren durch die nachträgliche Aufnahme von Güterbahnen in der Statistik überzeichnet, sodass nachlassende Konjunkturreffekte nur bedingt sichtbar wurden.
- Positive Konjunkturimpulse kamen aus dem robusten Außenhandel, der Bau-, Automobil- und Konsumgüterindustrie.
- Impulse aus der Stahl-, (Basis-)Chemie- und Maschinenbauindustrie waren eher verhalten bis rückläufig.
- Marktanteil der Schiene ging auf 17,1% zurück.
- DB-Verkehrsleistung blieb unter Vorjahr (-0,6%).
- Streiks verursachten eine hohe Verunsicherung bei den Kunden und führten zu Verlusten, von denen vor allem der Lkw profitierte.
- DB-Marktanteil fiel intramodal von 66,8% auf 66,4% beziehungsweise intermodal von 11,7% auf 11,4%.
- DB-konzernexterne Bahnen wuchsen moderat, aber weiter überdurchschnittlich (+1,3%). Vorjahresergebnis war durch einen Statistikeffekt stark überzeichnet.
- In einigen Bereichen anhaltend harter intramodaler Preiswettbewerb.
- Intramodaler Marktanteil DB-konzernexterner Bahnen stieg nach starkem Plus 2013 durch den Statistikeffekt moderat auf 33,6%.

Straße

- Nachfragebelebung aus der Bauindustrie führte, verstärkt durch den sehr milden Winter, zu einer dynamischen Transportentwicklung am Jahresanfang, wovon insbesondere deutsche Lkw profitierten. Die Dynamik ließ im Jahresverlauf spürbar nach.
- Gestützt wurde das Gesamtwachstum auf der Straße (+3,1%) gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr auch weiterhin von den im Ausland zugelassenen Lkw.
- Nach Rückgängen in den Vorjahren stieg 2014 der Marktanteil deutlich auf 71,2% an.

Binnenschiff

- Nachfrageentwicklung fiel schwach aus.
- Positiv entwickelten sich neben den Erz- insbesondere die Baustoffverkehre.
- Deutliche Rückgänge waren bei den Verkehren von Kohle und Kokerei-/Mineralölerzeugnissen zu verzeichnen.
- Entgegen der Entwicklung des Gesamtmarkts war die Entwicklung insgesamt negativ (-1,3%).
- Der Marktanteil ging auf 9,0% zurück.

EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHR

F4
 S. 87
 S. 94
 Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 28, Schweiz und Norwegen) blieb 2014 annähernd auf dem Vorjahresniveau (+0,2%). Der Jahresverlauf war geprägt durch ein starkes Wachstum im ersten Halbjahr und einen Nachfragerückgang aufgrund der Konjunkturabkühlung in der zweiten Jahreshälfte. Gestützt wurde die Entwicklung durch die gestiegene Nachfrage aus der Automobil- und Bauindustrie sowie im Kombinierten Verkehr.

In einem unverändert wettbewerbsintensiven Marktumfeld zeigten sich weiterhin regional deutliche Unterschiede. Auf Basis bisheriger Erkenntnisse gab es zum Beispiel Zuwächse bei der französischen Fret SNCF, der bulgarischen BDZ und der slowakischen ZSSK Cargo sowie Rückgänge bei der polnischen PKP Cargo und der tschechischen CD Cargo. Im europäischen Netzwerk von DB Schenker Rail blieb die Verkehrsleistung unter dem Vorjahresniveau (-1,1%), was vor allem auf die Rückgänge in den für uns wichtigsten Märkten Deutschland, Großbritannien, Polen und Frankreich zurückzuführen ist. Im Einzelnen stellte sich die Entwicklung wie folgt dar:

Großbritannien

- Verkehrsleistung ging erstmals seit 2010 zurück (-2,3%). Positive Entwicklung der Baustoff- und Intermodalverkehre konnte den starken Rückgang bei den Kohleverkehren nicht kompensieren.
- DB Schenker Rail UK konnte die führende Marktposition trotz des Verkehrsrückgangs halten.

Polen

- Leicht negative Entwicklung der Verkehrsleistung (-1,6%) aufgrund schwacher Kohletransporte und der Auswirkungen der Ukraine-Krise.
- Marktführer PKP Cargo verzeichnete einen überdurchschnittlichen Leistungsrückgang um rund 5%.
- Trotz ebenfalls deutlicher Rückgänge bei der Verkehrsleistung konnte DB Schenker Rail Polska die Marktposition halten.

Frankreich

- Verkehrsleistung im Schienengüterverkehrsmarkt stagnierte.
- Fret SNCF verzeichnete einen leichten Leistungsanstieg und konnte seinen Marktanteil ausbauen.
- Bei unserer Tochter Euro Cargo Rail ging die Verkehrsleistung zurück. Der Marktanteil konnte dementsprechend nicht gehalten werden.

EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

Die Marktsituation im europäischen Landverkehr blieb 2014 weiterhin angespannt. Die erste Jahreshälfte entwickelte sich trotz leichter monatlicher Schwankungen über Vorjahresniveau. Die Nachfrage blieb aufgrund der Ukraine-Krise und der eingetrübten Wirtschaftslage in Teilen Europas hinter den Prognosen zurück. Der Landverkehrsmarkt war weiterhin von einer hohen Wettbewerbsintensität und einem spürbaren Margendruck gekennzeichnet.

Auf gesamteuropäischer Ebene ist der Markt 2014, gemessen am Umsatz, gewachsen (+2,1%). Bei stabilen Mengen konnte DB Schenker Logistics seine Position als Marktführer behaupten.

LUFTFRACHT

2014 verbesserte sich die Marktentwicklung im internationalen Luftfrachtmarkt: Die Volumina legten um rund 4% zu. Maßgeblich verantwortlich für das Wachstum waren die Gütergruppen Hightech, Machinery Parts, Temperature-controlled Goods und Fashion Goods.

Differenziert nach Handelsrouten waren unterschiedliche Entwicklungen zu beobachten. Während die Exporte vom amerikanischen Kontinent nach Asien und Europa nur ein unterdurchschnittliches Wachstum verzeichneten, stiegen die Transporte auf den volumenstarken Routen von Asien nach Europa, von Asien nach Nordamerika und Intra-Asien überdurchschnittlich.

Durch die Auslieferung großer und damit auch für die Luftfracht nutzbarer Passagierflugzeuge wuchs die Marktkapazität weiterhin, jedoch übertraf das Nachfragewachstum die Kapazitätsentwicklung. Einige Fluggesellschaften reduzierten wegen der gestiegenen Kapazität in Passagiermaschinen ihre Frachtflotte oder lösten sie komplett auf.

Abnehmende Überkapazitäten sowie die Erhöhung von Zuschlägen vieler Airlines führten zu steigenden Luftfrachtraten. Aufgrund hoher verbleibender Überkapazitäten bewegte sich der globale Luftfrachtmarkt aber weiterhin auf einem niedrigen Ratenniveau.

In einer weiterhin herausfordernden Marktsituation verzeichnete DB Schenker Logistics ein Volumenwachstum von 1,8%.

SEEFRACHT

Die positive Entwicklung der Nachfragesituation in der globalen Seefracht führte zu einem Wachstum von rund 4%. Auf der weltweit volumenstärksten Route Intra-Asien (+6%) war ein Wachstum zu beobachten. Auch andere wichtige Handelsrouten wie Asien-Nordamerika (+5%) und Asien-Europa (+9%) verzeichneten einen Anstieg.

Die Frachtraten blieben aufgrund bestehender Überkapazitäten und weiterer Auslieferungen von Containerschiffen unter Druck. Die Carrier hoben mehrfach die Frachtraten in Form von General Rate Increases an. Das höhere Preisniveau konnte jedoch nicht gehalten werden. DB Schenker Logistics konnte seinen Marktanteil durch einen Volumenanstieg um 4,8% erhöhen.

KONTRAKTLOGISTIK

Im globalen Kontraktlogistikmarkt setzte sich 2014 die positive Entwicklung fort (+5,4%). Hierzu trugen alle wesentlichen Regionen bei, wenngleich die asiatischen Märkte weiterhin überdurchschnittliche Wachstumsraten aufwiesen. Die Produktionsmengen in den Kernindustrien nahmen zu, wodurch die Nachfrage nach dedizierten Lösungen in den Kernindustrien leicht anstieg. Insgesamt waren bei Industrie und Handel weiter gute Kapazitätsauslastungen und Auftragslagen zu beobachten. In allen Schlüsselländern und Regionen, vor allem in den Schwellenländern konnten Zuwächse verzeichnet werden.

DB Schenker Logistics erzielte in diesem wettbewerbsintensiven Umfeld ein Umsatzwachstum von 10,3% und konnte seine Marktposition ausbauen.

Schieleninfrastruktur in Deutschland

AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN SCHIELENINFRASTRUKTUR DES DB-KONZERNS IN DEUTSCHLAND	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Infrastrukturkunden	401	389	+12	+3,1
DB-konzernintern	16	18	-2	-11,1
DB-konzernextern	385	371	+14	+3,8
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.044	1.035	+9	+0,9
DB-Konzern	783,0	787,2	-4,2	-0,5
DB-konzernexterne Bahnen	260,9	247,3	+13,6	+5,5
Anteil DB-konzernexterner Bahnen in %	25,0	23,9	-	-
Stationshalte in Mio. Stopps	148,4	146,2	+2,2	+1,5
DB-Konzern	119,8	119,0	+0,8	+0,7
DB-konzernexterne Bahnen	28,6	27,2	+1,4	+5,1

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


Die Trassennachfrage entwickelte sich 2014 trotz streik- und Unwetter-Ela-bedingter Beeinträchtigungen des Zugverkehrs leicht positiv. Hintergrund war der leichte Anstieg der Verkehrsleistung im Güterverkehr. Der Anteil DB-konzernexterner Bahnen ist entsprechend dem langjährigen Trend weiter gewachsen.

Die Zunahme der Verkehre im SPNV ist insbesondere auf die Eröffnung des City-Tunnels Leipzig Ende 2013 und die damit einhergehende Inbetriebnahme des S-Bahn-Netzes

Mitteldeutschland zurückzuführen. Zudem führte die Ausweitung von Linienverkehren im Nahverkehr zu steigenden Zughalten. Bedingt durch Ausschreibungsgewinne im Regionalverkehr ist der Anteil von DB-konzernexternen Bahnen weiter leicht gestiegen.



Für unsere Bahnhöfe ist die Entwicklung des Einzelhandels- und Gastronomieumsatzes beziehungsweise die Wettbewerbssituation der Waren- und Dienstleistungsangebote in den Stationen von besonderer Bedeutung. Dadurch werden sowohl die Vermietungsmöglichkeiten als auch die daraus erzielten Umsätze von der Ertragsituation der gewerblichen Mieter bestimmt. Die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland (ohne Kfz und Tankstellen) lagen 2014 leicht über dem Vorjahresniveau. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen entwickelten sich positiv.

POLITISCHES UMFELD

Über Regulierungs- und verkehrspolitische Themen sowie die Weiterentwicklung des ordnungspolitischen Rahmens im Eisenbahnsektor berichten wir detailliert in unserem **WETTBEWERBSBERICHT** .

Regulatorische und verkehrspolitische Themen in Deutschland

VERHANDLUNGEN ÜBER LUFV II ABGESCHLOSSEN

  Im Berichtsjahr wurden die Verhandlungen für eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB-Konzern abgeschlossen. Sie regelt den Erhalt und die Finanzierung des Bestandsnetzes der Bundesschielenwege. Die Erfolgsgeschichte LuFV als Maßstab für die Infrastrukturfinanzierung setzt sich damit fort.

Die LuFV II gilt für den Zeitraum 2015 bis 2019. Ziel sind die Sicherstellung des Substanzerhalts und die positive Entwicklung der Qualität der Infrastruktur. Wesentlicher Inhalt ist die Erhöhung der Finanzmittel. Insgesamt sollen rund 28 Mrd.€ in die Modernisierung von Netz, Bahnhöfen und Energieanlagen fließen. Die bisherigen Qualitätskennzahlen bleiben grundsätzlich erhalten, jedoch werden die Zielwerte geschärft. Für voll- und teilerneuerte Brücken wird eine neue Kennzahl eingeführt.

Für die Erhaltung der Schielenwege sind in der LuFV II durchschnittlich 4 Mrd.€ pro Jahr vorgesehen. Davon werden rund 0,6 Mrd.€ über die Dividende der DB AG, durch DB-Eigenmittel sowie durch bestandsnetzrelevante Anteile bei Ausbaurvorhaben des Bedarfsplans abgedeckt. Zudem haben sich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) verpflichtet, ihre Instandhaltungsaufwendungen deutlich – auf mindestens 1,5 Mrd.€ pro Jahr beziehungsweise mindestens 8,0 Mrd.€ über die gesamte Vertragslaufzeit – zu erhöhen.

GRI
EC8
EC4

F3
◀ S. 61
S. 93 ▶

BESCHIED ZUR AUFSTELLUNG VON NUTZUNGSBEDINGUNGEN

Die BNetzA hat die für schwere Instandhaltung zuständige DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH per Bescheid zur Aufstellung eisenbahnrechtskonformer Nutzungsbedingungen verpflichtet. DB Fahrzeuginstandhaltung legte dagegen Widerspruch ein und beantragte EINSTWEILIGEN RECHTSSCHUTZ [SEITE 177] zur Herstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs gegen den Bescheid. Der DB-Konzern ist der Auffassung, dass die schwere Instandhaltung nicht den Regulierungsvorschriften unterliegt.

WEITERENTWICKLUNG DES STATIONSPREISSYSTEMS

DB Station&Service und die BNetzA einigten sich 2012 darauf, ein Preiselement des Stationspreissystems umzustellen. Demnach wurde der Zuglängenfaktor durch einen Verkehrsleistungsfaktor (VLF), der Nah- und Fernverkehr abgrenzt, ersetzt. Die Höhe des VLF orientiert sich an den bisherigen Belastungen für Nah- und Fernverkehr. Ab 1. Januar 2015 sollte ein neu ermittelter VLF gelten, der entweder kostenbasiert hergeleitet oder auf Basis von Markttragfähigkeiten bestimmt wird. In Anbetracht möglicher Veränderungen infolge der UMSETZUNG DER RICHTLINIE 2012/34/EU [SEITE 91] haben sich DB Station&Service und BNetzA darauf geeinigt, die Einführung eines neuen VLF aufzuschieben und die Gültigkeitsdauer des aktuellen VLF bis zum 31. Dezember 2015 zu verlängern.

ÜBERPRÜFUNG DES TRASSENPREISSYSTEMS


Seit mehreren Jahren läuft eine gesamthafte Überprüfung des Trassenpreissystems durch die BNetzA. Der durch die Behörde angekündigte Abschluss des Prüfverfahrens Ende 2014 erfolgte nicht. Eine Entscheidung der Behörde steht noch aus. In dem Verfahren soll die Behörde die von der DB Netz vorgelegten Kosten der Pflichtleistungen nicht vollständig als solche anerkennen und Kürzungen an der Kosten- und Kapitalbasis vornehmen. Parallel befinden sich BNetzA und DB Netz in einem laufenden Austausch über die Grundsätze der Preisbildung und Möglichkeiten der Weiterentwicklung des Entgeltsystems.

Regulatorische und verkehrspolitische Themen in Europa**VERTRAGSVERLETZUNGSVERFAHREN DER EU-KOMMISSION**

Ende Oktober 2014 reichte die EU-Kommission Klage gegen den Bund wegen angeblicher Nichtbeachtung der EU-Vorschriften über die finanzielle Transparenz im Eisenbahnsektor vor dem EU-Gerichtshof ein. In dem bereits seit 2012 geführten Vertragsverletzungsverfahren hat die Bundesregierung die Vorwürfe der EU-Kommission bereits mehrfach

entkräftet und ausführliche Informationen über die FINANZFLÜSSE IM DB-KONZERN [SEITE 61 FF.] zur Verfügung gestellt.


INNOVATIONSPROGRAMM FÜR DEN SCHIENENSEKTOR

Anfang Juli 2014 wurde SHIFT²RAIL  als Joint Undertaking innerhalb des EU-Förderprogramms Horizont 2020 gegründet. Es stellt ein internationales Forschungs- und Innovationsprogramm dar, in dem in öffentlich-privater Partnerschaft Bahnindustrie und Eisenbahnen technische Innovationen entwickeln und diese als Prototypen in Feldversuchen pilotieren werden. Das Finanzvolumen beträgt rund 920 Mio. € bis 2020 (maximal 450 Mio. € EU-Förderung und mindestens 470 Mio. € Eigenanteil der beteiligten Unternehmen). Ziel ist es, technologische Neuerungen schneller und leichter in den Markt einzuführen, die Gesamtkosten des Schienenverkehrs zu verringern, Kapazität und Nachfrage zu erhöhen und die Zuverlässigkeit beziehungsweise Qualität der Schienen zu verbessern. Der DB-Konzern bewirbt sich als assoziiertes Mitglied bei Shift²Rail.

QUALITÄTSVERTRÄGE FÜR BUSVERKEHRE

Im Oktober bestätigte die neue North East Combined Authority, die aus den sieben lokalen Behörden im Nordosten Englands besteht, dass sie Busleistungen künftig auf Basis von Qualitätsverträgen durchführen wird. Dies ist eine Entscheidung gegen die Option eines freiwilligen Partnerschaftsangebots, das Busgesellschaften als die weniger riskante Alternative ansahen. Es folgen noch zwei weitere Abstimmungsrunden, an denen DB Arriva zusammen mit anderen Busgesellschaften teilnimmt.

Weiterentwicklung des verkehrs- und ordnungspolitischen Rechtsrahmens**HÖHERE EEG-UMLAGE**

 Entgegen der bisherigen Praxis wurde der Bahnstrom vollumfänglich, das heißt auch der in den Bahnstromkraftwerken erzeugte 16,7-Hz-Strom, in die Umlage gemäß dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) einbezogen. Mit der Verabschiedung der EEG-Novelle im Sommer 2014 wird zudem der von den Schienenbahnen zu entrichtende EEG-Satz für den Fahrstrom deutlich angehoben. Das neue Gesetz enthält eine Änderung der »Besonderen Ausgleichsregelung« für die Schienenbahnen, wonach ab dem Jahr 2015 eine Umlage in Höhe von 20% der vollen EEG-Umlage zu entrichten ist. Allein für den DB-Konzern resultieren aus der EEG-Novelle jährlich zusätzliche Kosten von mehr als 50 Mio. €. Diese fallen zusätzlich zu den Kosten für den Ausbau sowie die verstärkte Nutzung von erneuerbaren Energien an.

UMSETZUNG DER RICHTLINIE 2012/34/EU (RECAST) IN NATIONALES RECHT

Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht eine Weiterentwicklung des Regulierungsrahmens vor. Nach dem Wortlaut der Vereinbarung ist eine »Regulierung mit Augenmaß« geplant, bei der Regulierung und Finanzierung eng verzahnt sein sollen. Die EU-Vorgaben der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sollen eins zu eins umgesetzt werden, um die Chancengleichheit im europäischen Binnenmarkt zu sichern. Die Richtlinie ist bis Mitte 2015 in nationales Recht umzusetzen. Es ergeben sich daraus jedoch keine grundlegenden Änderungsbedarfe. Zur Umsetzung der Vorgaben des Koalitionsvertrags arbeitet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an einem Entwurf für ein neues Eisenbahnregulierungsgesetz. Ein OFFIZIELLER GESETZENTWURF [SEITE 177] lag bei Redaktionsschluss nicht vor.

NEUNTES GESETZ ZUR ÄNDERUNG EISENBAHNRECHTLICHER VORSCHRIFTEN

Anfang September 2014 hat das BMVI die Verbändeanhörung zum Neunten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (9. ERÄG) eingeleitet. Primärer Zweck ist die Reform des Zulassungsprozesses für Eisenbahntechnik. Daneben enthält der Entwurf auch eine Änderung im Hinblick auf die Regulierung von Wartungseinrichtungen. Durch die vorgesehene Regelung könnten Wartungseinrichtungen nach einem von der BNetzA durchgeführten Markttest bei den Vorschriften zur Entgeltregulierung entlastet werden. Dieser Vorschlag bleibt hinter den Erwartungen des Sektors und des DB-Konzerns zurück. Kommt ein Markttest zu dem Ergebnis, dass ein funktionierender Wettbewerb vorliegt, sollten Wartungseinrichtungen generell von den Regulierungsvorschriften befreit werden.

WEITERENTWICKLUNG VIERTES EISENBAHNPAKET

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

Mit der Abstimmung im EU-Parlament im Februar 2014 wurde die erste Lesung abgeschlossen. Bezüglich des politischen Teils sprach sich eine deutliche Mehrheit gegen eine weitgehende Trennung aus und setzte sich stattdessen für eine weitere Verbesserung der Transparenz von Finanzströmen in Bahnunternehmen sowie eine stärkere Regulierung ein. Das EU-Parlament votierte auch für eine

grundsätzliche Öffnung der nationalen Märkte für den eigenwirtschaftlichen SPV ab Dezember 2019, allerdings mit Einschränkungenmöglichkeiten. Ebenso soll das Wahlrecht zwischen einer Ausschreibung und einer Direktvergabe zukünftig bestehen bleiben. Bezüglich des technischen Teils stimmte eine überwiegende Mehrheit für den Abbau technischer Marktzugangsbarrieren in Europa und eine Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) gegenüber den nationalen Behörden.

Nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren muss neben dem EU-Parlament auch der Rat der EU den Gesetzesvorschlägen der EU-Kommission zustimmen. Bislang konnte dort nur eine Einigung in Bezug auf den technischen Teil erreicht werden. Anfang Juni 2014 verständigten sich die EU-Verkehrsminister darauf, dass künftig die ERA für die Eisenbahnzulassung und die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen verantwortlich sein soll. Zulassungsverfahren sollen durch klare und europaweit einheitliche Entscheidungsfristen vereinfacht und beschleunigt werden. Ebenso soll die ERA für eine einheitliche Zulassungspraxis sorgen. Darüber hinaus soll eine unabhängige Beschwerdekammer eingerichtet werden.

Auf Basis vorliegender Ratspositionen sowie der abgeschlossenen ersten Lesung im EU-Parlament wurden die sogenannten Trilog-Verhandlungen im zweiten Halbjahr 2014 aufgenommen. Ziel ist es, den technischen Teil des Pakets zum Abschluss zu bringen. Die Verbesserung der technischen Rahmenbedingungen ist dringend notwendig, da sie zum Abbau von Marktzugangsbarrieren und zur Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit der Schiene beitragen können.

BAHNREFORM IN FRANKREICH ABGESCHLOSSEN

Anfang August 2014 wurde das Gesetzgebungsverfahren zur Bahnreform in Frankreich abgeschlossen. Die neue Bahnstruktur, die eine Reintegration der heutigen SNCF und des Infrastrukturbetreibers Réseau ferré de France (RFF) vorsieht, ist zum 1. Januar 2015 in Kraft getreten. Vorschriften zu Beschäftigungsbedingungen im gesamten Schienensektor sowie zur Umsetzung der EU-Vorgaben der Recast-Richtlinie sollen in weiteren Rechtsakten geregelt werden. Unter anderem sollen die sozialen Rahmenbedingungen für den gesamten Sektor bis zum 1. Juli 2016 über ein Dekret und einen Branchentarifvertrag vereinheitlicht werden. Befürchtet wird eine Harmonisierung in Richtung des SNCF-Niveaus, was für den Schienengüterverkehr eine Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit bedeuten würde.

KONZERNPERFORMANCE ÖKONOMIE

*Kunden- und Qualitätsinitiative fortgesetzt
Operatives Ergebnis gesunken
Wertmanagementkennzahlen entwickeln sich uneinheitlich*

TOP-ZIELE DIMENSION ÖKONOMIE

STOSSRICHTUNG KUNDE UND QUALITÄT	Start 2012	Stand 2013	Stand 2014	Zielwert DB2020	Geplante Verbesse- rung	Erreichungsgrad der geplanten Verbesserung (2020 versus 2012) in %									
						10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Kundenzufriedenheit B2C in Zi	75,3	75,1	76,1	≥79	+3,7										
Kundenzufriedenheit B2B in Zi	65,8	66,6	68,2	≥73	+7,2										
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	94,4	94,0	94,3	>95	+0,7										

STOSSRICHTUNG PROFITABLES WACHSTUM	Start 2012	Stand 2013	Stand 2014	Zielwert DB2020	Geplante Verbesse- rung	Erreichungsgrad der geplanten Verbesserung (2020 versus 2012) in %									
						10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Profitabilität - ROCE in %	8,3	6,8	6,3	≥10	+1,7										
Marktposition - Umsatz in Mrd. €	39,3	39,1	39,7	>50	+10,8										
Finanzielle Stabilität - Tilgungsdeckung in %	22,1	20,5	20,9	≥30	+7,9										



**INFRASTRUKTUR-
VERFÜGBARKEIT**
Präventive Instandhaltung
und Engpassauflösung
durch gezielten Ausbau.
i SEITE 94

PÜNKTLICHKEIT
Sowohl im Personen-
als auch im Güter-
verkehr verbessern.
i SEITE 93 F.



ZUVERLÄSSIGKEIT
Verlässliche Reise-
zeiten und Transport-
qualität sicherstellen.
i SEITE 94

**MODERNE
FAHRZEUGE**
Neubeschaffung
und Redesign der
Bestandsflotte.
i SEITE 130

KUNDENSERVICE
Gelebte Kunden-
orientierung.
i SEITE 94

KUNDENINFORMATION
Rechtzeitige und
umfassende Kommunikation.
i SEITE 158

**OPTIMIERUNG
BESTANDSGESCHÄFT**
Maßnahmen zu kontinuierlichen
Produktivitätssteigerungen.
i SEITE 140

**ORDNUNGSPOLI-
TISCHER RAHMEN**
Belastungen durch
Eingriffe minimieren.
i SEITE 89 FF.



MARKTWACHSTUM
Insbesondere im
Bereich Transport
und Logistik.
i SEITE 87 FF.

**LIBERALISIERUNG
PERSONENVERKEHR**
Europaweite Beteiligung
an Ausschreibungen.
i SEITE 124

**WETTBEWERBSFÄHIGE
KOSTENSTRUKTUREN**
Optimierung der Kosten-
strukturen, maßvolle Tarif-
entwicklung.
i SEITE 114 F.

INNOVATIVE PRODUKTE
Weiterentwicklung
der Angebotspalette.
i SEITE 181 F.

KUNDE UND QUALITÄT

Kundenzufriedenheit auf hohem Niveau

KUNDENZUFRIEDENHEIT [IN ZI]	2014	2013	2012
Business-to-Customer (B2C)	76,1	75,1	75,3
Business-to-Business (B2B)	68,2	66,6	65,8

Methodenänderung ab 2014.

GRI PR5

Die regelmäßige Messung der Kundenzufriedenheit hat für uns eine große Bedeutung. Die Erhebung erfolgt jeweils durch unabhängige Marktforschungsinstitute. DB Arriva stützt sich auf eine Befragung des unabhängigen britischen Fahrgastverbands Passenger Focus. Im Berichtsjahr wurden DB-konzernweit rund 150.000 Reisende und 2.000 Geschäftspartner befragt. Ein positiver Effekt auf die Zufriedenheit im Berichtsjahr resultierte unter anderem auch aus einem durchgeführten **METHODENWECHSEL** [SEITE 80 F.] innerhalb des Erhebungsprozesses.

Die Entwicklung auf Geschäftsfeldebene ist im Kapitel **ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER** [SEITE 122 FF.] dargestellt. Ausnahmen bilden DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail, da hier die Kundenzufriedenheit im zweijährigen Rhythmus erhoben wird. Bei der letzten Erhebung im Jahr 2013 wurde ein ZI von 74 beziehungsweise 63 erreicht.

Ein wichtiger Einflussfaktor der Kundenzufriedenheit, sowohl im Business-to-Business- als auch im Business-to-Customer-Bereich, ist die betriebliche Leistungsqualität. Der wichtigste Indikator zur Messung der Leistungsqualität im Personenverkehr ist die Pünktlichkeit.

Pünktlichkeit leicht verbessert

PÜNKTLICHKEIT [IN %]	2014	2013	2012
Schiene DB-Konzern in Deutschland	94,3	94,0	94,4
Schienepersonenverkehr in Deutschland	94,5	94,1	94,6

Die Ankunft der planmäßigen oder bis zu einer definierten Zeit verspäteten Züge wird im Pünktlichkeitsgrad zusammengefasst. Im Rahmen der Pünktlichkeitsmessungen des Personenverkehrs erfassen wir die Ist-Zeiten an sämtlichen Verkehrshalten und setzen sie ins Verhältnis zu den im Fahrplan publizierten Soll-Zeiten. Im Güterverkehr wird die Pünktlichkeitsmessung nur an den Zielbahnhöfen vorgenommen.

Im Berichtsjahr verzeichneten wir gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung des durchschnittlichen Pünktlichkeitswerts für die Personen- und Güterverkehrszüge des DB-Konzerns in Deutschland.

Die Pünktlichkeit für alle DB-Personenverkehrszüge verbesserte sich im Berichtsjahr und verzeichnete wieder einen Anstieg des Durchschnittswerts.

F3
S. 89
S. 94

Positive Faktoren wie günstigere Witterungsbedingungen zu Jahresbeginn 2014, der Wegfall der Hochwassereffekte aus dem Vorjahr und die Wirkung der Verbesserungsmaßnahmen der **KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE** [SEITE 94] wurden durch negative Effekte infolge von Unwettern und **STREIK DER GD** [SEITE 114 F.] teilweise kompensiert.

Details zur Entwicklung der Pünktlichkeit in den einzelnen Geschäftsfeldern werden im Kapitel **ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER** [SEITE 122 FF.] erläutert.

Imagewerte annähernd unverändert

Neben Kundenzufriedenheit und Pünktlichkeit ist das Image eine wichtige Messgröße im Bereich Kunde und Qualität. Das Image des DB-Konzerns wird anhand des Corporate Reputation Index (CRI) gemessen und durch ein unabhängiges Marktforschungsinstitut ermittelt. Im Berichtsjahr lag der CRI bei 53. Damit liegt er trotz der streikbedingten Beeinträchtigungen im Berichtsjahr nahezu auf dem Niveau der letzten Erhebung im Jahr 2012 (54).

Maßnahmen im Bereich Kunde und Qualität

Im Berichtsjahr haben wir DB-konzernweit zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit und Qualität angestoßen.

Als Reaktion auf die hohe Anzahl von verzögerten Fahrzeugauslieferungen und Mängeln an Neufahrzeugen im Regional- und Fernverkehr wurde das Projekt **Qualitätspartnerschaft** ins Leben gerufen. Das Projekt soll den Grundstein für eine neue technische Zusammenarbeit zwischen dem DB-Konzern und der Bahnindustrie mit einem Fokus auf der Qualitätssicherung legen. Die hohen technischen Ansprüche des DB-Konzerns und der Bahnindustrie sollen durch dieses Projekt bereits in der Entwicklungsphase von Neufahrzeugen in Einklang gebracht werden, um das bestmögliche technische Ergebnis für das System Bahn und seine Kunden zu erreichen.

Weitere Maßnahmen mit Einfluss auf Kundenzufriedenheit, Qualität und Image im Berichtsjahr werden im Kapitel **ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER** [SEITE 122 FF.] dargestellt, eine Übersicht der für 2015 geplanten Maßnahmen im Kapitel **PROGNOSEBERICHT** [SEITE 181 F.].

BEI BAUTÄTIGKEITEN VERSPÄTUNGEN AUF EIN MINIMUM REDUZIEREN

Bautätigkeiten am Streckennetz wirken sich auch auf die Pünktlichkeit der Züge aus. Um eine nachhaltige Qualität im Schienennetz sicherzustellen, sind zusätzliche Maßnahmen jedoch dringend nötig. Grundsätzlich werden alle Anstrengungen unternommen, um baubedingte Verspätungen auf ein unvermeidbares Minimum zu reduzieren. Viele Arbeiten finden bei laufendem Betrieb statt, wobei nur ein Gleis für den Zugverkehr geöffnet bleiben kann. Einige Arbeiten müssen aufgrund der hohen Zeitintensität zudem rund um die Uhr durchgeführt werden. Einschränkungen werden sich daher nicht vollständig vermeiden lassen.



F3

GRI PR5

KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE FORTGEFÜHRT

Der Fokus unserer Kunden- und Qualitätsinitiative liegt auf der Verbesserung der Pünktlichkeit im Personen- und Güterverkehr als wesentlicher Bestandteil unseres Leistungsversprechens und damit als ein wichtiger Pfeiler zur Erreichung unserer Ziele in der Stoßrichtung **KUNDE UND QUALITÄT** . Die Herausforderungen einer Verbesserung unserer Pünktlichkeitswerte liegen insbesondere in einem steigenden Bau- und Instandhaltungsvolumen der Schieneninfrastruktur bei gleichzeitig zunehmender Verkehrsnachfrage auf dem deutschen Schienennetz.

- Bei **DB BAHN FERNVERKEHR** [SEITE 126] konnte die Verfügbarkeit der ICE-Flotte erhöht, die Quote für die abweichende Wagenorientierung gesenkt sowie die Planmäßigkeit zu Beginn des Zuglaufs stabilisiert werden.
- Bei **DB Bahn Regio** wurde ein im Vorjahr entwickeltes und erprobtes Konzept zur Steigerung der Pünktlichkeit im Schienenverkehr deutschlandweit erfolgreich umgesetzt.

F4 → **DB Schenker Rail** hat die Entwicklung und Umsetzung von Konzepten zur Erhöhung der Betriebsstabilität erfolgreich fortgesetzt.
 < S. 88
 S. 142 >

F3 → **DB Netze Fahrweg** konnte weitere Optimierungen im Bauplanungsprozess erreichen und so mit dazu beitragen, die Pünktlichkeit 2014 im Personen- und im Güterverkehr im Vergleich zum Vorjahr zu verbessern.
 < S. 93
 S. 152 >

Neben den Aktivitäten zur Pünktlichkeitsverbesserung hat die Kunden- und Qualitätsinitiative, wie bereits in den Vorjahren, die Vorbereitung der Maßnahmen für den Winter 2014/2015 unterstützt. Zudem stellt sie weiterhin die zentrale Austauschplattform für das DB-konzernweite Verbesserungsmanagement dar.

ZUSAMMENARBEIT MIT DEM KUNDENBEIRAT

Die Zusammenarbeit mit dem **KUNDENBEIRAT** [SEITE 50] haben wir auch im Berichtsjahr fortgeführt.

GRI 2.5 2.9
PROFITABLES WACHSTUM (ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE)

Ertragslage

ÄNDERUNGEN IM VORJAHRESVERGLEICH

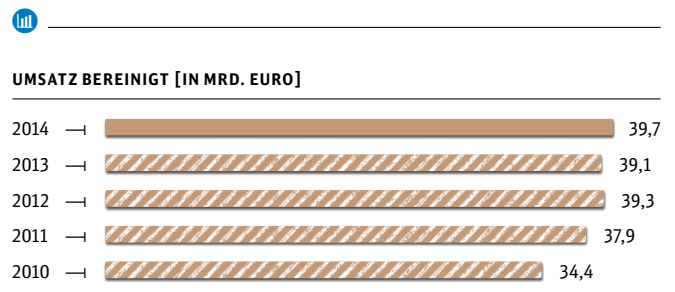
Die Aufwands- und Ertragsentwicklung im Berichtsjahr wurde nur geringfügig durch **VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS** [SEITE 195 FF.] beeinflusst. Für die Vergleichbarkeit sind insbesondere der Erwerb von Veolia Osteuropa (seit Mai 2013 einbezogen) sowie die Veräußerung von Arriva Malta (seit Januar 2014 nicht mehr einbezogen) relevant. Wesentliche rechnungslegungsbezogene Veränderungen für den Vorjahresvergleich ergaben sich nicht.

UMSATZ LEICHT GESTIEGEN

Die Umsatzentwicklung war im Berichtsjahr leicht positiv und wurde insbesondere durch die operative Entwicklung in den Geschäftsfeldern **DB Arriva**, **DB Netze Energie**, **DB Netze Fahrweg** und **DB Schenker Logistics** getrieben.

- Der **Sondereffekt** im Berichtsjahr resultierte aus der Veräußerung der **WAGGONBAU NIESKY** [SEITE 196]. Der **Sondereffekt** im Vorjahr resultierte aus der Bereinigung von Erlösschmälerungen.
- Dämpfend wirkten unter anderem die Auswirkungen des **UNWETTERS ELA** [SEITE 154], die **STREIKS DER GDL** [SEITE 114 F.] sowie Leistungseinbußen aufgrund des wachsenden Wettbewerbsdrucks bei **DB Bahn Fernverkehr**.
- Insbesondere unsere **konjunktursensitiven Geschäftsfelder** im **Transport- und Logistikgeschäft** entwickelten sich aufgrund der **SCHWACHEN WIRTSCHAFTSDYNAMIK** [SEITE 87 FF.] nur leicht über dem Vorjahresniveau.
- Die **UMSATZENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER** [SEITE 122 FF.] war im Berichtsjahr differenziert.
- Effekte aus **Konsolidierungskreisänderungen** betragen im Berichtsjahr 107 Mio.€ (DB Arriva: 97 Mio.€, DB Schenker Logistics: 10 Mio.€).
- **WÄHRUNGSKURSÄNDERUNGEN** [SEITE 84 F.] entfielen auf die Geschäftsfelder **DB Schenker Logistics** (-321 Mio.€), **DB Arriva** (116 Mio.€) und **DB Schenker Rail** (25 Mio.€).
- Bereinigt um Effekte aus **Währungskurs- und Konsolidierungskreisänderungen** stieg der Umsatz um 1,9%.

UMSATZ BEREINIGT [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
DB-Konzern	39.728	39.107	+ 621	+1,6
± Sondereffekte	- 8	12	-20	-
DB-Konzern bereinigt	39.720	39.119	+ 601	+1,5
± Konsolidierungskreisänderungen	-107	- 65	-42	+ 64,6
± Währungskursänderungen	+180	-	+180	-
DB-Konzern - vergleichbar	39.793	39.054	+739	+1,9



UMSATZSTRUKTUR

AUSSENUMSATZSTRUKTUR [IN %]	2014	2013
DB Bahn Fernverkehr	9,8	10,1
DB Bahn Regio	22,0	22,3
DB Arriva	11,3	10,7
DB Schenker Rail	11,4	11,5
DB Schenker Logistics	37,5	37,9
DB Dienstleistungen	0,7	0,7
DB Netze Fahrweg	2,8	2,6
DB Netze Personenbahnhöfe	1,2	1,1
DB Netze Energie	2,7	2,4
Sonstige	0,6	0,7
DB-Konzern	100,0	100,0

AUSSENUMSATZ NACH REGIONEN [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	22.921	22.667	+254	+1,1
Europa (ohne Deutschland)	12.348	11.991	+357	+3,0
Asien/Pazifik	2.466	2.449	+17	+0,7
Nordamerika	1.479	1.481	-2	-0,1
Übrige Welt	506	531	-25	-4,7
DB-Konzern bereinigt	39.720	39.119	+601	+1,5

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

Die Umsatzentwicklung in den einzelnen Regionen war im Berichtsjahr uneinheitlich.

- In der Region Deutschland war ein Umsatzanstieg zu verzeichnen. Hier wirkten sich im Wesentlichen Zuwächse bei DB Netze Energie und DB Netze Fahrweg aus.
- In der Region Europa (ohne Deutschland) machten sich die Zuwächse im Geschäftsfeld DB Arriva unter anderem durch die erstmalig ganzjährige Einbeziehung von Veolia Osteuropa positiv bemerkbar.
- Die Region Asien/Pazifik verzeichnete vor allem aufgrund der Entwicklung in Japan und China ein leichtes Umsatzwachstum. Dämpfend wirkten negative Währungskurseffekte.
- Die Entwicklung in der Region Nordamerika wurde maßgeblich durch negative Währungskurseffekte beeinflusst. Bereinigt um diese Effekte war ein Umsatzwachstum zu verzeichnen.

Die regionale Umsatzstruktur blieb stabil. Der außerhalb Deutschlands erzielte Umsatz betrug im Berichtsjahr rund 42% (im Vorjahr: rund 42%). Auch der Anteil des in Europa (ohne Deutschland) erzielten Umsatzes blieb mit rund 31% stabil.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Überleitung auf die bereinigte Ergebnisrechnung

In der bereinigten Ergebnisdarstellung werden Sondersachverhalte eliminiert – die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten: Erst werden standardmäßige Umgliederungen vorgenommen und dann einzelfallbezogene Sondereffekte bereinigt.

- Die Umgliederungen umfassen im Wesentlichen zwei Sachverhalte. Aus dem Zinsergebnis werden die Bestandteile umgegliedert, die nicht mit den Netto-Finanzschulden und Pensionsrückstellungen zusammenhängen: vorwiegend Auf- und Abzinsungseffekte von langfristigen Rückstellungen (ohne Pensionsverpflichtungen) und langfristigen Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden). Der nicht operative Charakter dieser Bestandteile zeigt sich auch daran, dass der Einfluss auf das Zinsergebnis sehr stark vom jeweiligen Zinssatz am Abschlussstichtag abhängt.

Die zweite wesentliche Umgliederung betrifft Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, die im Zuge der Kaufpreisallokation von Akquisitionen (Purchase Price Allocation; PPA) bei der Bewertung langfristiger Kundenverträge aktiviert wurden. Vor allem im Personenverkehr sind die bestehenden Verkehrsverträge ein wesentlicher Bestandteil der Kaufpreisbewertung. Um eine operative Beurteilung sicherzustellen und eine Ungleichbehandlung gegenüber anderen Verkehrsverträgen zu verhindern, werden diese Abschreibungsbestandteile aus dem operativen Ergebnis eliminiert. Der im Berichtsjahr umgegliederte Betrag resultiert fast vollständig aus der Akquisition von Arriva.

- Bei der Bereinigung von Sondereffekten handelt es sich um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außerordentlich gelten und die die operative Entwicklung im Zeitablauf wesentlich beeinträchtigen würden. Unabhängig von der Höhe werden Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/ Finanzanlagen bereinigt. Einzelsachverhalte werden bereinigt, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch genau abgegrenzt und bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind.

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

GRI EC1





ÜBERLEITUNG AUF DIE BEREINIGTE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG [IN MIO. €]	2014	Umgliederungen			Bereinigung Sondereffekte			2014 bereinigt
		Auf-/ Abzinsung IFRS	Beteili- gungs- ergebnis	PPA- Amortisa- tion	Grund- stücksver- kauf Groß- britannien	Restruk- turierung	Sonstige	
Umsatz	39.728	-	-	-	-	-	-8	39.720
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.694	-	-	-	-	-	-10	2.684
Sonstige betriebliche Erträge	2.824	-	-	-	-201	-1	-77	2.545
Materialaufwand	-20.250	-	-	-	2	2	25	-20.221
Personalaufwand	-14.919	-	-	-	0	219	6	-14.694
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.057	-	-	-	7	60	66	-4.924
EBITDA bereinigt	5.020	-	-	-	-192	280	2	5.110
Abschreibungen	-3.190	-	-	95	-	60	34	-3.001
Operatives Ergebnis (EBIT) Bereinigtes EBIT	1.830	-	-	95	-192	340	36	2.109
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	-898	74	-	-	-	-	-	-824
Operatives Ergebnis nach Zinsen	932	74	-	95	-192	340	36	1.285
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen Beteiligungsergebnis	8	-	0	-	-	-	-	8
Übriges Finanzergebnis	-3	-74	0	-	-	-	-	-77
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-	-	-95	-	-	-	-95
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-	-	192	-340	-36	-184
Ergebnis vor Ertragsteuern	937	-	-	-	-	-	-	937



AUSZUG BEREINIGTE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG [IN MIO. €]	2014 bereinigt	2013 bereinigt	Veränderung				%
			absolut	davon Konsoli- dierungs- kreiseffekte	davon Währungs- kurseffekte		
Umsatz	39.720	39.119	+601	+42	-180	+1,5	
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.684	2.649	+35	+0	+0	+1,3	
Sonstige betriebliche Erträge	2.545	2.828	-283	-11	+10	-10,0	
Materialaufwand	-20.221	-20.366	+145	-23	+170	-0,7	
Personalaufwand	-14.694	-14.382	-312	-14	-1	+2,2	
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.924	-4.709	-215	+23	+11	+4,6	
EBITDA bereinigt	5.110	5.139	-29	+17	+10	-0,6	
Abschreibungen	-3.001	-2.903	-98	+23	-3	+3,4	
Operatives Ergebnis (EBIT) Bereinigtes EBIT	2.109	2.236	-127	+40	+7	-5,7	
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	-824	-842	+18	-1	-1	-2,1	
Operatives Ergebnis nach Zinsen	1.285	1.394	-109	+39	+6	-7,8	
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen Beteiligungsergebnis	8	-5	+13	-	+0	-	
Übriges Finanzergebnis	-77	-44	-33	+0	+4	+75,0	
PPA-Amortisation Kundenverträge	-95	-91	-4	-	-2	+4,4	
Außerordentliches Ergebnis	-184	-378	+194	-	+8	-51,3	
Ergebnis vor Ertragsteuern	937	876	+61	+39	+16	+7,0	

Operative Ergebnisgrößen entwickeln sich positiv

Die UMSATZENTWICKLUNG [SEITE 94 F.] war im Berichtsjahr leicht positiv.

- Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahr unter anderem infolge geringerer Erträge aus Sachanlagenverkäufen bei DB Schenker Logistics und DB Arriva leicht zurückgegangen. Geringere Erträge aus dem Wegfall von Zuschüssen im Zusammenhang mit dem Hochwasser im Vorjahr bei DB Netze Fahrweg wirkten zusätzlich negativ.
- Der Materialaufwand entwickelte sich operativ stabil. Gestiegene Aufwendungen für Instandhaltung bei DB Netze Fahrweg sowie für Energiebezug bei DB Netze Energie wurden unter anderem durch einen Rückgang in der Fahrzeuginstandhaltung bei DB Dienstleistungen kompensiert.
- Der Personalaufwand lag tarifbedingt spürbar oberhalb des Vorjahreswerts.
- Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen. Unter anderem erhöhten sich bei DB Arriva die Aufwendungen für Franchiselizenzen. Zusätzlich stiegen die Mietaufwendungen bei DB Schenker Logistics infolge eines Kapazitätsausbaus bei Lagerhallen und Umschlaganlagen.

Im Saldo stiegen die Kosten im Vergleich zum Umsatz überproportional, was sich in einem leichten Rückgang in der Entwicklung des bereinigten EBITDA widerspiegelt.

Die Abschreibungen stiegen unter anderem infolge geringerer Zuschreibungseffekte bei DB Netze Fahrweg sowie infolge von Fahrzeugzuläufen bei DB Bahn Regio deutlich.

Dementsprechend haben sich im Berichtsjahr auch das bereinigte EBIT und das operative Ergebnis nach Zinsen deutlich schwächer entwickelt.

Der operative Zinssaldo verbesserte sich im Wesentlichen aufgrund des niedrigeren Zinsniveaus. Gegenläufig wirkte der höhere Bestand an ANLEIHEN [SEITE 100 F.].

Die ENTWICKLUNG DER BEREINIGTEN ERGEBNISGRÖSSEN DER GESCHÄFTSFELDER [SEITE 122 FF.] war verglichen mit dem Vorjahr differenziert. Die schwache Entwicklung der Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr und DB Netze Fahrweg konnte durch die positive Entwicklung der Geschäftsfelder DB Bahn Regio, DB Dienstleistungen und DB Arriva nur teilweise kompensiert werden.

Die Entwicklung im übrigen Finanzergebnis ergab sich im Wesentlichen aus höheren Effekten aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Verbindlichkeiten infolge des niedrigen Zinsniveaus. Die Verbesserung des außerordentlichen Ergebnisses überstieg diesen Effekt deutlich, sodass dementsprechend das Ergebnis vor Ertragsteuern im Gegensatz zum operativen Ergebnis nach Zinsen anstieg.

AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS GESUNKEN

AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS [IN MIO. €]	2014	davon EBIT-wirksam	2013	davon EBIT-wirksam
DB Bahn Fernverkehr	-	-	-	-
DB Bahn Regio	-32	-32	-	-
DB Arriva	24	24	-104	-104
DB Schenker Rail	92	92	12	12
DB Schenker Logistics	-101	-101	3	3
DB Dienstleistungen	-32	-32	-8	-8
DB Netze Fahrweg	-	-	-200	-200
DB Netze Personenbahnhöfe	-	-	-	-
DB Netze Energie	7	7	-45	-45
Sonstige/Konsolidierung	-142	-142	-36	-36
DB-Konzern	-184	-184	-378	-378

Das außerordentliche Ergebnis setzt sich im Wesentlichen aus folgenden Sondereffekten zusammen:

- Effekten aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf das Anlagevermögen im Geschäftsfeld DB Bahn Regio,
 - Effekten aus Beteiligungsabgängen und gegenläufig im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen im Geschäftsfeld DB Arriva,
 - Effekten aus einem Grundstücksverkauf in Großbritannien und gegenläufig im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen im Geschäftsfeld DB Schenker Rail,
 - Effekten im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics,
 - Effekten aus Beteiligungsabgängen und Restrukturierungsmaßnahmen im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen,
 - Effekten aus der Rückstellungsbildung für regulatorische Sachverhalte im Geschäftsfeld DB Netze Energie,
 - Aufwendungen für Rückstellungsbildungen im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen (Bereich Sonstige).
- Im Vorjahr resultierten Sondereffekte im Wesentlichen aus:
- Anpassung von Drohverlustrückstellungen im Geschäftsfeld DB Arriva,
 - Effekten aus einer Rückstellungsauflösung im Geschäftsfeld DB Schenker Rail,
 - Effekten aus Beteiligungsabgängen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics,
 - Effekten aus außerplanmäßigen Abschreibungen im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen,
 - Wertberichtigungen auf das Immobilienportfolio im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg,
 - Effekten aus der Rückstellungsbildung für regulatorische Sachverhalte im Geschäftsfeld DB Netze Energie,
 - Aufwendungen für eine Rückstellungsbildung für Prozessrisiken (Bereich Sonstige).

Ergebnis nach Ertragsteuern

AUSZUG GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Ergebnis vor Ertragsteuern	937	876	+61	+7,0
Ertragsteuern	51	-227	+278	-
tatsächliche Ertragsteuern	-136	-146	+10	-6,8
latenter Steueraufwand	187	-81	+268	-
Jahresergebnis	988	649	+339	+52,2
Aktionäre der DB AG	966	657	+309	+47,0
andere Gesellschafter	22	-8	+30	-
Ergebnis je Aktie in €				
unverwässert	2,25	1,53	+0,72	+47,1
verwässert	2,25	1,53	+0,72	+47,1

Die positive Entwicklung des Ergebnisses vor Ertragsteuern wurde durch die Verbesserung der Ertragsteuerposition verstärkt. Das Jahresergebnis (Ergebnis nach Ertragsteuern) stieg daher noch deutlicher an. Die Entwicklung der Ertragsteuern resultierte im Wesentlichen aus einer positiven Entwicklung der latenten Steuern bei der DB AG.

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

Das Ergebnis je Aktie entwickelte sich entsprechend.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

ERWARTUNGEN FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2014 [IN MIO. €]	2013	2014 (Prognose März 2014)	2014 (Prognose Juli 2014)	2014
Umsatz	39.119	~ 41.000	~ 40.500	39.720
EBIT bereinigt	2.236	~ 2.200	> 2.200	2.109
ROCE in %	6,8	6,0-6,5	6,0-6,5	6,3
Tilgungsdeckung in %	20,5	~ 20,0	~ 20,0	20,9

Die Entwicklung im Berichtsjahr verlief umsatzseitig insgesamt schwächer, als wir das zu Beginn und Mitte des Jahres erwartet hatten.

→ Nach leichtem Rückgang im Jahr 2013 hatten wir für das Berichtsjahr zunächst wieder eine deutlich positive Entwicklung des Umsatzes erwartet.

→ Im Juli 2014 haben wir unsere Umsatzprognose auf rund 40,5 Mrd. € korrigiert. Dies resultierte aus der Erwartung negativer Währungseffekte und einer anhaltend angespannten Situation bei DB Bahn Fernverkehr.

→ Auch die angepasste Prognose wurde unter anderem aufgrund der GDL-Streiks nicht erreicht. Mögliche Streik-effekte waren nicht in der Prognose enthalten.

→ Basierend auf der Annahme einer positiven Umsatzentwicklung über alle Geschäftsfelder erwarteten wir auch eine spürbare Verbesserung des bereinigten EBIT.

→ Im Juli 2014 haben wir die Erwartung zum bereinigten EBIT leicht angehoben, da wir erwartet hatten, die schwächere Umsatzentwicklung kompensieren zu können.

→ Die angepasste Prognose wurde im Wesentlichen streikbedingt nicht erreicht. Zudem haben sich unsere Transport- und Logistikaktivitäten schwächer entwickelt als erwartet.

→ Die Prognosen für die Wertmanagementkennziffern ROCE und Tilgungsdeckung haben wir jeweils an die Erwartungen der operativen Ergebnisgrößen angepasst. Bezüglich des ROCE deckt sich diese dementsprechend auch mit der im Berichtsjahr eingetretenen Entwicklung. Aufgrund der positiven Entwicklung der Netto-Finanzschulden wurde die Prognose der Tilgungsdeckung deutlich übertroffen.

UMSATZ [IN MIO. €]	2013	2014 (Prognose März 2014)	2014 (Prognose Juli 2014)	2014
DB Bahn Fernverkehr	4.083	↗	→	4.034
DB Bahn Regio	8.839	→	↗	8.831
DB Arriva	4.180	↗	↗	4.491
DB Schenker Rail	4.843	↗	↗	4.863
DB Schenker Logistics	14.857	↗	↗	14.943
DB Dienstleistungen	3.184	→	→	3.172
DB Netze Fahrweg	4.769	↗	↗	4.951
DB Netze Personenbahnhöfe	1.119	↗	↗	1.172
DB Netze Energie	2.775	↗	↗	2.797

↗ oberhalb des Vorjahreswerts

→ auf Vorjahresniveau

↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Auf Ebene der Geschäftsfelder deckt sich die Umsatzentwicklung im Berichtsjahr weitgehend mit unserer Prognose.

→ In den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr und DB Bahn Regio führten die Streiks dazu, dass die Prognose nicht erreicht wurde.

→ Bei DB Dienstleistungen entwickelte sich die DB-konzerninterne Nachfrage etwas schwächer als erwartet.

EBIT (BEREINIGT) [IN MIO. €]	2013	2014	2014	2014
		(Prognose März 2014)	(Prognose Juli 2014)	
DB Bahn Fernverkehr	323	↗	↘	212
DB Bahn Regio	777	↗	↗	843
DB Arriva	245	→	→	265
DB Schenker Rail	57	↗	↗	46
DB Schenker Logistics	335	↗	↗	332
DB Dienstleistungen	29	↗	↗	82
DB Netze Fahrweg	665	↘	↘	562
DB Netze Personenbahnhöfe	229	→	→	240
DB Netze Energie	71	↘	↘	55

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
 → auf Vorjahresniveau
 ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

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

- DB Bahn Fernverkehr verfehlte die Prognose aufgrund der anhaltend angespannten Wettbewerbssituation und der Streikeffekte deutlich.
- DB Arriva entwickelte sich insgesamt besser als erwartet.
- DB Schenker Rail war ebenfalls von Streikeffekten betroffen, sodass die erwartete Ergebnisverbesserung nicht erreicht werden konnte.
- DB Schenker Logistics entwickelte sich im Wesentlichen konjunkturbedingt schwächer als erwartet.
- DB Netze Personenbahnhöfe konnte die operative Ergebnisprognose übertreffen.

Finanzlage

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt außer auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur. Die dafür verwendeten Kennzahlen Tilgungsdeckung, Gearing und Netto-Finanzschulden/EBITDA werden im Abschnitt WERTMANAGEMENT [SEITE 101 FF.] erläutert.

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

Die Finanzmittel werden den Gesellschaften des DB ML-Konzerns im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts über die DB ML AG durch kurzfristige Kreditlinien, die im Rahmen des Cashpoolings auf internen Kontokorrentkonten und/oder durch feste kurzfristige Kreditausreichungen in Anspruch genommen werden können, oder in Form von langfristigen Darlehen weitergereicht.

Die Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns sind dagegen direkt an das Treasury-Zentrum der DB AG angebunden. Mit diesem Konzept sichern wir einen konzernübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Weitere Vorteile liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Für den langfristigen Bereich steht dem DB-Konzern ein Debt-Issuance-Programm in Höhe von 20 Mrd. € zur Verfügung. Über die DB Finance haben wir im Berichtsjahr insgesamt neun öffentliche Anleihen beziehungsweise Privatplatzierungen emittiert. Das Gesamtvolumen der Transaktionen betrug 2,0 Mrd. €. Die Laufzeiten reichen von 5 bis 15 Jahren, die Emissionswährungen waren der Euro, die schwedische Krone und der Schweizer Franken, der australische Dollar sowie der Singapur-Dollar. Die Platzierungsschwerpunkte der Transaktionen lagen in Deutschland, Frankreich, Schweden und der Schweiz sowie in Japan und Singapur. Im Berichtsjahr wurden zudem eine öffentliche Anleihe über 50 Mrd. JPY und zwei Privatplatzierungen über 5 Mrd. JPY und 250 Mio. HKD sowie zwei EUROFIMA-Darlehen zurückgezahlt. Das Debt-Issuance-Programm war per 31. Dezember 2014 mit 17,2 Mrd. € in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2013: 15,7 Mrd. €). Die Inanspruchnahme des Programms ist infolge der Refinanzierung auslaufender Finanzschulden und des Aufbaus einer höheren Kassenposition im Berichtsjahr angestiegen.

Im kurzfristigen Bereich stand per 31. Dezember 2014 wie im Vorjahr ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses war per 31. Dezember 2014 nicht in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2013: keine Inanspruchnahme). Zudem verfügten wir per 31. Dezember 2014 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 2,0 Mrd. € (per 31. Dezember 2013: 2,0 Mrd. €) mit einer Restlaufzeit von 0,5 bis 1,6 Jahren sowie über eine weitere garantierte ungenutzte Kreditfazilität in Höhe von 0,1 Mrd. € (per 31. Dezember 2013: 0,1 Mrd. €).

Darüber hinaus konnten wir auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 1,7 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2013: 1,6 Mrd. €). Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Im Berichtsjahr wurde ein Leasingvertrag für Fahrzeuge im Zusammenhang mit einem neuen Verkehrsvertrag über rund 100 Mio. € abgeschlossen, dessen Laufzeit im Dezember 2017 beginnt. Darüber hinaus wurden keine größeren Leasingverträge abgeschlossen.

RATING-EINSTUFUNGEN UNVERÄNDERT

RATING-EINSTUFUNGEN DB AG	Erst-erteilung	Letzte Bestätigung	Aktuelle Einstufungen		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
Standard & Poor's	16.05.2000	01.08.2014	A-1+	AA	stabil
Moody's	16.05.2000	01.10.2014	P-1	Aa1	stabil

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. Kredit-Ratings stellen ein unabhängiges und aktuelles Urteil über die Kreditwürdigkeit eines Unternehmens dar. Aufgrund der Eigentümerstruktur der DB AG berücksichtigen die Ansätze der Rating-Agenturen neben der quantitativen und qualitativen Analyse des Unternehmens auch eine Bewertung der Beziehung zu unserem Eigentümer, dem Bund, und der potenziellen Unterstützungsmöglichkeiten des Bundes für die DB AG. Damit sind die Rating-Einstufungen des Bundes auch für die Rating-Einstufungen der DB AG von Bedeutung.

An den Einschätzungen der DB AG durch die Rating-Agenturen S&P und Moody's hat es im Berichtsjahr keine Veränderungen gegeben. Die Rating-Einstufungen der DB AG sind damit seit der ersten Erteilung unverändert.

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

NEUN ANLEIHEN EMITTIERT

Über die DB Finance haben wir im Berichtsjahr neun Anleihen im Gegenwert von insgesamt 2,0 Mrd. € am Kapitalmarkt platziert. Die Anleihen dienten der Erhöhung der finanziellen Flexibilität, auch im Hinblick auf die Rückzahlung fällig werdender Anleihen (0,5 Mrd. €) sowie Darlehen der EUROFIMA (0,5 Mrd. €).

Im ersten Halbjahr 2014 nahmen wir erstmals den Australischen Dollar (AUD-) und den Singapur-Dollar (SGD-) Markt in Anspruch. Eine zehnjährige Anleihe über 90 Mio. AUD wurde vornehmlich bei japanischen Investoren platziert. Der Erlös der 125-Mio.-SGD-Anleihe diente unter anderem der Refinanzierung eines Immobilienprojekts von DB Schenker Logistics in Singapur.

Im Euro-Raum entschlossen wir uns zunächst, im Segment längerer Laufzeiten zu emittieren. Mit 500 Mio. € für 15 Jahre konnte die Nachfrage der Investoren nach Anleihen der höherwertigen Rating-Klasse bei einem attraktiven Kupon bedient werden. Neben einem starken Interesse aus Deutschland und Asien war auch wieder eine große Nachfrage von französischen Investoren zu verzeichnen. Diese wurde begünstigt durch inzwischen wieder niedrigere Renditen für französische Staatspapiere im Vergleich zu unseren Anleihen. In der zweiten Jahreshälfte nutzten wir die aufkommende Nachfrage nach variabel verzinsten Anlageformen, um den Bedarf zur Deckung unseres Liquiditätspuffers zu bedienen. Wir emittierten zwei öffentliche Anleihen und eine Privatplatzierung über jeweils 300 Mio. € in einem in diesem Sektor langen Laufzeitbereich von sechs bis acht Jahren. Während die Privatplatzierung nach Asien verkauft wurde, wurden die beiden öffentlichen Anleihen vornehmlich in Deutschland und des Weiteren in anderen europäischen Ländern platziert.

Das Interesse schwedischer Investoren gab uns die Möglichkeit, den SEK-Markt nach mehr als zehn Jahren erneut zu nutzen. Hierzu legten wir im siebenjährigen Bereich eine festverzinsliche Anleihe über 1.250 Mio. SEK und eine variabel verzinsten Anleihe über 350 Mio. SEK auf.

Die traditionell hohe Nachfrage für unsere Anleihen in der Schweiz ermöglichte die Begebung einer 300-Mio.-CHF-Anleihe mit einer Fälligkeit in 10,5 Jahren.

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Kupon in %	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS102326024	DB Finance	AUD	90	5,395	Januar 2024	10
XS1031014928	DB Finance	SGD	125	2,290	Februar 2019	5
XS1045386494	DB Finance	EUR	500	2,750	März 2029	15
XS1027425328	DB Finance	SEK	1.250	2,875	Februar 2021	7
XS1027416095	DB Finance	SEK	350	FRN	Februar 2021	7
CH0235834154	DB Finance	CHF	300	1,500	August 2024	10,5
XS1089831249	DB Finance	EUR	300	FRN	Juli 2020	6
XS1107266782	DB Finance	EUR	300	FRN	September 2022	8
XS1135764055	DB Finance	EUR	300	FRN	Februar 2022	7,25

Wertmanagement

WERTMANAGEMENTZIELE [IN %]	DB-Konzern	DB ML-Konzern	Infrastruktur
ROCE	≥ 10,0	14,0	8,0
Tilgungsdeckung	≥ 30	50	30
Gearing	100	100	100
Netto-Finanzschulden/EBITDA (Multiplikator)	2,5	1,5	2,5

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

Unser Wertmanagementansatz basiert auf den Faktoren Rentabilität und Bonität:

→ **Rentabilität:** Die Wirtschaftlichkeit als übergeordnetes Ziel des Wertmanagements stellt sicher, über Konjunkturzyklen hinweg den Kapitalgebern langfristig eine angemessene Verzinsung zu bieten. Hierfür ermitteln wir jährlich auf Basis von Marktwerten die Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital; WACC) als gewichteten Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital. Die tatsächliche Rendite, den ROCE, messen wir als Verhältnis des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) zum operativ gebundenen Vermögen (Capital Em-

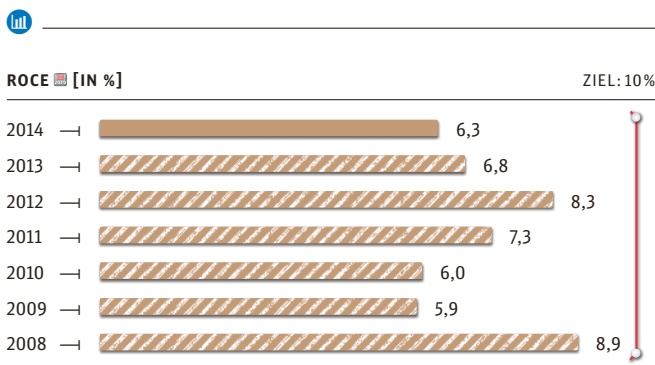
ployed). Der ROCE-Zielwert wird oberhalb der Kapitalkosten gesetzt. Langfristiger Anspruch ist, dass der mehrjährige Durchschnitt des ROCE oberhalb des Zielwerts liegt und damit die Kapitalkosten gedeckt bleiben. Dieser ROCE-Zielwert entspricht der Mindestrendite für Investitionsentscheidungen (Minimum Required Rate of Return; MRR). Aus den jeweiligen Geschäftscharakteristika resultieren dabei unterschiedliche Zielwerte für unsere Aktivitäten im Teilkonzern DB Mobility Logistics (im Wesentlichen Personenverkehr sowie Transport und Logistik) und in der Infrastruktur. Die Kapitalkosten und damit auch die Renditeerwartung an die Infrastrukturgeschäftsfelder sind aufgrund der Annahme einer weiterhin geringeren Ergebnisvolatilität niedriger. Die Steuerung des operativen Geschäfts erfolgt grundsätzlich vor Steuern, entsprechend erfolgt der Ausweis der Kennzahlen überwiegend als Vor-Steuer-Größen.

→ **Bonität:** Für uns als anlagenintensives Unternehmen ist der jederzeitige Zugang zum Kapitalmarkt zu guten Konditionen essenziell. Folglich ist ein weiteres wesentliches Ziel unseres Wertmanagements, angemessene Verschuldungskennzahlen aus Sicht der Fremdkapitalgeber zu erreichen. Die Kennzahlen zur Steuerung der Verschuldung sind die Tilgungsdeckung (Verhältnis von operativem Cashflow zu adjustierten Netto-Finanzschulden), das Gearing (Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital) und das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu bereinigtem EBITDA. Die Zielwerte für die Verschuldungskennzahlen leiten wir aus Rating-Kennzahlen sowie aus dem jährlichen Benchmarking mit bonitätsstarken Vergleichsunternehmen ab.

ROCE GESUNKEN

ROCE [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
EBIT bereinigt	2.109	2.236	-127	-5,7
÷ Capital Employed per 31.12.	33.683	33.086	+597	+1,8
ROCE in %	6,3	6,8	-	-

Der ROCE sank im Berichtsjahr um 0,5 Prozentpunkte. Der Rückgang geht auf einen deutlichen Anstieg des Capital Employed bei gleichzeitig rückläufiger Entwicklung des bereinigten EBIT zurück.



Capital Employed angestiegen

CAPITAL EMPLOYED PER 31.12. [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
AKTIVISCHE ERMITTLUNG				
Sachanlagen	39.022	37.696	+1.326	+3,5
+ Immaterielle Vermögenswerte/ Goodwill	4.195	4.115	+80	+1,9
+ Vorräte	959	948	+11	+1,2
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.146	4.113	+33	+0,8
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.247	1.027	+220	+21,4
- Forderungen aus Finanzierung	-91	-90	-1	+1,1
+ Forderungen aus Ertragsteuern	84	112	-28	-25,0
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	5	-5	-100
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4.949	-4.379	-570	+13,0
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-3.653	-3.290	-363	+11,0
- Ertragsteuerschulden	-170	-147	-23	+15,6
- Sonstige Rückstellungen	-5.044	-4.883	-161	+3,3
- Passive Abgrenzungen	-2.063	-2.141	+78	-3,6
Capital Employed	33.683	33.086	+597	+1,8

Das Capital Employed stellt das aus der Bilanz abgeleitete betriebsnotwendige kapitalkostenpflichtige Vermögen dar. Der Anstieg des Capital Employed geht überwiegend auf einen Anstieg der Sachanlagen zurück. Der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen wirkte dämpfend.

Kapitalkosten leicht gesunken

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

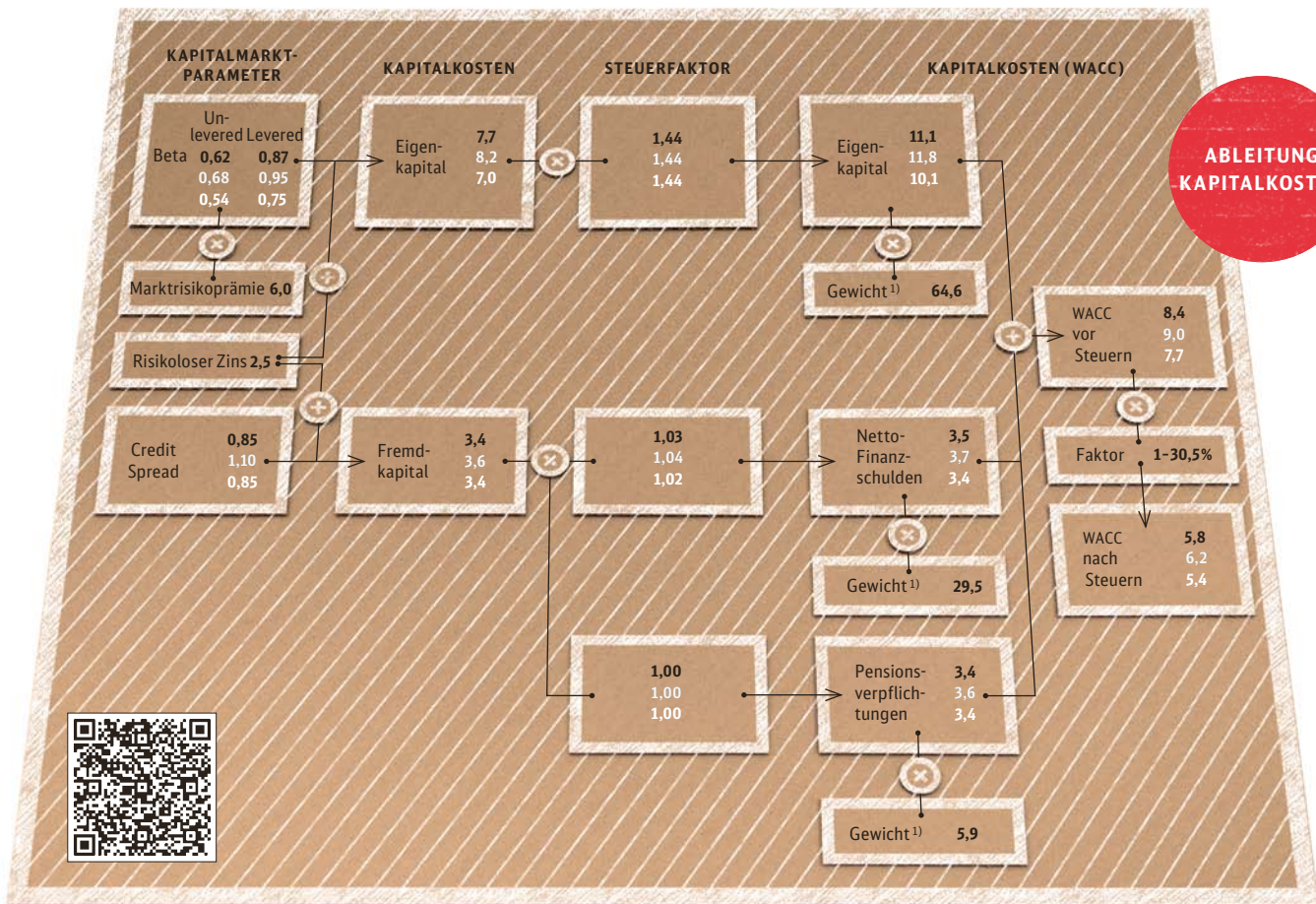
Im Berichtsjahr ergibt sich für den DB-Konzern ein Rückgang der Kapitalkosten vor Steuern. Dieser geht bei leicht gestiegenen Kapitalkosten der Infrastruktur auf gesunkene Kapitalkosten des DB ML-Konzerns und einem höheren Gewicht des DB ML-Konzerns zurück. Nach Steuern ergibt sich ein Kapitalkostensatz von 5,8% (im Vorjahr: 6,3%).

KAPITALKOSTEN VOR STEUERN PER 31.12. [IN %]	2014	2013
DB-Konzern	8,4	9,1
DB ML-Konzern	9,0	9,5
Infrastruktur	7,7	7,5

KAPITALKOSTEN NACH STEUERN PER 31.12. [IN %]	2014	2013
DB-Konzern	5,8	6,3
DB ML-Konzern	6,2	6,6
Infrastruktur	5,4	5,2

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

Bei der Bestimmung der unternehmensunabhängigen Kapitalmarktparameter Marktrisikoprämie und risikoloser Zins werden der langfristigen Ausrichtung unseres Wertsteuerungskonzepts folgend kurzfristige Schwankungen der Renditen an Eigen- und Fremdkapitalmärkten geglättet. Die Parameterbestimmung erfolgt auf Basis des Renditetrends langjähriger Bundesanleihen sowie der langjährigen Durchschnittsverzinsung des deutschen Aktienindex



■ DB-Konzern ■ DB ML-Konzern □ Infrastruktur
¹⁾ Einfluss der Kapitalstruktur erfolgt nur über Tax Shield; aufgrund steuerlicher Organschaft Verwendung Kapitalstruktur DB-Konzern.
 Angaben per 31.12.2014 in %.

DAX30. Zudem erfolgt eine Validierung der verwendeten Parameter über aktuelle Empfehlungen anerkannter Bewertungsexperten. Die unternehmensabhängigen Kapitalmarktparameter Beta und Credit Spread messen das Risiko unserer Eigen- und Fremdkapitalfinanzierung im Vergleich zu alternativen Anlageformen. Das Beta spiegelt das Risiko des Eigenkapitals relativ zum Risiko der Aktienmärkte wider. Bei der Ermittlung wird dabei auf internationale Vergleichsunternehmen zurückgegriffen. Die Auswahl der Peergroup-Unternehmen und deren Aggregation zum Beta folgt dabei der Geschäftsfeldstruktur des DB-Konzerns, des DB ML-Konzerns und der Infrastruktur. Der Credit Spread entspricht den aktuellen Emissionskosten des DB-Konzerns relativ zu Anleihen des Bundes bei einer unterstellten Laufzeit von zehn Jahren. Für den DB ML-Konzern erfolgt die Festlegung des Credit Spreads marktgerecht unter Rückgriff auf aktuelle Kapitalmarktdaten von Unternehmen mit vergleichbarem Bonitätsprofil.

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

Die Gewichtung der Finanzierungsformen für den DB ML-Konzern und die Infrastruktur entspricht der des DB-Konzerns, da der aus der steuerlichen Abzugsfähigkeit der Fremdkapitalzinsen resultierende Tax Shield der steuerlichen Organschaft des DB-Konzerns entspringt.

ROCE weiter unterhalb der Kapitalkosten

RENDITEDIFFERENZ [IN %]	2015	2014	2013	2012	2011
ROCE	-	6,3	6,8	8,3	7,3
WACC vor Steuern ¹⁾	8,4	9,1	8,9	9,3	9,6
Differenz in Prozentpunkten	-	-2,8	-2,1	-1,0	-2,3

¹⁾ Wert jeweils vom Jahresbeginn.

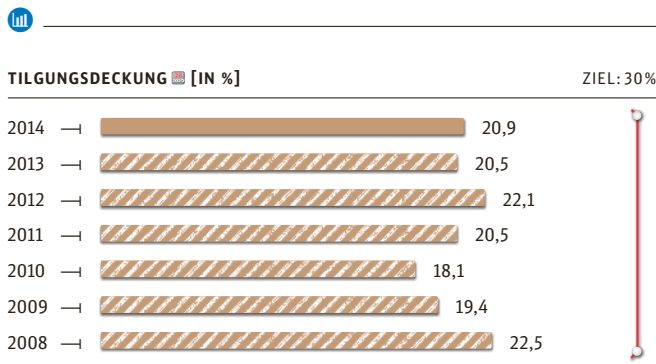
Im Berichtsjahr ist die negative Differenz zwischen ROCE und Kapitalkosten auf 2,8 Prozentpunkte angestiegen. Die Unterdeckung wird im Wesentlichen durch die mangelnde Rentabilität der Infrastrukturunternehmen getrieben.

VERSCHULDUNGSKENNZAHLEN

Tilgungsdeckung leicht verbessert

TILGUNGSDECKUNG [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
EBITDA bereinigt	5.110	5.139	-29	-0,6
+ Operativer Zinssaldo	-824	-842	+18	-2,1
Operativer Cashflow	4.286	4.297	-11	-0,3
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16.212	16.362	-150	-0,9
+ Barwert Operate Leases per 31.12.	4.336	4.646	-310	-6,7
÷ Adjustierte Netto-Finanzschulden per 31.12.	20.548	21.008	-460	-2,2
Tilgungsdeckung in %	20,9	20,5	-	-

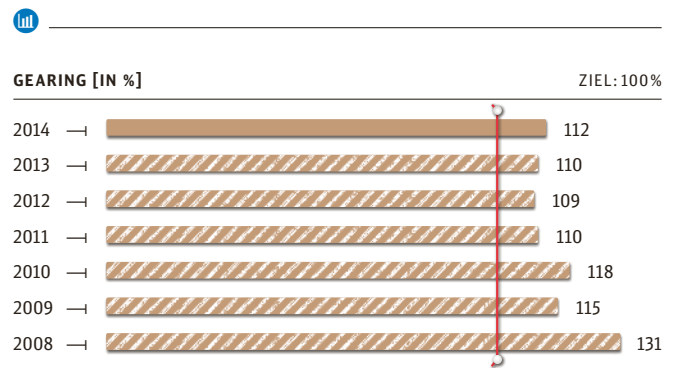
Die Tilgungsdeckung lag per 31. Dezember 2014 über dem Vorjahreswert. Dies geht bei nahezu unverändertem operativen Cashflow auf eine Reduzierung der adjustierten Netto-Finanzschulden zurück, die aus einem rückläufigen Barwert Operate Lease und geringeren Netto-Finanzschulden resultiert.



Gearing leicht verschlechtert

GEARING PER 31.12. [IN MIO. € BZW. %]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Finanzschulden	20.334	19.313	+1.021	+5,3
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	-4.122	-2.951	-1.171	+39,7
Netto-Finanzschulden	16.212	16.362	-150	-0,9
÷ Eigenkapital	14.525	14.912	-387	-2,6
Gearing in %	112	110	-	-

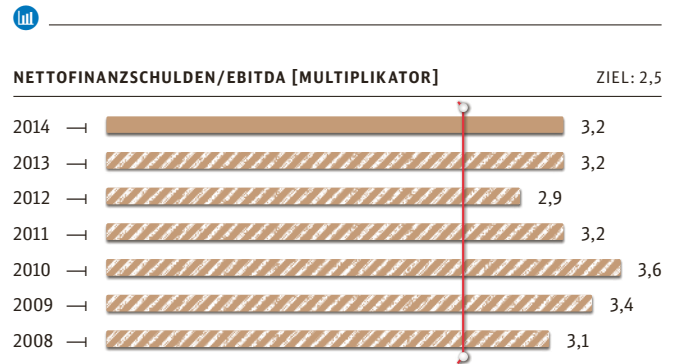
Das Gearing hat sich im Berichtsjahr leicht verschlechtert und liegt weiterhin geringfügig über dem Zielwert von 100%. Der Rückgang des Eigenkapitals konnte dabei nicht vollständig durch die Verringerung der Netto-Finanzschulden kompensiert werden.



Netto-Finanzschulden/EBITDA stabil

NETTO-FINANZSCHULDEN/EBITDA [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16.212	16.362	-150	-0,9
÷ EBITDA bereinigt	5.110	5.139	-29	-0,6
Netto-Finanzschulden/EBITDA (Multiplikator)	3,2	3,2	-	-

Die Kennzahl Netto-Finanzschulden/EBITDA blieb im Berichtsjahr auf Vorjahresniveau, da sich Netto-Finanzschulden und bereinigtes EBITDA nahezu proportional verringerten.



Kapitalflussrechnung

KURZFASSUNG KAPITALFLUSSRECHNUNG [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.896	3.730	+166	+ 4,5
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-3.276	-3.716	+440	-11,8
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	514	705	-191	-27,1
Veränderung des Finanzmittelbestands	1.134	719	+415	+57,7
Flüssige Mittel per 31.12.	4.031	2.861	+1.170	+40,9

- Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit ist im Berichtsjahr gestiegen.
- Maßgeblich waren dafür positive Working-Capital-Effekte sowie ein deutlich geringerer Mittelabfluss aus gezahlten Ertragsteuern (+133 Mio. €).
- Gegenläufig wirkte die höhere Bereinigung von nicht gewöhnlichen Ergebnisbestandteilen aus dem Verkauf von Sachanlagen (-188 Mio. €).
- Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ging im Berichtsjahr zurück. Dies resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Einzahlungen aus der Veräußerung von Grundstücken und Unternehmensbeteiligungen sowie deutlich rückläufigen Auszahlungen für den Erwerb von Unternehmen nach dem Erwerb von Veolia Osteuropa im Vorjahr.
- Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ging infolge höherer Mittelabflüsse im Zusammenhang mit der Tilgung von EUROFIMA-Darlehen sowie geringerer Nettomittelzuflüsse aus der BEGEBUNG UND TILGUNG VON ANLEIHEN [SEITE 100 F.] (-145 Mio. €) infolge geringerer Emissionstätigkeit (-465 Mio. €) und Tilgung (+320 Mio. €) deutlich zurück. Gegenläufig wirkten rückläufige Mittelabflüsse aus der Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2013 an den Eigentümer.
- Per 31. Dezember 2014 verfügte der DB-Konzern über einen im Vergleich zum Vorjahresende deutlich höheren Bestand an flüssigen Mitteln.

Vermögenslage

NETTO-FINANZSCHULDEN LEICHT RÜCKLÄUFIG

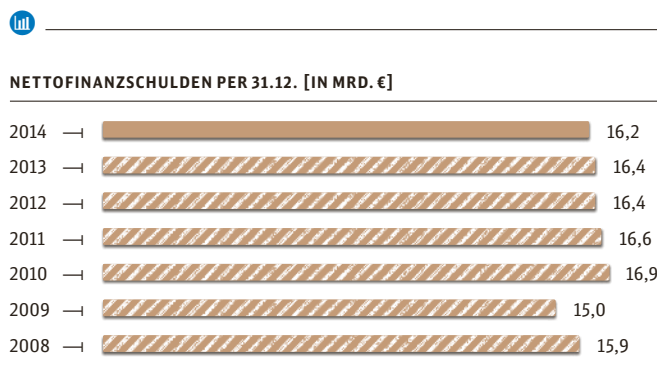
NETTO-FINANZSCHULDEN PER 31.12. [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Zinslose Darlehen	1.494	1.644	-150	-9,1
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	593	634	-41	-6,5
Sonstige Finanzschulden	18.247	17.035	+1.212	+7,1
davon Anleihen	17.162	15.454	+1.708	+11,1
Finanzschulden	20.334	19.313	+1.021	+5,3
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	-4.122	-2.951	-1.171	+39,7
Netto-Finanzschulden	16.212	16.362	-150	-0,9

Innerhalb der Finanzschulden ging der Wert der Zinslosen Darlehen zurück.

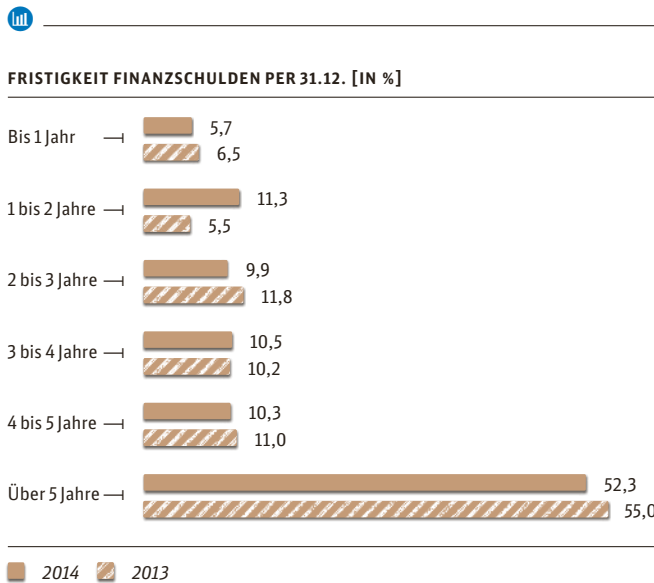
Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing waren per 31. Dezember 2014 vor allem infolge von kontinuierlichen Tilgungen rückläufig.

Die sonstigen Finanzschulden werden im Wesentlichen durch die Entwicklung des Anleihebestands geprägt. Im Berichtsjahr wurden ANLEIHEN [SEITE 100 F.] mit einem Gesamtvolumen von 2,0 Mrd. € neu emittiert. Gegenläufig wurden eine Anleihe und zwei Privatplatzierungen mit einem um Währungskurseffekte bereinigten Gegenwert von rund 0,3 Mrd. € getilgt. Der Bestand an ausstehenden Anleihen erhöhte sich dementsprechend.

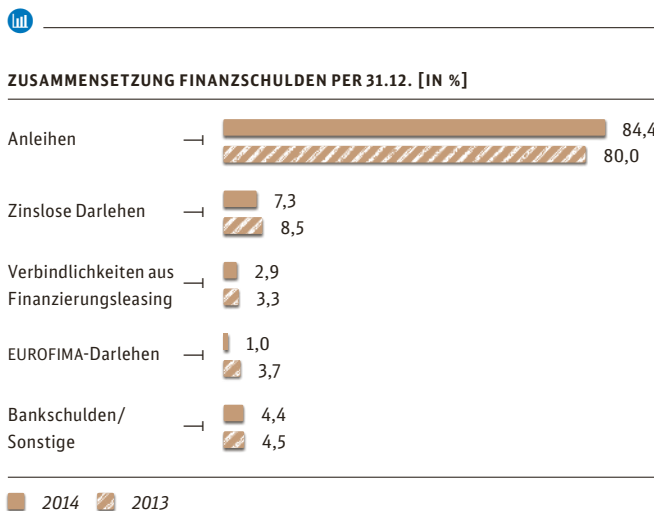
Insgesamt sind die Finanzschulden per 31. Dezember 2014 angestiegen. Parallel hat sich die vorgehaltene Liquidität (+1.170 Mio. €) überproportional erhöht. Dementsprechend gingen die Netto-Finanzschulden per 31. Dezember 2014 zurück.



Die Fälligkeitsstruktur der Finanzschulden hat sich per 31. Dezember 2014 leicht verändert. Der Anteil der kurzfristigen Finanzschulden reduzierte sich.



Auch die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich per 31. Dezember 2014 leicht verändert. Der Anteil der Anleihen lag bei rund 84% (per 31. Dezember 2013: rund 80%). Der Anteil der Zinslosen Darlehen ging hingegen auf rund 7% zurück (per 31. Dezember 2013: rund 9%). Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing hatten unverändert einen Anteil von rund 3%.



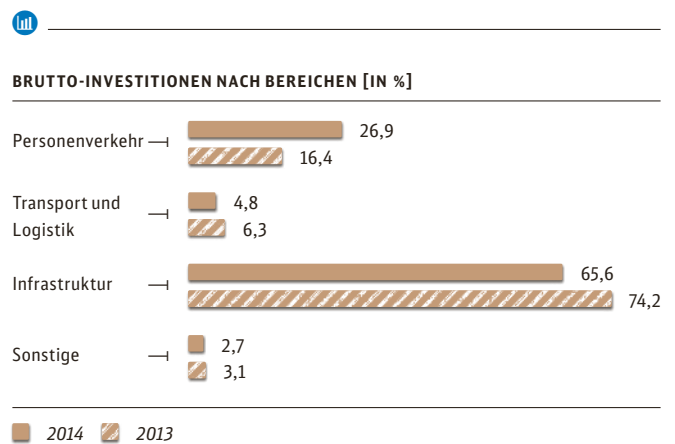
INVESTITIONEN DEUTLICH GESTIEGEN

INVESTITIONEN [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Brutto-Investitionen	9.129	8.224	+905	+11,0
Investitionszuschüsse	4.687	4.812	-125	-2,6
Netto-Investitionen	4.442	3.412	+1.030	+30,2

Unsere langfristige Ausrichtung haben wir mit deutlich höheren Brutto-Investitionen unterlegt. Die Netto-Investitionen lagen ebenfalls deutlich oberhalb des Vorjahresniveaus.

Im Rahmen der Investitionstätigkeit waren auch im Berichtsjahr die wesentlichen Schwerpunkte Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie die weitere Verjüngung unseres Fahrzeugparks im Schienen- und Busverkehr.

Auf Ebene der Geschäftsfelder wurden insbesondere bei DB Bahn Regio und DB Bahn Fernverkehr höhere Brutto-Investitionen getätigt.



Die Struktur der Brutto-Investitionen wurde weiterhin dominiert von den Geschäftsfeldern im Bereich Infrastruktur und hier unverändert vor allem vom Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg. Auf die Infrastrukturgeschäftsfelder entfielen in Summe rund 66% (im Vorjahr: rund 74%) der Brutto-Investitionen und dabei auf das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg allein rund 58% (im Vorjahr: rund 65%). Die Geschäftsfelder im Bereich Personenverkehr hatten einen Anteil von rund 27% (im Vorjahr: rund 16%) und die Geschäftsfelder im Bereich Transport und Logistik von rund 5% (im Vorjahr: rund 6%).

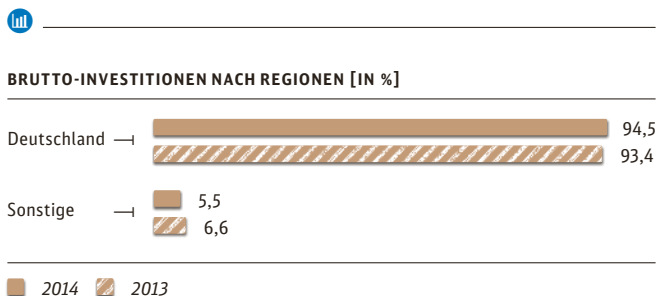
Investitionen nach Regionen

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	8.629	7.681	+948	+12,3
Europa (ohne Deutschland)	503	494	+9	+1,8
Asien/Pazifik	38	67	-29	-43,3
Nordamerika	15	17	-2	-11,8
Übrige Welt	5	8	-3	-37,5
Konsolidierung	-61	-43	-18	+41,9
DB-Konzern	9.129	8.224	+905	+11,0

NETTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	3.945	2.872	+1.073	+37,4
Europa (ohne Deutschland)	500	491	+9	+1,8
Asien/Pazifik	38	67	-29	-43,3
Nordamerika	15	17	-2	-11,8
Übrige Welt	5	8	-3	-37,5
Konsolidierung	-61	-43	-18	+41,9
DB-Konzern	4.442	3.412	+1.030	+30,2

In der regionalen Verteilung der Brutto-Investitionen lag der Schwerpunkt mit rund 95% (im Vorjahr: rund 93%) unverändert in Deutschland. Hier ist der Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr insbesondere auf die Geschäftsfelder DB Bahn Regio (+1.019 Mio. €), DB Bahn Fernverkehr (+67 Mio. €), DB Dienstleistungen (+14 Mio. €) und DB Netze Energie (+13 Mio. €) zurückzuführen. Dem gegenüber steht ein Rückgang der Investitionen bei DB Netze Fahrweg (-72 Mio. €) und DB Netze Personenbahnhöfe (-58 Mio. €).

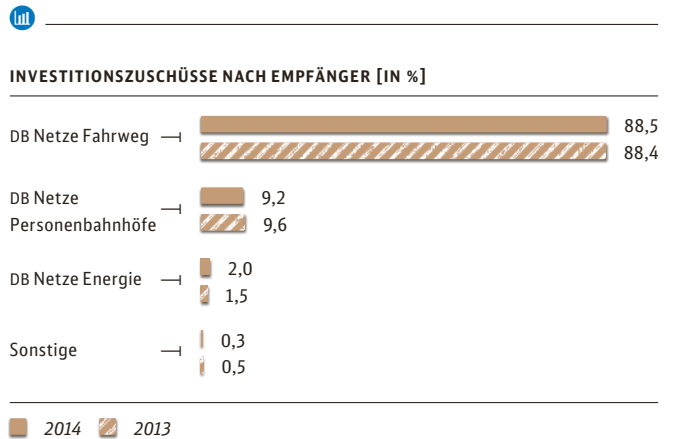
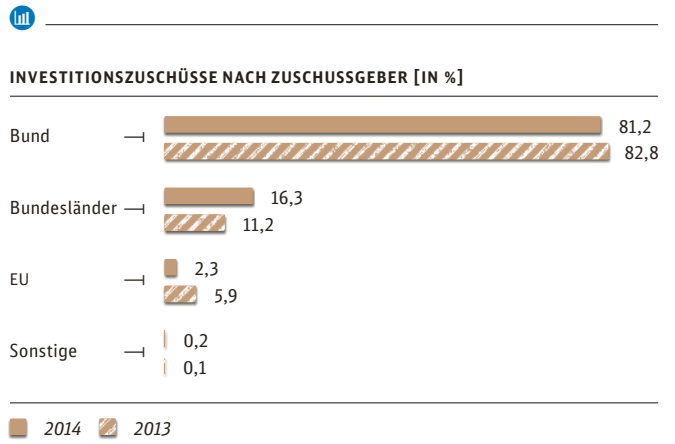
Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr in der Region Europa (ohne Deutschland) geht insbesondere auf Investitionen in den Geschäftsfeldern DB Arriva und DB Schenker Rail zurück. Geringere Investitionen durch das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics in dieser Region wirkten dämpfend.



Entwicklung der Investitionszuschüsse

Die im Berichtsjahr erhaltenen Investitionszuschüsse gingen um 125 Mio. € beziehungsweise 2,6% auf 4.687 Mio. € zurück. Empfänger waren wie im Vorjahr fast ausschließlich unsere Infrastrukturgesellschaften.

Details zu den verschiedenen ZUSCHUSSFORMEN sind auf unserer Internetseite verfügbar.

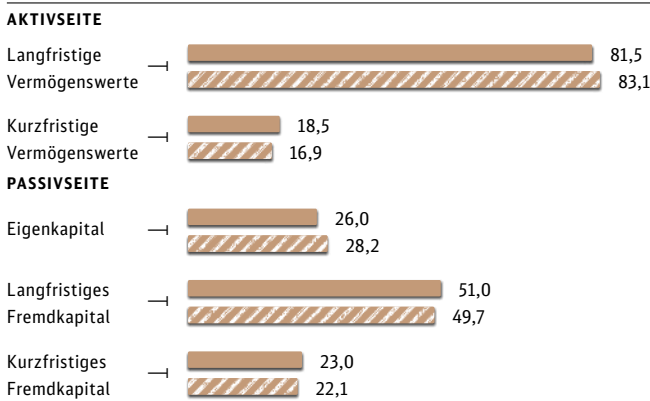


GRI EC4

BILANZSUMME GESTIEGEN

BILANZ PER 31.12. [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Bilanzsumme	55.883	52.894	+2.989	+5,7
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	45.530	43.949	+1.581	+3,6
Kurzfristige Vermögenswerte	10.353	8.945	+1.408	+15,7
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	14.525	14.912	-387	-2,6
Langfristiges Fremdkapital	28.527	26.284	+2.243	+8,5
Kurzfristiges Fremdkapital	12.831	11.698	+1.133	+9,7

BILANZSTRUKTUR PER 31.12. [IN %]



■ 2014 ▨ 2013

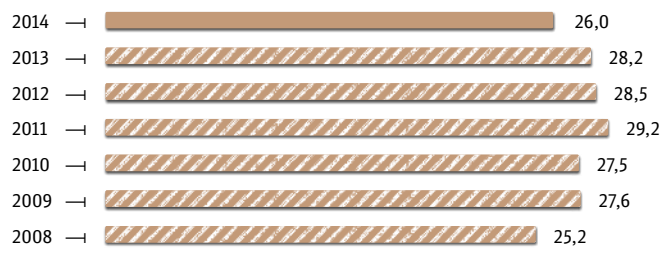
Der Konzern-Abschluss wird gemäß den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt. Es gab keine wesentlichen Änderungen in den IFRS-Vorschriften und zu den Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätzen des DB-Konzerns, aus denen sich Veränderungen für den Konzern-Abschluss ergeben würden.

- Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2014 deutlich gestiegen.
- Die langfristigen Vermögenswerte lagen per 31. Dezember oberhalb des Vorjahresendwerts. Maßgeblich dafür waren der Anstieg des Sachanlagevermögens (+1.326 Mio. €), vor allem infolge von Fahrzeugbeschaffungen bei DB Bahn Regio, sowie höhere aktive latente Steuern (+200 Mio. €).
- Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen per 31. Dezember 2014 insbesondere aufgrund der Zunahme der flüssigen Mittel (+1.170 Mio. €) sowie des Anstiegs der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte (+232 Mio. €). Strukturell ergab sich daraus eine Verschiebung in Richtung der kurzfristigen Vermögenswerte.

Auf der Passivseite ging das Eigenkapital per 31. Dezember 2014 zurück. Dies resultierte aus in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen (-1.022 Mio. €). Das niedrige Zinsniveau hatte hier einen signifikanten Einfluss. Zudem wirkten ebenfalls in den Rücklagen erfasste Änderungen im Zusammenhang mit Volatilitäten von SICHERUNGSGESCHÄFTEN [SEITE 222 F.] (-281 Mio. €) insbesondere zur Absicherung von Energiepreisen sowie die Dividendenzahlung an den Bund (-200 Mio. €) eigenkapitalmindernd. Das positive Jahresergebnis (+988 Mio. €) sowie in den Rücklagen erfasste Änderungen im Zusammenhang mit Volatilitäten von Währungen (+141 Mio. €) konnten die negativen Effekte nur teilweise kompensieren. Bei gleichzeitig steigender Bilanzsumme ging die Eigenkapitalquote per 31. Dezember 2014 zurück.

- Das langfristige Fremdkapital stieg per 31. Dezember 2014 deutlich. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung durch den Anstieg der Pensionsverpflichtungen sowie der langfristigen FINANZSCHULDEN [SEITE 105 F.] getrieben.
 - Das kurzfristige Fremdkapital lag per 31. Dezember 2014 ebenfalls deutlich über dem Vorjahresendwert. Hier wirkten unter anderem gestiegene Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, zum Beispiel im Zusammenhang mit Fahrzeugbeschaffungen.
- In der Struktur der Passivseite ist der Anteil des langfristigen Fremdkapitals an der Bilanzsumme per 31. Dezember 2014 leicht auf rund 51% gestiegen (per 31. Dezember 2013: rund 50%). Der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals ist per 31. Dezember 2014 ebenfalls gestiegen, und zwar auf rund 23% gestiegen (per 31. Dezember 2013: rund 22%).

EIGENKAPITALQUOTE PER 31.12. [IN %]



AUSSERBILANZIELLE FINANZIERUNGSTRUMENTE UND NICHT BILANZIERTES VERMÖGEN

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

Bei den außerbilanziellen Finanzierungsinstrumenten handelt es sich im Wesentlichen um gepachtete oder gemietete Güter (Operate Leases). Für die Operate Leases wird im Rahmen des Wertmanagements ein finanzwirtschaftlicher Barwert ermittelt. Dieser beträgt per 31. Dezember 2014 4.336 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 4.646 Mio. €). Bei DB Arriva werden Operate-Lease-Verträge, teilweise regulatorisch bedingt, insbesondere im Rahmen der Bereitstellung von Fahrzeugen für den Schienenpersonen- und Straßenpersonenverkehr abgeschlossen. Im Berichtsjahr wurden keine größeren Einzeltransaktionen mit wesentlichen Effekten auf die Finanzlage umgesetzt. Dementsprechend werden hieraus auch keine wesentlichen künftigen Auswirkungen beziehungsweise Veränderungen erwartet.

Bei der betrieblichen Altersversorgung für Arbeitnehmer werden bei den jeweiligen Versorgungsordnungen teilweise die Verpflichtungen mit saldierungsfähigem Planvermögen gedeckt und saldiert. Per 31. Dezember 2014 beträgt die Gesamtverpflichtung 8.607 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 6.671 Mio. €), der Zeitwert des Planvermögens 3.639 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 3.109 Mio. €) und die in der Bilanz erfasste Nettoschuld 4.357 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 3.164 Mio. €). Durch die Saldierung der Verpflichtungen mit dem Planvermögen ergibt sich daher eine Verkürzung der Bilanzsumme in Höhe von 3.639 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 3.109 Mio. €). Im Berichtsjahr wurden keine größeren Dotierungen mit wesentlichen Effekten auf die Finanzlage umgesetzt. Dementsprechend werden daraus auch keine wesentlichen künftigen Auswirkungen erwartet.

i WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 234 FF.

Nicht konsolidierten Zweckgesellschaften werden im DB-Konzern nicht eingesetzt. Diese außerbilanziellen Finanzierungsinstrumente haben daher keine Bedeutung für die Vermögenslage des DB-Konzerns. Auch andere außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente, wie beispielsweise Factoring, werden im DB-Konzern nicht eingesetzt. Dementsprechend werden daraus auch keine wesentlichen künftigen Auswirkungen erwartet.

INANSPRUCHNAHMEN BILANZIELLER WAHLRECHTE

INANSPRUCHNAHMEN BILANZIELLER WAHLRECHTE [SEITE 192 FF.] werden im Anhang erläutert.

Abweichungen von der prognostizierten Finanz- und Vermögenslage

ERWARTUNGEN FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2014 [IN MRD. €]	2013	2014	2014	2014
		(Prognose März 2014)	(Prognose Juli 2014)	
Brutto-Investitionen	8,2	~ 9,5	~ 9,5	9,1
Netto-Investitionen	3,4	~ 4,5	~ 4,5	4,4
Fälligkeiten	1,5	1,2	1,2	1,2
Anleiheemissionen	2,4	~ 2,0	~ 2,0	2,0
Flüssige Mittel per 31.12.	2,9	2,9	2,9	4,0
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16,4	17,0-17,5	17,0-17,5	16,2

Investitionsseitig sind wir im März und Juli 2014 davon ausgegangen, dass sowohl Brutto- als auch Netto-Investitionen im Berichtsjahr deutlich oberhalb des Vorjahres liegen würden. Unter anderem führten geringere Investitionen bei DB Netze Fahrweg dazu, dass die Brutto-Investitionen niedriger waren als prognostiziert. Die Netto-Investitionen unterschritten die Prognose aus dem Juli 2014 nur knapp.

Im Hinblick auf die Finanzlage des DB-Konzerns haben wir Fälligkeiten von 1,2 Mrd. € erwartet. Die Prognose deckt sich mit der im Berichtsjahr eingetretenen Entwicklung. Für die Deckung unseres Finanzmittelbedarfs sind wir davon ausgegangen, dass wir die Finanzmärkte mit Anleiheemissionen von rund 2,0 Mrd. € in Anspruch nehmen würden. Auch hier deckt sich die Prognose mit der im Berichtsjahr eingetretenen Entwicklung.

Im Hinblick auf die flüssigen Mittel des DB-Konzerns sind wir davon ausgegangen, dass diese bei 2,9 Mrd. € liegen würden. Der Bestand an flüssigen Mitteln per 31. Dezember 2014 war unter anderem aufgrund von Verzögerungen im Mittelabfluss vor allem infolge von Einbehalten und veränderten Zahlungszielen im Zusammenhang mit Fahrzeugbeschaffungen deutlich höher. Stichtagsbezogene Effekte und außerordentliche Erträge insbesondere im Zusammenhang mit dem Abgang eines Grundstücks in Großbritannien sowie von Beteiligungen wirkten unterstützend.

Dementsprechend entwickelten sich die Netto-Finanzschulden ebenfalls deutlich besser als erwartet. Wir sind davon ausgegangen, dass die Netto-Finanzschulden ansteigen und bei 17,0 Mrd. € bis 17,5 Mrd. € liegen würden. Wir haben erwartet, dass der operative Cashflow nicht vollständig ausreichen würde, um die deutliche Steigerung der Netto-Investitionen finanzieren zu können.

KONZERNPERFORMANCE SOZIALES

HR2020-Programme leisten wichtigen Beitrag zur Umsetzung der Strategie DB2020

Über 12.000 Mitarbeiter in Deutschland neu eingestellt

Mitarbeiterzufriedenheit leicht angestiegen

TOP-ZIELE DIMENSION SOZIALES

TOP-ZIELE	Start 2012	Stand 2013	Stand 2014	Zielwert DB2020	geplante Verbesserung	Erreichungsgrad der geplanten Verbesserung (2020 versus 2012) in %										
						10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	
Mitarbeiterzufriedenheit - Index	3,6	-	3,7	4,0	+0,4											
Arbeitgeberattraktivität - Rang	31	22	13	≤ 10	+21											
Demografiefestigkeit 																
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	22,1	22,5	22,8	25,0	+2,9											
Gesundheitsstand in Deutschland in %	94,3	94,0	94,1	94,3	stabil											
Deckung externer Nachführungsbedarf in Deutschland in %	98,3	98,1	96,4	95,0	-											



STRATEGISCHE PERSONALPLANUNG

Wir schauen voraus und handeln mit Weitblick.

SEITE 111

OPTIMIERUNG UND INTERNATIONALISIERUNG HR-ARBEIT

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

SEITE 115

BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN

Wir bringen Arbeit und Privatleben zusammen und fördern Gesundheit.

SEITE 114 F.



PERSONALGEWINNUNG

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

SEITE 111

PERSONALENTWICKLUNG

Wir bahnen Wege, entdecken Talente und verändern Führung.

SEITE 111 F.

UNTERNEHMENSKULTUR

Wir glauben an Kultur und treiben den Wandel voran.

SEITE 112 FF.

GRI 2.10 STRATEGISCHE PERSONALPLANUNG

Mit der Strategischen Personalplanung (SPP) verschaffen wir uns für wesentliche Mitarbeitergruppen Transparenz über den zukünftigen Personalbestand und -bedarf. Auf Basis von DB-konzernerheitlichen Standards, Methoden und gemeinsam erarbeiteten Geschäftsszenarien erfassen wir so bereits knapp die Hälfte der inländischen Belegschaft. Künftige Personalengpässe oder -überhänge werden funktionen- und regionenspezifisch identifiziert. Um entsprechende Gegenmaßnahmen einzuleiten, werden Handlungsoptionen ermittelt und bewertet. Darüber hinaus wollen wir die SPP international im DB-Konzern etablieren. Erste internationale SPP-Modelle wurden bereits bei DB Schenker Rail Polska und DB Arriva Denmark implementiert.

Um auch die kurz- und mittelfristige Personalplanung und -steuerung zu optimieren, haben wir die einheitliche Abbildung des Personalbedarfs in Deutschland in einem EDV-System implementiert. Des Weiteren wurde im Sommer 2014 ein automatisierter Frühwarnbericht eingeführt, der potenzielle Personalengpassrisiken in betriebskritischen Bereichen transparent macht.

PERSONALGEWINNUNG

GRI LA2

TOP-ARBEITGEBER ¹⁾	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
Rang	13	22	+9	-	31

¹⁾ Abgeleitet aus den Einzelwerten für die vier Rekrutierungsgruppen des DB-Konzerns. Gewichteter Zielgruppenwert aus sechs Rankings, die von trendence erhoben wurden.

Der DB-Konzern will sein Profil als attraktiver Arbeitgeber schärfen und neue Mitarbeiter gewinnen. Dazu haben wir 2012 unsere Personalgewinnung inhaltlich und organisatorisch neu aufgestellt und konnten so deutliche Verbesserungen in den Arbeitgeberrankings erzielen. Basierend auf Rankings, die von trendence – Europas führendem Forschungsinstitut im Bereich Employer-Branding, Personalmarketing und Recruiting – erhoben wurden, verbesserten wir uns insbesondere bei den Schülern von Rang 25 auf Rang 14. Bei den Facharbeitern verbesserten wir uns von Rang 21 auf Rang 11. Bezogen auf alle Zielgruppen konnten wir uns auf Platz 13 steigern. Damit ist der DB-Konzern seinem Ziel, bis 2020 zu den Top-10-Arbeitgebern Deutschlands zu gehören, einen großen Schritt näher gekommen.

Dazu beigetragen hat unsere Arbeitgeberkampagne »Kein Job wie jeder andere«, die im Berichtsjahr fortgesetzt wurde. Das zentrale Element unseres Arbeitgeberauftritts ist unsere **KARRIEREWEBSITE**. Im Mai 2014 wurde sie mit dem

Employer Branding Award von trendence ausgezeichnet. Social-Media-Kanäle wie Facebook, Twitter oder YouTube sind Teil unseres Online-Auftritts. Eine Berufsberatung über Facebook wurde beispielsweise von Schülern gut angenommen.

Mit unseren rund 300 Schulkooperationen, 20 nationalen und vier internationalen Hochschulkooperationen sowie Recruiting-Veranstaltungen wie der DB Summer School wollen wir potenzielle Nachwuchskräfte frühzeitig binden. Hochschul-er können im DB-Konzern bereits während des Studiums im Praktikum, als Werkstudent oder im Rahmen einer Abschlussarbeit erste Arbeitserfahrungen sammeln und wichtige Berufskontakte knüpfen. Für Hochschulabsolventen bietet der DB-Konzern die Möglichkeit eines Traineeprogramms oder eines direkten Berufseinstiegs an. Unsere Kandidatenpools helfen uns, mit interessanten Kandidaten langfristig im Kontakt zu bleiben.

Wir wollen die Auswahl von Bewerbern dauerhaft noch stärker an deren Potenzialen und Talenten ausrichten. Daher wird der 2013 pilotierte Online-Test zur kompetenzbasierten Auswahl von Schulabgängern standardmäßig eingeführt. In der Pilotphase haben 35% der Bewerber für einen Ausbildungsberuf den Test im Wunschberuf bestanden, im Bereich duales Studium waren es 28%.

Trotz steigender Herausforderungen am externen Arbeitsmarkt konnte das Ziel zur Deckung des externen Nachführungsbedarfs von 95% im Berichtsjahr (96,4%) erreicht werden.

PERSONALENTWICKLUNG

GRI Qualifizierte und engagierte Mitarbeiter binden wir mit einer strategisch ausgerichteten und attraktiven Personalentwicklung. Dabei setzen wir auf die DB-konzerninterne Entwicklung von Fach- und Führungskräften. Die systematische Förderung von Leistungs- und Potenzialträgern ist ein wichtiges Instrument, um den Nachfolgebedarf zu sichern und Mitarbeiter zu binden. Grundlage hierfür ist der kontinuierliche Dialog.

Durch beschriebene Entwicklungswege werden den Mitarbeitern Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt, die auch eine geschäftsfeldübergreifende Nachfolgeplanung unterstützen. Ein Webtool sowie eine Landkarte zur Personalentwicklung machen die Entwicklungswege für alle Mitarbeiter transparent und zugänglich. Ein Weiterbildungskompass informiert online über Möglichkeiten der berufsbegleitenden Weiterbildung.

i WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 271

GRI LA2

GRI LA2

GRI LA11

Nachwuchssicherung

GRI
LA1



NACHWUCHSKRÄFTE PER 31.12. [IN NP]

	2014	Veränderung		2012	
		2013	absolut		%
Auszubildende ¹⁾	10.214	10.361	-147	-1,4	10.019
Studenten im dualen Studium ¹⁾	1.050	1.083	-33	-3,0	987
Trainees ²⁾	151	181	-30	-16,6	187
Praktikanten ²⁾	622	615	+7	+1,1	507
»Chance plus«-Teilnehmer	310	310	-	-	315

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

²⁾ Deutschland (Gesellschaften mit rund 97% der inländischen Mitarbeiter).

GRI
EC7

Der DB-Konzern ist mit fast 12.000 Auszubildenden, Dual-Studierenden und »Chance plus«-Teilnehmern einer der **GRÖSSTEN AUSBILDER** in Deutschland. Im Berichtsjahr haben rund 3.400 Jugendliche eine Berufsausbildung und 280 Jugendliche ein duales Studium im DB-Konzern begonnen. Der Anteil der jungen Menschen, die im Anschluss an ihre Ausbildung ein Übernahmeangebot bekommen, liegt bei 94%. Bundesweit an neun Standorten bieten wir über 300 Plätze in unserem Berufsvorbereitungsprogramm »Chance plus«. Schulabsolventen mit Startschwierigkeiten können sich hier, begleitet von betrieblichen Betreuern und Sozialpädagogen, intensiv auf eine Ausbildung vorbereiten. Über 80% der Teilnehmer des Jahrgangs 2013/2014, die das Programm erfolgreich beendet haben, konnten im Anschluss eine Berufsausbildung oder direkt eine Tätigkeit im DB-Konzern oder einem anderen Unternehmen beginnen. Neben der Vermittlung fachlicher Kenntnisse und praktischer Fertigkeiten ist der Erwerb von Service-, Sozial- und Methodenkompetenzen zentraler Bestandteil der Ausbildung im DB-Konzern.

Talentmanagement und Managementdiagnostik

GRI
LA12

Eine gezielte Nachführung von Talenten setzt voraus, geeignete Fach- und Führungskräfte systematisch zu identifizieren und zu fördern. Im Fokus des Talentmanagements steht zunächst die Besetzungsqualität im Führungskräftebereich. Entwicklungszenter zur Standortbestimmung und darauf aufbauende maßgeschneiderte Maßnahmen sind mögliche Instrumente zur gezielten individuellen Entwicklung von Talenten. Darüber hinaus bieten wir auch Formate an, um Talente im DB-Konzern zu identifizieren und dazu beizutragen, die Erfahrungsbreite von Führungskräften zu vergrößern und Karrieren über unterschiedliche Stationen (Geschäftsfelder, Rollen, Länder) zu fördern.

Führungsverständnis

Wir arbeiten seit 2012 an der Entwicklung eines **GEMEINSAMEN FÜHRUNGSVERSTÄNDNISSES** im DB-Konzern, das transformationale Führungselemente stärker betont. Deren

werte- und sinnbasierende Ausrichtung spielt im Rahmen von Auswahlprozessen und Bewertungsentscheidungen von Führungskräften eine wichtige Rolle. Seit Herbst 2014 wurde die mit den Top-250-Führungskräften und dem oberen Management begonnene Dialogreihe »Strategie und Führung« zur Verankerung des Führungsverständnisses mit den Führungskräften im leitenden Management fortgeführt. Das Format ergänzt die Aktivitäten und Maßnahmen, die bereits 2013 in den Ressorts und Geschäftsfeldern initiiert wurden.

GRI
LA12

Qualifizierung

Die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter in Deutschland erfolgt durch DB Training als Partner für Lern-, Entwicklungs- und Veränderungsprozesse. Mehr als 2.000 Qualifizierungsangebote sprechen alle Zielgruppenportfolios und Funktionen an. Neben dem Aufbau von Zielgruppenportfolios für Ingenieure und Einkäufer haben wir im Berichtsjahr auch ein modulares Qualifizierungsprogramm für alle Mitarbeiter und Führungskräfte des Finanzressorts entwickelt.

GRI
LA10

Die DB Akademie verantwortet die Qualifizierung für die rund 7.600 Führungs- und Nachwuchsführungskräfte des DB-Konzerns. Damit gewährleisten wir eine systematische und kontinuierliche Karrierebegleitung aus einer Hand. Mit den auf den individuellen Entwicklungsphasen basierenden Talent-, Transition- und Excellence-Programmen konnten wir im Berichtsjahr rund 50% unserer Führungskräfte erreichen. Um die Angebote auch weiterhin zukunftsorientiert auszurichten, wurde ein Projekt zur Weiterentwicklung gestartet. Dabei setzen wir unter anderem auf modulare Programmabauweise, internationale Entwicklungsaktivitäten sowie neue Dialog- und digitale Lernformate.

UNTERNEHMENSKULTUR

Der bereits im Jahr 2010 eingeleitete **KULTURWANDEL** ist ein zentraler Bestandteil der Strategie **DB2020**. Eine starke Unternehmenskultur, die von einem guten Miteinander sowie einer hohen Motivation, Verbundenheit und Zufriedenheit der Mitarbeiter geprägt ist, bildet die Basis für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg.

GRI
4.4

Kulturwandel

Um die Unternehmenskultur nachhaltig weiterzuentwickeln, haben wir einen kontinuierlichen Organisationsentwicklungsprozess etabliert. Unter Berücksichtigung der strategischen Ziele des DB-Konzerns, der Ergebnisse der **MITARBEITERBEFRAGUNG** und der Erkenntnisse aus regelmäßigen Dialogveranstaltungen wird der Prozess sukzessive justiert und neue Themen des Kulturwandels festgelegt.

Im Berichtsjahr haben wir fünf **ZUKUNFTSWERKSTÄTTEN** durchgeföhrt, um konkrete Lösungen in den zentralen Handlungsfeldern der Mitarbeiterbefragung 2012 – Zusammenarbeit, Weiterentwicklung, Kommunikation/Information/Einbindung, Führung und Arbeitszeitgestaltung/Arbeitsbedingungen – zu entwickeln. 118 bereits DB-



MITARBEITERBEFRAGUNG



Unter dem Motto »Mitmachen, damit sich was tut!« waren im Oktober 2014 mehr als 300.000 DB-Mitarbeiter weltweit aufgerufen, sich an der zweiten Mitarbeiterbefragung zu beteiligen – in 67 Ländern und 36 Sprachen.

konzernweit existierende Projekte und Instrumente wurden im Rahmen der Zukunftswerkstätten vorgestellt und dienten als Grundlagen für Diskussionen. Insgesamt wurden 526 weitere Lösungsvorschläge für die verschiedenen Handlungsfelder erarbeitet.

Rund 850 regionale Impulsgeber unterstützen geschäftsfeld- und hierarchieübergreifend den Kulturwandel.

Im Herbst 2014 wurde die zweite konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeföhrt. Über 300.000 Mitarbeiter welt-

weit erhielten erneut die Gelegenheit zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie sind und wo sie Handlungsbedarf sehen. Rund 190.000 Mitarbeiter haben mitgemacht. Das sind 60,1% und damit konzernweit ein nahezu gleich hoher Anteil wie bei der ersten Befragung 2012. Insgesamt hat sich die Grundstimmung gegenüber 2012 verbessert.

	2014	2012
MITARBEITERZUFRIEDENHEIT		
Index	3,7	3,6

Auf einer Skala von 1 (»stimme überhaupt nicht zu«) bis 5 (»stimme voll zu«) ist die Mitarbeiterzufriedenheit von 3,6 (2012) auf 3,7 gestiegen. Details zur Entwicklung auf der Ebene der Geschäftsfelder werden im Kapitel **ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER** [SEITE 122 FF.] erläutert.

Die Gesamtergebnisse für den DB-Konzern zeigen im Vergleich zu 2012 ein relativ konstantes Bild. Gleichwohl gibt es einige wichtige Veränderungen und neue kritische Punkte. Wie bei der Mitarbeiterbefragung 2012 lässt sich auch diesmal ableiten, wo Mitarbeiter und Führungskräfte gemeinsam ansetzen können, um noch besser zu werden. Vier Handlungsfelder sind dabei ausschlaggebend für weitere Veränderungen in den nächsten zwei Jahren.

→ Kommunikation, Information, Einbindung: Wie schon 2012 hat dieses Handlungsfeld für unsere Mitarbeiter die höchste Priorität. Viele Aspekte haben sich verbessert. Mitarbeiter werden mehr einbezogen, ihre Belange

inzwischen besser berücksichtigt. Allerdings wird die Kommunikation unter und auch zwischen Führungskräften und Mitarbeitern kritischer wahrgenommen.

→ Führung: Dieses Handlungsfeld gehört erneut zu den wichtigsten Einflussfaktoren bei der Mitarbeiterzufriedenheit. Die Umsetzung des neuen Führungsverständnisses bleibt eine zentrale Aufgabe.

→ Zusammenarbeit: Dieses Handlungsfeld stand 2012 nicht im Fokus und ist das einzige, das 2014 schlechter bewertet wird. Zudem gewinnt es deutlich an Einfluss auf die Mitarbeiterzufriedenheit.

→ Weiterentwicklung: Angesichts der Tatsache, dass die Bedeutung von Weiterentwicklung zugenommen hat, steht dieses Thema weiter im Fokus – nicht zuletzt auch mit Blick auf den demografischen Wandel.

Auf der Grundlage der Ergebnisberichte werden die Führungskräfte in über 10.000 moderierten Folgeworkshops mit ihren Mitarbeitern die Ergebnisse besprechen, die Veränderungen gegenüber 2012 bewerten und neue Maßnahmen ableiten.

DIVERSITY



FRAUENANTEIL PER 31.12. [IN %]	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
Frauenanteil	23,1	22,6	-	-	22,5
in Deutschland	22,8	22,5	-	-	22,1

Ein wertschätzender Umgang mit Vielfalt und die Nutzung dieses Potenzials sind zentrale Bestandteile unserer Unternehmenskultur. Kernthemen sind gleiche Entwicklungsmöglichkeiten für Frauen und Männer sowie die Förderung der Zusammenarbeit von Menschen verschiedener Altersgruppen und unterschiedlicher Kulturen/Ethnien.

Gemeinsam mit dem Hamburger Institute of Change Management haben wir im Berichtsjahr eine Studie zum Generationenmanagement durchgeföhrt. In mehreren Workshops wurden unterschiedliche Sichtweisen und Ansprüche von Führungskräften der verschiedenen Generationen erarbeitet und die sich daraus ergebenden Herausforderungen für Führung erörtert. Dabei wurden vier Handlungsfelder identifiziert: Sensibilität für Generationenvielfalt schaffen, intergenerative Zusammenarbeit fördern, altersunabhängig Entwicklungschancen und Leistungsförderung bieten, organisationale und instrumentelle Voraussetzungen gestalten. Die Ergebnisse der Studie sind für die Führungskräfte- und Personalentwicklung sowie für die Arbeit an der Unternehmenskultur von hoher Relevanz.

Zur Steigerung des Frauenanteils insgesamt und in Führungspositionen wurden im Berichtsjahr weitere Maßnahmen entwickelt. Ein neues Berichtswesen für die Entscheidungs-

GRI
LA1
LA13

F1
S. 80
S. 116

GRI
LA13

GRI LA13 Träger im DB-Konzern soll mehr Transparenz über die Entwicklung des Frauenanteils schaffen und die Möglichkeiten zur konsequenten Gegensteuerung verbessern. Bei der Besetzung von Führungspositionen des oberen Managements muss seit 2013 unter den Kandidaten mindestens eine geeignete Bewerberin sein. Dieses Vorgehen wollen wir auch auf Positionen im leitenden Management ausweiten.

GRI LA3 Das Mentoringprogramm »Karriere mit Kindern« begleitet erfolgreich Führungs- und Führungsnachwuchskräfte mit Kindern auf ihrem Karriereweg. Zudem beteiligt sich der DB-Konzern am unternehmensübergreifenden Väternetzwerk. Damit ist der DB-Konzern auf das voraussichtlich Mitte 2015 in Kraft tretende »Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst« vorbereitet.

GRI LA13 Als Gründungsmitglied unterstützt der DB-Konzern den Verein Charta der Vielfalt und beteiligte sich am 2. Deutschen Diversity Tag im Juni 2014.

GRI 4.4 **BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN**

GRI LA4 Um Mitarbeiter langfristig zu binden, will der DB-Konzern ihnen in jeder Lebens- und Berufsphase eine Perspektive geben und die individuellen Bedürfnisse mit den Anforderungen des Unternehmens zusammenbringen.

Tarifpolitik und Beschäftigungsbedingungen

MITARBEITER MIT KOLLEKTIV-RECHTLICHEN REGELUNGEN PER 31.12. [IN NP]	2014	Veränderung			2012
		2013	absolut	%	
Mitarbeiter mit Tarifverträgen	180.897	180.274	+ 623	+ 0,3	177.554
Anteil in %	94,8	94,8	-	-	95,2

Deutschland (Gesellschaften mit rund 97% der inländischen Mitarbeiter).

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

GRI LA5 Eine nachhaltige Personalpolitik steht im Mittelpunkt des mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ausgehandelten und 2013 in Kraft getretenen **DEMOGRAFIETARIFVERTRAGS**. Vereinbart wurden beispielsweise eine unbefristete Beschäftigungssicherung sowie ein unbefristetes Übernahmeangebot für alle Auszubildenden mit erfolgreichem Abschluss.

GRI LA11 LA9 Zudem wurde beschlossen, die Arbeitszeit und die Arbeitsbedingungen individueller zu gestalten, um eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie beziehungsweise Privatleben zu erreichen. Ein Instrument sind die bewährten betrieblichen Arbeitszeitprojekte. Zudem können Mitarbeiter Langzeitkonten für eine berufliche Auszeit

(Sabbatical) oder die Familienpflegezeit in Anspruch nehmen. Die **BETRIEBLICHE GESUNDHEITSFÖRDERUNG** setzen wir stärker in den Fokus. Im Programm »Gesundheit und Arbeitsbedingungen« (ProGEAR) werden die Themen Tauglichkeit und Eignung, Ergonomie, psychische Gesundheit, Inklusion und verhaltensbezogene Gesundheitsprävention DB-konzernweit ausgestaltet.

Im Berichtsjahr haben wir uns mit der EVG darauf geeinigt, den Geltungsbereich der Beschäftigungssicherung zu erweitern sowie das Angebot im Demografietarifvertrag zur »Besonderen Teilzeit im Alter« zu verbessern. Zudem wurde die Öffnungsklausel für betriebliche Arbeitszeitgestaltung verlängert. Das gibt unseren Betrieben auch künftig die Möglichkeit, von tarifvertraglichen Arbeitszeitregelungen abzuweichen, um auf die individuellen Bedürfnisse der Arbeitnehmer besser eingehen zu können.

Mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) haben wir im April 2014 einen »Tarifvertrag über besondere Bedingungen bei Verlust der Fahrdiensttauglichkeit« abgeschlossen. Er regelt den Beschäftigungsschutz für Arbeitnehmer, die aus gesundheitlichen Gründen die Tätigkeit eines Lokomotivführers dauerhaft nicht mehr ausüben können. Lokomotivführer, die dauerhaft fahrdienstuntauglich werden, können zwischen der berufslebenslangen DB-Beschäftigungssicherung und einem Ausscheiden mit besonderer Abfindung wählen. Lokführer, die infolge traumatischer Ereignisse ihren Beruf dauerhaft nicht mehr ausüben können, erhalten einen arbeitslebenslangen Entgeltschutz in Höhe von 100% des ehemaligen Tabellenentgelts. Der Vorrang für ortsnahe Vermittlung auf einen Arbeitsplatz für Lokomotivführer, deren Fahrdienstuntauglichkeit zum Beispiel auf Traumatisierung oder Arbeitsunfall beruht, wurde ausgebaut.

Die Grundlagentarifverträge mit der GDL und der EVG sind zum 30. Juni 2014 ohne Nachwirkung ausgelaufen. Darin war geregelt, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe Tarifverträge abschließen darf. Das war die Voraussetzung für eine konflikt- und widerspruchsfreie Tarifpolitik mit den beiden konkurrierenden Gewerkschaften. In der Tarifrunde 2014 steht daher neben der Tarifentwicklung auch die grundsätzliche Frage im Fokus, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe verhandelt. Beide Gewerkschaften haben Forderungen für zum Teil die gleichen Berufsgruppen erhoben. Dabei müssen Tarifkollisionen vermieden werden, bei denen unterschiedliche Regeln wie zur Arbeitszeitgestaltung für die gleiche Berufsgruppe entstehen. Trotz einer uneingeschränkten Verhandlungsbereitschaft seitens des DB-Konzerns führte die GDL Warnstreiks und eine Urabstimmung durch, der weitere mehrtägige Streikmaßnahmen folgten.

Seit Dezember 2014 verhandelt der DB-Konzern wieder mit beiden Gewerkschaften. Unsere Ziele sind stabile Ver-

hältnisse, eine geordnete Tarifpolitik und eine Sozialpartnerschaft mit GDL und EVG, um Tarifkonkurrenz zu vermeiden. Die VERHANDLUNGEN [SEITE 177] laufen im Jahr 2015 weiter.

Die Beschäftigungsbedingungen für leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmer werden kontinuierlich weiterentwickelt. Die Vergütungspolitik und die Nebenleistungen werden dazu an den strategischen Zielen ausgerichtet. Das Zielsystem der Strategie DB2020 ist in die variable Vergütung integriert.

Um die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu verbessern, können leitende Angestellte und außertarifliche Mitarbeiter bereits seit 2012 eine berufliche Auszeit von bis zu sechs Monaten vereinbaren. Darüber hinaus fördern wir Teilzeit in Führung und Interimsmanagement.

Sozial- und Nebenleistungen

GRI EC5 LA3

Neben einer fairen und leistungsgerechten Vergütung bietet der DB-Konzern vielseitige Sozial- und Nebenleistungen. Fünf große Sozialpartner – die STIFTUNG BAHN-SOZIALWERK (BSW), BAHN-BKK, Verband Deutscher Eisenbahner Sportvereine (VDES), DEVK-Versicherungen und Sparda-Banken – bieten Vorteilspakete für unsere Mitarbeiter.

In Zusammenarbeit mit dem BSW sowie dem Eltern-Service AWO bietet der DB-Konzern seinen Mitarbeitern verschiedene Angebote für Betreuungsmöglichkeiten. 90 Betreuungsplätze stehen in der DB-betriebseigenen Einrichtung »Bahnini« in Frankfurt am Main zur Verfügung und 164 Belegplätze in privaten Kitas. Während der Sommerferien können Mitarbeiterkinder an verschiedenen DB-Standorten an dem DB-konzern-eigenen Programm »DB RasselBAHNde« teilnehmen. Zudem werden Eltern vom ElternService AWO bei der Suche nach Betreuungsoptionen, nach Notfall- und Ferienbetreuungsangeboten sowie bei der Vermittlung von Au-pairs oder Tagespflegepersonal unterstützt. Über den ElternService AWO bieten wir unseren Mitarbeitern auch eine weitreichende Unterstützung bei der Pflege von Angehörigen an.

OPTIMIERUNG UND INTERNATIONALISIERUNG DER HR-ARBEIT

2013 hat der Prozess der Kulturentwicklung im Personalressort begonnen, um den Kulturwandel in der eigenen Organisation zu vertiefen und diese zugleich zum Treiber innerhalb des DB-Konzerns zu machen. Ziel ist, dass jeder Mitarbeiter im Personalressort zum Multiplikator für die Personalstrategie HR2020 wird. Mit dem Aufbau eines internationalen Personalleiternetzwerks haben wir 2012 die Basis für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit der Personalbereiche geschaffen. Im Berichtsjahr fanden zwei International Human Resources (HR) Manager Meetings statt.

Anfang Oktober 2014 wurde das EDV-System PeopleSoft International (PSI) in den Produktivbetrieb übernommen. Damit wurde ein wesentlicher Meilenstein auf dem Weg zu einer einheitlichen Personalsystemlandschaft für die international tätigen Geschäftsfelder erreicht. Die HR-Datenbasis von PSI schafft die Grundlage für die systemtechnische Unterstützung der internationalen HR-Prozesse und das internationale Berichtswesen. Bis Ende 2014 haben wir das System in fünf Ländern eingeführt.

Zudem hat der DB-Konzern seine internationalen Recruiting-Aktivitäten weiter intensiviert. Dazu wurde ein Global Talent Acquisition Network mit Vertretern der Personalgewinnungsorganisation und Experten aus verschiedenen Geschäftsfeldern und Ländern etabliert, das an Projekten wie dem gezielten Recruiting im europäischen Ausland für Vakanzen in Deutschland oder der Einführung von Recruiting-Standards und -Maßnahmen arbeitet.

Um Mitarbeitern verstärkte Anreize zu geben, auch international Erfahrung zu sammeln, schaffen wir Transparenz über Einsatzmöglichkeiten und unterstützen Mitarbeiter gezielt bei der Entsendung.

Um die Weiterentwicklung der Unternehmenskultur international voranzutreiben, fand der vierte internationale Zukunftsdialog in Manchester statt. Zudem wurde erstmalig ein Mitarbeiterkinderaustausch mit 32 Teilnehmern aus 13 Ländern durchgeführt.

Zur länderübergreifenden Vertretung der Interessen der Beschäftigten besteht seit 2005 ein Europäischer Betriebsrat (EBR) mit Arbeitnehmervertretern aus 21 europäischen Ländern.

ENTWICKLUNG DER MITARBEITERZAHL

MITARBEITER PER 31.12. [IN VZP]	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
DB Bahn Fernverkehr	16.461	16.564	-103	-0,6	15.947
DB Bahn Regio	36.605	36.878	-273	-0,7	36.959
DB Arriva	45.712	46.718	-1.006	-2,2	39.545
DB Schenker Rail	30.842	30.925	-83	-0,3	31.770
DB Schenker Logistics	64.810	64.051	+759	+1,2	64.199
DB Dienstleistungen	25.476	26.319	-843	-3,2	26.375
DB Netze Fahrweg	43.382	42.206	+1.176	+2,8	41.400
DB Netze Personenbahnhöfe	4.867	4.835	+32	+0,7	4.797
DB Netze Energie	1.770	1.753	+17	+1,0	1.626
Sonstige	25.838	25.404	+434	+1,7	24.890
DB-Konzern	295.763	295.653	+110	-	287.508
± Konsolidierungskreisänderungen	-47	-1.340	+1.293	-	-
DB-Konzern - vergleichbar	295.716	294.313	+1.403	+0,5	287.508

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

GRI LA1

GRI
LA1

MITARBEITER PER 31.12. [IN NP]	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
DB-Konzern	306.966	306.919	+47	-	299.347

Auf vergleichbarer Basis ist die Zahl der Mitarbeiter im DB-Konzern per 31. Dezember 2014 leicht angestiegen. Dies resultiert aus der deutlichen Erhöhung der Anzahl der Mitarbeiter bei DB Netze Fahrweg im operativen Betrieb und in der Instandhaltung sowie dem Aufbau bei DB Schenker Logistics. Dagegen verzeichnete insbesondere DB Dienstleistungen einen Rückgang. Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen resultieren hauptsächlich aus der Veräußerung der Aktivitäten von DB Arriva auf Malta.

Die Anzahl der Mitarbeiter in natürlichen Personen (NP) blieb nahezu unverändert.

i WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 273 F.

GRI
2.5

MITARBEITER NACH REGIONEN PER 31.12. [IN VZP]	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
Deutschland	187.882	187.837	+45	-	186.222
Europa (ohne Deutschland)	83.858	84.228	-370	-0,4	77.205
Asien/Pazifik	13.917	13.702	+215	+1,6	13.958
Nordamerika	7.585	7.326	+259	+3,5	7.592
Übrige Welt	2.521	2.560	-39	-1,5	2.531
DB-Konzern	295.763	295.653	+110	-	287.508

MITARBEITER NACH REGIONEN PER 31.12. [IN NP]	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
Deutschland	195.805	195.912	-107	-0,1	194.020
Europa (ohne Deutschland)	86.944	87.270	-326	-0,4	81.055
Asien/Pazifik	14.008	13.755	+253	+1,8	14.030
Nordamerika	7.688	7.421	+267	+3,6	7.704
Übrige Welt	2.521	2.561	-40	-1,6	2.538
DB-Konzern	306.966	306.919	+47	-	299.347

Die Zahl der Mitarbeiter ist in Deutschland annähernd unverändert geblieben, in Europa (ohne Deutschland) leicht gesunken und in den Regionen Asien/Pazifik und Nordamerika leicht angestiegen.

Der Anteil der Mitarbeiter außerhalb Deutschlands betrug unverändert rund 36%.

Mitarbeiter in Deutschland

i Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiter im DB-Konzern in Deutschland betrug wie im Vorjahr 21 Jahre. Die Mitarbeiter des DB-Konzerns in Deutschland waren im Durchschnitt 46 Jahre alt.

i WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 274

FLUKTUATION VON MITARBEITERN [IN NP]	2014		2013		2012	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Fluktuation	9.291	4,9	7.553	4,2	8.827	4,8
Sonstige Fluktuation	5.460	2,9	4.649	2,6	5.037	2,7
Rentenbedingte Fluktuation	3.831	2,0	2.904	1,6	3.790	2,1

Deutschland (Gesellschaften mit rund 97% der inländischen Mitarbeiter). Betrachtet wird die arbeitnehmerseitig veranlasste Fluktuation der unbefristeten Stammmitarbeiter. In der rentenbedingten Fluktuation sind auch die Altersteilzeitfälle enthalten.

Aufgrund der hohen Anzahl externer Einstellungen und der damit verbundenen höheren Fluktuation in den ersten Jahren der Unternehmenszugehörigkeit ist ein Anstieg der sonstigen Fluktuation zu verzeichnen.

i WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 272

NEUEINSTELLUNGEN PER 31.12. [IN NP]	2014	Veränderung		2012	
		2013	absolut		%
DB-Konzern	12.437	11.481	+956	+8,3	11.099

Deutschland (Gesellschaften mit rund 97% der inländischen Mitarbeiter). Nicht enthalten sind Einstellungen und Übernahmen von Auszubildenden und Studenten im dualen Studium.

i Um den zukünftigen Nachführungsbedarf, der insbesondere durch altersbedingte Abgänge entsteht, zu decken, werden wir in den kommenden Jahren durchschnittlich rund 8.000 neue Mitarbeiter pro Jahr einstellen müssen. Gleichzeitig gilt es, die bestehenden Mitarbeiter zu entwickeln und langfristig an das Unternehmen zu binden.

i WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 270

i Der Anteil der Mitarbeiter mit unbefristeten Arbeitsverhältnissen in Deutschland lag mit über 95% weiterhin auf einem sehr hohen Niveau. Der Anteil externer Zeitarbeiter hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht.

i WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 274

GRI
LA2

F1
S. 113
S. 173

GRI
LA1

KONZERNPERFORMANCE ÖKOLOGIE

*Klimaschutzziel für 2020 bereits übertroffen
 Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix weiter erhöht
 Lärmsanierung und Umrüstung auf Flüsterbremsen fortgeführt*

TOP-ZIELE DIMENSION ÖKOLOGIE

TOP-ZIELE	Start 2012	Stand 2013	Stand 2014	Zielwert DB2020	geplante Verbesserung	Erreichungsgrad der geplanten Verbesserung (2020 versus 2012) in %									
						10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Reduktion spezifischer CO ₂ -Emissionen im Vergleich zu 2006 in %	12,3	18,7	22,7	20	+7,7										
Reduktion CO ₂ -Emissionen - Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix in %	24,0	35,2	39,6	35	+11,0										
Lärmreduktion - lärmsanierte Strecke gesamt in km	1.200	1.300	1.400	2.000	+ 800										
Lärmreduktion - Anzahl mit Flüsterbremsen umgerüsteter Güterwagen gesamt	150	650	6.500	60.000	+ 59.850										
Material-/Ressourceneffizienz - Recyclingquote in %	94,1	94,2	95,6	≥95	+ 0,9										



ERNEUERBARE ENERGIEN

Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix auf 39,6% gesteigert.

i SEITE 119

GRÜNE ANGEBOTE

CO₂-Emissionen liegen im Schienenpersonenfernverkehr bei rund 11 g pro Person und Kilometer.

i SEITE 118

LÄRMSANIERUNG

55 km Schallschutzwände errichtet und in 2.400 Wohnungen Schallschutzmaßnahmen umgesetzt.

i SEITE 119 F.

MATERIALEINSATZ

Anteil des eingesetzten Recyclingschrotters liegt bei 17%.

i SEITE 121

FLÜSTERBREMSEN

Insgesamt wurden rund 6.500 Güterwagen auf V-Sohle umgerüstet.

i SEITE 120



RECYCLING

Hohe Recyclingquote von über 95% schon jetzt erreicht.

i SEITE 121

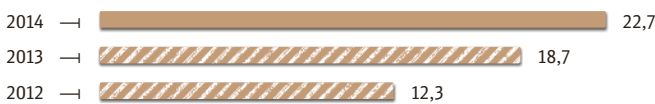
KLIMASCHUTZ

CO₂-Emissionen reduziert

Wir haben uns das Ziel gesetzt, unsere spezifischen CO₂-Emissionen weltweit zwischen 2006 und 2020 um 20% zu senken. Dieses Ziel haben wir mit einer Minderung um 22,7% bereits übererfüllt. DB Bahn Fernverkehr leistet dabei einen großen Beitrag, da seit April 2013 für grüne Angebote zusätzlich Ökostrom eingekauft wird, was die Klimabilanz erheblich verbessert. In der Seefracht werden durch die Reedereien größere Schiffe mit hoher Kapazität eingesetzt und flächendeckend Slow Steaming praktiziert. Im SPNV speisen neue Fahrzeuge, wie die BR 442, beim Bremsen mehr Strom ins Netz zurück als die bisherigen Fahrzeuge.



REDUKTION SPEZIFISCHER CO₂-EMISSIONEN IM VERGLEICH ZU 2006 [IN %]



Methodenänderung ab 2013 und mit DB Arriva; Effizienzverbesserungen gemäß IATA Fuel Measurement Protocol bei Luftfracht nicht einbezogen.



SPEZIFISCHE CO ₂ -EMISSIONEN DER FAHRTEN UND TRANSPORTE DES DB-KONZERNS	2014	Veränderung			2012
		2013	absolut	%	
Schienenpersonen-nahverkehr in g/Pkm	58,9	59,6	-0,7	-1,2	60,7
davon Deutschland	58,0	63,1	-5,1	-8,1	64,7
Schienenpersonen-fernverkehr in g/Pkm	10,6	19,8	-9,2	-46,5	39,7
Busverkehr in g/Pkm	74,6	78,0	-3,4	-4,4	70,5
davon Deutschland	76,7	80,0	-3,3	-4,1	79,5
Schienengüterverkehr in g/tkm	21,0	22,1	-1,1	-5,0	23,7
Straßengüterverkehr ¹⁾ in g/tkm	106,7	103,1	+3,6	+3,5	103,9
Luftfracht ²⁾ in g/tkm	632,8	641,9	-9,1	-1,4	643,0
Seefracht ³⁾ in g/tkm	9,3	9,9	-0,6	-6,1	11,5

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

¹⁾ Inklusive Fahren.

²⁾ Effizienzverbesserungen gemäß IATA Fuel Measurement Protocol nicht einbezogen.

³⁾ Methodenänderung ab 2013.

Insgesamt sind die spezifischen CO₂-Emissionen im Berichtsjahr verkehrsträgerübergreifend, mit Ausnahme des Straßengüterverkehrs, weiter gesunken. Im Straßengüterverkehr sind aufgrund des Berichtszeitpunkts Flotten- und Auslastungsverbesserungen noch nicht berücksichtigt. Seit dem Jahr 1990 und damit seit Beginn unseres ersten

Klimaschutzprogramms konnten wir die spezifischen CO₂-Emissionen im DB-Schienenverkehr in Deutschland um 60% reduzieren. Die absoluten CO₂-Emissionen konnten wir um 5 Mio. t senken. Die Reduktion ist unter anderem auf die stetig steigende Energieeffizienz unserer Fahrzeugflotte, den hohen Anteil erneuerbarer Energien im DB Bahn Fernverkehr sowie das energieeffiziente Fahren der Lokführer zurückzuführen.

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 276

Energieeffizienz erhöht

Unser Ziel ist es, so viel Energie wie möglich einzusparen, um so den größten Effekt für den Klimaschutz zu erreichen und dabei auch wirtschaftlich effizienter zu werden.

Zur kontinuierlichen Senkung des spezifischen Primärenergieverbrauchs verbessern wir stetig die Energieeffizienz unserer Fahrzeuge und steigern die Auslastung. Im Busverkehr bleibt der Energieverbrauch trotz technischer Qualitätsverbesserungen für die Kunden, wie eines verstärkten Einsatzes von Klimaanlage, annähernd gleich.

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 275 F.



SPEZIFISCHER PRIMÄR-ENERGIEVERBRAUCH DER FAHRTEN UND TRANSPORTE DES DB-KONZERNS	2014	Veränderung			2012
		2013	absolut	%	
Schienenpersonen-nahverkehr in MJ/Pkm	0,99	0,99	-	-	1,09
davon Deutschland	0,99	1,06	-0,07	-6,6	1,12
Schienenpersonen-fernverkehr in MJ/Pkm	0,38	0,48	-0,1	-20,8	0,68
Busverkehr in MJ/Pkm	1,18	1,19	-0,01	-0,8	1,25
davon Deutschland	1,11	1,11	-	-	1,14
Schienengüterverkehr in MJ/tkm	0,36	0,37	-0,01	-2,7	0,39
Straßengüterverkehr ¹⁾ in MJ/tkm	1,57	1,51	+0,06	+4,0	1,52
Luftfracht ²⁾ in MJ/tkm	8,63	8,75	-0,12	-1,4	8,77
Seefracht ²⁾ in MJ/tkm	0,12	0,13	-0,01	-7,7	0,15

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

¹⁾ Inklusive Fahren.

²⁾ Methodenänderung ab 2013.



GRÜNE LOGISTIK



In Linz und Wien nutzen wir unter anderem gasbetriebene Fahrzeuge. Die Emissionen liegen unter den Euro-VI-Grenzwerten. Zudem sind Lärmmissionen und Treibstoffkosten geringer.

GRI EN18

F2

S. 90
S. 177

GRI EN16
EN17

GRI EN16
EN18

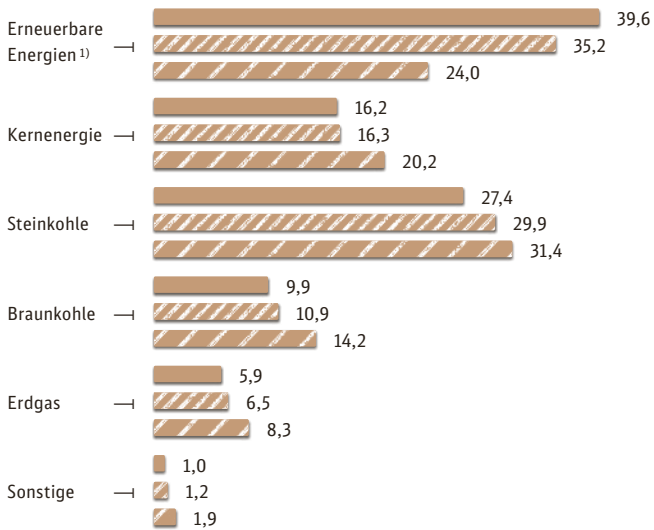
GRI EN3
EN4

GRI
EN3
EN4

Anteil erneuerbarer Energien in der Bahnstrombeschaffung weiter angestiegen



BAHNSTROMMIX IN DEUTSCHLAND [IN %]



■ 2014 ■ 2013 ■ 2012

¹⁾ Inklusive grüne Angebote DB Bahn Fernverkehr, ohne Umwelt-Plus und Eco Plus.

Die Daten für das Jahr 2014 entsprechen den per Februar 2015 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

GRI
EN6

Der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix ist erneut gestiegen. Die Entwicklung ist im Wesentlichen bedingt durch die Einbeziehung der Bahnstromkraftwerksmengen in den EEG-Umlagemechanismus. Zudem kam aber auch die ganzjährige Wirksamkeit der zum 1. April 2013 eingeführten grünen Angebote bei DB Bahn Fernverkehr zum Tragen.

Infolge der vorzeitigen Zielerreichung wird der Zielwert für das Jahr 2020 überarbeitet.

GRI
EN29

Mit einem Ökostromanteil von 75%, bezogen auf ihren gesamten Stromverbrauch, liegen die Züge von DB Bahn Fernverkehr weit vor allen anderen Verkehrsmitteln. Durchschnittlich fahren die Kunden innerhalb Deutschlands daher mit nur 11 g CO₂ pro Person und Kilometer. Kunden, die keines der CO₂-freien Angebote nutzen, können für 1 € Aufpreis ein Umwelt-Plus-Ticket erwerben und so ebenfalls CO₂-frei reisen.

Zudem werden bereits seit Oktober 2009 alle Dienstreisen der DB-Mitarbeiter im Fernverkehr mit der Bahn innerhalb Deutschlands CO₂-frei durchgeführt, die Privatreisen seit April 2013.



Die S-Bahn Hamburg trägt zu einer Verbesserung der Klimabilanz von DB Bahn Regio bei, da sie mit 100% Ökostrom fährt und somit CO₂-frei unterwegs ist. Das Saarland hat dagegen den Vertrag über den Ökostrombezug für die Regionalverkehre Ende 2013 nicht verlängert.

Die Menge für die CO₂-freien Angebote Umwelt-Plus (Schienenpersonenfernverkehr) und Eco Plus (Schienengüterverkehr) wird im Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix nicht dargestellt und fließt nicht in die spezifischen Werte der DB-Schienenverkehre ein, da diese auf die Umweltbilanz der entsprechenden Kunden angerechnet werden. Inklusive dieser Menge beträgt der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix 40%.

GRI
EN26

Bahnhöfe senken Energiebedarf



An unseren Bahnhöfen wollen wir den Energieverbrauch und damit den CO₂-Ausstoß reduzieren. Im Vergleich zu 2010 konnte bis Ende 2014 der Primärenergieverbrauch bereits um 11% nachhaltig gesenkt werden. Im Fokus der Energieeinsparmaßnahmen standen Umrüstungen von Beleuchtungsanlagen auf LED.

Nach der Eröffnung des ersten klimaneutralen Bahnhofs im Sommer 2014 in KERPEN-HORREM [SEITE 158] entsteht in der Lutherstadt Wittenberg der zweite grüne Bahnhof.

i WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 277

GRI
EN5
EN6

LÄRMREDUKTION



Auch unser Ziel bei der LÄRMREDUKTION ist ambitioniert: Den Schienenverkehrslärm in Deutschland wollen wir – im Vergleich zu 2000 – bis 2020 halbieren. Um dieses Ziel zu erreichen, errichten wir ortsfeste Schallschutzmaßnahmen an der Strecke und rüsten unsere Güterwagen auf leise Bremstechnologie um. Neue Güterwagen werden bereits seit 2001 mit leisen Bremssohlen beschafft.

GRI
EN26

Lärmsanierung und -vorsorge fortgeführt



LÄRMSANIERUNG UND -VORSORGE IN DEUTSCHLAND

	2014	2013	2012
LÄRMSANIERUNG (BESTANDSNETZ)			
Errichtete Schallschutzwände in km	55	62	55
Wohnungen mit passiven Maßnahmen ¹⁾	2.400	2.500	2.000
Lärmsanierte Strecke gesamt in km ¹⁾	1.400	1.300	1.200
LÄRMVORSORGE (NEU- UND AUSBAUSTRECKEN)			
Errichtete Schallschutzwände in km	29	36	28
Wohnungen mit passiven Maßnahmen ¹⁾	8.100	2.800	8.200

¹⁾ Werte gerundet.

GRI
EN26

Seit 1999 setzen wir das freiwillige, von der Bundesregierung ins Leben gerufene Programm »Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes« um. Auf den identifizierten 3.700 km hochbelasteten Strecken in Deutschland werden Lärmschutzwände gebaut und Wohnungen zum Beispiel mit Schallschutzfenstern ausgestattet. Eine Prioritätenliste legt fest, wo die höchsten Belastungen vorliegen und in welcher Reihenfolge die einzelnen Ortstagen lärmsaniert werden. Der Bund stellte dafür in den letzten Jahren 100 Mio. € pro Jahr zur Verfügung. Im Berichtsjahr wurden die Mittel für die **LÄRMSANIERUNG** auf 130 Mio. € erhöht. Da die Mittelerrhöhung unterjährig erfolgt ist, konnten die zusätzlichen Mittel aufgrund notwendiger Vorlaufzeiten für Planfeststellungsverfahren, Baubetriebsplanung und Ausschreibungen nicht mehr vollständig eingesetzt werden. Insgesamt flossen im Berichtsjahr rund 104 Mio. € in Maßnahmen der Lärmsanierung. Davon wurden unter anderem weitere 55 km Schallschutzwände errichtet und in rund 2.400 Wohnungen Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Bis Ende 2014 waren damit insgesamt rund 1.400 km Strecke lärmsaniert. Bis zum Jahr 2020 sollen es rund 2.000 km sein.

Die **LÄRMVORSORGE** wird bei Neu- und Ausbaumaßnahmen angewandt und richtet sich nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung. Die Maßnahmen sind abhängig von der Intensität der Bautätigkeit des jeweiligen Jahres und daher Schwankungen unterworfen.

Mehr leise Güterwagen auf der Schiene

GÜTERWAGEN MIT V-SOHLLE IN DEUTSCHLAND	2014	2013	2012
Neue Güterwagen gesamt	8.000	7.750	7.470
Umgerüstete Güterwagen gesamt	6.500	650	150
Insgesamt	14.500	8.400	7.620

Werte gerundet.

Durch den Einsatz von leiseren Bremsen, sogenannten Verbundstoffbremssohlen (V-Sohlen), die das Aufrauen der Radoberflächen gering halten, kann der vom Güterverkehr ausgehende Lärm effektiv um rund 10 dB(A) in der Vorbeifahrt gemindert werden – was für das menschliche Ohr einer Halbierung entspricht. Zwei unterschiedliche Typen der V-Sohle stehen hierfür zur Verfügung. Bereits seit 2001 beschaffen wir neue Güterwagen mit dem Typ K-Sohle. Die Anzahl neuer Güterwagen mit dieser lärmindernden Technologie hat sich im Berichtsjahr auf rund 8.000 erhöht. Seit der Zulassung der LL-Sohle haben wir über 5.000 Güterwagen auf LL-Sohle sowie im Projekt »Leiser Rhein« rund 600 Wagen auf K-Sohle umgerüstet, insgesamt sind nun rund 6.500 Güterwagen umgerüstet. Die Umrüstung der Bestands-güterwagen wird vom BMVI über ein Förderprogramm

unterstützt. Bis Ende 2014 waren insgesamt rund 14.500 neue und umgerüstete Güterwagen von DB Schenker Rail mit leiseren Bremssohlen auf dem Schienennetz unterwegs.

i WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 277

LÄRMABHÄNGIGES TRASSENPREISSYSTEM IN DER UMSETZUNG

Unterstützt wird die Umrüstung der Güterwagen durch das 2013 eingeführte **LÄRMABHÄNGIGE TRASSENPREISSYSTEM** (LaTPS), eine lärmabhängige Entgeltkomponente für laute Güterzüge.

i WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 277

Sonderprogramm Lärmschutz abgeschlossen

Im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (IBP) und des **SONDERPROGRAMMS LÄRMSCHUTZ SCHIENE** wurden 2013 und 2014 Bundesmittel in Höhe von rund 23 Mio. € investiert und 20 Maßnahmenpakete bundesweit umgesetzt. Schwerpunkte des IBP waren vor allem die Regionen Elbtal und Mittelrheintal. So wurden allein im Mittelrheintal über 38 km Schienenstegabschirmungen (SSA) und -dämpfer eingebaut. Außerdem wurden rund 500 Isolierstöße ausgebaut, um punktuelle Lärmbelastungen zu entschärfen. Darüber hinaus konnten wir durch präventives Schleifen der Schienen das Rollgeräusch netzweit messbar verringern. Mit dieser Sondermaßnahme, die für glatte Schienen sorgt, kann der Lärm um bis zu 3 dB (A) verringert werden. In Kombination mit Schienenstegdämpfern oder -abschirmungen ergibt sich somit in einigen Ortstagen eine Reduktion des Schienenverkehrslärms um bis zu 6 dB (A).



UMRÜSTUNG VON GÜTERWAGEN


Die LL-Sohle (»low noise, low friction« – wenig Lärm, niedriger Abrieb) sorgt für glatte Laufflächen der Räder, wodurch das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen um rund 10 dB (A) gemindert wird, was als Halbierung des Lärms empfunden wird.

Infomobil Lärmschutz im Einsatz


Seit Juni 2014 macht das **INFOMOBIL LÄRMSCHUTZ** [SEITE 9 FF.] die Lärmschutzwirkung erlebbar. Das gemeinsam mit dem Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V. (VPI) und der Infrastrukturinitiative »Damit Deutschland vorne bleibt« durchgeführte Projekt richtet sich insbesondere an vom Schienenverkehrslärm betroffene Anwohner. An zwei interaktiven Infoterminals lassen sich verschiedene Szenarien vorbeifahrender Güter- und Personenverkehrszüge und die Wirkung von Schallschutzmaßnahmen sowie die Effekte der Güterwagenumrüstung darstellen.

Darüber hinaus informiert das **ONLINE-LÄRMSCHUTZPORTAL** über Strategien und Projekte zur Lärmreduktion.

MATERIAL- UND RESSOURCENEFFIZIENZ

Die Verknappung der Ressourcen bei steigenden Preisen stellt auch den DB-Konzern vor große Herausforderungen. Im DB-Konzern kommen vielfältige Ressourcen zum Einsatz, daher erhöht sich der Handlungsdruck vor allem beim Materialeinsatz für Produkte, die für die Eisenbahninfrastruktur benötigt werden. Wir stellen uns dieser Verantwortung mit Blick auf unsere gesamte Wertschöpfungskette: vom Einkauf über den betrieblichen Einsatz bis hin zur Wiederverwertung und Entsorgung. Wir wollen die Abfallwirtschaft von einem optimierten Entsorgungs- hin zu einem modernen Rohstoffmanagement entwickeln. Daher liegt der wesentliche Aspekt unserer Aktivitäten in der Zielsetzung, im Jahr 2020 eine **RECYCLINGQUOTE**  von mindestens 95% zu erreichen. Damit tragen wir gesamtgesellschaftlich zur verstärkten Nutzung von Sekundärrohstoffen bei und schonen natürliche Ressourcen. Darüber hinaus ist die Herstellung von Recyclingmaterialien ökologisch vorteilhafter als der Abbau von primären Rohstoffen.

GRI
EN22

ABFALLMENGE NACH ENTSORGUNGSARTEN	2014	2013	2012
Abfall insgesamt in Tausend t	6.381	5.693	5.320
Recyclingquote  in %	95,6	94,2	94,1
Anteil thermische Verwertung in %	2,7	1,2	3,0
Anteil Beseitigung in %	1,7	4,6	2,9
Anteil gefährlicher Abfälle an Gesamtmenge ¹⁾ in %	15,7	16,4	14,5

Ohne DB Arriva. Die Daten für das Jahr 2014 sind Hochrechnungen und entsprechen den per Dezember 2014 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Methodenänderung ab 2014. Werte für 2013 unbereinigt.


¹⁾ Gemäß Abfallverzeichnisverordnung, zum Beispiel Altöl.

Im Berichtsjahr haben wir unser Ziel für die Recyclingquote bereits erreicht. Dies ist jedoch ein Sondereffekt durch die hohe Bauaktivität. Bauabfälle machen mengenmäßig den höchsten Anteil der Abfälle aus und weisen bezogen auf die Tonnage eine Recyclingquote von 96,0% auf. Wir legen unseren Fokus darauf, diese Quote bis 2020 auf hohem Niveau zu halten und auch in den übrigen Bereichen eine Steigerung zu erreichen. Eine thermische Verwertung, also das Verbrennen von Abfall, sehen wir nicht als Recycling an. Sie geht daher nicht in die Quote ein. Darüber hinaus entwickeln wir Maßnahmen, um die Verwendung von Recyclingmaterialien zu erhöhen und die Lebensdauer von Produktionsmitteln, beispielsweise Fahrzeugen, zu verlängern.

 WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 277 F.

Redesign verlängert Einsatzdauer


GRI
EN5

 Durch eine kontinuierliche Instandhaltung und regelmäßige Modernisierung verlängern wir die Lebensdauer unserer FLOTTEN [SEITE 278]. Die Modernisierung

führt zu einer deutlichen Reduktion von Material- und Energieverbrauch. Sollte trotzdem ein Fahrzeug ausrangiert werden, wird es entweder verkauft oder verwendbare Komponenten werden ausgebaut und anschließend dem Recycling zugeführt.

LUFTREINHALTUNG

Verringerung des Schadstoffausstoßes



 Wir arbeiten stetig daran, die Emissionen unserer Fahrzeugflotte zu verringern. Durch den Einsatz moderner Fahrzeuge gehen die Stickoxide und die Partikelemissionen im Schienenverkehr kontinuierlich zurück. Zwischen 1990 und 2014 haben wir im Schienenverkehr in Deutschland den Stickoxidausstoß um insgesamt 78% senken können, die Partikelemissionen um 89%. Einen wesentlichen Beitrag hierzu leistet die hohe Elektrifizierungsquote unseres Streckennetzes, da keine Luftschadstoffemissionen am Fahrzeug selbst anfallen, sondern ausschließlich bei der Erzeugung des Fahrstroms, wo moderne Filtertechnik den Emissionsausstoß minimiert. Für eine Verminderung der Schadstoffbelastung durch die Energieerzeugung sorgen wir mit einem steigenden Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix. Zudem erfüllen unsere Schienen- und Straßenfahrzeuge hohe Euro-Normen und sorgen so für einen niedrigeren Schadstoffausstoß.

GRI
EN26

 WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 278 FF.

NATURSCHUTZ

Verantwortung für Tier- und Pflanzenwelt

 Der Schienenweg wie auch andere Anlagen und Flächen des DB-Konzerns bieten oft einen einzigartigen Lebensraum für geschützte Arten. Daraus leiten wir unsere Verantwortung für den Erhalt der biologischen Vielfalt ab. Dort, wo Konflikte auftreten, suchen wir Lösungen, die sowohl ökologisch als auch ökonomisch vertretbar sind. So erarbeiten wir derzeit mit den Umweltverbänden Regelungen zur vogelfreundlichen Ausrüstung der Oberleitungen.  Um die Berührungspunkte zwischen Natur und Eisenbahntrassen zu ermitteln, nutzen wir ein geografisches Informationssystem (GIS), in dem Bahnstrecken und alle digital verfügbaren Schutzgebiete Deutschlands hinterlegt sind. Nur mit dem Wissen, wo wir bei unseren Trassen und Flächen Berührungspunkte mit Schutzgebieten haben, können wir uns entsprechend der Sensibilität dieser Gebiete verhalten.

GRI
EN12

GRI
EN14

 WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN SEITE 280 FF.

ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

*DB Bahn Fernverkehr mit Rückgängen durch intensiven Wettbewerb
Internationale Geschäftsfelder von Währungskurseffekten beeinflusst
DB Netze Fahrweg mit starken Kostenbelastungen*

PERSONENVERKEHR

Auftragsentwicklung rückläufig

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

AUFTRAGSVOLUMEN IM PERSONENVERKEHR [IN MRD. €]	31.12. 2014		31.12. 2013		Veränderung	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%
DB Bahn Regio	69,4		71,1		-1,7	-2,4
gesichert	46,3		46,5		-0,2	-0,4
ungesichert	23,1		24,6		-1,5	-6,1
DB Arriva	14,8		16,4		-1,6	-9,8
gesichert	6,9		7,5		-0,6	-8,0
ungesichert	7,9		8,9		-1,0	-11,2
Insgesamt	84,2		87,5		-3,3	-3,8
gesichert	53,2		54,0		-0,8	-1,5
ungesichert	31,0		33,5		-2,5	-7,5

Im Berichtsjahr hat sich das Auftragsvolumen insgesamt etwas vermindert. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von rund 6,3 Mrd.€ und Prämissenänderungen von rund 1,6 Mrd.€, die im Wesentlichen aus gestiegenen Infrastrukturkosten resultieren, stehen dabei Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 11,2 Mrd.€ gegenüber.



VERKEHRSVERTRÄGE IN DEUTSCHLAND

ABGESCHLOSSENE VERKEHRSVERTRÄGE (SCHIENE) 2014	Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm	
		p. a.	insgesamt ¹⁾
D-Netz Allgäu ²⁾	12/2017-18-12/2029	6,9	77,0
RE1, 4, 5, 6, 11, RB33 (NRW)	3,5-6 Jahre	16,1	73,6
Linienstern Mühldorf (SOB) ²⁾	1/2017-12/2024	6,8	56,8
Main-Neckar-Ried	12/2017-12/2032	3,3	50,0
Schwarzwaldbahn ³⁾	12/2014-12/2026	3,3	39,6
Nordwestbrandenburg ⁴⁾	12/2016-12/2028	2,4	28,9
Überbrückung RE6/RE5 2014 ⁵⁾	12/2013-12/2014	1,5	1,5
U 28 (Nationalparkbahn)	7/2014-12/2019	0,2	0,9
Insgesamt¹⁾		40,5	328,4

- ¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.
- ²⁾ Verschiedene Betriebsstufen.
- ³⁾ Vertragsanpassung.
- ⁴⁾ Mit Option.
- ⁵⁾ Rückwirkend im EU-Amtsblatt veröffentlicht.

Im SPNV in Deutschland wurden von den Bestellerorganisationen im Berichtsjahr 22 Vergabeverfahren abgeschlossen (im Vorjahr: 35). Insgesamt wurden 63 Mio. Zugkilometer (Zugkm) vergeben (im Vorjahr: 108 Mio. Zugkm). Von den im Berichtsjahr vergebenen Zugkilometern wurden 64% (im Vorjahr: 86%) vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

Wir konnten 8 Verfahren (im Vorjahr: 21 Verfahren) beziehungsweise 64% der vergebenen Zugkilometer gewinnen (im Vorjahr: 75%).

ABGESCHLOSSENE VERKEHRSVERTRÄGE (BUS) 2014	Laufzeit	Umfang in Mio. Buskm	
		p. a.	insgesamt ¹⁾
traffiQ Frankfurt-Höchst	12/2014-12/2022	3,9	31,2
VBB Spree-Neiße Ost	1/2015-12/2024	3,5	34,4
NPH Paderborner Hochfläche (LB 6)	06/2015-06/2021	1,6	9,6
BFG-Verkehre (Lose 1, 3)	9/2014-9/2016	1,3	2,7
RMV Darmstadt-Dieburg	12/2015-12/2023	1,2	9,5
RTK Aar/Hühnerkirche (Los 2)	12/2014-12/2022	1,1	8,7
VRN Zweibrücken Umland	6/2014-5/2022	1,0	7,8
BFG-Verkehre (Lose 2, 4)	9/2014-9/2015	0,8	0,8
Sonstige	1-10 Jahre	7,5	49,9
Insgesamt¹⁾		21,8	154,4

- ¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

GESCHÄFTSFELDER IM ÜBERBLICK

UMSATZ BEREINIGT [IN MIO. €]	Gesamtumsatz		Veränderung		Außenumsatz		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%	2014	2013	absolut	%
	DB Bahn Fernverkehr	4.034	4.083	-49	-1,2	3.885	3.933	-48
DB Bahn Regio	8.831	8.839	-8	-0,1	8.721	8.734	-13	-0,1
DB Arriva	4.491	4.180	+311	+7,4	4.485	4.175	+310	+7,4
DB Schenker Rail	4.863	4.843	+20	+0,4	4.517	4.495	+22	+0,5
DB Schenker Logistics	14.943	14.857	+86	+0,6	14.894	14.814	+80	+0,5
DB Dienstleistungen	3.172	3.184	-12	-0,4	259	283	-24	-8,5
DB Netze Fahrweg	4.951	4.769	+182	+3,8	1.118	1.024	+94	+9,2
DB Netze Personenbahnhöfe	1.172	1.119	+53	+4,7	464	428	+36	+8,4
DB Netze Energie	2.797	2.775	+22	+0,8	1.073	928	+145	+15,6
Sonstige	1.765	1.696	+69	+4,1	304	305	-1	-0,3
Konsolidierung	-11.299	-11.226	-73	+0,7	-	-	-	-
DB-Konzern	39.720	39.119	+601	+1,5	39.720	39.119	+601	+1,5

OPERATIVE ERGEBNISGRÖSSEN [IN MIO. €]	EBIT bereinigt		Veränderung		EBITDA bereinigt		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%	2014	2013	absolut	%
	DB Bahn Fernverkehr	212	323	-111	-34,4	546	649	-103
DB Bahn Regio	843	777	+66	+8,5	1.452	1.337	+115	+8,6
DB Arriva	265	245	+20	+8,2	498	467	+31	+6,6
DB Schenker Rail	46	57	-11	-19,3	343	352	-9	-2,6
DB Schenker Logistics	332	335	-3	-0,9	520	518	+2	+0,4
DB Dienstleistungen	82	29	+53	-	270	211	+59	+28,0
DB Netze Fahrweg	562	665	-103	-15,5	1.503	1.556	-53	-3,4
DB Netze Personenbahnhöfe	240	229	+11	+4,8	375	363	+12	+3,3
DB Netze Energie	55	71	-16	-22,5	123	161	-38	-23,6
Sonstige/Konsolidierung	-528	-495	-33	+6,7	-520	-475	-45	+9,5
DB-Konzern	2.109	2.236	-127	-5,7	5.110	5.139	-29	-0,6
Marge in %	5,3	5,7	-	-	12,9	13,1	-	-

INVESTITIONEN [IN MIO. €]	Brutto-Investitionen		Veränderung		Netto-Investitionen		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%	2014	2013	absolut	%
	DB Bahn Fernverkehr	235	168	+67	+39,9	235	168	+67
DB Bahn Regio	1.927	908	+1.019	+112	1.914	885	+1.029	+116
DB Arriva	296	275	+21	+7,6	293	273	+20	+7,3
DB Schenker Rail	195	182	+13	+7,1	195	182	+13	+7,1
DB Schenker Logistics	240	335	-95	-28,4	240	335	-95	-28,4
DB Dienstleistungen	262	248	+14	+5,6	262	248	+14	+5,6
DB Netze Fahrweg	5.261	5.333	-72	-1,4	1.113	1.080	+33	+3,1
DB Netze Personenbahnhöfe	559	617	-58	-9,4	129	157	-28	-17,8
DB Netze Energie	169	156	+13	+8,3	76	83	-7	-8,4
Sonstige/Konsolidierung	-15	2	-17	-	-15	1	-16	-
DB-Konzern	9.129	8.224	+905	+11,0	4.442	3.412	+1.030	+30,2
davon Investitionszuschüsse	4.687	4.812	-125	-2,6	-	-	-	-

Im Busverkehr wurde in Deutschland im Berichtsjahr ein Volumen von 68 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) (im Vorjahr: 57 Mio. Nkm) in 115 Verfahren (im Vorjahr: 106 Verfahren) vergeben. Von den neu vergebenen Nutzwagenkilometern wurden 30% (im Vorjahr: 33%) vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

Im Berichtsjahr haben wir an 86 Ausschreibungen (im Vorjahr: 78 Ausschreibungen) mit einem Volumen von 53 Mio. Nkm (im Vorjahr: 46 Mio. Nkm) teilgenommen. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 42% (im Vorjahr: 36%) erzielen.

VERKEHRSVERTRÄGE IN EUROPA (OHNE DEUTSCHLAND)

DB Arriva hat sich selektiv europaweit an Ausschreibungen beteiligt. Wesentliche Ausschreibungserfolge konnten in den Niederlanden, Großbritannien, Dänemark und Serbien erzielt werden.

ABGESCHLOSSENE VERKEHRSVERTRÄGE (BUS) 2014		Laufzeit	Umfang in Mio. Buskm	
			p. a.	insgesamt ¹⁾
Niederlande	East Brabant ²⁾	12/2014-12/2024	20,8	208,1
Niederlande	West Brabant	12/2014-12/2022	19,2	153,5
Großbritannien	London (15 Teilstrecken) ²⁾	jeweils 2 Jahre	18,7	37,4
Dänemark	Movia A3	12/2015-12/2017	8,3	16,5
Großbritannien	London (4 Teilstrecken) ²⁾	jeweils 5 Jahre	4,3	21,6
Dänemark	NT20	6/2014-6/2022	3,8	30,3
Tschechien	Ustecky Region North Bohemia (2 Teilstrecken) ²⁾	1/2015-12/2024	2,6	26,2
Serbien	Nis package 2	9/2014-9/2019	1,9	9,4
Italien	International Expo	5/2015-10/2015	1,8	1,8
Dänemark	Movia A4 ²⁾	12/2015-12/2017	1,7	3,4
Sonstige		1-10 Jahre	3,6	18,7
Insgesamt ¹⁾			86,7	527,0

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.
²⁾ Verlängerung des bestehenden Vertrags.

ABGESCHLOSSENE VERKEHRSVERTRÄGE (SCHIENE) 2014		Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm	
			p. a.	insgesamt
Schweden	Ostgotapendeln ¹⁾	5/2015-5/2025	4,1	41

¹⁾ Verlängerung des bestehenden Vertrags.

In Großbritannien gewann DB Arriva zudem eine Ausschreibung für Krankentransporte mit einem Umfang von insgesamt 0,3 Mio. km pro Jahr. Die neue Laufzeit startete im Oktober 2014 (Laufzeit: ein Jahr).

Kundenzufriedenheit im Personenverkehr

Die Entwicklung der Kundenzufriedenheit in den Geschäftsfeldern DB BAHN FERNVERKEHR [SEITE 124], DB BAHN REGIO [SEITE 128] und DB ARRIVA [SEITE 133] war im Berichtsjahr uneinheitlich.

KUNDENZUFRIEDENHEIT [IN ZI]	2014	2013	2012
DB Bahn Vertrieb	83	84	82

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Bahn Vertrieb werden jährlich 3.000 Kunden in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit dem aktuellen Kauf gefragt. Die Gesamtzufriedenheit liegt seit mehreren Jahren auf einem hohen Niveau.

MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER KUNDENZUFRIEDENHEIT

Im Zeitalter der Digitalisierung spielt die Internetverfügbarkeit für Reisende eine wesentliche Rolle. Darauf, diese zu verbessern, zielen mehrere Einzelprojekte.

- Ausbau des Empfangs vor allem im ländlichen Raum, insgesamt 5.200 km des ICE-Netzes mit Breitband-Internettechnik ausgerüstet.
- Ausstattung aller ICEs mit Hotspots.
- Verfügbarkeit von WLAN in über 120 Bahnhöfen in Großstädten und mittleren Städten.

Mit QIXXIT haben wir eine Mobilitätsplattform entwickelt, die verkehrsmittelübergreifend deutschlandweit eine flächendeckende Reiseplanung von Tür zu Tür anbietet.

Mit dem Video-Reisezentrum wurde ein innovatives Vertriebsformat umgesetzt. Trotz des Trends zum automatisierten Vertrieb hat der Kunde so weiterhin die Möglichkeit, eine persönliche Beratung in Anspruch zu nehmen.

Zudem haben wir mobile Zahlungsarten ausgeweitet.

Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr GESCHÄFTSMODELL

DB Bahn Fernverkehr bietet seinen Kunden komfortables und umweltfreundliches Reisen innerhalb Deutschlands sowie in die angrenzenden Nachbarländer. Der Tageslinienverkehr mit der ICE/IC/EC-Flotte bildet das Rückgrat des Fernverkehrs. Ergänzt wird das Angebot durch gezielte Verkehre mit Auto- und Nachtreisezügen sowie durch Inselverkehre auf Sylt und Wangerooge. Der als neues Produkt etablierte IC-Bus bietet eine Erweiterung zum bestehenden Schienenverkehrsangebot für innerdeutsche und internationale Reisen.

Die führende Leistungskennzahl ist die Verkehrsleistung. Die relative Auslastung der Fahrzeuge wird zusätzlich durch die Kennzahlen Personen pro Zug sowie prozentuale Sitzplatzauslastung gemessen. Die Kostenseite korreliert weitestgehend mit der Betriebsleistung. Diese hängt wiederum vom Fahrplanangebot ab. Auf den Jahresfahrplan werden Ressourceneinsätze von Personal und Anlagen ausgerichtet, um die Stückkosten je gefahrenen Zugkilometer zu optimieren. Durch die Vorhaltung eines umfangreichen Produktionssystems ist die Kostenstruktur sehr fixkostenintensiv. Wesentliche Treiber sind Personal-, Instandhaltungs- und Infrastrukturaufwendungen. Nur ein geringer Teil der Kosten variiert mit der Auslastung der Züge.

Wichtigste Einnahmequelle für den eigenwirtschaftlich operierenden Fernverkehr sind Erlöse aus dem Verkauf von Fahrkarten und BahnCards sowie aus Sitzplatzreservierungen und einem bordgastronomischen Angebot.

Schlüsselressourcen sind unsere Mitarbeiter, eine moderne Fahrzeugflotte sowie eine qualitativ hochwertige Infrastruktur. Daher sind die DB-konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sowie die Fahrzeugindustrie wichtige Partner von DB Bahn Fernverkehr. Darüber hinaus ist die Zusammenarbeit mit den Bahngesellschaften an Deutschland angrenzender Nachbarländer

für grenzüberschreitende Verbindungen von großer Bedeutung. Aufgrund der aktuellen Entwicklung auf dem Fernverkehrsmarkt überarbeiten wir derzeit das Geschäftsmodell von DB Bahn Fernverkehr.

MÄRKTE UND STRATEGIE

Die Strategie Fernverkehr 2020 verfolgt das Ziel, im Jahr 2020 für Kunden und Mitarbeiter die erste Wahl zu sein.

→ Dimension **ÖKONOMIE**: DB Bahn Fernverkehr verfolgt das Ziel, seinen Kunden qualitativ hochwertige Angebote zu unterbreiten und dabei profitabel zu wachsen. Wir haben den Anspruch, die entspannteste Form des Reisens anzubieten. Dazu werden beispielsweise alle Züge der ICE-Flotte mit WLAN-Hotspots ausgerüstet. Die Nutzung unserer Angebote soll noch einfacher werden. So wird die BahnCard als führende Mobilitätskarte einfachen Zugang zu einer Vielzahl von Verkehrsträgern bieten. Die Einbindung weiterer Mobilitätsbausteine befindet sich in Planung. Mit diesen Maßnahmen rüsten wir uns gegen die wachsende Konkurrenz aus dem Fernbusmarkt. Bis zum Jahr 2020 wollen wir das anerkannt verlässlichste Produkt anbieten – mit Blick sowohl auf die Reisezeit als auch auf den Service. Bei Störungen kümmern sich unsere Mitarbeiter intensiv um unsere Fahr-

**GESCHÄFTSMODELL
DB BAHN
FERNVERKEHR**

RESSOURCEN/INPUTS

- Mitarbeiter: über 16.000
- Fahrzeuge: 275 ICE, 1.586 IC-Wagen
- Infrastruktur/Netzwerke: 10 Bereitstellungswerke für IC/ICE
- Produktionsfaktoren: 143 Mio. Trassenkilometer, 2,8 Mio. Stationshalte, 2,2 Mrd. kWh Strom, 15 Mio. l Dieselkraftstoff

NUTZENVERSPRECHEN

- DB Bahn Fernverkehr bietet einfaches, entspanntes, verlässliches und umweltfreundliches Reisen.

KUNDENSEGMENTE

- Privatkunden
- Geschäftskunden

KUNDENZUGANG/-BINDUNG

- Reisezentren, Agenturen, Automaten, online, Call-Center, Bordverkauf
- BahnCard, BahnComfort- und Bahn-Bonus-Programm, Apps

OUTCOMES

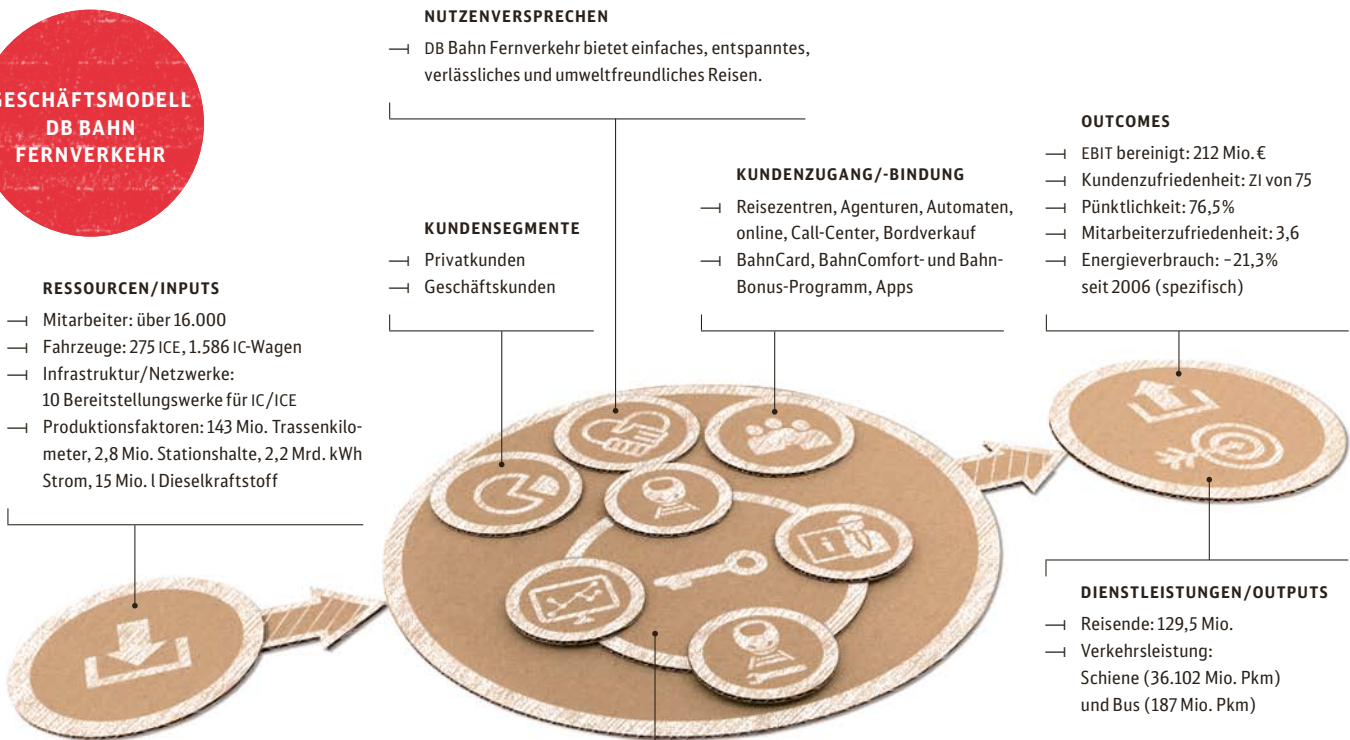
- EBIT bereinigt: 212 Mio. €
- Kundenzufriedenheit: Z1 von 75
- Pünktlichkeit: 76,5%
- Mitarbeiterzufriedenheit: 3,6
- Energieverbrauch: -21,3% seit 2006 (spezifisch)

Dienstleistungen/OUTPUTS

- Reisende: 129,5 Mio.
- Verkehrsleistung: Schiene (36.102 Mio. Pkm) und Bus (187 Mio. Pkm)

Schlüsselaktivitäten

- Zug- und Busverkehre durchführen
- Kunden betreuen
- Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
- Netzwerke und Verkehre planen



gäste und sorgen für einen optimalen Informationsfluss sowie alternative Lösungen, um die Fahrgäste an ihr Ziel zu bringen. Neue Fahrzeuge werden einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Verlässlichkeit unseres Leistungsversprechens leisten.

- Dimension **SOZIALES** (👥): Um die Versprechen an unsere Kunden einhalten zu können, erwarten wir von unseren Mitarbeitern eine hohe Qualitäts- und Kundenorientierung. Voraussetzung dafür ist ein gutes Miteinander, bei dem die Mitarbeiter eingebunden werden und sich einbringen können. Daher arbeiten wir kontinuierlich an der Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit, indem wir beispielsweise unsere Mitarbeiter in die Planung der individuellen Arbeitsbedingungen einbeziehen, was gleichzeitig unsere Arbeitgeberattraktivität stärkt.
- Dimension **ÖKOLOGIE** (🌱): DB Bahn Fernverkehr hat das Ziel, bis zum Jahr 2020 im Urteil seiner Kunden der umweltfreundlichste Anbieter zu sein. Ein zentrales Element ist hierbei der grüne Fernverkehr. Aktuell werden bereits rund 75% der elektrischen Antriebsenergie aus erneuerbaren Quellen bezogen.

EREIGNISSE 2014

Fahrzeugverfügbarkeit im Fernverkehr

Die Verfügbarkeit der ICE-Flotte hat sich im Berichtsjahr positiv entwickelt:

- Milde Witterung zu Jahresbeginn führte zu geringen Fahrzeugbeeinträchtigungen, sodass die Zuverlässigkeit der Flotte durch freie Instandhaltungskapazitäten stabilisiert werden konnte.
- Im Sommer führten geringere Winterreserven, eine höhere Anzahl von Fahrzeugdefekten sowie die schwächere Pünktlichkeit zu einer Anspannung der Betriebslage.
- Die im Vorjahr eingeleiteten Verbesserungsmaßnahmen, wie die Optimierung von Umläufen, wirkten positiv.
- Ebenfalls positiv wirkte der Probetrieb der ersten acht ICE-3-Züge der Baureihe (BR) 407. Parallel wird die Zulassung der Triebzüge im Ausland durch Messfahrten vorangetrieben. Die Zulassung der Züge für das französische Netz erwarten wir im Jahr 2015.

Erwartete Verbesserungen bei der Verfügbarkeit der ICE-3- und ICE-T-Flotte sind infolge von Verzögerungen bei dem geplanten Austausch von Radsatzwellen bisher nicht eingetreten. Die Inbetriebnahmegenehmigung der für die ICE-3-Züge neu entwickelten Treibradsätze wurde erst Mitte Oktober erteilt. Der Abschluss der Umrüstung der Züge wird sich voraussichtlich bis in das Jahr 2018 erstrecken. Ferner existiert ein erhöhter Tauschbedarf bei den Radsätzen der ICE-1- und ICE-2-Züge.

Der Zulauf der neuen Doppelstock-Intercitys hat sich weiter verzögert und wird nicht vor Ende 2015 erfolgen.

Fahrzeugprojekte im Fernverkehr

Die Ertüchtigung der ICE-T-Flotte wurde fortgesetzt und 13 von 42 Triebzügen fertiggestellt. Kern der Arbeiten sind eine Stabilisierung und Modernisierung der Fahrzeugtechnik. Im Innenbereich werden Ausbesserungen vorgenommen und einzelne Komponenten erneuert.

Gleichzeitig wurden die Vorbereitungen für das Redesign des ICE 3 ab 2016 fortgeführt. Technik- und Komfortmaßnahmen wurden initiiert und die technische Ausarbeitung begonnen. Die Triebzüge der ICE-T- sowie der ICE-3-Flotte werden dann zudem für den Betrieb mit European Train Control System (ETCS) ausgerüstet.

Die umfassende Modernisierung aller 773 Wagen unserer IC- und EC-Flotte konnte 2014 abgeschlossen werden. Ende 2015 soll die Stabilisierung mit zusätzlichen Technikmaßnahmen abgeschlossen sein.

Liberalisierung des Fernbusmarkts in Deutschland

Seit der Liberalisierung im Jahr 2013 hat sich der deutsche Fernbusmarkt sehr dynamisch entwickelt. Zahlreiche neue Anbieter haben großflächige Netze über Deutschland gespannt. Der Kampf um Marktanteile wurde insbesondere durch einen harten Preiswettbewerb geführt. Eine erste Marktkonsolidierung ist bereits eingetreten. In den kommenden zwei bis drei Jahren wird sich das Marktwachstum fortsetzen, wenn auch mit abnehmender Dynamik.

Die Etablierung eines weiteren Angebots im deutschen Fernverkehrsmarkt führt zu einer Verlagerung der Nachfrage auch zulasten des Schienenpersonenfernverkehrs.

Ausbau IC-Bus-Verbindungen

Im Berichtsjahr starteten drei grenzüberschreitende IC-Bus-Verbindungen (München–Slowenien–Kroatien, Düsseldorf–Niederlande, Düsseldorf–Belgien). Die Verkehre sind in das Vertriebssystem und den Fahrplan integriert.

Angebote für mobile Endgeräte ausgebaut

- Der im Vorjahr als Online-Version eingeführte Zugradar steht seit April zusätzlich als App zur Verfügung und informiert über Zuglauf und Pünktlichkeit.
- Seit Anfang 2014 erhalten Kunden mit dem Erwerb eines Handy-Tickets mit BahnCard-Rabatt und einer Reiseweite von über 100 km ohne Aufpreis das City-Ticket, das in mehr als 120 Städten die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs auf der Fahrt zum Bahnhof und vom Bahnhof zum Zielort ermöglicht.
- Online-Tickets, die als Handy-Tickets buchbar sind, können seit dem Berichtsjahr in den mobilen DB Navigator geladen werden. Damit kann der Ausdruck der Fahrkarte eingespart werden.



DB BAHN FERNVERKEHR

	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
Pünktlichkeit Schiene in %	76,5	73,9	-	-	79,1
Anschlussgrad Fernverkehr/Fernverkehr in %	86,3	86,3	-	-	88,7
Kundenzufriedenheit in Zi	75	74	-	-	75
Reisende Schiene in Mio.	129,0	130,9	-1,9	-1,5	131,3
Reisende Bus in Mio.	0,5	0,3	+0,2	+66,7	-
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	36.102	36.777	-675	-1,8	37.357
Verkehrsleistung Bus in Mio. Pkm	187	110	+77	+70,0	-
Betriebsleistung in Mio. Trkm	142,8	142,6	+0,2	+0,1	145,1
Auslastung in %	49,9	50,7	-	-	50,3
Gesamtumsatz in Mio. €	4.034	4.083	-49	-1,2	4.074
Außenumsatz in Mio. €	3.885	3.933	-48	-1,2	3.941
EBITDA bereinigt in Mio. €	546	649	-103	-15,9	684
EBITDA-Marge (bereinigt) in %	13,5	15,9	-	-	16,8
EBIT bereinigt in Mio. €	212	323	-111	-34,4	364
Brutto-Investitionen in Mio. €	235	168	+67	+39,9	173
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	16.461	16.564	-103	-0,6	15.947
Mitarbeiterzufriedenheit - Index	3,6	-	-	-	3,6
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	26,9	26,9	-	-	26,4
Gesundheitsstand in Deutschland in %	93,7	93,6	-	-	93,7
Deckung externer Nachführungsbedarf in Deutschland in %	90,8	100	-	-	97,8
Reduktion spezifischer Endenergieverbrauch Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) in %	21,3	18,9	-	-	17,1

→ In der Touch&Travel-App wurden Haltestellen sowie Call-a-Bike- und Flinkster-Stationen ergänzt. Neben einer Navigationsfunktion bietet die App unter anderem die Möglichkeit der direkten Verbindung zu den entsprechenden Apps von Call a Bike und Flinkster.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- Intensiver Wettbewerb durch Fernbusse, negative Entwicklung der Preis- und Leistungswahrnehmung.
- Nachfragerückgänge sowie Leistungskürzungen im Auto- und Nachtzuggeschäft.
- Beeinträchtigungen durch GDL-Streiks und Unwetter Ela.
- Im Jahresverlauf Aufholeffekte nach Hochwasser 2013. Bei der Pünktlichkeit zeigte sich im Berichtsjahr ein gemischtes Bild. In den ersten vier Monaten erreichte die

Pünktlichkeit gute Werte von über 80%. Im weiteren Jahresverlauf resultierten aus dem Unwetter Ela und den GDL-Streiks Betriebserschwernisse, die aber nicht so gravierend waren wie die Belastungen durch das Hochwasser im Vorjahr. Insgesamt wurden höhere Pünktlichkeitswerte erzielt.

Positive Wirkung hatten die im Rahmen der **KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE [SEITE 94]** umgesetzten Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-Flotte.

MASSNAHMEN 2014



- Neue ICE-3-Generation in Probetrieb genommen.
- Modernisierungsprogramm IC-Flotte abgeschlossen.
- Kostenloses WLAN in der 1. Klasse im ICE eingeführt.
- IC-Bus-Angebot erweitert.

Zusätzlich zur Pünktlichkeit ist aus Kundensicht die Anschlussqualität ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Der Anschlusserrreichungsgrad bei Fernverkehrsverbindungen war stabil.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich 12.000 Kunden in sechs Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt befragt. Im Berichtsjahr war eine Verbesserung auf hohem Niveau zu verzeichnen.

Die verschärfte Wettbewerbssituation durch die Entwicklungen auf dem Fernbusmarkt, die veränderte Leistungs- und Preiswahrnehmung der Kunden sowie rückläufigen Kraftstoffpreise führten zu einem Rückgang der Reisendenzahl und der Verkehrsleistung. Bei der Betriebsleistung ist im Berichtsjahr ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Die Wiederinbetriebnahme der im Vorjahr hochwasserbedingt gesperrten Strecken wurde dabei durch Einschränkungen infolge einer höheren Bautätigkeit im Netz sowie der GDL-Streiks teilweise kompensiert. Die Auslastung der Züge war leicht rückläufig. In diesem Umfeld entwickelte sich der Umsatz schwächer als im Vorjahr. Umsatzsteigernde Maßnahmen wie Fahrplananpassungen, klassische Vermarktung, Aktionstickets und BahnCard-Aktionen sowie Preisanpassungen zum Fahrplanwechsel wirkten teilweise kompensierend.

MASSNAHMEN 2014



- Mitarbeiter und Führungskräfte setzten sich an acht Standorten im Show-Train mit der Strategie und dem Verbesserungsprogramm ZugSpitze auseinander.
- Pilotprojekt MyPlan zur individuellen Einsatzplanerstellung gestartet.



Die sonstigen betrieblichen Erträge (+3,6%) stiegen aufgrund höherer Rückstellungsaufösungen und infolge von Fahrzeugverkäufen.

Der Materialaufwand (+0,9%) stieg leicht. Preisbedingt höhere Aufwendungen für Trassennutzung wurden

MASSNAHMEN 2014

- Energieverbrauch mit energieeffizientem Fahren im Berichtsjahr um 5% pro Kilometer gesenkt.
- Umweltfreundliche TRAXX-Diesellokomotiven reduzieren im Vergleich zu herkömmlichen Lokomotiven auf der Strecke nach Sylt zukünftig den Ausstoß von Feinstaub nahezu vollständig.

zum Teil durch geringere Aufwendungen für Energie kompensiert.

Höhere Personalaufwendungen (+4,5%) resultierten vor allem aus Tarifsteigerungen sowie aus einem höheren durchschnittlichen Personalbestand.

Die höheren Abschreibungen (+2,5%) sind unter anderem auf außerplanmäßige Abschreibungen auf Reisezug- und Speisewagen zurückzuführen.

Insgesamt führte der Rückgang der Umsatzerlöse bei gleichzeitigem Anstieg der Aufwendungen zu einer spürbaren Verschlechterung des bereinigten EBITDA und des bereinigten EBIT.

Die Brutto-Investitionen sind im Berichtsjahr vor allem aufgrund geleisteter Anzahlungen auf ICE-3-Züge der BR 407 gestiegen.

Die Zahl der Mitarbeiter ging per 31. Dezember 2014 aufgrund von Anpassungen im Leistungsumfang unter anderem im Auto- und Nachtreiseverkehr zurück. Gegenläufig wirkte der Personalaufbau zur Steigerung der Qualität in den Werken und im Bordservice.

Die Mitarbeiterzufriedenheit entwickelte sich gegenüber 2012 stabil.

Trotz einer verstärkten Ansprache von Frauen im Bewerbungsmanagement und einer positiven Entwicklung der Einstellungszahlen ist der Frauenanteil stabil geblieben.

Der Gesundheitsstand blieb im Berichtsjahr annähernd auf Vorjahresniveau.

Insbesondere in den Metropolregionen Süddeutschlands herrscht ein hoher Wettbewerb um Talente, daher ist die Deckungsquote externer Nachführungsbedarf im Berichtsjahr zurückgegangen.

Der Endenergieverbrauch wurde im Vergleich zu 2006 um mehr als ein Fünftel reduziert. Im Berichtsjahr trug neben dem Einbau energieeffizienter Stromrichter vor allem die energieeffiziente Fahrweise der Lokführer zur Verbrauchsreduktion bei. Wettbewerbe für Lokführer, standortbezogene Energieverbrauchsmaßnahmen und eine regelmäßige Kommunikation führten zu einer spürbaren Energieeinsparung im Vergleich zum Vorjahr.

Geschäftsfeld DB Bahn Regio

GESCHÄFTSMODELL

Die Kernleistung von DB Bahn Regio besteht darin, täglich Millionen Reisende im Regionalverkehr pünktlich, sicher, zuverlässig und umweltschonend zum gewünschten Ziel zu bringen. Dabei erfüllen wir zuverlässig die Vorgaben der Aufgabenträger.

Ein weitverzweigtes Netz aus RegionalExpress-, Regionalbahn-, S-Bahn- und Regionalbuslinien bietet Reisenden Anschlüsse in Ballungsräumen und in der Fläche. Die Verkehrsbetriebe der Regionen verknüpfen Angebotsplanung und Leistungserbringung mit dem Ziel, ein den lokalen Verkehrsbedürfnissen angepasstes Nahverkehrsangebot zu bieten.

Als Verhandlungspartner der Aufgabenträger auf Landes- und kommunaler Ebene bewirbt sich DB Bahn Regio in Wettbewerbsverfahren um langjährige Verkehrsverträge und Liniengenehmigungen. Mit integrierten Verkehrskonzepten und hohen Investitionen in unseren Fuhrpark verteidigen wir unsere führende Marktposition.

Wichtige Leistungskennzahlen sind die Verkehrsleistung und die Betriebsleistung. Verkehrsverträge referenzieren in der Regel auf die Betriebsleistung. Hinzu kommt, dass es Vertragsgestaltungen mit Aufgabenträgern gibt, wo Fahrgelderlöse direkt dem Besteller zugutekommen und das Verkehrsunternehmen für das gesamte Leistungsangebot vollständig vom Aufgabenträger entschädigt wird (Bruttoverträge). Aufgrund der mehrjährigen Verkehrsverträge spielen funktionierende Preisgleitmechanismen, mit denen unerwartete Kostenentwicklungen an die Aufgabenträger weitergegeben werden können, eine große Rolle im Management von Beschaffungsmarktrisiken bei Energie, Personal und Infrastrukturnutzung. Ein wichtiger Baustein des Risikomanagements ist auch der Umgang mit dem Wiederverwendungsrisiko, falls die Nutzungsdauer von Fahrzeugen über die konkrete Vertragsdauer eines Verkehrsvertrags hinausreicht. Ein betrieblich flexibel einsetzbarer Fahrzeugpark und ein breites und ausgewogenes Verkehrsvertragsportfolio reduzieren dieses Risiko erheblich.

Neben den Erlösen aus Fahrscheinverkäufen sind Bestellerentgelte die wichtigste Einnahmequelle.

Schlüsselressourcen für das Angebot pünktlicher Verkehre sind unsere Mitarbeiter sowie eine moderne Fahrzeugflotte und eine qualitativ hochwertige Infrastruktur. Daher sind die DB-konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sowie die Fahrzeugindustrie wichtige Partner von DB Bahn Regio. Darüber hinaus ist die Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern von großer Bedeutung.

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

MÄRKTE UND STRATEGIE

Der deutsche Nahverkehrsmarkt wird in den nächsten Jahren im europäischen Vergleich weiterhin einer der interessantesten Märkte sein, auch wenn das Vergabevolumen mittelfristig zurückgehen wird.

→ Dimension **ÖKONOMIE** ⚙️: Wir wollen kontinuierlich die Kundenzufriedenheit steigern und unsere Marktposition profitabel verteidigen.

Zentraler Punkt unseres Handelns ist das Dienstleistungsversprechen, das wir gegenüber unseren Kunden abgeben. Neben den umfassenden Aktivitäten zur Steigerung der Effektivität und Effizienz steht die Kundenorientierung im Fokus unseres Handelns. Die deutliche

Steigerung der Gewinnquote der Sparte Regio Schiene in den letzten beiden Geschäftsjahren ist für uns eine Bestätigung dafür, den eingeschlagenen Weg weiterzuverfolgen. Ziel der seit 2013 identifizierten und angestrebten Maßnahmen ist die kontinuierliche Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit auf allen Ebenen des Unternehmens (Regionen, Verkehrsbetriebe, zentrale Bereiche). Der Busverkehr muss sich bereits seit einigen Jahren in einem zunehmend intensiven Wettbewerbsumfeld bewähren. Dem steigenden Kostendruck in wettbewerblichen Verfahren begegnet die Sparte Regio Bus mit umfassenden Effizienzprogrammen. Langfristig soll der Marktanteil im ÖSPV-Markt gehalten und profitable Wachstumschancen sollen durch innovative Produkte und kreative Marktbearbeitung genutzt werden.

→ Dimension **SOZIALES** 👤: Zufriedene Mitarbeiter sind die Basis für erfolgreiches Handeln im ÖPNV-Markt und für unsere Attraktivität als Arbeitgeber. Um unsere Mitarbeiter aktiv an der kontinuierlichen Verbesserung unseres Unternehmens zu beteiligen, sind wir mit unseren Führungskräften in einen intensiven Dialog ge-

**GESCHÄFTSMODELL
DB BAHN REGIO**

RESSOURCEN/INPUTS

- Mitarbeiter: rund 37.000
- Fahrzeuge: 988 Loks, 4.023 Triebzüge, 11.308 Triebwagen, 3.852 Reisezugwagen, 663 Busse
- Infrastruktur/Netzwerke: 55 Werkstätten und Betriebshöfe
- Produktionsfaktoren: 114 Mio. Stationshalte, 3,6 Mrd. kWh Strom, 181 Mio. l Dieselkraftstoff

NUTZENVERSPRECHEN

- DB Bahn Regio bietet kundenorientierte, pünktliche, zuverlässige und umweltschonende Transportlösungen.

KUNDENSEGMENTE

- Privatkunden
- Geschäftskunden
- Besteller

KUNDENZUGANG/-BINDUNG

- Lokale Verkaufsstellen, Reisezentren, Agenturen, Automaten, online, Call-Center, Bordverkauf
- Abonnements, Apps

OUTCOMES

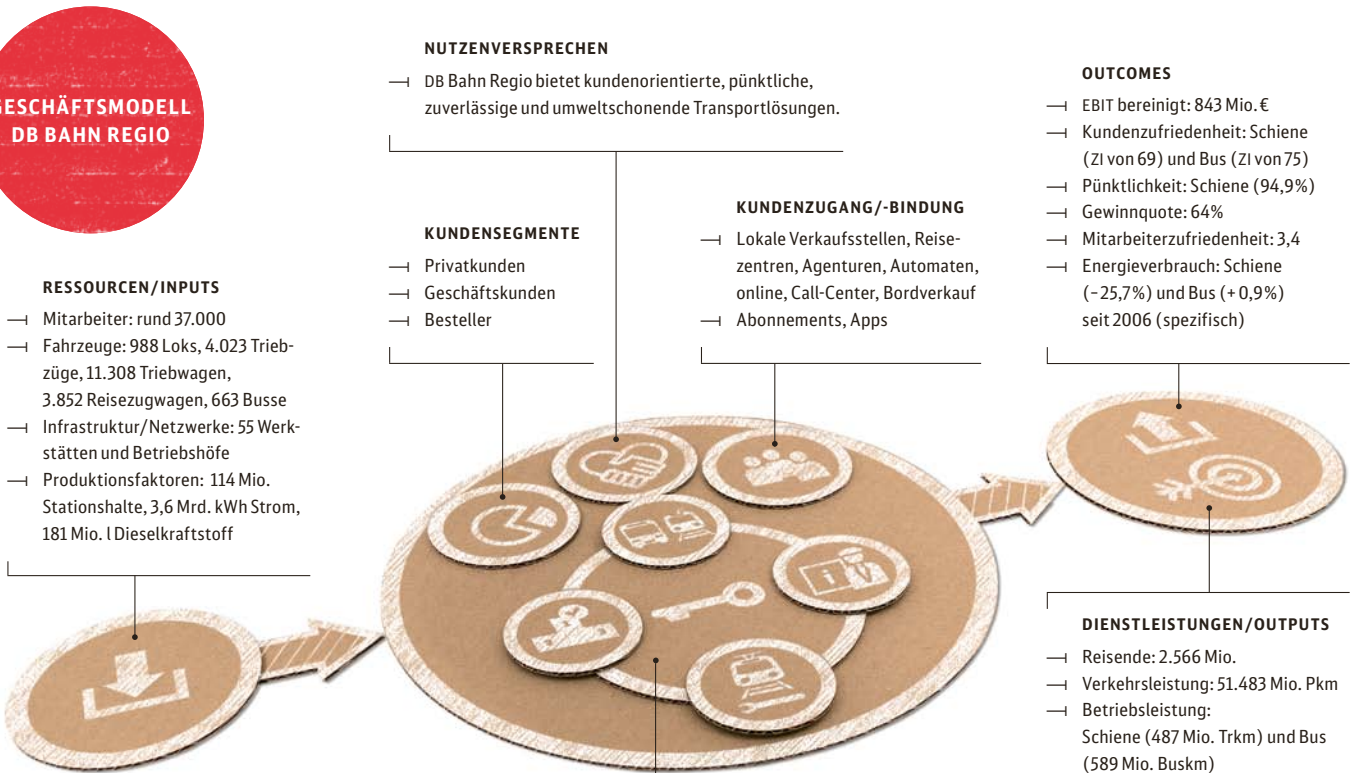
- EBIT bereinigt: 843 Mio. €
- Kundenzufriedenheit: Schiene (ZI von 69) und Bus (ZI von 75)
- Pünktlichkeit: Schiene (94,9%)
- Gewinnquote: 64%
- Mitarbeiterzufriedenheit: 3,4
- Energieverbrauch: Schiene (-25,7%) und Bus (+0,9%) seit 2006 (spezifisch)

DIENSTLEISTUNGEN/OUTPUTS

- Reisende: 2.566 Mio.
- Verkehrsleistung: 51.483 Mio. Pkm
- Betriebsleistung: Schiene (487 Mio. Trkm) und Bus (589 Mio. Buskm)

SCHLÜSSELAKTIVITÄTEN

- Zug- und Busverkehre durchführen
- Kunden betreuen
- Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
- Wettbewerbsfähige Angebote erstellen



treten, in den wir perspektivisch auch die Mitarbeiter einbeziehen wollen. Die Umsetzung des Demografietarifvertrags soll uns für demografische Herausforderungen wappnen und die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben verbessern.

- Dimension **ÖKOLOGIE** 🌱: Langfristiger Unternehmenserfolg wird auch durch die Übernahme ökologischer Verantwortung sichergestellt. Ziel ist es daher, unsere Stärke als strukturell umweltfreundlicher Verkehrsträger vor allem gegenüber dem Autoverkehr weiter auszubauen. So wird beispielsweise bei Fahrzeugausschreibungen der Sparte Regio Bus neben den Anschaffungs- und Instandhaltungskosten auch der Dieselverbrauch berücksichtigt. Zudem steht die energiesparende Fahrweise weiter im Fokus.

EREIGNISSE 2014

Fahrzeugerneuerungen fortgeführt

Auch im Regionalverkehr arbeiten wir an der stetigen Verbesserung unserer Fahrzeugflotte. Im Auftrag der S-Bahn Rhein-Main wurden bis Ende 2014 bereits 51 Fahrzeuge der BR 423 rundum erneuert. Bis Ende 2015 sollen es 100 Fahrzeuge sein. Neben erneuerten

Sitzen, Fußböden und Lackierungen werten Infomonitorer im Fahrgastbereich die Züge auf.

Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Regio-Züge

DB Bahn Regio und Bombardier haben 2007 einen Rahmenvertrag über die Entwicklung, Herstellung und Lieferung von bis zu 321 elektrischen Triebzügen (ET) der BR 442 (Talent 2) auf Plattformbasis geschlossen. Mit dem 13. Abruf im März wurde der Rahmenvertrag voll ausgeschöpft. Um trotz bestehender Fahrzeugmängel die Auslieferung der Fahrzeuge voranzutreiben, sind in Abstimmung mit Bombardier in den Fahrzeugabrufen eins bis zwölf (insgesamt 295 Fahrzeuge) weitere

Abnahmen unter Vornahme von Einbehalten von den Kaufpreisen erfolgt. Auf Grundlage dieser Vereinbarung konnten bis Ende 2014 insgesamt 294 Fahrzeuge geliefert und abgenommen werden. Sämtliche Fahrzeuge wurden mit erheblichem Verzug ausgeliefert, sodass Ersatzverkehre

mit Altfahrzeugen notwendig waren. An den gelieferten Fahrzeugen bestehen zahlreiche Mängel, an deren Beseitigung gearbeitet wird. Mitte 2014 haben beide Parteien jeweils wesentliche Teile ihrer wechselseitigen Ansprüche aus dem Fahrzeugprojekt BR 442 rechtswahrend durch die Einleitung prozessualer Maßnahmen geltend gemacht.

Die Auslieferung von 87 Fahrzeugen der BR 430 für die S-Bahn Stuttgart durch Bombardier hat 2013 verspätet begonnen und konnte Ende 2014 abgeschlossen werden. Aufgrund des anhaltenden Lieferverzugs waren Ersatzverkehre mit Altfahrzeugen notwendig. Die Fahrzeuge dürfen weiterhin nur ohne Schiebetrittfunktion im Fahrgastbetrieb eingesetzt werden. Auch hier hat Bombardier wesentliche Teile seiner behaupteten Ansprüche rechtswahrend durch die Einleitung prozessualer Maßnahmen geltend gemacht.

Die Serienzulassung für die bestellten 91 Fahrzeuge der BR 430 Bauart Rhein-Main wurde erst Mitte März 2014 erteilt. Es kam zudem zu weiteren Verzögerungen bei der Auslieferung der Fahrzeuge. Bis Ende 2014 konnten 89 Fahrzeuge von DB Bahn Regio abgenommen werden.

Die 56 bei Alstom bestellten Dieseltriebzüge der BR 620/622 für das Dieselnetz Köln wurden und werden aufgrund von Qualitätsproblemen und Verzögerungen bei der Zulassung ebenfalls verspätet ausgeliefert. Inzwischen konnten 52 Fahrzeuge abgenommen werden. Die Auslieferung der letzten Fahrzeuge ist für Anfang 2015 geplant. Bis Ende 2014 wurde das Dieselnetz Köln mit Ersatzfahrzeugen bedient.

Beihilfeverfahren und Auskunftsersuchen zu Verkehrsverträgen

Im Rahmen des laufenden förmlichen Prüfverfahrens der EU-Kommission gegen den Bund wegen der angeblichen Gewährung rechtswidriger Beihilfen infolge des Abschlusses eines Verkehrsvertrags zwischen DB Bahn Regio und den Ländern Brandenburg und Berlin gab es 2014 keine wesentlichen Veränderungen. Dies gilt auch bezogen auf die vorläufigen Prüfverfahren zum Verkehrsvertrag S-Bahn Berlin, zum Verkehrsvertrag Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und zu den Schienenaußenstrecken beziehungsweise dem Verkehrsvertrag Baden-Württemberg.

WEITERE EREIGNISSE

- Die tägliche IRE-Verbindung Berlin–Hamburg bietet eine neue und preisgünstige Reisemöglichkeit.
- Erste Maßnahmen aus dem DB Regio Zuglabor wurden umgesetzt. Dazu gehören die Entwicklung neuer Sitze zusammen mit Herstellern, die Umgestaltung des Mehrzweckraums in Doppelstockwagen sowie die Änderung von Piktogrammen und Aufklebern.

VERZÖGERUNGEN BEI FAHRZEUGLIEFERUNGEN

Sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr haben wir mit umfassenden Verzögerungen bei Fahrzeuglieferungen zu kämpfen. Von den 16 neuen ICE-3-Garnituren konnten zum Beispiel bisher nur acht in Betrieb genommen werden. Ähnlich verzögert sich die Lieferung neuer Doppelstockwagen für den Fern- und Regionalverkehr. Wir sind bemüht, Beeinträchtigungen für unsere Kunden so gut wie möglich abzufedern. So wurden zahlreiche Ersatzverkehre eingerichtet und IC- statt ICE-Zügen sowie Einzel- statt Doppelstockwagen eingesetzt. Aufgrund der Lieferengpässe fehlen jedoch weiterhin Reservefahrzeuge für schwierige Betriebslagen. Bei anhaltenden Lieferengpässen bleiben Beeinträchtigungen für unsere Kunden auch weiterhin nicht ausgeschlossen.



DB BAHN REGIO

	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
Pünktlichkeit Schiene in %	94,9	94,6	-	-	94,9
Pünktlichkeit Regionalzüge in %	93,1	92,5	-	-	93,3
Pünktlichkeit S-Bahnen Wechselstrom in %	95,1	95,1	-	-	95,6
Pünktlichkeit S-Bahnen Gleichstrom in %	97,7	97,6	-	-	96,9
Kundenzufriedenheit Schiene in Zi	69	68	-	-	67
Kundenzufriedenheit Bus in Zi	75	74	-	-	-
Reisende in Mio.	2.567	2.588	-21	-0,8	2.565
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	51.483	51.833	-350	-0,7	51.778
Gesamtumsatz in Mio. €	8.831	8.839	-8	-0,1	8.908
Außenumsatz in Mio. €	8.721	8.734	-13	-0,1	8.820
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	4.128	4.168	-40	-1,0	4.265
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.452	1.337	+115	+8,6	1.439
EBIT bereinigt in Mio. €	843	777	+66	+8,5	882
Brutto-Investitionen in Mio. €	1.927	908	+1.019	+112	709
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	36.605	36.878	-273	-0,7	36.959
Mitarbeiterzufriedenheit - Index	3,4	-	-	-	3,4
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	16,0	15,7	-	-	15,3
Gesundheitsstand in Deutschland in %	92,9	93,1	-	-	93,6
Deckung externer Nachführungsbedarf in Deutschland in %	99,9	95,5	-	-	97,2
Reduktion spezifischer Endenergieverbrauch Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) in %	25,7	20,6	-	-	18,0
Reduktion spezifischer Endenergieverbrauch Bus im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Buskm) in %	-0,9	-4,1	-	-	-6,4

→ Einführung eines Web-basierten Trainings für Kundenbetreuer zur gezielteren Schulung und Verbesserung der Servicequalität.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- Anhaltend intensives Wettbewerbsumfeld.
- Belastungen bei Infrastruktur- und Personalkosten durch rückläufige Energieaufwendungen kompensiert.
- Hohe Investitionen in neue Fahrzeuge.

DB Bahn Regio musste sich im Berichtsjahr in einem wettbewerbsintensiven deutschen Regionalverkehrsmarkt behaupten, die Gewinnquote bei VERGABEN IM SCHIENENVERKEHR [SEITE 122] war dabei rückläufig.

MASSNAHMEN 2014



- Fahrzeuge weiterentwickelt.
- Kundendialog durch Social-Media- und App-Angebote verbessert.
- Kundeninformation und Anschlusssicherung durch Betriebsleitsysteme in Bussen weiter ausgebaut.

Die Pünktlichkeit entwickelte sich infolge insgesamt günstigerer Witterungsbedingungen und der Maßnahmen aus der KUNDEN- UND QUALITÄTS-INITIATIVE [SEITE 94] positiv. Belastungen resultierten aus dem Unwetter Ela und den GDL-Streiks. Die größte Verbesserung der Pünktlichkeit konnte bei den Regionalzügen erzielt werden. Bei den S-Bahnen blieb sie annähernd stabil.

Die Pünktlichkeit entwickelte sich infolge insgesamt günstigerer Witterungsbedingungen und der Maßnahmen aus der KUNDEN- UND QUALITÄTS-INITIATIVE [SEITE 94] positiv. Belastungen resultierten aus dem Unwetter Ela und den GDL-Streiks. Die größte Verbesserung der Pünktlichkeit konnte bei den Regionalzügen erzielt werden. Bei den S-Bahnen blieb sie annähernd stabil.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich 19.000 Kunden in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit befragt. Diese Gesamtzufriedenheit im Schienenbereich entwickelt sich seit mehreren Jahren kontinuierlich positiv. Im Berichtsjahr wurde eine leichte Verbesserung erzielt.

Die Kundenzufriedenheit bei der Sparte Regio Bus wird jährlich bei 1.500 Kunden in zwei Wellen erfragt. Auch hier zeigte sich eine leichte Steigerung der Zufriedenheit.

Die Verkehrsleistung blieb im Schienenverkehr auf Vorjahresniveau, während sie im Busverkehr etwas gesunken ist. Insgesamt war daher ein leichter Rückgang zu verzeichnen.

Auch der Umsatz entwickelte sich auf Vorjahresniveau. In der Sparte Schiene verzeichneten die Umsatzerlöse ein leichtes Minus, was vor allem auf die Streiks zurückzuführen ist. Dämpfend wirkte die Steigerung des Umsatzes in der Sparte Bus. Hier wirkten Neuverkehre sowie gesetzliche Änderungen bezüglich Ausgleichszahlungen positiv.

Einen Zuwachs verzeichneten hingegen die sonstigen betrieblichen Erträge infolge von höheren Schadenersatzzahlungen sowie Rückstellungsaufösungen.

MASSNAHMEN 2014



- Strategietreffen zur stärkeren Einbindung und Aktivierung der betrieblichen Führungskräfte durchgeführt.
- Umsetzung des Demografie-tarifvertrags sorgt für Beschäftigungssicherung in 20 Busgesellschaften.



Der Materialaufwand war vor allem infolge geringerer Aufwendungen für Energie leicht rückläufig (-0,8%).

MASSNAHMEN 2014

- Rußpartikel durch umweltfreundliche TRAXX-Lokomotiven substanziell reduziert.
- Hybridantrieb für Triebfahrzeuge sowie umweltfreundliche Klimaanlage im Projekt EcoTrain getestet.

Gestiegene Aufwendungen für die Infrastrukturnutzung wirkten gegenläufig.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen infolge geringerer Rückstellungszuführungen deutlich zurück.

Der Personalaufwand stieg tarifbedingt an (+1,6%). Die geringere Zahl der Mitarbeiter wirkte gegenläufig.

Insgesamt entwickelte sich die Ergebnissituation, getrieben durch die Sparte Schiene, positiv. Die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT sind spürbar gestiegen.

Die Brutto-Investitionen nahmen infolge höherer Investitionen in die Fahrzeugflotte, insbesondere in der Sparte Schiene, deutlich zu. Wesentlich wirkte die Beschaffung von S-Bahn-Fahrzeugen der Baureihe ET 430 für die S-Bahn Stuttgart und die S-Bahn Rhein-Main. In der Sparte Bus wurden zudem neue Busse im Rahmen von gewonnenen Neuverkehren beschafft.

Die Zahl der Mitarbeiter ist gegenüber dem 31. Dezember 2013 annähernd stabil. Leistungsbedingte Rückgänge in der Sparte Schiene wurden dabei durch leistungsbedingte Zuwächse in der Sparte Bus teilweise kompensiert.

Die Mitarbeiterzufriedenheit blieb stabil. Positive Effekte aus in den letzten beiden Jahren durchgeführten Maßnahmen wurden durch negative Effekte infolge von Verkehrsvertragsverlusten kompensiert.

Der Frauenanteil konnte aufgrund der Fokussierung auf die Einstellung von Frauen gesteigert werden.

Positive Entwicklungen beim Gesundheitsstand wurden streikbedingt kompensiert, sodass dieser stabil blieb.

Der externe Nachführungsbedarf konnte besser als im Vorjahr gedeckt werden. Um die Wertschöpfung im Rekrutierungsprozess zu erhöhen, wurden Projekte für verschiedene Zielgruppen entwickelt.

Im Schienenverkehr ist der Endenergieverbrauch aufgrund des Einsatzes moderner Fahrzeuge und der energieeffizienten Fahrweise weiter gesunken. Im Busverkehr konnten aufgrund von technischen Qualitätsverbesserungen bisher im Vergleich zu 2006 noch keine wesentlichen Energieeinsparungen erreicht werden, die Tendenz ist aber seit 2012 positiv.

SPARTE SCHIENE

→ GDL-Streiks mit negativem Einfluss.

→ Positive Effekte aus Entschädigungsleistungen und Inbetriebnahme neuer Verkehrsverträge.

→ Auslieferung und Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge.

SPARTE SCHIENE AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Reisende in Mio.	1.952	1.935	+17	+0,9
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	44.414	44.409	+5	-
Betriebsleistung in Mio. Trkm	487,2	487,7	-0,5	-0,1
Gesamtumsatz	7.894	7.901	-7	-0,1
Außenumsatz	7.511	7.535	-24	-0,3
Bestellerentgelte Schiene	4.128	4.168	-40	-1,0
EBITDA bereinigt	1.309	1.206	+103	+8,5
EBIT bereinigt	763	712	+51	+7,2
Brutto-Investitionen	1.799	826	+973	+118
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	27.888	28.373	-485	-1,7

Sowohl die Verkehrs- als auch Betriebsleistung in der Sparte Schiene entwickelte sich auf Vorjahresniveau. Zuwächse in der Region Nordost, bei der S-Bahn Berlin sowie infolge der Inbetriebnahme des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes wurden durch Leistungsverluste insbesondere in Bayern und durch Streikeffekte kompensiert. Die Zahl der Reisenden stieg dabei leicht an.

Auch die Entwicklung des Gesamtumsatzes blieb auf Vorjahresniveau. Einbußen durch die GDL-Streiks wurden unter anderem durch preisbedingt höhere interne Verbund Erlöse sowie den Wegfall von negativen Hochwasser-effekten aus dem Vorjahr nahezu vollständig kompensiert. Dementsprechend entwickelte sich der Außenumsatz unter Vorjahresniveau.

Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen maßgeblich infolge höherer Entschädigungszahlungen im Zusammenhang mit Fahrzeugbeschaffungen. Gegenläufig gingen unter anderem Erträge aus Ersatzverkehren zurück.

Der Materialaufwand (-0,7%) verringerte sich infolge rückläufiger Aufwendungen für Energie und Vertriebsprovisionen leicht. Gegenläufig erhöhten sich preisbedingt die Kosten für die Infrastrukturnutzung.

Der Personalaufwand (+1,2%) stieg tarifbedingt leicht an.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen waren rückläufig. Dies resultierte vor allem aus geringeren Rückstellungszuführungen.

Infolge von Fahrzeugzugängen stiegen die Abschreibungen deutlich.

Insgesamt gingen die Aufwendungen stärker zurück als der Umsatz, sodass sich die operativen Ergebnisgrößen verbesserten. Das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT stiegen an.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich über dem Vorjahresniveau. Dies resultierte insbesondere aus Fahrzeugzugängen bei der Baureihe ET 430 für die S-Bahn Stuttgart und die S-Bahn Rhein-Main sowie der Baureihe VT 620/622 für das Dieselnetz Köln.

Die Zahl der Mitarbeiter war im Vergleich zum 31. Dezember 2013 infolge von Leistungsverlusten leicht rückläufig.

SPARTE BUS

- > Zunehmender Wettbewerb und demografischer Wandel sorgen für einen Leistungsrückgang und dämpfen die wirtschaftliche Entwicklung.
- > Optimierung des Geschäftsportfolios wirkt positiv.

SPARTE BUS AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Reisende in Mio.	615,1	653,4	-38,3	-5,9
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	7.069	7.424	-355	-4,8
Betriebsleistung in Mio. Buskm	557,2	567,3	-10,1	-1,8
Gesamtumsatz	1.319	1.304	+15	+1,2
Außenumsatz	1.211	1.199	+12	+1,0
EBITDA bereinigt	143	131	+12	+9,2
EBIT bereinigt	80	65	+15	+23,1
Brutto-Investitionen	128	82	+46	+56,1
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	8.717	8.505	+212	+2,5

Die Leistungsentwicklung im Busverkehr war im Berichtsjahr rückläufig. Die Verkehrsleistung ist hauptsächlich durch den Rückgang der Reisenden, insbesondere der Schüler, zurückgegangen. Leistungsverluste sowie Leistungsreduzierungen im Rahmen von Optimierungen des Geschäftsportfolios wurden nur teilweise durch neu gewonnene Verkehre ausgeglichen, sodass auch die Betriebsleistung zurückging.

Gesamt- und Außenumsatz stiegen. Hierzu trugen neben Neuverkehren auch höhere Umsätze aus Ausgleichszahlungen im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen des Ausbildungsverkehrs infolge gesetzlicher Änderungen bei. Geringere Umsätze aus Schienenersatzverkehren wirkten gegenläufig. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen infolge von Rückstellungsaufhebungen sowie Effekten aus dem Verkauf von Gegenständen des Sachanlagevermögens.

Der Materialaufwand (-0,9%) war infolge sinkender Dieselpreise sowie geringerer Inanspruchnahme externer Dienstleistungen leicht rückläufig.

Vor allem der Personalaufbau sorgte für einen Anstieg des Personalaufwands (+3,1%). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich unter anderem aufgrund gestiegener Beratungsleistungen. Die Abschreibungen verringerten sich infolge von Fahrzeugveräußerungen. Dämpfend wirkten Fahrzeugkäufe.

Der überproportionale Anstieg der Erträge führte zu einer Verbesserung der bereinigten Ergebnisgrößen.

Die Brutto-Investitionen stiegen vor allem infolge von Fahrzeugbeschaffungen für gewonnene Neuverkehre an.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 31. Dezember 2013 im Wesentlichen infolge gewonnener Verkehre in den Regionen Rhein-Neckar und Hessen angestiegen.

Geschäftsfeld DB Arriva

GESCHÄFTSMODELL

DB Arriva ist die europäische Wachstumsplattform im Personenverkehr des DB-Konzerns. Mit Bussen, Zügen, Straßenbahnen, Wasserbussen und Krankentransportwagen bieten wir eine breite Palette von Beförderungsleistungen in 14 europäischen Ländern an. Das Geschäft von DB Arriva gliedert sich in die Sparten UK Bus, UK Trains und Mainland Europe.

Kunden sind vorwiegend regionale und nationale Behörden oder andere Besteller. Um unsere Ziele zu erreichen, sind die Nähe zu lokalen Märkten sowie die Fähigkeit, sich an komplexe legislative Rahmenbedingungen anzupassen und wachsende Kundenanforderungen zu erfüllen, von größter Bedeutung.

Mit unseren wichtigsten Partnern – den Kunden – gestalten wir gemeinsam den Rahmen für effizienten und nachhaltigen Transport.

Neben eigenwirtschaftlichen Verkehren werden Umsätze vor allem durch bestellte Verkehre generiert. Besteller schätzen insbesondere unsere Stärken in Bezug auf Effizienz, Verlässlichkeit, Preis-Leistungs-Verhältnis und Kundenservice.

Verträge für bestellte Verkehre können unterschiedlich gestaltet sein. Die Bandbreite reicht von Bruttoverträgen mit festgesetzten Erlösen bis zu Verträgen mit Umsatzrisiko oder Bonus-/Malusregelungen hinsichtlich Qualität oder Fahrgastzahlen. Bei eigenwirtschaftlich durchgeführten Verkehren hingegen sind Ticketumsätze die Haupteinnahmequelle.

Bei bestellten Verkehren werden Fahrzeuge teilweise durch den Besteller zur Verfügung gestellt. Kostentreiber sind daher vor allem Personal- und Energieaufwendungen.

MÄRKTE UND STRATEGIE

DB Arriva ist unsere europäische Wachstumsplattform im Personenverkehr. DB Arriva bietet Verkehre in 14 europäischen Ländern an:

**GESCHÄFTSMODELL
DB ARRIVA**

- RESSOURCEN/INPUTS**
- Mitarbeiter: rund 46.000
 - Fahrzeuge: 15.663 Busse, 634 Züge, 89 Straßenbahnen, 469 Ambulanzen
 - Netzwerke/Infrastruktur: 48.000 Bushaltestellen (Großbritannien), 340 betriebene Bahnhöfe (Großbritannien)
 - Produktionsfaktoren: 514 Mio. l Kraftstoff, 237 Mio. kWh Strom

NUTZENVERSPRECHEN

- DB Arriva bietet kundenorientierte, effiziente und wirtschaftlich tragfähige Transportlösungen.

- KUNDENSEGMENTE**
- Privatkunden
 - Besteller

- KUNDENZUGANG/-BINDUNG**
- Lokale Verkaufsstellen, Reisezentren, Agenturen, Automaten, online, Call-Center, Bordverkauf
 - Abonnements, Apps

- OUTCOMES**
- EBIT bereinigt: 265 Mio. €
 - Kundenzufriedenheit: ZI von 82
 - Pünktlichkeit: Schiene (91,4%)
 - Mitarbeiterzufriedenheit: 3,7
 - CO₂-Emissionen: Schiene (-10,1%) und Bus (-14,9%) seit 2006 (spezifisch)



- Dienstleistungen/OUTPUTS**
- Reisende: 1.647 Mio.
 - Verkehrsleistung: Schiene (8.638 Mio. Pkm)
 - Betriebsleistung: Schiene (132 Mio. Trkm) und Bus (1.003 Mio. Buskm)

- SCHLÜSSELAKTIVITÄTEN**
- Zug- und Busverkehre durchführen
 - Kunden betreuen
 - Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
 - Betrieb und Optimierung lokaler Netzwerke



AKTIVITÄTEN VON DB ARRIVA NACH LÄNDERN

Dänemark	Angebote Verkehre
Großbritannien	Bus/Schiene/Wasserbus
Italien	Bus/Schiene/Krankentransporte
Kroatien	Bus/Wasserbus/Straßenbahn
Niederlande	Bus
Polen	Bus/Schiene/Wasserbus
Portugal	Bus/Schiene
Schweden	Bus/Schiene/Straßenbahn
Serbien	Bus/Schiene/Straßenbahn
Slowakei	Bus
Slowenien	Bus
Spanien	Bus
Tschechien	Bus/Schiene
Ungarn	Bus

Angebote Verkehre
Bus/Schiene/Wasserbus
Bus/Schiene/Krankentransporte
Bus/Wasserbus/Straßenbahn
Bus
Bus/Schiene/Wasserbus
Bus/Schiene
Bus/Schiene/Straßenbahn
Bus/Schiene/Straßenbahn
Bus
Bus
Bus
Bus
Bus/Schiene
Bus

Die Strategie **DB2020** bildet die Grundlage der Strategie von DB Arriva.

→ Dimension **ÖKONOMIE**: Profitables Wachstum kann nur durch eine qualitativ hochwertige Leistungserbringung und zufriedene Kunden gelingen. Dafür investieren wir kontinuierlich in neue Fahrzeuge und verbessern unsere Kundeninformationssysteme.



Zudem führen wir durch mobile und Online-Lösungen neue Fahrscheinsysteme ein. Unsere Maßnahmen im Schienenpersonenverkehr in Großbritannien wurden von der Branche für den Einsatz innovativer Vorausbuchung und Ticketinglösungen ausgezeichnet und setzen somit Maßstäbe für Qualität und Kundenzufriedenheit.


Profitables Wachstum ist unsere Basis für die Gewährleistung eines stabilen und nachhaltig erfolgreichen Geschäfts. Unsere Teilnahme an Ausschreibungen für Verkehrsverträge sowie die Durchführung von Akquisitionen setzt unsere Überzeugung voraus, dass wir den Wert der übernommenen Unternehmen erhöhen können.

In der Sparte UK Bus streben wir die Optimierung des bestehenden Geschäfts und die Ausweitung des Kundenangebots an. So verzeichnete beispielsweise unser Premium-Busservice Sapphire ein starkes Wachstum und wird weiter ausgebaut.

In der Sparte UK Trains wollen wir unsere bestehenden Verkehrsverträge stärken und ausweiten, zusätzliche Verträge gewinnen und über Open-Access-Verkehre wachsen.

In der Sparte Mainland Europe wachsen wir durch neu gewonnene Verkehrsverträge, fokussierte M & A-Aktivitäten sowie den Ausbau unseres Bestandsgeschäfts. Chancen resultieren auch aus der Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte.

- Dimension **SOZIALES** : Zufriedene Mitarbeiter sind maßgeblich für unseren wirtschaftlichen Erfolg. Unsere Attraktivität als Arbeitgeber erlaubt es uns, talentierte Führungskräfte und ausgezeichnete Fachkräfte zu gewinnen und zu binden. Darüber hinaus haben wir Gesundheitsprogramme initiiert, um das Wohlbefinden der Mitarbeiter zu steigern.
- Dimension **ÖKOLOGIE** : Zur Reduktion des Gesamteinflusses des Verkehrssektors auf die Umwelt werben wir für den Personenverkehr und den aktiven Umstieg vom Auto auf Bus und Schiene. Auf dem Weg, Umwelt-Vorreiter zu werden, wollen wir unter Nutzung unserer umfangreichen Erfahrungen im Bereich der Kraftstoff- und Umwelttechnologien sowie in Kooperation mit Herstellern die Auswirkungen des Personenverkehrs auf die Umwelt verringern.

Über Initiativen zur umweltfreundlichen Fahrweise hinaus, in deren Rahmen mehr als 9.000 unserer Busse mit Fahrassistenzsystemen ausgestattet wurden, werden wir in Zukunft den Einsatz des automatischen kraftstoffsparenden Systems **ECONOSPEED**  ausweiten. Zur kontinuierlichen Verbesserung der Umweltbilanz unterhält DB Arriva zudem verschiedene Partnerschaften mit führenden Busherstellern, um den Einsatz alternativer Energieträger weiter zu fördern.

Zudem wurden Maßnahmen zur Reduktion von Wasserverbrauch und Abfall umgesetzt. In diesem Zusammenhang statteten wir die meisten unserer Betriebsstätten teilweise mit Regenwasserkollektoren, Solarmodulen und Windturbinen aus.

EREIGNISSE 2014

Ausbau des europäischen Netzwerks

- Die Alliance Rail Holdings kündigt für DB Arriva UK Trains verschiedene neue eigenwirtschaftliche Projekte an. Dazu gehören eine direkte Expresslinie auf der East Coast Main Line zwischen London King's Cross und West Yorkshire/Lincolnshire sowie eine Pendolino-HGV-Linie zwischen London und Edinburgh.
- Grand Central Railway werden vom Office of Rail Regulation bis zum Jahr 2026 Trassen für eigenwirtschaftliche Verkehre zwischen Nordost-England/Yorkshire und London zugesprochen.

Gegensteuerung in der Abwicklung von Verkehrsverträgen

Im Berichtsjahr hat sich DB Arriva intensiv mit Maßnahmen zur Gegensteuerung bei Verkehrsverträgen mit unzureichender Profitabilität beschäftigt. Dazu gehören:

- Leistungen, die DB Arriva im Großraum Stockholm erbringt. Bis einschließlich des ersten Halbjahres 2014 wurden die geplanten Passagierzahlen nicht erreicht. Zudem wurden hohe Zusatzaufwendungen für den Betrieb erforderlich. DB Arriva konnte mit dem Auftraggeber, der Stockholmer Nahverkehrsbehörde SL, einen Teil der strittigen Punkte klären und führt mit dem Auftraggeber weitere Gespräche.
- Leistungen, die die Botniatåg AB, ein Joint Venture von DB Arriva mit der schwedischen Staatsbahn SJ, in Nord-schweden betreibt. Botniatåg befindet sich hier weiterhin in Gesprächen mit dem Besteller.

Beteiligungen

- Im Januar 2014 verkaufte DB Arriva 100% seiner Anteile an der Arriva Malta Ltd., Qormi/Malta, an das Land Malta. Arriva Malta wird seit Januar 2014 nicht mehr in den Konzern-Abschluss einbezogen.
- Zur weiteren Geschäftsausweitung in Tschechien hat DB Arriva im Februar 2014 100% der Anteile an der CUP TOUR bus, s.r.o., Přeborn/Tschechien, erworben. Cup Tour wird seit März 2014 in den Konzern-Abschluss einbezogen.
- Im September 2014 verkaufte DB Arriva 100% seiner Anteile an der The Original London Sightseeing Tour Ltd. (TOT), London/Großbritannien. TOT wird seit September 2014 nicht mehr in den Konzern-Abschluss einbezogen.



DB ARRIVA

	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
Pünktlichkeit Schiene in %	91,4	91,7	-	-	91,8
Kundenzufriedenheit Bus und Schiene in Großbritannien in ZI	82	83	-	-	84
Reisende in Mio.	1.647	1.632	+15	+0,9	1.421
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	8.638	8.309	+329	+4,0	7.628
Betriebsleistung in Mio. Trkm	131,6	133,9	-2,3	-1,7	116,7
Betriebsleistung in Mio. Buskm	1.003	975,2	+27,8	+2,9	814,3
Gesamtumsatz in Mio. €.	4.491	4.180	+311	+7,4	3.757
Außenumsatz in Mio. €	4.485	4.175	+310	+7,4	3.751
EBITDA bereinigt in Mio. €	498	467	+31	+6,6	425
EBIT bereinigt in Mio. €	265	245	+20	+8,2	238
Brutto-Investitionen in Mio. €	296	275	+21	+7,6	468
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	45.712	46.718	-1.006	-2,2	39.545
Mitarbeiterzufriedenheit - Index	3,7	-	-	-	3,6
Ausfallzeiten in %	4,9	4,5	-	-	4,5
Fluktuation von Mitarbeitern in %	6,2	6,4	-	-	7,2
Reduktion spezifischer CO ₂ e-Emissionen Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Wageneinheiten) in %	10,1	9,6	-	-	5,3
Reduktion spezifischer CO ₂ e-Emissionen Bus im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Buskm) in %	14,9	12,8	-	-	5,5

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- Positive Effekte aus Akquisitionen und neuen Verträgen.
 - Verbesserungen in Schweden erzielt.
 - Spürbare Auswirkungen von Währungskurseffekten.
- Der Pünktlichkeitswert für unsere Schienenpersonenverkehre in Europa (Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen) war im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund von Beeinträchtigungen zu Beginn des Jahres durch Unwetter leicht rückläufig.

MASSNAHMEN 2014



- Investitionsprogramm zur Modernisierung der Flotte gestartet.
- Reiseinformations- und Buchungstechnologie weiterentwickelt.
- Pilotierung innovativer Formen des Kundenfeedbacks (»Talk to«-App).
- Auf Kundenfeedback basierendes Instandhaltungskonzept eingeführt.

Niederlande und Polen) war im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund von Beeinträchtigungen zu Beginn des Jahres durch Unwetter leicht rückläufig.

Der Kundenzufriedenheitsindex von DB Arriva basiert auf den jährlich stattfindenden Befragungen der Sparten UK Bus und UK Trains. Sie dient als ein wichtiger von den Bestellerorganisationen ermittelter Erfolgsfaktor. Im Berichtsjahr war die Kundenzufriedenheit aufgrund

schlechterer Verfügbarkeit des britischen Schienennetzes leicht rückläufig. Die steigende Kundenzufriedenheit im britischen Busverkehr verbesserte sich und wirkte in der Gesamtentwicklung teilweise kompensierend.

Die Entwicklung der Reisendenzahl sowie der Verkehrsleistung war infolge der Inbetriebnahme neuer Verkehrsverträge und akquisitionsbedingt positiv.

Insgesamt ist die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Arriva mit Anstiegen in Umsatz und bereinigtem EBIT positiv verlaufen.

Der Umsatzanstieg ist im Wesentlichen auf die Auswirkungen der 2013 getätigten Akquisitionen (Veolia Osteuropa, tschechische Busaktivitäten von Abellio und Centrebus) und neu aufgenommenen Verkehre in den Niederlanden zurückzuführen. Auch Zuwächse aus Abrechnungsumstellungen in der Sparte UK Trains und positive Wechselkurseffekte sind hier zu nennen.

Der Materialaufwand blieb nahezu unverändert (-0,7%). Der Anstieg infolge der Geschäftsausweitung und von Währungskurseffekten wurde durch geringere Trassenutzungsaufwendungen egalisiert, mit denen allerdings auch höhere Franchisezahlungen einhergingen. Diese führten zu einem deutlichen Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+22,3%).

Die deutliche Verbesserung der operativen Ergebnisgrößen wurde von allen Sparten, insbesondere der Sparte Mainland Europe, getragen.

Die Brutto-Investitionen sind im Berichtsjahr angestiegen. Dies resultierte hauptsächlich aus der Neuaufnahme von Verkehren in den Niederlanden.

MASSNAHMEN 2014



- Gesundheitsbus macht Mitarbeitern in Dänemark unter anderem Angebote zur Ernährungsberatung, Raucherentwöhnung, Blutdruckmessung. Im Berichtsjahr wurde DB Arriva dafür mit dem CSR People Prize von der Danish Corporate Social Responsibility Foundation ausgezeichnet.



Die Mitarbeiterzahl hat sich leicht verringert. Der Rückgang resultiert vor allem aus dem Verkauf der Aktivitäten auf Malta.

DB Arriva konnte infolge umgesetzter Maßnahmen nach der letzten Mitarbeiterbefragung die Mitarbeiterzufriedenheit verbessern.

Die Ausfallzeiten haben insgesamt infolge der Entwicklung in einigen operativen Gesellschaften zugenommen. Entsprechende Gegenmaßnahmen wurden eingeleitet.

MASSNAHMEN 2014

- Fast 400 Hybridbusse, 200 gasbetriebene Busse und 50 Elektrobusse im Einsatz.
- 2.000 EconoSpeed-Systeme für Busse in Großbritannien sollen durch optimierte Beschleunigung zu Kraftstoffeinsparungen führen.

Die Mitarbeiterfluktuation war maßgeblich infolge des Verkaufs von Arriva Malta rückläufig. Dämpfend wirkte die Verbesserung des Arbeitsmarkts in Großbritannien, die zu einer erhöhten Fluktuation in der Sparte UK Bus führte.

DB Arriva reduziert den Ausstoß seiner spezifischen CO₂-Äquivalente seit 2006 kontinuierlich.

Verschiedenste Maßnahmen werden zur Zielerreichung initiiert und umgesetzt.

SPARTE UK BUS

- Hoher Wettbewerbsdruck im Londoner Markt.
- Positive Effekte aus neuen Verkehren und Akquisition von Centrebus.
- Spürbare positive Wechselkurseffekte.
- Negative Umsatzeffekte durch Restrukturierung von TGM und Verkauf von TOT.

SPARTE UK BUS AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Reisende in Mio.	765,8	755,7	+10,1	+1,3
Betriebsleistung in Mio. Buskm	396,3	403,5	-7,2	-1,8
Gesamtumsatz	1.311	1.215	+96	+7,9
Außenumsatz	1.298	1.196	+102	+8,5
EBITDA bereinigt	212	207	+5	+2,4
EBIT bereinigt	127	126	+1	+0,8
Brutto-Investitionen	97	120	-23	-19,2
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	17.188	17.963	-775	-4,3

Die erstmalig ganzjährige Einbeziehung von Centrebus führte zu einem Anstieg der Anzahl der Reisenden. Die Betriebsleistung entwickelte sich im Berichtsjahr infolge der Beendigung einiger Linien in London negativ.

Die Umsatzentwicklung war positiv. Zuwächse wurden getrieben durch die Inbetriebnahme neuer Verkehrsverträge, Wechselkurseffekte (+66 Mio.€) und durch den Kauf von Centrebus im Vorjahr. Auch ein Veränderung bei den Kraftstoffzuschüssen (Bus Service Operator Grants; BSOG) führte zu einer Erhöhung des Umsatzes. Diese korrespon-

dierte allerdings mit einer entsprechenden Erhöhung des Materialaufwands. Die Entwicklung des Materialaufwands wurde gedämpft, insgesamt stieg er aber spürbar an.

Auch der Personalaufwand erhöhte sich deutlich. Währungskurseffekte und die Geschäftsausweitung waren dafür verantwortlich.

Da die Umsatzzuwächse von dem gestiegenen Material- und Personalaufwand nahezu vollständig kompensiert wurden, verzeichnete die Sparte eine Entwicklung des operativen Ergebnisses ungefähr auf Vorjahresniveau. Das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT erhöhten sich leicht.

Die Brutto-Investitionen sind gesunken. Dies lag vor allem an niedrigeren Investitionen für Busse in London und bei Arriva Transport Solutions.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 31. Dezember 2014 gesunken, was vor allem an der Restrukturierung von TGM und dem Verkauf von TOT lag.

SPARTE UK TRAINS

- Angebotsausweitung bei Grand Central.
- Erhöhte Franchisezahlungen durch gestiegene Unterstützungsleistungen kompensiert.
- Weitgehend ergebnisneutrale strukturelle Veränderungen bei Unterstützungsleistungen.

SPARTE UK TRAINS AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Reisende in Mio.	128,7	122,8	+5,9	+4,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	6.428	6.207	+221	+3,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm	76,9	76,9	-	-
Gesamtumsatz	1.488	1.343	+145	+10,8
Außenumsatz	1.460	1.319	+141	+10,7
EBITDA bereinigt	67	62	+5	+8,1
EBIT bereinigt	42	38	+4	+10,5
Brutto-Investitionen	14	18	-4	-22,2
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	5.538	5.379	+159	+3,0

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr verlief vor allem infolge des ausgeweiteten Angebots im Westen Englands positiv.

Die Umsatzentwicklung war im Berichtsjahr positiv. Höhere Unterstützungsleistungen für das Cross-Country-Franchise gingen einher mit entsprechenden Steigerungen der Franchisezahlungen (sonstiger betrieblicher Aufwand). Auch Währungskurseffekte wirkten sich positiv aus (+76 Mio.€), korrespondierten allerdings auch mit entsprechenden währungskursbedingten Aufwandssteigerungen. Unterstützend wirkte das Wachstum bei Grand Central. Negative Umsatzeffekte resultierten aus geringeren Zuschüssen bei Arriva Train Wales, die allerdings mit entsprechend geringeren Trassennutzungsaufwendungen

korrespondierten. Die Entwicklung des Materialaufwands wurde zudem durch gegenläufige Währungskurseffekte geprägt. Insgesamt ging der Materialaufwand deutlich zurück.

Gegenläufig stieg der Personalaufwand infolge einer höheren Mitarbeiterzahl sowie von Tarifierhöhungen und Währungskurseffekten deutlich an.

Insgesamt zeigten sich die bereinigten Ergebnisgrößen verbessert. Das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT stiegen.

Die Brutto-Investitionen sind im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunken.

Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahresende infolge von Neueinstellungen.

SPARTE MAINLAND EUROPE

- Positive Effekte aus im Vorjahr getätigten Akquisitionen.
- Verkauf von Arriva Malta.
- Neue Verkehre in den Niederlanden aufgenommen.
- Verbesserungen in Schweden erreicht.

SPARTE MAINLAND EUROPE AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Reisende Schiene in Mio.	94,7	96,0	-1,3	-1,4
Reisende Bus in Mio.	658,2	657,3	+0,9	+0,1
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	2.210	2.102	+108	+5,1
Betriebsleistung in Mio.Trkm	54,7	57,0	-2,3	-4,0
Betriebsleistung in Mio. Buskm	606,8	571,7	+35,1	+6,1
Gesamtumsatz	1.794	1.724	+70	+4,1
Außenumsatz	1.729	1.660	+69	+4,2
EBITDA bereinigt	241	222	+19	+8,6
EBIT bereinigt	117	102	+15	+14,7
Brutto-Investitionen	182	139	+43	+30,9
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	22.758	23.204	-446	-1,9

Der Anstieg der Verkehrsleistung resultierte vor allem aus der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung von Verkehren in Schweden und in den Niederlanden. Die Entwicklung im Busverkehr ist zudem auf die erstmalig ganzjährige Einbeziehung von Akquisitionen im Vorjahr zurückzuführen.

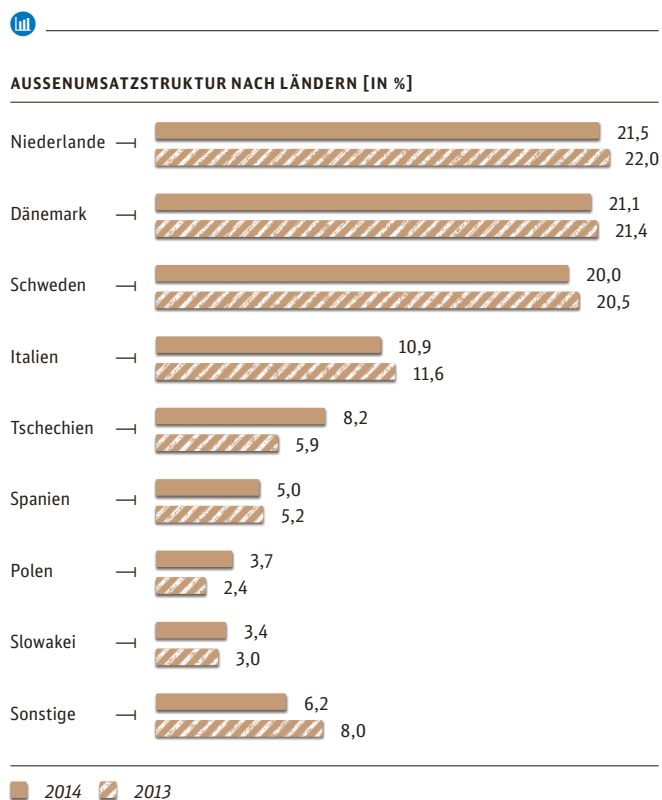
Die Umsatzentwicklung gestaltete sich positiv. Treiber waren die Neuaufnahme von Verkehren und die Akquisitionen. Gegenläufig wirkte der Verkauf von Arriva Malta.

Die Geschäftsausweitung, gedämpft durch die Effekte aus dem Verkauf von Arriva Malta, war auch der Haupttreiber für die Entwicklung des Material- und Personalaufwands. Belastungen resultierten zudem aus höheren Kosten in der Startphase von neu aufgenommenen Verkehren. Positiv wirkten erzielte Verbesserungen in Schweden.

Insgesamt verbesserten sich daher die bereinigten Ergebnisgrößen spürbar.

Die Brutto-Investitionen stiegen infolge von Investitionen in den Niederlanden für Neuverkehre ab Dezember 2014 deutlich an.

Die Zahl der Mitarbeiter verminderte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2013 durch den Verkauf von Arriva Malta.



Die Entwicklung der Außenumsatzstruktur war maßgeblich durch die erstmalig ganzjährige Einbeziehung der im Vorjahr erworbenen Veolia Osteuropa geprägt. Positiv wirkten zudem neu in Betrieb genommene Verkehre unter anderem in Polen. Die Anteile der Umsätze aus Tschechien, Polen und der Slowakei stiegen dementsprechend spürbar an. Gegenläufig ging unter anderem der Anteil der Niederlande zurück, da der Umsatzanstieg hier nur unterproportional war.

TRANSPORT UND LOGISTIK

Geschäftsfeld DB Schenker Rail

GESCHÄFTSMODELL

DB Schenker Rail bietet seinen Kunden mit rund 4.200 Kundengleisanschlüssen in Europa Zugang zu einem der größten Schienennetze der Welt und ist damit die Nummer eins im europäischen Schienengüterverkehr. Das internationale Netzwerk erstreckt sich entlang der großen europäischen Güterverkehrskorridore. Damit werden europaweite Schienentransporte in den Produkten Ganzzüge, Einzelwagen und Kombiniertes Verkehr angeboten. Zusätzlich werden individuelle Branchenlösungen beispielsweise für die Bereiche Chemie, Mineralöl, Entsorgung, Papier, Montan oder Automotive entwickelt.

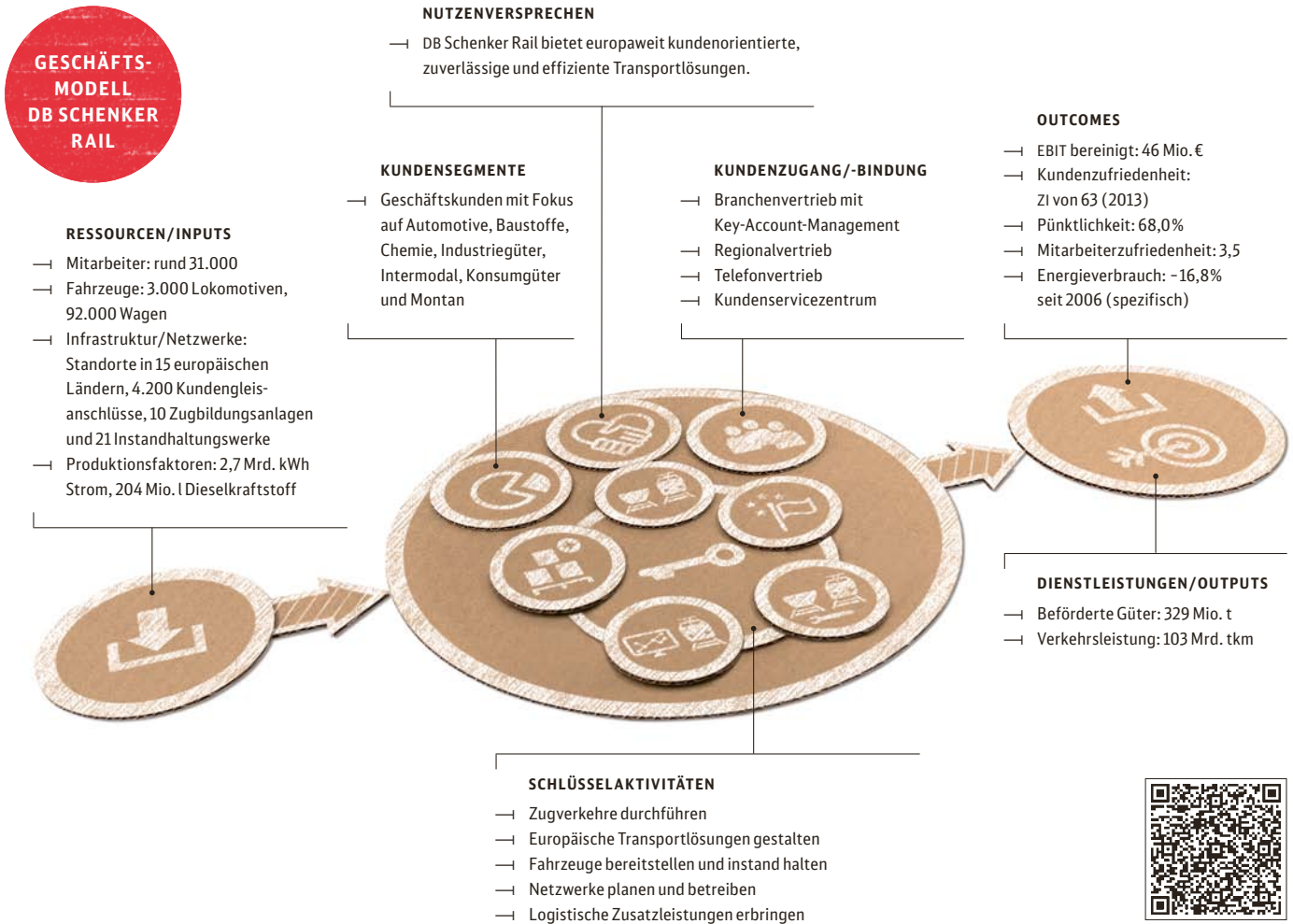
Die Produktion wird im Wesentlichen mit eigener Flotte von Lokomotiven und Wagen durchgeführt.

Die Schlüsselbranchen von DB Schenker Rail sind Montan, Chemie, Automotive, Baustoffe, Industrie, Konsumgüter sowie der intermodale Verkehr. Großkunden prägen die Kundenstruktur.

Die führende Leistungskennzahl ist die Verkehrsleistung. Die relevante Auslastungskennzahl wird in Tonnen je Zug gemessen. Die Kostenstruktur wird hauptsächlich durch die Betriebsleistung beeinflusst. Aufgrund der höheren Volatilität der Marktnachfrage gibt es aber in viel stärkerem Ausmaß Bedarfszüge, die nicht mit langem zeitlichen Vorlauf disponiert werden können. Dies stellt erhöhte Anforderungen an die Abstimmung zwischen Vertrieb und Produktion und den darauf ausgerichteten optimalen Ressourceneinsatz.

Wichtigste Einnahmequelle sind Transporte von Gütern auf der Schiene. Zudem werden Zusatzleistungen angeboten. DB Schenker Rail bietet seinen Kunden maßgeschneiderte Transport- und Logistiklösungen, die auch die Verknüpfung der Schiene mit den Verkehrsträgern Lkw und Seefracht berücksichtigt.

Schlüsselressourcen sind eine enge Kundenbindung, hohes Kundenverständnis, motivierte und gut ausgebildete Mitarbeiter sowie ein effizienter Einsatz des Rollmaterials und eine qualitativ hochwertige Infrastruktur. Die DB-konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister



sind wichtige Partner. Darüber hinaus ist die Zusammenarbeit mit den ausländischen Bahngesellschaften für internationale Verbindungen von Bedeutung.

MÄRKTE UND STRATEGIE

Das engmaschige internationale Netzwerk mit Tochtergesellschaften in 15 europäischen Ländern bauen wir stetig aus und machen DB Schenker Rail zum führenden Unternehmen im europäischen Schienengüterverkehr.

→ Dimension **ÖKONOMIE** 📈: Die umfangreiche Neuausrichtung des Geschäftsmodells zur signifikanten Verbesserung der Profitabilität und Qualität dauert bei DB Schenker Rail an. Neben der seit 2012 in Umsetzung befindlichen Netzwerkbahn, die das Produktionssystem stabiler und effizienter machen sowie Verkehrsströme effizienter bündeln wird, sind die Harmonisierung der IT und die Standardisierung der Prozesslandschaft der europäischen Gesellschaften in Planung.

Zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit wurden Projekte zur Verbesserung der Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit sowie der Kundeninformation und -services initiiert.

Unsere Position als profitabler Marktführer mit einem starken europäischen Netz wollen wir stärken. Die Steigerung der Profitabilität ist erforderlich, um verstärkt in die Zukunft investieren zu können. Intelligente Preisbildung, Kostenflexibilisierung und kontinuierliche Produktivitätssteigerungen in allen Prozessen sind dabei entscheidend.

→ Dimension **SOZIALES** 👥: Im Jahr 2020 wollen wir im Bereich Schienengüterverkehr Top-Arbeitgeber mit einer einheitlichen europäischen Unternehmenskultur sein. Die Zufriedenheit der Mitarbeiter soll messbar gesteigert werden. Neben den Folgeworkshops zur ersten Mitarbeiterbefragung haben wir dazu unter anderem die Initiative »Schritt für Schritt« auf den Weg gebracht. Unser Netzwerk wollen wir durch eine starke internationale Mannschaft ausbauen, dazu wurden verschiedene Programme ins Leben gerufen. Zur Erhöhung der Demografiefestigkeit wurden zahlreiche Maßnahmen im Gesundheitsmanagement implementiert und regionale Arbeitszeitmodelle weiterentwickelt.

→ Dimension **ÖKOLOGIE** 🌱: Wir wollen den Schienengüterverkehr als umwelt- und klimafreundliches Verkehrsmittel stärken. Dafür entwickeln wir nachhaltige Transportlösungen und modernisieren unsere Flotte. Bis 2020 wollen wir unsere gesamte deutsche Wagenflotte mit lärmreduzierenden Bremssohlen ausrüsten. Zugleich engagieren wir uns für den Klimaschutz und die Luftreinhaltung. Unseren spezifischen Energieverbrauch wollen wir bis zum Jahr 2020 um 19% gegenüber 2006 senken. Neue Rangierlokomotiven sind mit Rußpartikel-

filtern ausgestattet, darüber hinaus forcieren wir den Einsatz der Hybridtechnik. Unsere Position als Umwelt-Vorreiter untermauern wir zudem durch neue CO₂-freie Angebote.

EREIGNISSE 2014

Laufende Umrüstung auf Flüsterbremsen

Auf dem Weg zur vollständigen Umrüstung der gesamten Bestandswagenflotte von rund 60.000 Wagen mit Graugussbremsen auf Flüsterbremsen ist die breitbandige Umrüstung auf die leise LL-Sohle planmäßig angelaufen. Rund 5.000 Wagen wurden auf die neue LL-Sohle umgerüstet. Zusammen mit den Neuwagen sind Ende 2014 damit bereits 14.500 leise Wagen von DB Schenker Rail unterwegs. Perspektivisch werden Ende 2015 rund 20.000 leise Wagen von DB Schenker Rail im Einsatz sein. Bis zum Jahr 2020 wird unsere komplette Wagenflotte auf die leisen Bremssohlen umgestellt sein. Die Umrüstung, die Lärmzuschläge des LÄRMABHÄNGIGEN TRASSENPREISSYSTEMS [SEITE 277] und insbesondere die nach der Umrüstung deutlich ansteigenden betriebsbedingten Mehrkosten führen zu einer hohen Ergebnisbelastung.

Erster Zug von Hamburg nach China

Anfang September startete erstmals ein von DB Schenker zusammen mit der Stadt- und Hafenverwaltung von Zhengzhou/Provinz Henan organisierter Containerzug von Hamburg in die zentralchinesische Metropole. Der mit 41 Containern beladene Zug transportierte unter anderem für einen internationalen Technikkonzern Industrieroboter, steht aber als sogenannter Multi-Customer-Train weiteren Kunden zur Verfügung. Der Zug nach Zhengzhou absolvierte die 10.214 km lange Strecke nach China in rund 17 Tagen und ist damit über 20 Tage schneller als das Schiff.

Aktionsplan Deutschland plus leistet wichtigen Ergebnisbeitrag

Um den Faktorkostensteigerungen und Herausforderungen im Deutschlandgeschäft zu begegnen, wird der seit 2012 umgesetzte Aktionsplan Deutschland weiterentwickelt. Im Rahmen des Aktionsplans Deutschland plus werden neben produktionsseitigen strukturellen Aktivitäten auch diverse Maßnahmen mit dem Fokus auf Markt und Kunden ergänzt.

Ziel aller Maßnahmen ist die Steigerung der Effizienz bei gleichzeitiger Verbesserung der Qualität.

Auch im Berichtsjahr leisteten die Maßnahmen des Aktionsplans einen wichtigen Ergebnisbeitrag. Hier wirkten sich neben den bereits im Aktionsplan Deutschland initiierten Maßnahmen zur nachhaltigen Optimierung der Steuerung und Instandhaltung unserer Flotte insbesondere die zusätzlich initiierten Maßnahmen für weitere Kostenreduktionen und Prozessoptimierungen aus.

Beteiligungen

- Im Mai haben wir 55% unserer Anteile an der DAP Barging B.V., Rotterdam/Niederlande, verkauft. DAP Barging wird seit Juni 2014 nicht mehr in den DB-Konzernabschluss einbezogen.
- Im Dezember haben wir unseren 45-prozentigen Anteil an der BLS Cargo AG, Schweiz, verkauft. BLS Cargo wird seit Dezember 2014 nicht mehr in den DB-Konzernabschluss einbezogen.

Weitere Ereignisse

- DB Schenker Rail hat mit Novelis, einem Unternehmen für Aluminium-Walzerzeugnisse, einen Dreijahresvertrag über Transporte zwischen Deutschland und England abgeschlossen.
- Für weitere zwei Jahre beliefert DB Schenker Rail die VW-Werke in Kaluga und Nischni Nowgorod in Russland.
- Seit März 2014 transportiert DB Schenker Rail für BMW Fahrzeugkomponenten CO₂-frei von Wuppertal nach Regensburg und Landshut. Dadurch vermindert sich der jährliche CO₂-Ausstoß um rund 2.000 t.
- Seit Juni 2014 bietet DB Schenker Rail eine neue Transportverbindung zwischen Köln und Çerkezköy/Türkei.
- DB Schenker Rail hat mit dem schwedischen Stahlkonzern SSAB einen Dreijahresvertrag abgeschlossen.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- Herausforderndes konjunkturelles Umfeld und intensive Wettbewerbssituation.
 - Gesunkene Gaspreise führten zu einem Rückgang der Kohletransporte in Großbritannien.
 - Negativer Einfluss durch GDL-Streiks und Unwetter Ela. Die für unseren Schienengüterverkehr in Europa gemessene Pünktlichkeit unserer Züge konnte im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Hier zeigt sich die Wirkung der Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung der KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE [SEITE 94] für DB Schenker Rail Deutschland sowie zahlreicher weiterer Maßnahmen in den übrigen europäischen Gesellschaften.
- Die Marktsituation in Europa ist auch im Berichtsjahr für den Schienengüterverkehr herausfordernd geblieben und hat die Leistungsentwicklung des Geschäftsfelds negativ beeinflusst. Die Streiks der GDL und der Sturm Ela beeinflussten die Entwicklung ebenfalls spürbar. Positiv wirkte der Wegfall der negativen Effekte durch das Hochwasser im Vorjahr.

MASSNAHMEN 2014

- Beginn Regelbetrieb European Operations Center.
- Hochlauf der Anzahl kapazitätsgeprüfter Wagen.
- Europäische Ausrichtung der Customer-Service-Prozesse und Aufbau eines innovativen Kundenportals.
- Proaktive Kommunikation und Erklärung größerer erwarteter Störungen.
- Verbesserung Prognose Ankunftszeit.




DB SCHENKER RAIL

	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
Pünktlichkeit ¹⁾ in %	68,0	67,0	-	-	69,9
Beförderte Güter in Mio. t	329,1	390,1	- 61,0	- 15,6	398,7
Verkehrsleistung in Mio. tkm	102.871	104.259	- 1.388	- 1,3	105.894
Marktanteil in Europa in %	24,3	25,1	-	-	25,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	193,2	196,0	- 2,8	- 1,4	203,1
Auslastung in t pro Zug	532,5	531,9	+ 0,6	+ 0,1	521,4
Gesamtumsatz in Mio. €	4.863	4.843	+ 20	+ 0,4	4.926
Außenumsatz in Mio. €	4.517	4.495	+ 22	+ 0,5	4.597
EBITDA bereinigt in Mio. €	343	352	- 9	- 2,6	389
EBIT bereinigt in Mio. €	46	57	- 11	- 19,3	87
EBIT-Marge (bereinigt) in %	0,9	1,2	-	-	1,8
Brutto-Investitionen in Mio. €	195	182	+ 13	+ 7,1	371
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	30.842	30.925	- 83	- 0,3	31.770
Mitarbeiterzufriedenheit - Index	3,5	-	-	-	3,4
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	11,2	11,1	-	-	10,6
Gesundheitsstand in Deutschland in %	93,3	93,3	-	-	93,4
Deckung externer Nachführungsbedarf in Deutschland in %	98,6	98,8	-	-	98,7
Reduktion spezifischer Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2006 in %	16,8	14,3	-	-	13,0
Anzahl mit Flüsterbremsen umgerüsteter Güterwagen gesamt ²⁾	6.500	650	+ 5.850	-	150

¹⁾ Methodenänderung ab 2013.

²⁾ Werte gerundet.

Vor diesem Hintergrund verzeichnete DB Schenker Rail einen Rückgang in der Menge der beförderten Güter, der Verkehrsleistung und der Betriebsleistung. Die Auslastung konnten wir infolge umgesetzter Maßnahmen zur Effizienzsteigerung stabil halten.

F4  Die Umsatzentwicklung verlief im Berichtsjahr positiver als die Leistungsentwicklung, der Umsatz lag leicht über dem Vorjahr. Positive Umsatzeffekte resultierten aus der Entwicklung in der Region Central. Zudem machten sich Währungskurseffekte in Großbritannien und die positive Entwicklung in Spanien und Südosteuropa bemerkbar. Die GDL-Streiks und das Unwetter Ela wirkten gegenläufig.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (-5,1%) gingen unter anderem infolge geringerer Verschrottungserlöse und geringerer Erlöse aus Abgängen des Sachanlagevermögens zurück.

Der Materialaufwand (-1,5%) ging infolge geringerer Energieaufwendungen (gesunkene Betriebsleistung und günstigere Witterungsbedingungen) und der Umsetzung von Maßnahmen aus dem Aktionsplan Deutschland plus leicht zurück.

Der Personalaufwand ist trotz eines niedrigeren Personalbestands im Vorjahresvergleich tarifbedingt angestiegen (+1,5%).

MASSNAHMEN 2014



- youropeWORK: die interne Stellenbörse von DB Schenker Rail gibt Überblick über international ausgeschriebene Arbeitsplätze und bietet umfangreiche Zusatzinformationen zu Landes- und Unternehmensspezifika.
- Einheitlicher Talent-Management-Prozess eingeführt, um europaweit Fach-, Projekt- und Führungskarrieren zu fördern.

MASSNAHMEN 2014



- Einsatz neuer E-Loks in Polen, um den Energieverbrauch und die Partikelemissionen zu senken.
- Einführung Start-Stopp-Automatik bei Diesellokomotiven in Deutschland und Großbritannien reduziert den Kraftstoffverbrauch.
- Erprobter Einsatz eines Fahrerassistenzsystems senkt Traktionsenergie.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind unter anderem infolge der Ausweitung des IT-Projektportfolios angestiegen (+4,0%)

Insgesamt kam es zu einem Rückgang der operativen Ergebnisgrößen. Die EBIT-Marge ist dementsprechend leicht zurückgegangen.

Die Brutto-Investitionen wurden vor allem durch die Region Central geprägt. Schwerpunkt der Investitionen waren weiterhin Investitionen in Güterwagen und Lokomotiven.

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 31. Dezember 2014 leicht unter dem Vorjahresniveau. Im Wesentlichen wirkten sich hier Restrukturierungs- und Optimierungsmaßnahmen in Polen und Deutschland aus. Gegenläufig wirkten Neueinstellungen in Frankreich und Großbritannien.

Die Mitarbeiterzufriedenheit hat sich leicht verbessert.

Der Frauenanteil hat sich infolge der Umsetzung von gezielten Maßnahmen leicht erhöht.

Gesundheitsstand und Deckung externer Nachführungsbedarf lagen auf Vorjahresniveau.

Der spezifische Endenergieverbrauch ist aufgrund von Energieeffizienzmaßnahmen wie energiesparender Fahrweise und einer verbesserten Auslastung im Vergleich zu 2006 gesunken. Die Umrüstung auf LL-Sohle ist im Berichtsjahr gestartet, insgesamt wurden über 5.000 Güterwagen im Berichtsjahr umgerüstet.

REGION CENTRAL

→ Positive Konjunktur und eine milde Witterung im ersten Halbjahr 2014 durch deutliche Eintrübung in der zweiten Jahreshälfte kompensiert.

→ Unwetter Ela und GDL-Streiks kompensierten positive Effekte aus Wegfall des Hochwassers aus dem Vorjahr.

REGION CENTRAL AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	259,3	268,6	-9,3	-3,5
Verkehrsleistung in Mio. tkm	81.342	81.959	-617	-0,8
Betriebsleistung in Mio. Trkm	152,1	154,9	-2,8	-1,8
Gesamtumsatz	4.699	4.665	+34	+0,7
Außenumsatz	3.536	3.552	-16	-0,5
EBITDA bereinigt	252	269	-17	-6,3
EBIT bereinigt	31	47	-16	-34,0
Brutto-Investitionen	121	114	+7	+6,1
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	19.916	20.498	-582	-2,8

Die Menge der beförderten Güter und die Verkehrsleistung waren im Berichtsjahr rückläufig. Diese Mengenrückgänge resultierten aus einer insgesamt schwachen Konjunktur, dem UNWETTER ELA [SEITE 154] sowie aus den GDL-STREIKS [SEITE 114 F.]. Die positiven Effekte aus der aufsteigenden Konjunkturentwicklung im ersten Halbjahr 2014 und dem Wegfall der negativen Effekte aus dem Hochwasser im Jahr 2013 wurden dadurch überkompensiert. Aufgrund von Mengenrückgängen ist auch die Verkehrsleistung zurückgegangen. Infolge einer höheren durchschnittlichen Transportweite liegt sie allerdings nur leicht unter dem Vorjahreswert. Auch die Betriebsleistung sank. Hier wirkten neben der Entwicklung der Verkehrsleistung auch die umgesetzten Maßnahmen zur weiteren Steigerung der Zugauslastung wie beispielsweise die Netzwerkbahn.

Die Umsatzentwicklung verlief positiver als die Leistungsentwicklung. Hier wirkten sich neben der Umstellung von Kundenverträgen zudem Neugeschäfte im Mineralölbereich, moderate Preisanpassungen sowie Mengenzuwächse im Seehafenhinterlandverkehr und im Depot- und

Truckinggeschäft aus. Die GDL-Streiks und das Unwetter Ela wirkten allerdings gegenläufig und führten teilweise zu Verkehrsverlagerungen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen unter anderem infolge von geringeren Verschrottungserlösen und Einmaleffekten im Vorjahr zurück.

Der Materialaufwand war im Berichtsjahr leicht rückläufig. Höher eingekaufte Transportleistungen wurden durch geringere Instandhaltungsaufwendungen sowie rückläufige Energiekosten kompensiert.

Trotz eines Rückgangs der Mitarbeiterzahl stieg der Personalaufwand tarifbedingt sowie infolge von Einmalzahlungen leicht an. Die operativen Ergebnisgrößen bereinigtes EBITDA und bereinigtes EBIT gingen zurück.

Die Brutto-Investitionen verzeichneten im Wesentlichen infolge des Neubaus eines Kombiterminals in Burghausen sowie des Abschlusses eines langfristigen Finance-Lease-Pachtvertrags für ein Terminal im Hafen Rotterdam einen Anstieg. Schwerpunkt bei der Modernisierung der Güterwagenflotte war die Beschaffung von geschlossenen Auto-transport- und Doppeltaschenwagen. Investitionen in Rangierlokomotiven gingen hingegen zurück.

Die Mitarbeiterzahl lag unterhalb des Vorjahresendes, was auf Anpassungen an die verringerte Leistungsmenge zurückzuführen ist.

REGION WEST

- Aufgrund gesunkener Gaspreise Rückgang der Kohletransporte in Großbritannien.
- Positive Währungskurseffekte in Großbritannien.
- Starke Entwicklung in Spanien, schwache in Frankreich.

REGION WEST AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	Veränderung			
	2014	2013	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	94,0	96,5	-2,5	-2,6
Verkehrsleistung in Mio. tkm	17.349	18.040	-691	-3,8
Betriebsleistung in Mio. Trkm	33,8	34,6	-0,8	-2,3
Gesamtumsatz	921	880	+41	+4,7
Außenumsatz	799	772	+27	+3,5
EBITDA bereinigt	124	120	+4	+3,3
EBIT bereinigt	66	62	+4	+6,5
Brutto-Investitionen	37	33	+4	+12,1
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	5.613	5.172	+441	+8,5

Die Leistungsentwicklung in der Region West war im Berichtsjahr schwach. Die Menge der beförderten Güter, die Verkehrsleistung und die Betriebsleistung verzeichneten zum Teil deutliche Rückgänge. Dies resultierte im Wesentlichen aus gesunkenen Kohletransporten in Großbritannien, dem Rückgang von internationalen Intermodalverkehren sowie dem Stopp der Türkeiverkehre von Transfesa.

In der Umsatzentwicklung wurde die negative Leistungsentwicklung in Großbritannien durch Währungskurseffekte ausgeglichen. Zudem machten sich die gute Entwicklung aller Geschäftsbereiche in Spanien und der Anstieg im Baustoffbereich in Großbritannien bemerkbar. Die sonstigen betrieblichen Erträge sind auf Vorjahresniveau geblieben.

Die Aufwandsentwicklung wurde auch durch Währungskurseffekte belastet. Im Materialaufwand wirkten sich zudem höhere Trassennutzungskosten in Großbritannien aus. Zudem stiegen die eingekauften Transportleistungen bei Transfesa infolge der Leistungsausweitung. Positiv wirkte der gesunkene Dieselpreis. Im Personalaufwand machte sich auch die Erhöhung der Mitarbeiterzahl bemerkbar. Dämpfend wirkte ein Einmaleffekt aus der Anpassung des Vorsorgeplans in Großbritannien.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und die Abschreibungen stiegen leicht im Vergleich zum Vorjahr.

Insgesamt verbesserte sich sowohl das bereinigte EBITDA als auch das bereinigte EBIT.

Die Investitionen stiegen infolge von Währungskurseffekten und einer Werksenerweiterung in Großbritannien.

Die Mitarbeiterzahl stieg aufgrund eines Personalaufbaus in Frankreich und Großbritannien.

REGION EAST

- Weiterhin hohe Wettbewerbsintensität insbesondere im Transport- und Gleisanschlussgeschäft in Polen.
- Belastungen durch Rückgang des Kohlemarkts in Polen.
- Positive Entwicklung in Südosteuropa.

REGION EAST AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	15,9	61,3	-45,4	-74,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	4.181	4.259	-78	-1,8
Betriebsleistung in Mio. Trkm	7,3	6,5	+0,8	+12,3
Gesamtumsatz	250	241	+9	+3,7
Außenumsatz	183	171	+12	+7,0
EBITDA bereinigt	26	24	+2	+8,3
EBIT bereinigt	8	10	-2	-20,0
Brutto-Investitionen	37	34	+3	+8,8
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	4.246	4.401	-155	-3,5

Die Menge der beförderten Güter entwickelte sich im Wesentlichen infolge einer Erfassungsumstellung stark rückläufig. Operativ war die Entwicklung leicht positiv. Dies gilt auch für die Verkehrsleistung. Rückgänge in Polen (insbesondere Kohleverkehre) konnten dabei durch die gute Entwicklung des Transportgeschäfts in Ungarn, Rumänien und Bulgarien überkompensiert werden. Die Betriebsleistung nahm ebenfalls aufgrund der guten Geschäftsentwicklung im Transportbereich in Südosteuropa zu.

Die Umsatzentwicklung war ebenfalls positiv. Getrieben wurde die Steigerung von der Entwicklung in Südosteuropa. In Polen blieb der Umsatz stabil. Die sonstigen betrieblichen Erträge sanken unter anderem aufgrund geringerer Effekte aus Anlagenverkäufen.

Der Materialaufwand blieb im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert. Geringere Energiekosten infolge der niedrigeren Dieselpreise und gesunkener Trassennutzungsentgelte in Polen wurden durch höhere eingekaufte Transportleistungen kompensiert. Der Rückgang des Personalaufwands resultierte aus einem geringeren Personalbestand in Polen. Gegenläufig wirkte der Geschäftsausbau in Südosteuropa.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen unter anderem infolge des Wegfalls von Verlusten aus Anlagenverkäufen aus dem Vorjahr unter dem Vorjahresniveau.

Insgesamt ist das bereinigte EBIT aufgrund geringerer sonstiger betrieblicher Erträge leicht gesunken.

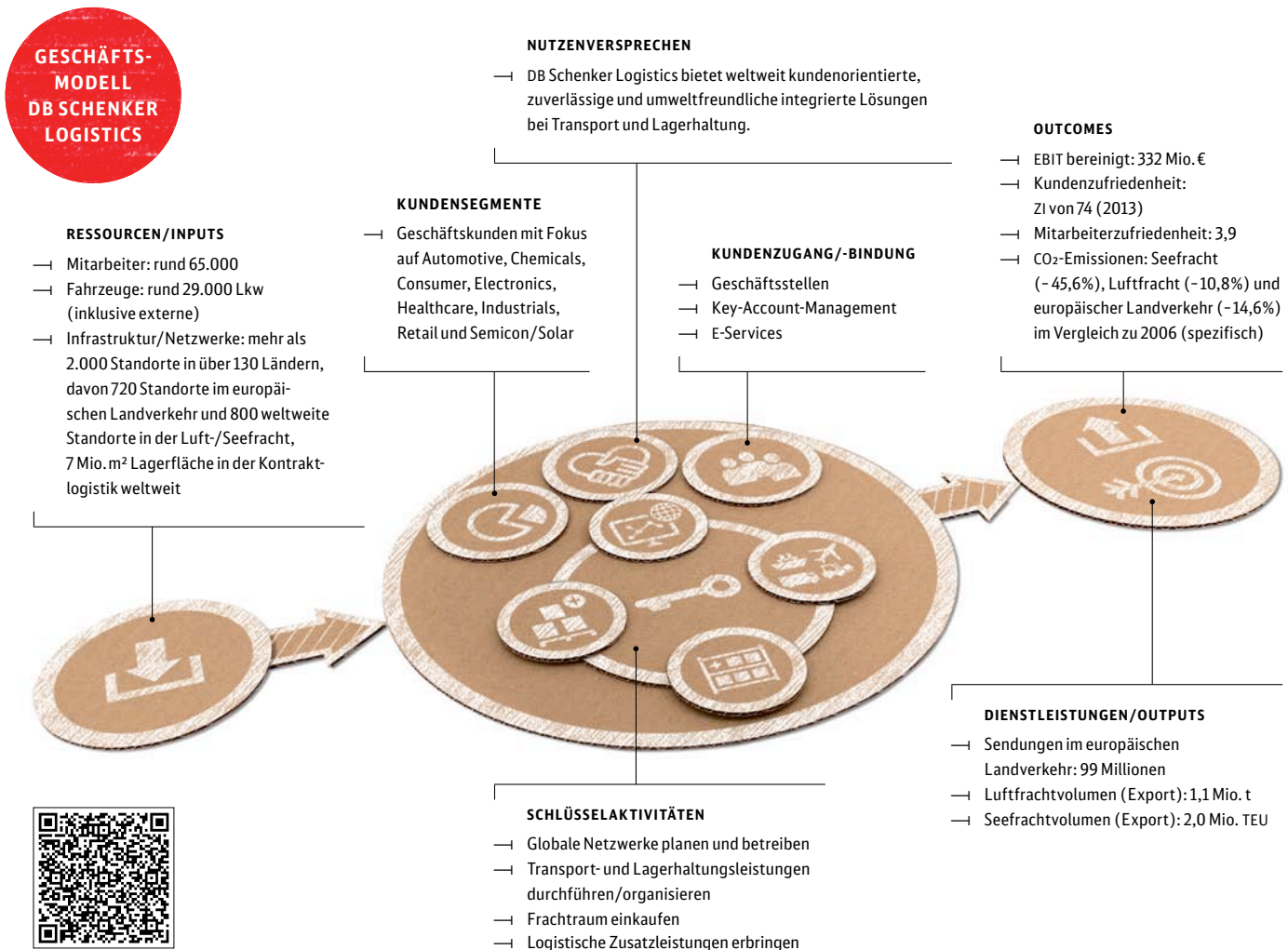
Die Investitionen stiegen infolge eines Terminalprojekts in Polen.

Die Mitarbeiterzahl ging insbesondere aufgrund der Restrukturierungs- und Optimierungsmaßnahmen in Polen zurück. Gegenläufig wirkte der Geschäftsausbau in Südosteuropa.

Geschäftsfeld DB Schenker Logistics

GESCHÄFTSMODELL

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



DB Schenker Logistics verfügt über eine weltweite Kundenbasis mit breitem Branchenmix und einem Fokus auf Industriekunden. Der Vertical-Market-Ansatz verfolgt das Ziel, branchenspezifische Lösungen zu entwickeln.

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

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

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

Das Leistungsvolumen wird in Abhängigkeit von der Sparte gemessen: Beim europäischen Landverkehr ist die Anzahl an Sendungen entscheidend, in der Luftfracht sind es die beförderten Tonnen, und in der Seefracht ist es das in TEU gemessene Frachtvolumen. In der Kontraktlogistik existiert keine vergleichbare Volumengröße. Marktvergleiche werden hier in der Regel auf Umsatzbasis durchgeführt. DB Schenker Logistics hat eine relativ geringe Kapitalintensität und Wertschöpfungstiefe. Rund 70% des Umsatzes der Transportsparten werden über Vorleistungen zugekauft. Die Optimierung dieser Einkaufsbeziehungen und das Ausbalancieren über verschiedene Einflussfaktoren wie Transportrelationen, Volumen, Gewichte und Verkehrsmodus stellen daher einen wichtigen Erfolgsfaktor und Werttreiber dar. Eine effektive IT-Unterstützung ist hier von besonderer Bedeutung. Gleiches gilt für das Management von Schwankungen bei Frachtraten und den spezifischen Zuschlägen auf diese Frachtraten. Unterhalb des Rohertrags ist vor allem ein effektiver und effizienter Personaleinsatz essenziell. Dies gilt insbesondere für die Sparte Kontraktlogistik. Hier sind industriebezogenes Know-how und Erfahrung in der optimalen Gestaltung innerbetrieblicher Logistikprozesse wesentliche Erfolgsfaktoren.

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

MÄRKTE UND STRATEGIE

DB Schenker Logistics verfügt über eine sehr gute Positionierung in allen Marktsegmenten – europäischer Landverkehr, globale Luft- und Seefracht sowie Kontraktlogistik.

Unsere Vision ist, der führende integrierte Transport- und Logistikanbieter mit globaler Reichweite zu sein. Unsere führende Marktposition wollen wir stärken und ausbauen.

— Dimension **ÖKONOMIE** 🏠: Zentrale Herausforderung ist es, schneller auf die Marktnachfrage reagieren zu können. Dafür setzen wir auf Prozesse, die sich sowohl durch Standardisierung als auch durch Industrialisierung auszeichnen. Mit der konsequenten Anpassung der Lieferketten erfüllen wir Kundenwünsche und vertiefen gleichzeitig die Kundenbeziehung. Zudem steht der weitere Ausbau integrierter und innovativer Lösungen für die gesamte Logistikkette im Fokus. Wir haben das Ziel, profitabel zu wachsen und die EBIT-Marge nachhaltig zu steigern. Wir streben an, in allen Segmenten stärker als der Markt zu wachsen und unsere führenden Marktpositionen zu behaupten. Dafür erweitern und verdichten wir unser globales Netzwerk. Ein wichtiger Fokus liegt auf dem Ausbau und der Harmonisierung unserer weltweiten IT-Landschaft.

— Dimension **SOZIALES** 👥: Wir haben den Anspruch, Top-Arbeitgeber in der Logistik zu sein. Zufriedene Mitarbeiter sind Grundvoraussetzung für zufriedene Kunden. Zur Erreichung unserer Ziele stärken wir unsere Unternehmenskultur und bauen unsere individuellen und internationalen Programme zur Karriereentwicklung DB-konzernweit weiter aus. Darüber hinaus bieten wir ein modernes und familienfreundliches Arbeitsumfeld sowie gelebte Vielfalt. Der demografische Wandel stellt uns dabei vor eine Vielzahl von ganz unterschiedlichen Herausforderungen, die wir aktiv angehen.

— Dimension **ÖKOLOGIE** 🌱: Wir haben den Anspruch, bis zum Jahr 2020 Umwelt-Vorreiter in der Transport- und Logistikindustrie zu sein. Unser umfangreiches Know-how bei **GREEN LOGISTICS** 🌍 werden wir aktiv ausbauen. Im Rahmen von »Eco Consulting« bieten wir beispielsweise unseren Kunden erstklassige Beratungsdienstleistungen, durch die sie ihre CO₂-Bilanz verbessern können.

EREIGNISSE 2014

Ausbau des weltweiten Netzwerks

— Mit dem Angebot Asia Landbridge schließen wir an wichtigen Standorten in und an den Grenzen der Region bestehende Lücken beim Warenfluss auf dem Landweg. Das Netzwerk umfasst China sowie Singapur, Malaysia, Thailand, Myanmar, Kambodscha, Vietnam und Laos.

- Im Berichtsjahr haben wir neue Logistikzentren in der Schweiz, in Portugal, Singapur, Serbien, Australien, Indien, Kroatien, Tschechien und Deutschland errichtet. Die Gesamtfläche der Logistikzentren beträgt 255.520 m².
- Wir haben eine neue Geschäftsstelle in Maputo/Mosambik eröffnet. Der Standort dient der Unterstützung von Luft- und Seefracht im Im- und Export sowie in der Öl- und Gasindustrie.

Beteiligungen

- Im März hat DB Schenker Logistics die ausstehenden 49% der Anteile an der Schenker-Gemadept Logistics Vietnam Company Limited, Vietnam, erworben.
- Im August hat DB Schenker Logistics 99,9% der Anteile an Bochimar Logistics Lda., Angola, erworben.
- Im September haben wir die Gesellschaft DB Schenker (Cambodia) Ltd. gegründet

Erstmals multimodaler Transport über drei Kontinente

Mit der Kombination von Zug, Lkw und Flugzeug haben wir für einen Elektronikhersteller erstmals einen Transport über drei Kontinente hinweg von China bis nach Südamerika organisiert. Insgesamt wurden 21 t Elektronik für Mobiltelefone über die Schiene von Chongqing in Zentralchina nach Duisburg transportiert. Von dort wurden sie per Lkw zum Frankfurter Flughafen gebracht, von wo es per Flugzeug nach Brasilien ging. Die Laufzeit von Asien nach Südamerika wurde so gegenüber reiner Seefracht um fast vier Wochen reduziert.

Laufende Kartellverfahren

- Seit Herbst 2007 haben Kartellbehörden weltweit Ermittlungen gegen Unternehmen der Speditionsbranche durchgeführt. Im Geschäftsbericht 2013 des DB-Konzerns gingen wir davon aus, dass die Ermittlungen Ende 2014 abgeschlossen sein würden, derzeit ist mit einem Abschluss nicht vor Ende 2015 zu rechnen.
- Die EU-Kommission hat im Jahr 2013 Nachprüfungen und Durchsuchungen bei zwei europäischen Schenker-Gesellschaften durchgeführt. Ihnen werden wettbewerbswidrige Praktiken wie Preisabsprachen sowie Aufteilungen von Kunden bei Transportaktivitäten vorgeworfen. Die Untersuchungen zum Ausmaß der Vorwürfe sind noch nicht vollständig abgeschlossen. Es sollen die Jahre 2004 bis mutmaßlich 2012 betroffen sein.
- Die Staatsanwaltschaft Köln ermittelt gegen mehrere Mitarbeiter von DB Schenker wegen des Verdachts möglicher Rechtsverstöße in Zusammenhang mit Geschäftsbeziehungen nach Russland. Externe Rechtsanwälte und Wirtschaftsprüfer sind bereits seit Längerem in die intern initiierte Sachverhaltsaufklärung eingebunden. Personelle Konsequenzen wurden gezogen und Compliance-Strukturen verstärkt. Wir kooperieren eng mit den Strafverfolgungsbehörden.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- Trends aus dem Vorjahr haben sich fortgesetzt.
- Verbesserte Wirtschaftsentwicklung, aber intensives Wettbewerbsumfeld.
- Starker Einfluss von Währungskurseffekten.



DB SCHENKER LOGISTICS

	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	98.867	95.543	+3.324	+3,5	95.325
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.112	1.092	+20	+1,8	1.095
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.983	1.891	+92	+4,9	1.905
Gesamtumsatz in Mio. €	14.943	14.857	+86	+0,6	15.389
Außenumsatz in Mio. €	14.894	14.814	+80	+0,5	15.335
Rohtragsmarge in %	33,1	32,2	-	-	31,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	520	518	+2	+0,4	609
EBIT bereinigt in Mio. €	332	335	-3	-0,9	418
EBIT-Marge (bereinigt) in %	2,2	2,3	-	-	2,7
Brutto-Investitionen in Mio. €	240	335	-95	-28,4	321
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	64.810	64.051	+759	+1,2	64.199
Mitarbeiterzufriedenheit - Index	3,9	-	-	-	3,9
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	32,6	33,1	-	-	32,7
Gesundheitsstand in Deutschland in %	95,8	95,7	-	-	96,2
Reduktion spezifischer CO ₂ -Emissionen (europäischer Landverkehr) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	14,6	11,0	-	-	10,3
Reduktion spezifischer CO ₂ -Emissionen (Luftfracht) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) ¹⁾ in %	10,8	-0,6	-	-	-0,7
Reduktion spezifischer CO ₂ -Emissionen (Seefracht) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	45,6	42,4	-	-	32,6

¹⁾ 2014 unter Einbeziehung von Effizienzverbesserungen gemäß IATA Fuel Measurement Protocol seit 2006. Basis metrische Tonnen.

Die Volumenentwicklung in den einzelnen Sparten war im Berichtsjahr unterschiedlich, aber übergreifend positiv:

- Das Sendungsvolumen im europäischen Landverkehr stieg. Treiber hierfür waren die Zuwächse im System- und Direktverkehr, die durch die leichte Abschwächung im Paketgeschäft gedämpft wurden.
- Auch in der Luftfracht stiegen die Volumina. Maßgeblich hierfür waren vor allem die transatlantischen Verkehre sowie die Verkehre Asien – Europa sowie von und nach Lateinamerika und in die Region Mittlerer Osten. Gegenläufig nahm die Volumenentwicklung auf den transpazifischen Routen sowie auf den Verkehren von und nach Lateinamerika ab.
- Das Seefrachtvolumen nahm ebenfalls zu. Eine positive Entwicklung zeigten insbesondere die innerasiatischen Relationen, die transatlantischen Verkehre sowie die Relation Asien – Europa. Die Entwicklung konnte durch Rückgänge der transpazifischen Relationen sowie der innereuropäischen Verkehre nicht kompensiert werden.

Die positive Leistungsentwicklung führte zu einer währungskursbereinigt positiven Umsatzentwicklung (+2,7%). Abschwächend wirkten Währungskurseffekte.

MASSNAHMEN 2014



- Einführung eines weltweiten Customer-Relationship-Management-Systems.
- Initiierung vieler Projekte im Zuge der »Multimodalen Initiative«.
- Pilotierung von »Integrated Supply Chain Solutions« für mehrere Branchen.
- Implementierung der »Next Generation eServices«.

Währungskursbereinigt war die Entwicklung in allen Sparten positiv und in allen Regionen zumindest auf Vorjahresniveau. Am dynamischsten war die Entwicklung währungskursbereinigt in der Kontraktlogistik und in den Regionen West (vor allem Spanien, Italien und Frankreich) und Asien/Pazifik.

Der Materialaufwand ist im Berichtsjahr währungskursbereinigt angestiegen. Verantwortlich hierfür waren die positive Geschäftsentwicklung in der Seefracht und der Kontraktlogistik sowie Preiseffekte im Landverkehr.

MASSNAHMEN 2014



- Business Dialogue etabliert, um weltweit Talente zu entdecken und zu fördern.
- Etablierung von Corporate Volunteering im STEPforward-Programm.

Infolge des Rückgangs der Aufwendungen für bezogene Leistungen stieg im Berichtsjahr die Rohertagsmarge an.

Die Ergebnisentwicklung war währungskursbereinigt positiv. Das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT entwickelten sich auf Vorjahresniveau.

Die Brutto-Investitionen lagen unterhalb des Vorjahreswerts. Die Investitionsschwerpunkte lagen nach wie vor in der Region Europa. Darüber hinaus wurde in Neubauprojekten und Erweiterungen von Speditionsanlagen sowie Terminals in China, Finnland, Schweden, Österreich, Singapur und Deutschland investiert. Weitere größere Investitionen waren Projekte zur Einführung neuer IT-Systeme. Der Rückgang resultierte überwiegend aus der Entwicklung in den Regionen Asien/Pazifik sowie Central.

MASSNAHMEN 2014



- Nachhaltiges Logistikzentrum in Singapur eröffnet.
- Einsatz von Lkw mit höchsten Abgasnormen V und VI auf Langstrecken.
- Containerreederei Maersk Line verpflichtet sich erstmalig vertraglich, die CO₂-Emissionen je transportierte Einheit bis 2020 jährlich zu reduzieren.

Die gestiegene Geschäftsaktivität in der Kontraktlogistik spiegelte sich per 31. Dezember 2014 auch in einem leichten Anstieg der Mitarbeiterzahl wider.

Die Mitarbeiterzufriedenheit hat sich stabil entwickelt.

Der Frauenanteil in Deutschland ist leicht zurückgegangen. Der Gesundheitsstand in Deutschland blieb annähernd auf Vorjahresniveau.

Besonders im Seeverkehr konnte seit 2006 durch den Einsatz größerer Schiffe und nachhaltiges Slow Steaming eine hohe Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen erreicht werden. Auch Landverkehr und Luftfracht verzeichnen Reduktionen aufgrund von Flottenerneuerungen und optimiertem Transportmanagement.

SPARTE EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

- Marktwachstum schwach.
- Anhaltend sehr wettbewerbsintensives Marktumfeld.
- Anhaltend starker Preisdruck, Preismaßnahmen nur punktuell durchsetzbar.
- Fokus auf die Kernprodukte: System- und Direktverkehre.
- Weitere Optimierung der IT-Landschaft.

EUROPÄISCHER LANDVERKEHR AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	98.867	95.543	+3.324	+3,5
Gesamtumsatz	6.362	6.370	-8	-0,1
Außenumsatz	6.319	6.332	-13	-0,2
EBITDA bereinigt	190	187	+3	+1,6
EBIT bereinigt	96	92	+4	+4,3
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	24.485	24.569	-84	-0,3

Die Volumenentwicklung hat sich im Vergleich zum Vorjahr verbessert. Dabei sank die Anzahl der Sendungen im Paketgeschäft um 1,1%, was durch die Entwicklung der System- und Direktverkehre mehr als kompensiert wurde (+6,1%).

Sinkende durchschnittliche Sendungsgewichte und negative Währungskurseffekte dämpften die Dynamik des Umsatzwachstums, sodass der Gesamt- und der Außenumsatz leicht zurückgingen.

Der Materialaufwand blieb leicht unter dem Vorjahresniveau. Währungskursbereinigt führte die Volumenentwicklung zu höheren Kosten für eingekaufte Transportleistungen, insbesondere bei den System- und Direktverkehren. Außerdem erhöhten sich die Personalaufwendungen infolge steigender Löhne.

Infolge einer insgesamt leicht verbesserten Rohertragsmarge und eines trotz Sendungszuwachses leicht gesunkenen Personalstands verbesserten sich auch die operativen Ergebnisgrößen. Insgesamt nahmen das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT zu. Währungskursbereinigt war die operative Ergebnisentwicklung noch etwas positiver.

Die Mitarbeiterzahl ist per 31. Dezember 2014 stabil.

SPARTE LUFT- UND SEEFRACHT

- Verbesserte weltwirtschaftliche Entwicklung spiegelt sich in der Entwicklung des Luftfrachtmarkts wider.
- Differenzierte Entwicklung auf einzelnen Routen.
- In Luft- und Seefracht wurden umfangreiche Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung eingeleitet.

LUFT- UND SEEFRACHT AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.112	1.092	+20	+1,8
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.983	1.891	+92	+4,9
Gesamtumsatz	6.550	6.647	-97	-1,5
Außenumsatz	6.546	6.643	-97	-1,5
EBITDA bereinigt	233	225	+8	+3,6
EBIT bereinigt	202	192	+10	+5,2
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	20.474	20.642	-168	-0,8

Die Leistungsentwicklung war im Berichtsjahr positiv:

- In der Seefracht haben wir ein hohes Wachstum auf unserer stärksten Relation von Asien nach Europa sowie in den innerasiatischen Verkehren erzielt. Besonders erfreulich ist die Entwicklung der Verkehre in die Länder Lateinamerikas und mehr noch des Nahen Ostens. Transporte in diese Wachstumsregionen repräsentieren inzwischen etwa 20% unseres Seefrachtvolumens.

- In der Luftfracht konnten wir unsere Verkehre zwischen Europa und Nordamerika, zwischen Europa und Asien sowie aus dem und in den Nahen Osten ausbauen.

Dementsprechend entwickelten sich auch die Umsatzbeiträge. Gegenläufig wirkten allerdings Währungskurseffekte, sodass der Umsatz der Sparte zurückging. Währungsbereinigt verzeichneten aber sowohl Luft- als auch Seefracht einen leichten Umsatzanstieg.

Die Währungskurseffekte wirkten sich allerdings positiv auf die Aufwandsentwicklung aus, da insbesondere die Kosten für eingekaufte Transportleistungen dadurch insgesamt geringer waren. Während der Aufwand bei der Luftfracht auch währungskursbedingt gesunken ist, stieg er bei der Seefracht volumenbedingt an.

Der Personalaufwand sank währungsbedingt. Währungskursbereinigt ist er infolge allgemeiner Gehaltsanpassungen leicht gestiegen.

Die operative Ergebnisentwicklung war sowohl in der Luft- als auch in der Seefracht positiv, das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT stiegen.

Die Mitarbeiterzahl ging per 31. Dezember 2014 zurück.

SPARTE KONTRAKTLOGISTIK/SCM

- Die Entwicklung in der Kontraktlogistik ist auch im Berichtsjahr anhaltend dynamisch geblieben.
- Erneut wachstumsstärkste Sparte von DB Schenker Logistics.
- Erweiterung der Kapazitäten steht im Fokus.

KONTRAKTLOGISTIK/SCM AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Lagerhausfläche in Mio. m ²	7,1	6,2	+0,9	+14,5
Gesamtumsatz	2.030	1.841	+189	+10,3
Außenumsatz	2.029	1.840	+189	+10,3
EBITDA bereinigt	133	124	+9	+7,3
EBIT bereinigt	79	77	+2	+2,6
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	19.078	18.318	+760	+4,1

Die Umsatzentwicklung in der Sparte Kontraktlogistik/SCM war im Berichtsjahr anhaltend positiv. Hier machte sich unter anderem die gute Geschäftsentwicklung sowohl im Bestands- als auch im Neukundengeschäft bemerkbar. Negative Währungskurseffekte schwächten auch hier die Entwicklung ab. Währungskursbereinigt war die Entwicklung der Sparte noch dynamischer. Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge infolge des Wegfalls eines Einmaleffekts aus dem Vorjahr wirkte dämpfend auf die Ergebnisentwicklung.

Mit der Geschäftsausweitung stiegen auch der Materialaufwand (insbesondere in den Regionen West und Südost) sowie infolge der höheren Mitarbeiterzahl und von Gehaltsanpassungen der Personalaufwand.

Die operative Ergebnisentwicklung war leicht positiv, das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT stiegen.

Die anhaltend dynamische Geschäftsentwicklung spiegelte sich auch in einem weiteren Anstieg der Zahl der Mitarbeiter wider.

DIENSTLEISTUNGEN

Geschäftsfeld DB Dienstleistungen

GESCHÄFTSMODELL

DB Dienstleistungen bietet eine große Bandbreite an Mobilitäts-, Logistik- und Infrastrukturlösungen an. Diese umfassen die schwere Instandhaltung von Schienenfahrzeugen, infrastrukturelles und technisches Facility-Management und Industriedienstleistungen, Services für Telekommuni-

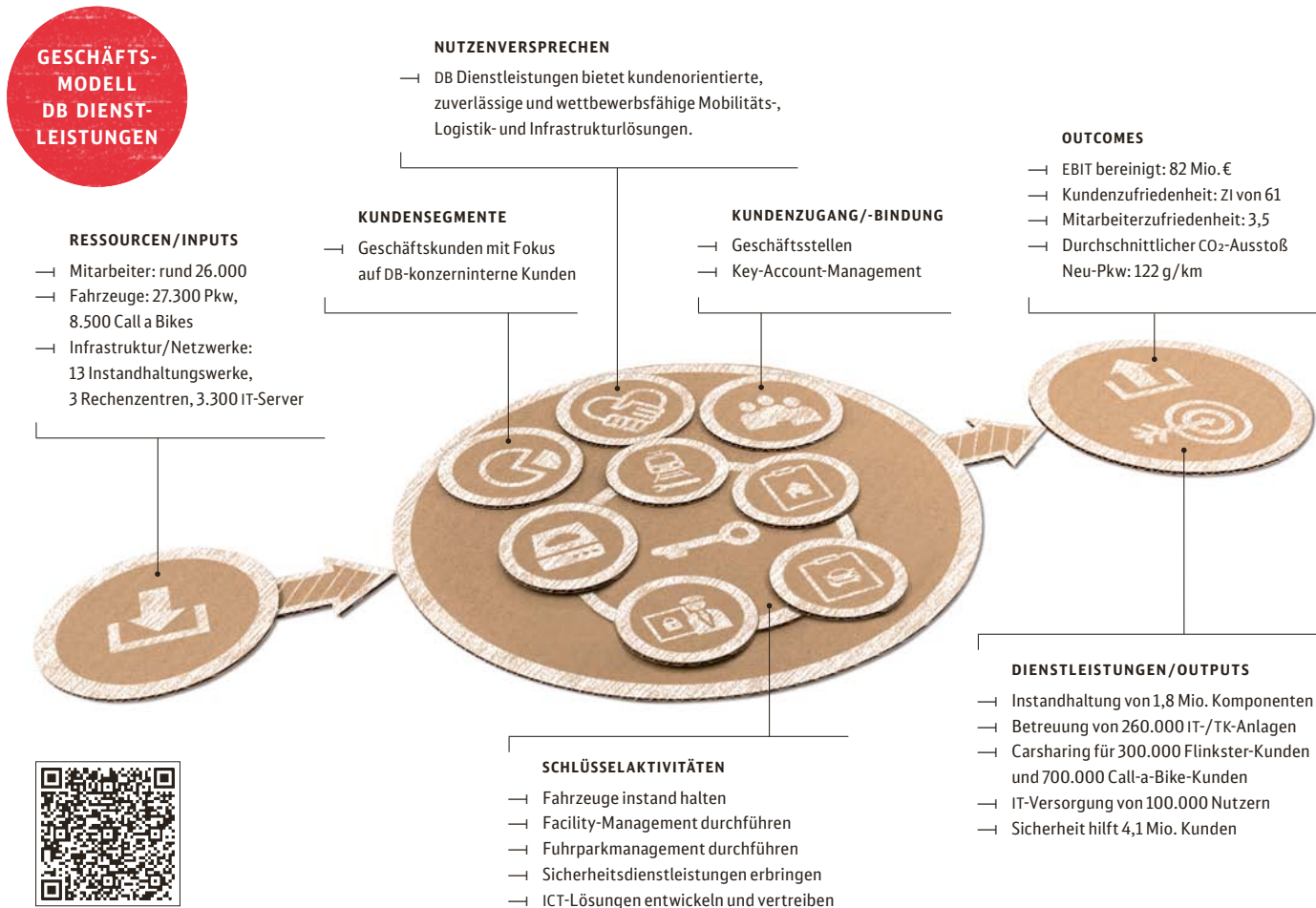
kationsinfrastruktur, Sicherheitsdienstleistungen, die Entwicklung und Umsetzung von IT- und TK-Lösungen sowie Fuhrparkmanagement.

Als zuverlässiger Partner sichert DB Dienstleistungen Wettbewerbsvorteile für DB-konzerninterne und -externe Kunden. DB Dienstleistungen bietet bedarfsgerechte Versorgungssicherheit und Flexibilität und erzielt Synergien und Mengeneffekte durch die Bündelung integrierter Dienstleistungen.

Wichtigste Einnahmequelle sind die Entgelte für erbrachte Leistungen primär im DB-konzerninternen Geschäft. Schlüsselressourcen sind engagierte und qualifizierte Mitarbeiter sowie eine moderne Infrastruktur.

Bedeutende Partner sind DB-konzerninterne und -externe Zulieferer.

Aufgrund der hohen Personalintensität ist die Lohnentwicklung ein zentraler Kostentreiber.



MÄRKTE UND STRATEGIE

Im Jahr 2020 will DB Dienstleistungen der bevorzugte Partner für DB-konzerninterne und -externe Kunden sein.

- Dimension **ÖKONOMIE** : Das initiierte Programm »POWER« stellt die Profitabilität und Wettbewerbsfähigkeit von DB Dienstleistungen sicher. Dazu gehören auch eine klare Ausrichtung am Kunden sowie eine kundenorientierte Leistungserfüllung.
- Dimension **SOZIALES** : Mit dem Programm »workforce2020« stellt sich DB Dienstleistungen als demografiefester Top-Arbeitgeber und bevorzugter Dienstleistungspartner auf. Um die Mitarbeiterzufriedenheit nachhaltig zu steigern, arbeitet DB Dienstleistungen an attraktiven Arbeitsbedingungen sowie einer partnerschaftlichen Unternehmenskultur. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Gesunderhaltung der Mitarbeiter. Beispielhaft sind hier das Ergonomiekonzept zur Vermeidung berufstypischer Krankheiten und das Bonusprogramm »Werk mobil« zu nennen.
- Dimension **ÖKOLOGIE** : DB Dienstleistungen will den CO₂-Ausstoß weiter reduzieren. Zudem berät DB Dienstleistungen seine Kunden bei der ökologischen Nutzung der zur Verfügung gestellten Leistungen und Produkte entlang der kompletten Wertschöpfungskette.

EREIGNISSE 2014

Standortschließung bei der Fahrzeuginstandhaltung

Im Oktober 2014 wurde die Schließung des Fachzentrums Zwickau (zum Dezember 2015) und des Werks Eberswalde (zum Dezember 2016) der DB Fahrzeuginstandhaltung beschlossen. Grund für die Schließungen ist ein erheblicher Rückgang von Instandhaltungsleistungen an Güterwagen infolge einer optimierten Flottenplanung der Kunden.

Daimler und DB-Konzern verknüpfen zentrale Dienste

Mit der Daimler Mobility Services GmbH (car2go und moovel) haben wir eine Absichtserklärung über die Verknüpfung von car2go und Flinkster unterzeichnet. Damit sollen die beiden Segmente des stationsunabhängigen und des stationsbasierten Carsharings miteinander vernetzt werden. Den Kunden beider Firmen steht dann ein nahezu flächendeckendes

BEI STANDORTSCHLISSUNGEN JOB-PERSPEKTIVEN BIETEN



2014 wurde die Schließung von zwei Instandhaltungswerken beschlossen. Betroffen sind rund 490 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Eberswalde und rund 80 in Zwickau. In Eberswalde zählt der DB-Konzern zu den größten Arbeitgebern. Dieser Verantwortung ist sich der DB-Konzern bewusst und bietet den betroffenen Mitarbeitern andere Arbeitsplätze im DB-Konzern an. In den nächsten Jahren müssen mehrere Tausend Stellen neu besetzt werden, zum Beispiel, weil ältere Mitarbeiter in den Ruhestand gehen. Die Mitarbeiter aus Eberswalde und Zwickau treffen bei entsprechender Qualifizierung und örtlicher Flexibilität damit auf einen Pool offener Stellen.



DB DIENSTLEISTUNGEN

	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
Kundenzufriedenheit ¹⁾ in ZI	61	64	-	-	64
Gesamtumsatz in Mio. €	3.172	3.184	-12	-0,4	3.264
Außenumsatz in Mio. €	259	283	-24	-8,5	286
EBITDA bereinigt in Mio. €	270	211	+59	+28,0	253
EBIT bereinigt in Mio. €	82	29	+53	-	84
Brutto-Investitionen in Mio. €	262	248	+14	+5,6	268
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	25.476	26.319	-843	-3,2	26.375
Mitarbeiterzufriedenheit - Index	3,5	-	-	-	3,5
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	19,0	18,5	-	-	18,3
Gesundheitsstand in Deutschland in %	93,3	93,2	-	-	93,5
Deckung externer Nachführungsbedarf in Deutschland in %	99,0	99,7	-	-	100
Durchschnittlicher CO ₂ -Ausstoß Neu-Pkw Langzeitmiete ²⁾ in g/km	121,7	126,4	-4,7	-3,7	132,5
Reduktion spezifischer Wärmeverbrauch in der Fahrzeuginstandhaltung im Vergleich zu 2006 in %	20,9	21,1	-	-	-
Verbesserung Energieeffizienz in Rechenzentren im Vergleich zu 2010 (Power User Effectiveness; PUE) in %	1,66	1,62	-	-	1,65

¹⁾ Methodenänderung ab 2013.

²⁾ Fahrzeuge, die durch DB FuhrparkService beschafft und DB-konzernintern mit Laufzeiten von mehr als zwei Jahren vermietet werden.

Netz an Carsharing-Angeboten mit insgesamt mehr als 6.600 Fahrzeugen sowie Deutschlands größtem Mietfahrersystem mit 8.500 Call a Bikes zur Verfügung.

Beteiligungen

→ Im Juli 2014 haben wir die WBN Waggonbau Niesky GmbH (WBN) verkauft. Die Aktivitäten der WBN werden seit Juli 2014 nicht mehr in den Konzern-Abschluss einbezogen.

Weitere Ereignisse

- Im April hat DB Fahrzeuginstandhaltung mit Bombardier Verträge zur Instandhaltung von Fahrzeugkomponenten von 220 Doppelstockwagen und 37 Lokomotiven unterzeichnet.
- Mit Veolia hat DB Fahrzeuginstandhaltung einen Vertrag zur Instandhaltung von 78 Dieseltriebzügen unterzeichnet.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- Leistungsrückgänge bei der Fahrzeuginstandhaltung.
 - Ausbau der eigenen Fahrzeugflotte.
 - Produktivitätsverbesserung insbesondere bei DB Kommunikationstechnik.
- Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Dienstleistungen werden jährlich rund 2.000 Kunden zu ihrer Zufriedenheit mit DB Kommunikationstechnik, DB Systel,

Der Personalaufwand (+2,4%) erhöhte sich tarifbedingt und infolge eines Personalaufbaus bei DB Systel. Leicht abgeschwächt wurde diese Zunahme infolge von Personalanpassungen aufgrund der rückläufigen Auftragslage.

Die Abschreibungen (+3,3%) lagen infolge des Ausbaus der eigenen Fahrzeugflotte über dem Niveau des Vorjahres.

Insgesamt ergab sich im Berichtsjahr, getrieben durch den Rückgang des Materialaufwands, den Verkauf der WBN sowie Produktivitätsverbesserungen insbesondere bei DB Kommunikationstechnik, ein Anstieg des bereinigten EBITDA und des bereinigten EBIT.

Die Investitionen stiegen, im Wesentlichen aufgrund höherer Fahrzeugbeschaffungen bei DB Fuhrpark.


Die Zahl der Mitarbeiter ist, im Wesentlichen durch den Verkauf von WBN sowie die Anpassung an die rückläufige Auftragslage, gesunken.

Die Mitarbeiterzufriedenheit blieb trotz einer wirtschaftlich angespannten Situation bei DB Fahrzeuginstandhaltung und DB Services mit entsprechenden Sanierungsmaßnahmen auf gleichem Niveau. Beigetragen haben dazu Maßnahmen aus den Folgewerkshops im Nachgang zur ersten Mitarbeiterbefragung.


Die zahlreichen Maßnahmen zur Förderung des Frauenanteils führten zu einer Steigerung des Frauenanteils.

Die Verbesserung des Gesundheitsstands wurde durch Maßnahmen wie Ergonomiekonzepte, Gesundheitstage oder das Bonusprogramm »Werk mobil« unterstützt.

Die Deckung des externen Nachführungsbedarfs blieb annähernd unverändert.

 Bei unserer Pkw-Flotte achten wir darauf, klimafreundliche Fahrzeuge einzusetzen. Die Klimabilanz unserer Neuwagenflotte haben wir im Berichtsjahr durch die Einsteuerung von Fahrzeugen mit CO₂-optimierter Antriebstechnik sowie durch Ausschluss von Antriebsarten mit hohen CO₂-Werten verbessert.

MASSNAHMEN 2014




- Programm »Studentin trifft Werk« soll gezielt Frauen für technische Berufe ansprechen.
- Gleitzeitkorridor im Zweischichtmodell zur Flexibilisierung der Arbeitszeit bei der DB Fahrzeuginstandhaltung im Werk Neumünster eingeführt.
- Gesundheitstage bei DB Fuhrpark durchgeführt.

MASSNAHMEN 2014



- »FASSI«, ein System für energiesparendes Fahren, wurde entwickelt und in 800 Berliner S-Bahn-Zügen eingebaut, um den Energieverbrauch zu senken.

MASSNAHMEN 2014



- Start des strategischen Programms »POWER« zur Prüfung des Leistungsportfolios.
- Gemeinsam mit den Kunden Entwicklung von Regeln zur Zusammenarbeit und von transparenter Bewertungsmatrix.
- Kunden evaluieren jährlich die aktuellen Leistungen anhand der Bewertungsmatrix.

DB Fahrzeuginstandhaltung, DB Sicherheit und DB Fuhrpark sowie DB Services befragt. Im Berichtsjahr ist der Wert der Kundenzufriedenheit etwas gesunken. Der Rückgang resultiert teilweise aus dem im Berichtsjahr durchgeführten **METHODENWECHSEL [SEITE 80 F.]** innerhalb des Erhebungsprozesses.

Die Entwicklung des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen ist im Wesentlichen von dessen Unterstützungscharakter für DB-konzerninterne Kunden geprägt. Den größten Teil des Gesamtumsatzes stellen daher unverändert die Innenumsätze (2.913 Mio.€) dar. Diese bewegten sich auf Vorjahresniveau (+0,4%).

Der Materialaufwand (-7,5%) verringerte sich spürbar. Diese Entwicklung wurde vor allem durch den Leistungsrückgang in der Fahrzeuginstandhaltung, geringere Kraftstoffkosten, niedrigere eingekaufte Fremdleistungen für Winterdienst aufgrund des milden Winters und den Verkauf der WBN geprägt.


Der Materialaufwand (-7,5%) verringerte sich spürbar. Diese Entwicklung wurde vor allem durch den Leistungsrückgang in der Fahrzeuginstandhaltung, geringere Kraftstoffkosten, niedrigere eingekaufte Fremdleistungen für Winterdienst aufgrund des milden Winters und den Verkauf der WBN geprägt.

INFRASTRUKTUR

Projekt Stuttgart-Ulm

Im Berichtsjahr wurde das Projekt Stuttgart-Ulm in vielen Bereichen erfolgreich vorangetrieben. Für die Neubaubstrecke Wendlingen-Ulm und im Bereich Stuttgart 21 sind weitere Fortschritte bei der Vergabe des Bauvolumens zu verzeichnen und alle Planfeststellungsunterlagen eingereicht. Das Projekt liegt weiterhin sowohl im Zeit- als auch im Kostenrahmen. Die Hauptarbeiten werden überall deutlich sichtbar. In der Stuttgarter Innenstadt baut die Projektgesellschaft zwischenzeitlich sowohl am neuen Hauptbahnhof als auch an dessen vier Tunnelzuführungen. Auf der Neubaubstrecke sind bereits über 10 km Tunnelfortschritt geschafft.

Qualitätsziele der LuFV erfüllt


F3  Für den jährlich zu erbringenden Nachweis der Infrastrukturqualität im Rahmen der LuFV I wurden insgesamt sieben sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen sowie weitere Beurteilungsparameter etabliert, mit denen der Zustand und die Entwicklung der bestehenden Schieneninfrastruktur umfassend beschrieben und bewertet werden. Im Berichts-

jahr haben wir die vereinbarten Vertragsziele erfüllt und dies vertragsgemäß mit dem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) 2014 dokumentiert. F3

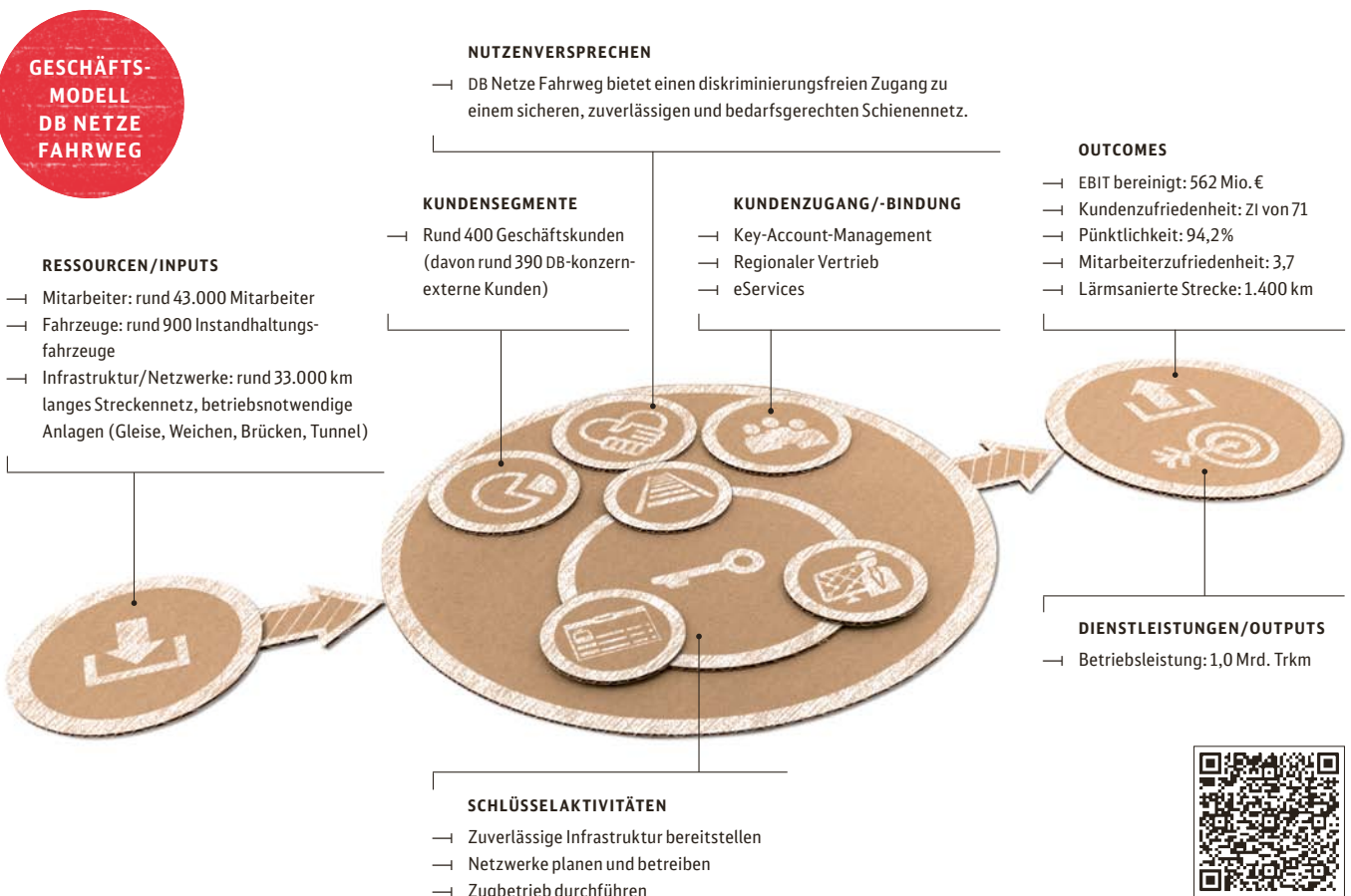
Weiterentwicklung im Ressort Infrastruktur und Dienstleistungen angestoßen

Die Prozesse und Strukturen im Ressort Infrastruktur werden zukunftsweisend weiterentwickelt. Grund dafür ist der durch die LuFV II gestiegene Bedarf im Bereich Projektmanagement, Planung und Bauüberwachung. Die maßgeblichen Veränderungen sind der Übergang von Mitarbeitern mit Kompetenzen im Projektmanagement von der DB ProjektBau zu DB Netze Fahrweg und die Verschmelzung von DB ProjektBau und DB International. Damit gelingt eine Bündelung der Kompetenzen und Ressourcen zur Planung und Bauüberwachung.

Neues Internetportal informiert über Bauprojekte

Aktuelle und umfassende Informationen über Bauprojekte in der Infrastruktur sind in unserem neuen BAUINFOPORTAL  verfügbar. Das Portal soll sich nach und nach zur wichtig-

GESCHÄFTS-MODELL DB NETZE FAHRWEG



ten Quelle für Planung und Fortgang von Bauprojekten entwickeln. Bislang sind dort mehr als 50 Projekte aufbereitet, Woche für Woche kommen weitere hinzu.

Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

GESCHÄFTSMODELL

DB Netze Fahrweg ist die Nummer eins der europäischen Eisenbahninfrastrukturanbieter. Pro Jahr werden mehr als eine 1 Mrd. Zugkm auf den Gleisen in Deutschland gefahren.

Wichtigste Einnahmequellen sind Erlöse aus den Trassenprodukten, die über 90% des Gesamtumsatzes ausmachen. Die Trassenpreise sind transparent durch ein von der BNetzA reguliertes Trassenpreissystem festgelegt.

Neben der dauerhaften Sicherung einer hohen Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit und eines diskriminierungsfreien Zugangs zu Trassen und Serviceeinrichtungen ist DB Netze Fahrweg auch für das Management des Infrastrukturbetriebs verantwortlich. Dazu gehören die Fahrplanerstellung in enger Zusammenarbeit mit den Kunden, die Betriebsführung sowie das Baumanagement und die Instandhaltung.

Die Kostenstruktur ist besonders fixkostenlastig. Zu den wichtigsten Kostentreibern gehört insbesondere das Streckennetz. Der Ressourcenverbrauch für Betrieb und Instandhaltung der Infrastrukturanlagen wird maßgeblich durch spezifische Ausstattungsmerkmale, Anforderungen an betriebliche Öffnungszeiten und den Rationalisierungsgrad in der Betriebsdurchführung beeinflusst. Da sich die Dimensionierung der Infrastruktur nur in längerfristigem Kontext durch Neu- und Ausbaumaßnahmen beziehungsweise gezielten Rückbau verändert, ist eine optimale Auslastung der bestehenden Infrastruktur für den wirtschaftlichen Erfolg von entscheidender Bedeutung. Eine hohe Qualität und Verfügbarkeit für die Kunden erfordert außerdem eine vorausschauende integrierte Investitions- und Instandhaltungsstrategie. Die Auslastung wird durch die Betriebsleistung gemessen. Im Sinne einer relativen Netzauslastung lässt sich diese Mengengröße den Streckenkilometern gegenüberstellen.

Für die langfristige Entwicklung der Schieneninfrastruktur ist es bedeutend, dass sich Neu- und Ausbauprojekte gezielt auf die Beseitigung von Engpässen und die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für Verkehrswachstum auf den Kernachsen konzentrieren. Die haushalterische Ausstattung insbesondere des Bundes ist von entscheidender Bedeutung für die Finanzierung von Ersatzinvestitionen in die bestehende Infrastruktur, aber auch für die Finanzierung von Neu- und Ausbauprojekten. Dabei ist eine in den Konzernverbund integrierte und unternehmerisch

agierende Infrastruktur von essenzieller Bedeutung, um auch weiterhin einen hohen Eigenbeitrag zur Mitfinanzierung dieser Infrastrukturmaßnahmen leisten zu können.

MÄRKTE UND STRATEGIE

Maßgeblich für die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene sind insbesondere die Beiträge, die der Bund für die Infrastrukturfinanzierung leistet. Ein zentrales Instrument hierfür ist die LUFV [SEITE 89].

— Dimension **ÖKONOMIE** 🏠: Neben der Schaffung von zusätzlichen Netzkapazitäten wollen wir das bestehende Schienennetz kostenoptimiert und bedarfsgerecht modernisieren und instand halten. Eine integrierte Investitions- und Instandhaltungsplanung sowie die Bündelung von Baustellen in Korridoren und deren Einarbeitung in den Jahresfahrplan stellen einen effizienten Mitteleinsatz sicher. Gleichzeitig streben wir die Minimierung der negativen Auswirkungen für die Kunden im Personen- und Güterverkehr an.

Trotz steigender Verkehrsbelastung versuchen wir eine hohe Verfügbarkeit und Qualität der Infrastruktur zu gewährleisten. Die kunden- und marktgerechte Weiterentwicklung der Infrastruktur ermöglicht dem gesamten Eisenbahnverkehrssektor die Ausschöpfung von Wachstumspotenzialen. Die aus Kundenbedürfnissen abgeleitete Netzentwicklungsstrategie bringen wir in den Bundesverkehrswegeplan ein. Mit dem Netzfonds haben wir ein neues Instrument der Infrastrukturfinanzierung etabliert.

— Dimension **SOZIALES** 👤: Die Personalstruktur von DB Netze Fahrweg ist von einem hohen Durchschnittsalter geprägt, eine erfolgreiche Rekrutierung sowie die rechtzeitige Qualifizierung unserer Mitarbeiter sind daher ausschlaggebend. Zudem nutzen wir die Möglichkeiten des Demografietarifvertrags und setzen unter anderem durch flexible Arbeitszeitmodelle auf eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Zur nachhaltigen Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit setzen wir den eingeleiteten Kulturentwicklungsprozess fort und fördern einen stärker transformational geprägten Führungsstil.

— Dimension **ÖKOLOGIE** 🌱: Mit der Umsetzung von konventionellen und innovativen Lärminderungsmaßnahmen sowie unserem **LÄRMABHÄNGIGEN TRASSENPREISSYSTEM** [SEITE 277] tragen wir dazu bei, dass durch Schienenverkehr weniger Lärm entsteht. Darüber hinaus reduzieren wir unseren CO₂-Ausstoß – etwa durch die energetische Sanierung unserer Werkshallen – und erhöhen die Material-/Ressourceneffizienz durch das Recycling von Schienen, Schwellen und Schotter.

EREIGNISSE 2014**Alternativvarianten zur Y-Trasse erarbeitet**

Im Auftrag des BMVI haben wir fünf Alternativ- und eine Ergänzungsvariante zur Aus- und Neubaustrecke Bremen/Hamburg–Hannover (Y-Trasse) untersucht. Im Vordergrund stand die Frage, wie man mehr Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr schaffen kann. Neben Lärm- und Umweltthemen wurden auch die Machbarkeit, Kosten, Fahrzeitgewinne und Kapazitätseffekte untersucht.

Der Bund wird eine gesamtwirtschaftliche Einschätzung der Varianten auf Basis der neuesten Verkehrsprognosen für das Jahr 2030 vornehmen.

BESONDERE BETRIEBSLAGEN

Aufgrund von Bautätigkeiten, aber auch Wetterereignissen wie Stürmen kam es in der Vergangenheit zu teils erheblichen Einschränkungen im Betriebsablauf. Dabei ist es uns oft nicht gelungen, die Kunden kurzfristig und über alle Kanäle konsistent über Fahrplananpassungen zu informieren. Grund dafür ist vor allem die Tatsache, dass im Informationsfluss bisher viele Informationen manuell eingepflegt werden, was mit Zeitverzögerungen einherging. Daher haben wir jetzt ein Projekt zur Verbesserung der Reisendeninformation aufgesetzt. Das Projekt ist Anfang 2015 in die Umsetzung gegangen. Seither werden pilothaft immer wieder neue Funktionen getestet. So sind am Bahnhof Berlin Südkreuz bereits erste digitale Wagenstandanzeiger im Testbetrieb, die die Wagenreihung der nächsten angemeldeten Züge in Echtzeit anzeigen.

Schäden durch Unwetter Ela

Das Unwetter Ela führte 2014 in Nordrhein-Westfalen (NRW) zu erheblichen Schäden an der Infrastruktur. Knapp ein Drittel des gesamten Schienennetzes in NRW musste gesperrt werden. Rund 2.200 km Oberleitung waren beschädigt oder zerstört. Rund 60 schwere Räum- und Reparaturfahrzeuge und 450 Mitarbeiter kamen zum Einsatz. Die Schäden für den DB-Konzern belaufen sich auf rund 60 Mio. €.

DB Netz gewinnt Digital Transformation Award

Die WirtschaftsWoche hat unter der Schirmherrschaft des BMVI erstmals den Digital Transformation Award vergeben. Prämiert werden Projekte, die deutlich machen, dass das Unter-

nehmen die Herausforderungen der digitalen Transformation verstanden hat und sich ihnen stellt. In der Rubrik »Bestes Unternehmen 2.0« hat die DB Netz AG mit dem neuen IT-Baukasten gewonnen. Ein Beispiel für den IT-Baukasten ist das Netz-Trassenportal, das den Eisenbahnverkehrsunternehmen via Internet eine schnellere und einfachere Bestellung von Trassen auch grenzüberschreitend ermöglicht.

Klage gegen Schienenkartell anhängig

Das Bundeskartellamt hatte in den Jahren 2012 und 2013 gegen Gesellschaften aus den Unternehmensgruppen voestalpine, Vossloh und Moravia Steel Bußgelder von

insgesamt 134,5 Mio. € wegen wettbewerbswidriger Absprachen bei der Lieferung von Schienen an den DB-Konzern verhängt.

Im Dezember 2012 hatte der DB-Konzern wegen der Kartellabsprachen Klage auf Schadenersatz beim Landgericht Frankfurt am Main erhoben. Die Klagen gegen Vossloh, Moravia Steel sowie den ehemaligen Eigentümer der Vossloh-Tochtergesellschaft Stahlberg Roensch GmbH sind noch vor dem Landgericht Frankfurt am Main anhängig.

Weiterentwickeltes Trassenpreissystem vorgestellt

Im Rahmen einer zentralen Kundenveranstaltung hat die DB Netz AG über die neue Entgeltlogik des Trassenpreissystems (TPS) 2017 informiert. Die EU-Richtlinie 2012/34 fordert eine Weiterentwicklung des TPS, die bis Mitte Juni 2015 in nationales Recht umgesetzt werden muss. Grundlage der künftigen Entgeltbildung sind die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Sofern dies der Markt tragen kann, kann die DB Netz AG zur Deckung der Vollkosten Aufschläge erheben. Diese sollen nach den Verkehrsleistungen beziehungsweise Marktsegmenten differenziert werden.

Modernisierungskurs im Bestandsnetz fortgesetzt

Im Berichtsjahr haben wir die umfassende Modernisierung des Bestandsnetzes fortgesetzt. Dabei wurden über 3.000 km Schienen, über 2.300 Weichen, über 2 Mio. Eisenbahnschwellen und rund 4 Mio. t Schotter erneuert. Um die Anzahl und Dauer der baubedingten Sperrungen auf ein Minimum zu reduzieren, haben wir die 755 größten Baumaßnahmen in 65 Korridoren gebündelt. Gebaut wurde unter anderem auf den Strecken Hannover–Hamburg, Frankfurt–Fulda, München–Salzburg und Karlsruhe–Mannheim sowie im Knoten Leipzig.

Der Bund hat im Berichtsjahr 250 Mio. € zusätzlich für Erhalt und Sanierung der Infrastruktur und dabei insbesondere der Brücken zur Verfügung gestellt. Durch die LUFV II [SEITE 89] fließen in den nächsten Jahren zusätzliche Mittel ins Netz.

Fortschritte bei Neu- und Ausbaumaßnahmen**KNOTEN LEIPZIG**

Die Bauarbeiten zum Anschluss des Leipziger Hauptbahnhofs an das Projekt Nürnberg–Leipzig–Berlin (VDE8) haben einen wichtigen Meilenstein erreicht. Im Jahr 2014 wurde mit vier Bahnsteigen, 7 km Gleisen, 35 Weichen, 35.000 t Schotter, 15.800 m neuen Oberleitungen und einem dritten und vierten Brückengleis der Hauptteil der Maßnahmen geschafft. Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle als Teil des Projekts VDE8 und dem Anschluss des

Leipziger Hauptbahnhof im Dezember 2015 werden die Fahrzeiten unter anderem nach Erfurt oder Nürnberg deutlich schneller.

NEUER STRECKENABSCHNITT ZWISCHEN STELLE UND LÜNEBURG ERÖFFNET

Die Strecke Stelle–Lüneburg wurde für mehr Verkehr insbesondere von den Häfen sowie für einen dichteren Takt im Regionalverkehr des Landes Niedersachsen ausgebaut. Insgesamt investierten Bund und DB-Konzern rund 350 Mio. € in den Ausbau des rund 27 km langen Abschnitts, der von der EU aus dem Europäischen Fonds für Regionale Strukturentwicklung (EFRE) kofinanziert wird. Beim Stationsausbau hat sich darüber hinaus das Land Niedersachsen beteiligt. Die Gesamtmaßnahme umfasst zusätzlich rund 17 km neu gebaute Schallschutzwände für mehr Lärmschutz.

START DER BAUARBEITEN AM FALKENBERGTUNNEL

Im März starteten die Bauarbeiten am gut 2,5 km langen Falkenbergtunnel. Der neue Tunnel, der aus zwei Röhren besteht, ist Teil der Strecke Hanau–Aschaffenburg–Würzburg und soll ab 2017 den Schwarzkopftunnel ersetzen. Der neue Streckenabschnitt ist rund 8 km lang. Die Tunnellage mindert die Schallimmissionen erheblich.



Die Ausbaustrecke Hanau–Nantenbach ist Teil der rund 112 km langen Main-Spessart-Bahn zwischen Hanau und Würzburg. Mit über 200 Zügen täglich zählt diese zu den am stärksten frequentierten Trassen.

ZUGBILDUNGSANLAGE MASCHEN MODERNISIERT

Die Zugbildungsanlage Maschen dient als internationales Gateway nach Skandinavien mit direkten Verbindungen nach Dänemark und Schweden und hat insbesondere eine Schlüsselfunktion für die Hinterlandanbindung der großen norddeutschen Seehäfen. Über 120 km Gleise sowie die Steuerungstechnik für den Rangierbetrieb wurden in den vergangenen fünf Jahren für mehr als 230 Mio. € komplett erneuert. Bereits heute werden bis zu 150 ankommende und abfahrende Güterzüge werktäglich in Maschen abgefertigt.

Weitere Ereignisse

— In Leipzig wurde der erste von fünf 160 Tonnen-Notfallkränen übergeben. Mit Investitionen von insgesamt rund 35 Mio. € sorgen wir damit im Störfall für eine schnelle Verfügbarkeit der Strecken.

DB NETZE FAHRWEG

Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	94,3	94,0	-	-	94,4
Pünktlichkeit in Deutschland ¹⁾ in %	94,2	93,8	-	-	94,3
Kundenzufriedenheit in Zi	71	72	-	-	73
Betriebslänge in km	33.281	33.295	-14	-	33.319
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.043	1.033	+10	+1,0	1.038
davon konzernexterne Bahnen	260,9	247,1	+13,8	+ 5,6	230,4
Anteil konzernexterner Bahnen in %	25,0	23,9	-	-	22,2
Gesamtumsatz in Mio. €	4.951	4.769	+182	+3,8	4.716
Außenumsatz in Mio. €	1.118	1.024	+94	+9,2	981
Anteil am Gesamtumsatz in %	22,6	21,5	-	-	20,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.503	1.556	-53	-3,4	1.822
EBIT bereinigt in Mio. €	562	665	-103	-15,5	894
Operatives Ergebnis nach Zinsen in Mio. €	207	266	-59	-22,2	453
ROCE in %	3,1	3,7	-	-	5,0
Capital Employed per 31.12. in Mio. €	18.065	17.929	+136	+0,8	17.895
Netto-Finanzschulden per 31.12. in Mio. €	10.698	10.556	+142	+1,3	10.485
Tilgungsdeckung in %	10,7	10,9	-	-	13,1
Brutto-Investitionen in Mio. €	5.261	5.333	-72	-1,4	5.033
Netto-Investitionen in Mio. €	1.113	1.080	+33	+3,1	962
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	43.382	42.206	+1.176	+2,8	41.400
Mitarbeiterzufriedenheit - Index	3,7	-	-	-	3,6
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	16,8	16,5	-	-	16,1
Gesundheitsstand in Deutschland in %	95,0	94,8	-	-	95,1
Deckung externer Nachführungsbedarf in Deutschland in %	98,4	99,6	-	-	99,0
Lärmsanierte Strecke gesamt ²⁾ in km	1.400	1.300	-	-	1.200

¹⁾ DB-konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

²⁾ Werte gerundet.



ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- Positive Effekte aus höherer Nachfrage und Preismaßnahmen.
- Beeinträchtigungen infolge der GDL-Streiks sowie des Unwetters Ela.
- Aufgrund milder Witterung niedrigerer Aufwand für Winterdienst.

Die Pünktlichkeit der DB-konzernexternen und -internen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland hat sich im

MASSNAHMEN 2014



- Einführung interaktiver Online-Plattform »KiGb@u« für Kundeninformation bei Großbaumaßnahmen.
- Möglichkeit von Online-Bestellungen für Serviceeinrichtungen.
- Optimierung Dispositionsprozess durch Verbesserung der Störfallprognose.

Berichtsjahr infolge günstigerer Witterungsbedingungen und der Maßnahmen aus der **KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE [SEITE 94]** verbessert.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Netze Fahrweg werden jährlich rund 240 Kunden zu ihrer Zufriedenheit mit allen angebotenen Leistungsbereichen befragt. Diese Gesamtzufriedenheit schwankt

seit mehreren Jahren nur minimal um einen Zufriedenheitsindex von 72.

Im Berichtsjahr stieg die Betriebsleistung infolge einer höheren Nachfrage DB-konzernexterner Kunden aus dem Regional- und Güterverkehr. Dämpfend wirkten der Nachfragerückgang DB-konzerninterner Kunden und die Auswirkungen des Unwetters Ela sowie die GDL-Streiks.

Der Gesamtumsatz stieg infolge positiver Preis- und Mengeneffekte. In der Außenumsatzentwicklung spiegelt sich neben Preiseffekten die Nachfragerückgang durch DB-konzernexterne Bahnen wider, die sich sowohl aufgrund von Verkehrsvertragsgewinnen im Regionalverkehr als auch von Zuwächsen im Schienengüterverkehr ergab.

MASSNAHMEN 2014



- Alterns- und altersgerechte Gestaltung der Arbeitsplätze im Schwellenwerk Schwandorf.
- Bildungsbudget, auch für überfachliche Qualifizierung, deutlich erhöht.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (-3,8%) gingen unter anderem aufgrund des Wegfalls von Ausgleichszahlungen des Bundes für das Hochwasser im Vorjahr zurück. Gegenläufig wirkten im Wesentlichen Entschädigungszahlungen im Zusammenhang mit Kartellverfahren.

Der Materialaufwand (+1,1%) wuchs im Berichtsjahr im Wesentlichen infolge gestiegener Instandhaltungsaufwendungen (Unwetter Ela und Hochlauf Instandhaltungsleistungen). Gedämpft wurde die Entwicklung durch geringere Aufwendungen für Winterdienst und Energie.

Der Personalaufwand (+5,3%) stieg aufgrund der höheren Mitarbeiterzahl sowie tarifbedingt deutlich an.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+5,8%) ist unter anderem auf gestiegene personalbezogene und IT-Aufwendungen zurückzuführen, die mit dem höheren Mitarbeiterbestand korrelieren. Die Abschreibungen (+5,5%) stiegen unter anderem infolge des Wegfalls von Zuschreibungseffekten im Zusammenhang mit dem Austausch von schadhafte Betonschwellen im Vorjahr.

In Summe überstiegen die Aufwandsbelastungen die Umsatzzuwächse, sodass das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT zurückgingen.

Geringere Zinsaufwendungen führten im Wesentlichen zu einer Verbesserung des operativen Zinssaldos. Dementsprechend fiel der Rückgang des operativen Ergebnisses nach Zinsen weniger deutlich aus.

Der Rückgang im bereinigten EBIT führte bei einem leicht gestiegenen Capital Employed zu einer Verschlechterung des ROCE.

Gestiegene Netto-Investitionen und eine schwächere Ergebnisentwicklung führten zu einem Anstieg der Netto-Finanzschulden. Auch die adjustierten Netto-Finanzschulden stiegen. Bei einem ergebnisbedingten leichten Rückgang des operativen Cashflows hat sich die Tilgungsdeckung dementsprechend etwas verschlechtert.

MASSNAHMEN 2014



- ProNetz-Projekt Energiemanagement zur nachhaltigen Senkung des Energieverbrauchs stationärer Anlagen eingerichtet.
- Zusammenarbeit mit Umweltverbänden zur Weiterentwicklung des technischen Regelwerks zur Verbesserung des Vogelschutzes an Oberleitungsanlagen.

Die Brutto-Investitionen gingen infolge einer rückläufigen Projektleistung leicht zurück. Geringere Zuschüsse aus EU-Mitteln wurden durch den Einsatz von Eigenmitteln kompensiert. In der Folge stiegen die Netto-Investitionen.

Die Zahl der Mitarbeiter ist insbesondere durch Neueinstellungen im operativen Betrieb und in der Instandhaltung sowie infolge einer höheren Fertigungstiefe im Bereich der Fahrwegdienste gestiegen. Insgesamt wurden im Berichtsjahr rund 3.000 Mitarbeiter und rund 870 Auszubildende eingestellt, gegenläufig wirkten fluktuationsbedingte Abgänge.

Die Mitarbeiterzufriedenheit hat sich bei der zweiten Mitarbeiterbefragung im Berichtsjahr aufgrund umgesetzter Maßnahmen aus den Folgeworkshops zur Mitarbeiterbefragung 2012 verbessert.

Der Frauenanteil stieg. Zur Zielerreichung wird an der Arbeitgeberattraktivität und der Stärkung der Mitarbeiterzufriedenheit gearbeitet.

Maßnahmen zur Gesundheitsförderung wirkten positiv auf den Gesundheitsstand.

Im Berichtsjahr wurden im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms weitere rund 100 km Strecke lärmsaniert. Die Gesamtlänge ist auf rund 1.400 km angestiegen.

Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe

GESCHÄFTSMODELL

Die DB Netze Personenbahnhöfe ist der größte Bahnhofsbetreiber Europas. Neben dem Kerngeschäft – der Entwicklung und dem Betrieb von Bahnhöfen – bietet das Geschäftsfeld mobilitätsorientierte Dienstleistungen rund um den Bahnhof an. Mit über 1 Mio. m² Mietfläche zählen wir zudem zu Deutschlands größten Gewerbevermietern.

Pro Tag halten mehr als 400.000 Züge von 119 Kunden mit rund 8 Mio. Reisenden in unseren Bahnhöfen. Um den Kunden ein hohes Maß an Qualität anzubieten, setzen wir Schwerpunkte in den Bereichen Sicherheit, Service und Sauberkeit. Über die 3-S-Zentralen werden der Eisenbahnbetrieb und die Sicherheit koordiniert. Das Bahnhofsmangement kümmert sich um Facility-Management und Service rund um die Bahnhöfe. Operative Facility-Management-Leistungen werden überwiegend von DB-konzern-internen Dienstleistern erbracht.

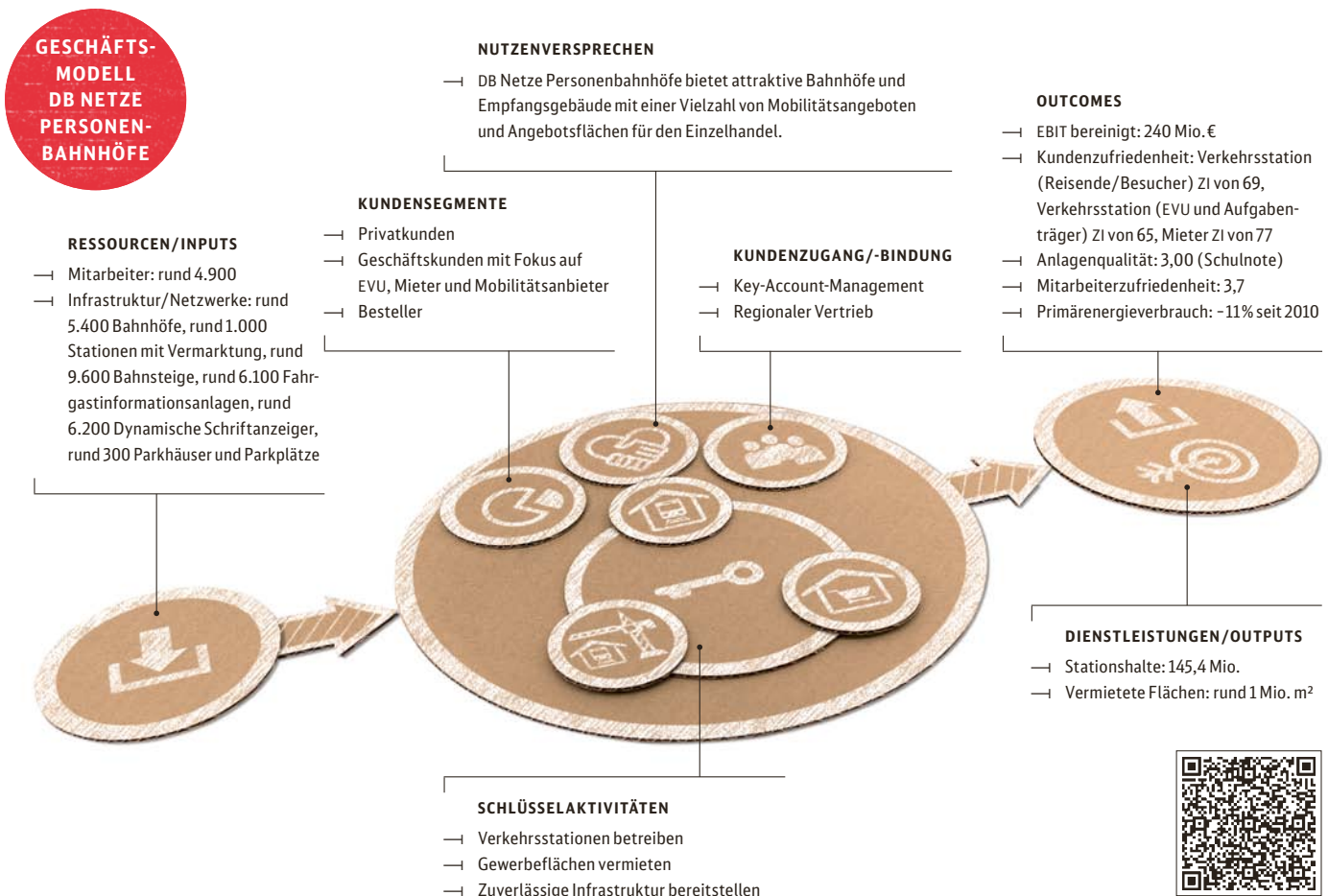
Die Kostenstruktur in der Infrastruktur ist besonders fixkostenlastig. Zu den wichtigsten Fixkostentreibern gehört die Anzahl an Haltepunkten. Der Ressourcenverbrauch für Betrieb und Instandhaltung wird maßgeblich durch spezifische Ausstattungsmerkmale, Anforderungen an betriebliche Öffnungszeiten und den Rationalisierungsgrad in der Betriebsdurchführung beeinflusst. Die Auslastung wird durch die Zahl der Stationshalte gemessen.

Einnahmequellen sind Erlöse aus Stationshalten (reguliert) und Einnahmen aus der Vermietung von Gewerbeflächen (nicht reguliert). Die Erlöse aus Stationshalten machen rund 70% des Gesamtumsatzes aus.


Schlüsselressourcen sind attraktive Verkehrsstationen und Empfangsgebäude in zentralen Lagen. Die wichtigsten Partner sind auf Regulierungsseite die BNetzA und das EBA.

MÄRKTE UND STRATEGIE


Bahnhöfe entwickeln sich immer mehr zu Treffpunkten einer mobilen Gesellschaft und gelten zunehmend als Drehscheibe im intermodalen Verkehrssystem. DB Netze Personenbahnhöfe leistet mit seinen rund 5.400 Bahnhöfen zu dieser Entwicklung einen essenziellen Beitrag.




Unsere Vision von Bahnhöfen als Drehscheibe für Menschen und Mobilität wird durch unsere Strategie »Bahnhöfe2020« greifbar.

→ Dimension **ÖKONOMIE** : Im Hinblick auf die Stoßrichtung Kunde und Qualität ist die Anbindung weiterer Verkehrsangebote an den Bahnhof eine Kernaufgabe bei der intermodalen Gestaltung des zukünftigen Verkehrssystems. Fernbushaltestellen, Ladeinfrastruktur für Elektroautos sowie E-Bikes machen den Bahnhof zum unverzichtbaren Bestandteil der städtischen Infrastruktur. Neben dem Ausbau von WLAN-Zugängen treiben wir auch den Ausbau moderner Videotechnik voran und verbessern gezielt das Sicherheitsempfinden unserer Kunden. Flankiert von einem Ausbau der Barrierefreiheit und der sukzessiven Ausrüstung unserer Stationen mit Wetterschutz und dynamischen Fahrgastinformationen führen wir den begonnenen Kurs zur Steigerung der Kundenzufriedenheit fort.


Neue Vermarktungskonzepte, ein konsequentes Kostenmanagement und die Zusammenarbeit mit Partnern in der Vermietung sind die Basis für unser profitables Wachstum.

→ Dimension **SOZIALES** : Wesentliche Schwerpunkte sind für uns Mitarbeiterzufriedenheit und Arbeitgeberattraktivität. Grundlage hierfür sind die im Rahmen der Mitarbeiterbefragung identifizierten Handlungsfelder. Unsere Mitarbeiter binden wir regelmäßig im Rahmen der Strategie »Bahnhöfe2020« ein und fördern die Weiterentwicklung über unseren Qualifizierungsfonds sowie die Verbesserung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf durch betriebliche Arbeitszeitprojekte.

→ Dimension **ÖKOLOGIE** : Bis zum Jahr 2020 wollen wir den absoluten Primärenergieverbrauch gegenüber 2010 um 14% senken. Als Betreiber eines komplexen Anlagenportfolios forcieren wir den Einsatz ökologischer Anlagen- und Gebäudetechnologien. So wird unter anderem bei Modernisierungen und Neubauten der Einsatz von innovativen Beleuchtungstechnologien, Erdwärmekopplung, Kraft-Wärme-Kopplung oder Photovoltaik am jeweiligen Standort geprüft.

EREIGNISSE 2014

Eröffnung des Grünen Bahnhofs Horrem

 Im Juni 2014 wurde in Horrem der erste CO₂-neutrale Bahnhof Europas eingeweiht. Der Grüne Bahnhof verbindet Kundenkomfort mit Nachhaltigkeit und dient als Praxistest für innovative Technologien. Eine Photovoltaikanlage mit einer Fläche von 340 m² liefert CO₂-freien Strom mit einer

Leistung von 31.000 kWh/a. Eine Geothermieanlage beheizt und kühlt das Bahnhofsgebäude mithilfe einer Wärmepumpe. Auf dem begrünten Dach wird Regenwasser aufgefangen und für die Toilettenspülung genutzt. Der Bahnhof besteht hauptsächlich aus Holz, ergänzt um Stahlelemente. Die Beleuchtung wird durch effiziente LED-Lampen und einen hohen Tageslichtanteil sichergestellt.

GRI
EN5
EN6

Erprobung von Innovationen am Bahnhof

→ Anfang 2014 haben wir mit dem Programm ZUKUNFTSBAHNHOF BERLIN SÜDKREUZ [SEITE 277] einen Erprobungsraum für Innovationen rund um Bahnhöfe geschaffen, um gemeinsam mit Partnern innovative Mobilitäts-, Informations- und Energiekonzepte zu erproben. Unter anderem wird Strom aus erneuerbaren Energien produziert und in die Versorgung eingespeist.

→ Am Bahnhof Berlin Südkreuz wurden in der zweiten Jahreshälfte ein Mobilitätsmonitor pilotiert, der dynamisch über Anschlussmöglichkeiten verschiedener Verkehrsträger informiert, und eine elektronische Wagenstandanzeige in Betrieb genommen, die Reisende in Echtzeit und inklusive kurzfristiger Änderungen über Wagenreihung und -nummern informiert. Ferner stehen weitere Informationen zur Verfügung.

→ Am Bahnhof Horrem können Reisende Informationen per Videoauskunft erhalten. Per Knopfdruck werden sie mit einem Servicemitarbeiter verbunden, der sie berät. Mit dem Pilotprojekt testen wir die Akzeptanz dieses Angebots an kleineren Stationen.

Ausbau Reisendeninformation

Anfang September 2014 wurde der 6.000. Dynamische Schriftanzeiger (DSA) in Betrieb genommen. Bundesweit waren damit über 3.800 Stationen mit DSA ausgestattet.

Zur langfristigen Verbesserung der Qualität der Reisendeninformation wurde im Jahr 2014 ein Projekt aufgesetzt, das eine DB-konzernübergreifende Vision und strategische Zielbilder für die Reisendeninformation der Zukunft entwickelt und umsetzt. Im Rahmen der Projektarbeit werden die Chancen der Digitalisierung konsequent genutzt, um über alle Informationskanäle innovative Produkte und Lösungen mit dem Ziel einer konsistenten, aktuellen und verlässlichen Information für die Reisenden zu entwickeln und einzuführen.

GRI
EN5
EN6

Rahmenvereinbarung für Bahnhofmodernisierungen

- Im Juli konnten wir erneut eine Rahmenvereinbarung mit dem Freistaat Bayern abschließen, die die Grundsätze und Rahmenbedingungen für die Realisierung und Finanzierung des weiteren barrierefreien Ausbaus von Personenbahnhöfen bis 2018 regelt.
- Im Dezember haben wir die Rahmenvereinbarung »Niedersachsen ist am Zug! 3« mit dem Land Niedersachsen und der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen abgeschlossen. Das Programm läuft bis zum Jahr 2025.

Baumaßnahmen erfolgreich durchgeführt

- Im Jahr 2014 wurden zahlreiche Bahnhofsmo-
dernisierungen begonnen oder beendet. Dabei stand der Ausbau der Barrierefreiheit weiterhin im Fokus. Insgesamt wurden 50 Bahnhöfe stufenfrei ausgebaut.
- Seit Januar wird die Verteilerebene in Hamburg-Altona modernisiert. Bis Ende 2015 wird die komplette bauliche und technische Infrastruktur erneuert.
 - Im März wurde der Bahnhof Hünfeld nach barrierefreier Modernisierung eingeweiht. Im August kürte die Allianz pro Schiene den hessischen Bahnhof zum attraktivsten Kleinstadtbahnhof 2014.



- Im Dresdener Hauptbahnhof bieten seit Mai auf 11.000 m² 43 Anbieter aus Handel und Gastronomie Leistungen an.
- Im September wurde die modernisierte S-Bahn-Verteilerebene im Hauptbahnhof München eröffnet.
- Im Oktober wurde der Eingangspavillon des neuen Empfangsgebäudes in Berlin-Gesundbrunnen eröffnet.

Kostenloser Internetzugang in Bahnhöfen

An 126 Bahnhöfen besteht die Möglichkeit einer 30-minütigen kostenlosen Nutzung von WLAN-Hotspots. Dieses Angebot wird gut angenommen, die Nutzungsminuten haben sich im Jahresvergleich verdoppelt. Um die Funktion der WLAN-Netze weiter zu verbessern, wurde die Funktechnik in den 24 meistfrequentierten Bahnhöfen erneuert.

Entwicklung von Fernbusinfrastruktur

Anfang 2014 wurde unsere erste Fernbusstation am Bahnhof Berlin Südkreuz eröffnet, die eine hervorragende Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern des öffentlichen Personenverkehrs bietet. Weitere Fernbusstationen wurden an den Bahnhöfen Kassel-Wilhelmshöhe, Bamberg, Garmisch-Partenkirchen und Berlin Ostbahnhof in Betrieb genommen. Weitere Standorte sollen folgen.

DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
Anzahl Personenbahnhöfe	5.383	5.373	+10	+0,2	5.350
Stationshalte in Mio.	145,4	143,2	+2,2	+1,5	143,4
davon konzernexterne Bahnen	28,5	27,1	+1,4	+5,2	26,5
Anlagenqualität ¹⁾ in Schulnote	3,00	3,03	-	-	3,05
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (Reisende/Besucher) in ZI	69	67	-	-	69
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (EVU und Aufgabenträger) in ZI	65	65	-	-	59
Kundenzufriedenheit Mieter in ZI	77	74	-	-	73
Gesamtumsatz in Mio. €	1.172	1.119	+53	+4,7	1.102
davon Stationserlöse in Mio. €	782	756	+26	+3,5	738
davon Vermietung in Mio. €	325	312	+13	+4,2	307
Außenumsatz in Mio. €	464	428	+36	+8,4	416
EBITDA bereinigt in Mio. €	375	363	+12	+3,3	359
EBIT bereinigt in Mio. €	240	229	+11	+4,8	230
ROCE in %	8,4	7,8	-	-	7,9
Capital Employed per 31.12. in Mio. €	2.861	2.936	-75	-2,6	2.906
Netto-Finanzschulden per 31.12. in Mio. €	1.352	1.429	-77	-5,4	1.406
Tilgungsdeckung in %	23,1	20,7	-	-	20,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	559	617	-58	-9,4	552
Netto-Investitionen in Mio. €	129	157	-28	-17,8	178
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	4.867	4.835	+32	+0,7	4.797
Mitarbeiterzufriedenheit - Index	3,7	-	-	-	3,6
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	47,7	46,9	-	-	46,4
Gesundheitsstand in Deutschland in %	93,9	93,5	-	-	93,7
Deckung externer Nachführungsbedarf in Deutschland in %	100	97,7	-	-	97,9
Reduktion absoluter Primärenergieverbrauch (Bahnhöfe) im Vergleich zu 2010 in %	11	9	-	-	7

¹⁾ 2014 vorläufiger Wert.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- Nachfragesteigerung bei DB-konzernexternen Bahnen.
- Ausbau der Vermietung von Flächen.
- Belastungen durch höhere Aufwendungen für Personal und Instandhaltung.

Die Zahl der Stationshalte ist im Berichtsjahr aufgrund einer gestiegenen Nachfrage DB-konzerninterner und -externer Bahnen gestiegen. Das DB-konzerninterne Wachstum wurde im Wesentlichen durch die Inbetriebnahme des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes und des City-Tunnels Leipzig Ende 2013 getrieben.

Die Anlagenqualität wird örtlich erhoben und in einem detaillierten Berechnungs- und Gewichtungsalgorithmus

ermittelt. Durch sie wird der Zustand der aktiven Anlagen bewertet. Der Wert verbesserte sich leicht.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich rund 29.000 Fahrgäste in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit den Bahnhöfen sowie jährlich rund 60 Mieter und rund 90 Aufgabenträger zu ihrer Zufriedenheit befragt. Die positive

Entwicklung zeigt, dass die zur Steigerung der Zufriedenheit ergriffenen Maßnahmen ihre Wirkung entfalten.

Der Anstieg im Gesamtumsatz ist auf mengen- und preisbedingt höhere Stationserlöse sowie gestiegene Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung zurückzuführen. Hier wirkten sich Ausweitungen im Vermietungsgeschäft und Preiseffekte positiv aus. Auch in der Außenumsatzsteigerung spiegeln sich der Nachfrageanstieg DB-konzernexterner Bahnen sowie die Ausweitung des Vermietungsgeschäfts wider.

Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen maßgeblich infolge geringerer Zuschüsse für Projekte zurück. Zudem wirkten sich geringere Erträge aus Sachanlagenverkauf ungenutzter Empfangsgebäude sowie Rückstellungsaufösungen im Vorjahr negativ aus.

Der Materialaufwand (+0,6%) stieg leicht. Höhere Instandhaltungsaufwendungen wurden dabei durch geringere Aufwendungen für Winterdienste infolge des milden Winters und Energiekosten weitgehend kompensiert.

Der Personalaufwand (+4,1%) stieg im Wesentlichen tarifbedingt. Die Abschreibungen (+0,7%) lagen nahezu auf Vorjahresniveau.

MASSNAHMEN 2014



- Verbesserung der Barrierefreiheit durch Modernisierung der Bahninfrastruktur.
- Inbetriebnahme des 6000. Dynamischen Schriftanzeigers.
- Verbesserung der WLAN-Funktion durch Erneuerung der Funktechnik an den 24 meist-frequenzierten Bahnhöfen.

Insgesamt stiegen die Erträge deutlicher als die Aufwendungen, sodass sich die operativen Ergebnisgrößen verbesserten. Die positive Ergebnisentwicklung führte bei einem rückläufigen Capital Employed zu einer Verbesserung des ROCE. Für den Rückgang des Capital Employed war das geringere Anlagevermögen maßgeblich.

Die Netto-Finanzschulden sind infolge eines ergebnisbedingten Anstiegs des operativen Cashflows, verbunden mit geringeren Netto-Investitionen, deutlich zurückgegangen. Dies wirkte sich positiv auf die Tilgungsdeckung aus.

Die Investitionen nahmen infolge abgeschlossener Großprojekte im Vorjahr deutlich ab. Hierzu zählt beispielsweise der City-Tunnel Leipzig.

Die Zahl der Mitarbeiter lag infolge von Neueinstellungen – vor allem im Bau- und Anlagenmanagement – leicht über dem Niveau des Vorjahresendes.

Die Mitarbeiterzufriedenheit hat sich infolge umgesetzter Maßnahmen, die in den Folgewerkshops zur Mitarbeiterbefragung 2012 identifiziert wurden, leicht verbessert.

Der hohe Frauenanteil wurde durch überproportionale Einstellungen von Frauen leicht gesteigert.

Der Gesundheitsstand hat sich infolge erfolgreich umgesetzter Maßnahmen gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert.

Für die Senkung des Primärenergieverbrauchs ist die kontinuierliche energetische Verbesserung des Anlagen- und Gebäudebestands ausschlaggebend. Neben der Anlagenoptimierung bestehender Objekte kommen bei Neubauten zunehmend neue Technologien wie rückspeisende Aufzugs- und Fahrtreppen sowie innovative energiesparende Beleuchtungsmittel zum Einsatz, sodass trotz steigendem Anlagenbestand der Gesamtenergieverbrauch zurückging.

MASSNAHMEN 2014



- Pilotbetrieb eines elektronischen Dienstplans und einer Schichttauschbörse mit persönlichem Online-Zugriff gestartet.
- Pilotprojekt Bahnhof »MEGA-Management erlebt und gestaltet durch Azubis« für mehr Verantwortung in der Ausbildung gestartet.

MASSNAHMEN 2014



- Heizungs- und Kälteanlagen energetisch optimiert und BHKW-Anlagen errichtet.
- Rund 100.000 LED- und Eco-Leuchtmittel für Bahnsteig- und Bahnhofsbeleuchtung eingesetzt.
- Rund 5.500 beleuchtete Bahnhofschilder, Wegeleitsysteme, Uhren und Vitrinen auf sparsame LED-Technologie umgerüstet.

**GESCHÄFTS-
MODELL
DB NETZE
ENERGIE**

- RESSOURCEN/INPUTS**
- Mitarbeiter: rund 1.800
 - Infrastruktur/Netzwerke: rund 7.900 km Bahnstromnetz, 1.826 Trafostationen, 185 Schienentankstellen,
 - 52 Kraftwerke/Umrichter/Umformer

NUTZENVERSPRECHEN

- DB Netze Energie bietet einen kundenorientierten, umweltfreundlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu Produkten in den Bereichen Bahnstrom und Diesel sowie stationäre Energie.

- KUNDENSEGMENTE**
- Geschäftskunden

KUNDENZUGANG/-BINDUNG

- Key-Account-Management
- Regionaler Vertrieb

OUTCOMES

- EBIT bereinigt: 55 Mio. €
- Kundenzufriedenheit: ZI von 78
- Versorgungssicherheit: 99,99%
- Mitarbeiterzufriedenheit: 3,8
- Anteil erneuerbare Energien am Bahnstrommix: 39,6%



DIENSTLEISTUNGEN/OUTPUTS

- Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom): 9.900 GWh
- Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz): 11.500 GWh
- Dieseldieselkraftstoff: 437 Mio. l

SCHLÜSSELAKTIVITÄTEN

- Zuverlässige Infrastruktur bereitstellen
- Energie beschaffen
- Energie vertreiben



Geschäftsfeld DB Netze Energie

GESCHÄFTSMODELL

DB Netze Energie bietet in Deutschland alle branchenüblichen Energieprodukte in den Bereichen Traktionsenergie und stationäre Energie an. Hierzu gehören Bahnstrom und Diesel für den Schienenverkehr sowie Strom, Gas und Wärme an Bahnhöfen und sonstigen Immobilien des DB-Konzerns. Darüber hinaus beliefert DB Netze Energie Industriekunden deutschlandweit mit einem breiten Angebot an Strom- und Gasprodukten. Abgerundet wird das Leistungsspektrum durch energiewirtschaftliche Beratung sowie technische Dienstleistungen.

Das technische Rückgrat der Bahnstromversorgung in Deutschland ist das Bahnstromnetz von DB Netze Energie, das ein hohes Niveau an Versorgungssicherheit gewährleistet. Bahnstromkraftwerke und Umrichter beziehungsweise Umformer speisen den erforderlichen Strom in das Bahnstromnetz ein. Für die diskriminierungsfreie Nutzung des Bahnstromnetzes fallen Netzentgelte an. Diese unterliegen der Regulierung durch die BNetzA. Ein zweites wich-

tiges Standbein ist das deutschlandweite Netz von Tankstellen, das teilweise auch von Straßenfahrzeugen genutzt werden kann.

Die Kernkompetenzen von DB Netze Energie sind sowohl seine energiewirtschaftliche Erfahrung als auch seine Aufstellung als integrierter Energieversorger.

DB Netze Energie bietet seinen Kunden einen steigenden Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix an. Außerdem ist DB Netze Energie Anbieter von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.

Die Kostenstruktur in der Infrastruktur ist besonders fixkostenlastig. Zu den wichtigsten Kostentreibern gehören Art und Umfang der Infrastrukturanlagen. Der Ressourcenverbrauch für Betrieb und Instandhaltung dieser Infrastrukturanlagen wird maßgeblich durch spezifische Ausstattungsmerkmale und den Rationalisierungsgrad in der Betriebsdurchführung beeinflusst.

MÄRKTE UND STRATEGIE

Die langfristige Gewährleistung höchster Verfügbarkeit für den täglichen Energiebedarf der Eisenbahnverkehrsunternehmen und die nachhaltige Energiebeschaffung sind die Hauptaufgaben von DB Netze Energie. Das Geschäftsfeld verfügt über eine leistungsfähige Infrastruktur zur Strom- und Dieselvesorgung von mobilen und stationären Verbrauchern. Mittels strukturierter Beschaffung von Energie und effektiver Steuerung der Energieebenenkosten wollen wir Risiken aus volatilen Rohstoffpreisen sowie Veränderungen der Steuern und Abgaben so gut wie möglich entgegenwirken.

— Dimension **ÖKONOMIE** 🏠: Das exzellente Niveau an Versorgungssicherheit ist der zentrale Baustein in der Stoßrichtung Kunde und Qualität. Der mit dem Bund in der LuFV vereinbarte Zielwert an Versorgungssicherheit wurde bisher jedes Jahr übertroffen. Diese Qualität spiegelt sich auch in der hohen Kundenzufriedenheit wider. Wir sind bestrebt, dieses hohe Leistungsniveau zu halten und unseren Kunden auch künftig attraktive Konditionen anzubieten.

Als profitabler Marktführer im Bereich Eisenbahnergie nutzt DB Netze Energie das vorhandene Know-how auch, um die Nachfrage externer Industrie- und Gewerbeunternehmen nach qualifizierter Unterstützung bei der Strom- und Gasbeschaffung durch marktgerechte Energiedienstleistungen zu bedienen.

— Dimension **SOZIALES** 👤: DB Netze Energie will eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit sicherstellen. Durch transparente Information und Kommunikation fördern wir den intensiven Austausch innerhalb des Geschäftsfelds und unterstützen den Kulturentwicklungsprozess. Darüber hinaus haben wir Maßnahmen entwickelt, um auf die Herausforderungen des demografischen Wandels zu reagieren. So kümmern wir uns beispielsweise darum, unsere Mitarbeiter beschäftigungsfähig zu halten. Zudem wollen wir durch attraktive Arbeitsbedingungen die Vereinbarkeit von Privatleben und Beruf verbessern.

— Dimension **ÖKOLOGIE** 🌱: DB Netze Energie verfolgt weiterhin die Vision, bis zum Jahr 2050 den Bahnstrombedarf zu 100% aus erneuerbaren Energien zu decken. Bereits heute können Kunden grüne Produkte auf Basis von 100% erneuerbaren Energien in Anspruch nehmen. Zur Deckung des Ökostrombedarfs wurden Lieferverträge für Strom aus Wasser- und Windkraft geschlossen. Zusätzlich engagiert sich DB Netze Energie auch für die Steigerung der Energieeffizienz im DB-Konzern und ist eine treibende Kraft bei Energieinnovationen wie der Elektromobilität.

EREIGNISSE 2014

Öffnung des Bahnstromnetzes

DB Netze Energie ist in Europa das erste Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das die Bahnstromversorgung vollständig liberalisiert und Wechselmöglichkeiten für die Eisenbahnverkehrsunternehmen eröffnet. Dazu hat DB Netze Energie zum 1. Juli 2014 marktconforme Zugangsregeln für das Bahnstromnetz eingeführt und ermöglicht damit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Energielieferanten auf der Grundlage energiewirtschaftlicher und eisenbahnbetrieblicher Regelungen die freie Wahl ihres Stromlieferanten.

Neues Bahnstrompreissystem

Im Dezember 2013 wurde das EU-Missbrauchsverfahren zur kartellrechtlichen Überprüfung des Bahnstrompreissystems (BPS) aufgrund eines Commitments zwischen EU und DB-Konzern durch die EU-Kommission eingestellt. Das Commitment sieht gegenüber dem bisherigen BPS unter anderem den Verzicht auf mengen- und laufzeitbezogene Rabatte vor. Die Vorgaben werden im neuen BPS, das zum 1. Juli 2014 eingeführt wurde, umgesetzt. Gleichzeitig werden im neuen BPS die veröffentlichten Entgelte für die Nutzung des Bahnstromnetzes an die Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend deren individueller Nutzungsstruktur eins zu eins weitergegeben. Eine sogenannte Rückfallversorgung wird weiterhin angeboten. Diese ist für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen relevant, die über keinen schriftlichen Liefervertrag mit DB Netze Energie oder anderen Bahnstromversorgern verfügen und mit denen ein Vertragsschluss über konkludentes Verhalten, die Entnahme von Bahnstrom über die Oberleitung, zustande kommt.

Bahnstromnetz wird zum Solid-State Grid

Als Solid-State Grid (SSG) bezeichnet man ein elektrisches Energienetz (Grid), das gänzlich oder zum überwiegenden Anteil aus leistungselektronischen Energiewandlern (Umrichter, Solid-State) gespeist wird. Der stabile Netzbetrieb wird hierbei durch entsprechende Algorithmen in der Umrichterregelung bewerkstelligt. Die fehlenden Massen in einem SSG erlauben eine neue Größenordnung der Energieeffizienz. Mit der Inbetriebnahme der Umrichterblöcke in Datteln hat das Bahnstromnetz einen entscheidenden Schritt zum SSG hin vollzogen, denn insbesondere

in Schwachlastzeiten wird das Netz der DB Netze Energie überwiegend aus Umrichtern gespeist. Damit ist das 16,7-Hz-Bahnstromnetz heute das weltweit modernste Netz und zugleich ein technologischer Vorreiter für zukünftige Energiesysteme.



Höhere EEG-Umlage

Entgegen der bisherigen Praxis wurde der Bahnstrom vollumfänglich, das heißt auch der in den Bahnstromkraftwerken erzeugte 16,7-Hz-Strom, in die UMLAGE GEMÄSS DEM EEG [SEITE 90] einbezogen.

DB NETZE ENERGIE

Versorgungssicherheit ¹⁾ in %	99,99
Kundenzufriedenheit in ZI	78
Kundenzufriedenheit Bahnstrom und Diesel in ZI	77
Kundenzufriedenheit Strom und Gas Plus (konzerninterne Kunden) in ZI	76
Kundenzufriedenheit Strom und Gas Plus (konzernexterne Kunden) in ZI	80
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	9.887
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) ²⁾ in GWh	11.487
Dieselmotorkraftstoff in Mio. l	436,7
Gesamtumsatz in Mio. €	2.797
Außenumsatz in Mio. €	1.073
EBITDA bereinigt in Mio. €	123
EBIT bereinigt in Mio. €	55
ROCE in %	5,9
Capital Employed per 31.12. in Mio. €	938
Netto-Finanzschulden per 31.12. in Mio. €	226
Tilgungsdeckung in %	24,1
Brutto-Investitionen in Mio. €	169
Netto-Investitionen in Mio. €	76
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	1.770
Mitarbeiterzufriedenheit - Index	3,8
Frauenanteil in Deutschland per 31.12. in %	12,9
Gesundheitsstand in Deutschland in %	95,9
Deckung externer Nachführungsbedarf in Deutschland in %	99,1
Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix in %	39,6

2014	2013	Veränderung		2012
		absolut	%	
99,99	99,99	-	-	99,93
78	78	-	-	77
77	77	-	-	75
76	75	-	-	-
80	81	-	-	-
9.887	10.194	-307	-3,0	10.403
11.487	9.698	+1.789	+18,4	10.657
436,7	459,0	-22,3	-4,9	469,8
2.797	2.775	+22	+0,8	2.870
1.073	928	+145	+15,6	1.080
123	161	-38	-23,6	173
55	71	-16	-22,5	91
5,9	7,8	-	-	9,4
938	909	+29	+3,2	969
226	179	+47	+26,3	315
24,1	38,8	-	-	29,5
169	156	+13	+8,3	149
76	83	-7	-8,4	72
1.770	1.753	+17	+1,0	1.626
3,8	-	-	-	3,8
12,9	12,0	-	-	11,5
95,9	95,8	-	-	96,2
99,1	100	-	-	100
39,6	35,2	-	-	24,0

¹⁾ 2014 und 2013 vorläufiger Wert.

²⁾ Vorjahreswerte angepasst.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- Steigende Energieeffizienz im Schienenverkehr.
- Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix weiter erhöht.
- Steigende Energieumlagen infolge EEG-Novellierung.
- Umsetzung von Regulierungsanforderungen in den Geschäftsprozessen und IT-Systemen.

Das hohe Niveau der Versorgungssicherheit konnte erneut beibehalten werden.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich rund 250 Kunden befragt. Infolge der konstant hohen Qualität konnte auch die gute Bewertung bei der Kundenzufriedenheit gehalten werden.

Die Nachfrage nach Traktionsstrom und Diesel war insbesondere durch einen DB-konzerninternen Nachfragerückgang im Schienenpersonen- und -güterverkehr geprägt, der nur teilweise durch Zuwächse DB-konzernexterner Kunden kompensiert wurde. Zum rückläufigen Traktionsenergiever-

brauch trugen neben Effizienzsteigerungen und einem verschärften intermodalen Wettbewerb auch die GDL-Streiks bei. Im Bereich der stationären Energien nahm die Absatzmenge DB-konzernexterner Kunden deutlich zu. Ein geringerer Energiebedarf DB-konzerninterner Kunden wirkte dämpfend.

Die gestiegenen Absatzmengen an DB-konzernexterne Kunden dominierte auch die Umsatzentwicklung. Im Gesamtumsatz wirkten neben Nachfragerückgängen DB-konzerninterner Kunden auch Preiseffekte aus geringeren Energiepreisen gegenläufig. Zum rückläufigen Energieverbrauch trugen auch Effizienzsteigerungen bei. Die sonstigen betrieblichen Erträge (+25,6%) erhöhten sich vor allem aufgrund zusätzlicher Erträge aus DB-konzerninternen Dienstleistungen, insbesondere Netzbetriebsleistungen der im Vorjahr übernommenen Bahnstromversorgungsanlagen der S-Bahn Berlin.

Der Materialaufwand (+2,3%) stieg infolge mengenbedingt höherer Strombezugsaufwendungen sowie Belastungen

MASSNAHMEN 2014



- Stärkung Markt- und Serviceorientierung durch Einführung Center-Struktur.
- Sicherung hoher Versorgungssicherheit durch integrierte Investitions- und Instandhaltungsstrategie.

aus höheren Energieumlagen. Gegenläufig wirkten gesunkene Aufwendungen für den Bezug von Mineralölprodukten.

Im Personalaufwand (+4,7%) kam neben Tarifsteigerungen auch der gestiegene Personalbestand zum Tragen.

Der sonstige betriebliche Aufwand stieg aufgrund erhöhter

Aufwendungen für Kommunikationsdienste und IT-Leistungen infolge von Anpassungen der Abrechnungssysteme an regulatorische Anforderungen.

Eine regulierungsbedingte Anpassung der Nutzungsdauer ausgewählter Energieanlagen an die Stromnetzentgeltverordnung führte zu einem deutlichen Rückgang der Abschreibungen (-24,4%).

Insgesamt resultierte aus den Aufwandsbelastungen ein Rückgang der operativen Ergebnisgrößen. Bei einem leichten Anstieg des Capital Employed führte die Ergebnisentwicklung zu einem deutlichen Rückgang des ROCE.

Die Netto-Finanzschulden sind aufgrund einer höheren Mittelbindung im Working Capital deutlich angestiegen.

MASSNAHMEN 2014



- Rund 100 Azubi-Fachvermittler geschult und damit die Ausbildungskompetenz weiter gestärkt.
- »EinBlick DB Energie« - eintägige Hospitationen in fachfremden Abteilungen fördern die Zusammenarbeit und das gegenseitige Verständnis.

Verbunden mit der rückläufigen Ergebnisentwicklung sank die Tilgungsdeckung spürbar.

Die Brutto-Investitionen stiegen unter anderem in Zusammenhang mit dem Projekt VDE 8 und sowie dem Ausbau und der Erneuerung des Bahnstromleitungsnetzes.

Aufgrund von Neueinstellungen, vor allem in operativen

Bereichen sowie zur Umsetzung von Anforderungen aus dem Energiewirtschaftsrecht, ist die Zahl der Mitarbeiter leicht gestiegen.

Die Mitarbeiterzufriedenheit zeigte sich stabil. Vor dem Hintergrund der laufenden Umstrukturierungsprojekte zur Weiterentwicklung der Energiebereitstellung ist die Entwicklung als positiv zu werten.

Der Frauenanteil verbesserte sich infolge von fokussierten Maßnahmen.

Der Gesundheitsstand blieb auf stabil hohem Niveau. Rund ein Fünftel der Mitarbeiter nahm im Berichtsjahr an Aktionen zur Gesunderhaltung teil. Diese Präventionsmaßnahmen dienen der langfristigen Erhöhung des Gesundheitsbewusstseins.

Die benötigten Fachkräfte konnten auf dem Arbeitsmarkt rekrutiert werden. Fokussierte Personalmarketingaktivitäten unterstützten die Maßnahmen im Schüler- und Hochschulabsolventenbereich.

Der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix ist erneut gestiegen. Die Entwicklung ist im Wesentlichen bedingt durch die Einbeziehung der Bahnstromkraftwerksmengen in den EEG-Umlagemechanismus. Zudem kam auch die ganzjährige Wirksamkeit der zum 1. April 2013 eingeführten grünen Angebote im Fernverkehr zum Tragen.

MASSNAHMEN 2014



- Realisierung CO₂-freier Mobilitätsketten durch den zusätzlichen Einkauf erneuerbarer Energien.
- Intensivierung des Angebots der Energieeffizienzberatung für Kunden im Verkehrsmarkt sowie Industrie- und Gewerbetunden.

SONSTIGE/KONSOLIDIERUNG

→ Im Mai 2014 hat die DB MLAG 100% der Anteile an der Barnsdale Cartel Damage Solutions AG erworben. Barnsdale ist eine Zweckgesellschaft zur Durchsetzung von Schadenersatzforderungen aus einem Kartell und wird seit dem 1. Juni 2014 in den Konzern-Abschluss einbezogen.

Wirtschaftliche Entwicklung

Der Bereich Sonstige umfasst vor allem die Holdinggesellschaften DBAG und DBMLAG sowie weitere Gesellschaften, die sich nicht einem Geschäftsfeld zuordnen lassen. Der Anstieg des Gesamtumsatzes (+69 Mio. € beziehungsweise +4,1%) resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen internen Leistungen der DB Projekt Stuttgart-Ulm. Dementsprechend stiegen auch die Konsolidierungseffekte (-73 Mio. € beziehungsweise +0,7%). Geringere konzerninterne Umsätze bei DB Netze Energie wurden dabei durch gestiegene konzerninterne Umsätze bei DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Dienstleistungen überkompensiert.

Die rückläufige Entwicklung des bereinigten EBITDA und des bereinigten EBIT resultierte unter anderem aus der Geschäftsentwicklung bei DB ProjektBau und DB Vertrieb. Zusätzlich belasteten höhere Materialaufwendungen und zentrale Projekte die Entwicklung.

WEITERE INFORMATIONEN

Einkaufsvolumen betrug rund 23 Mrd. €
Neue Aufträge für DB International
Kartellverfahren wegen Fahrkartenverkäufen

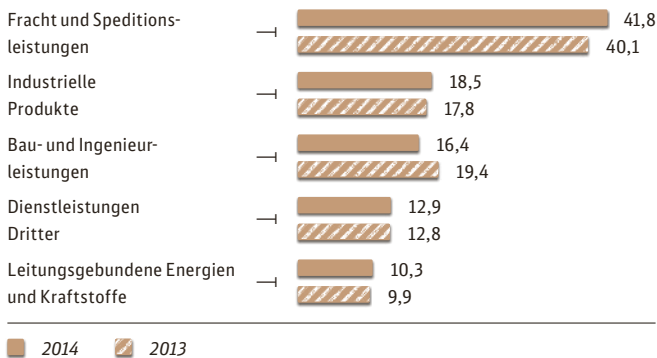
EINKAUFSVOLUMEN

Das Einkaufsvolumen betrug im Berichtsjahr 23,2 Mrd. € (im Vorjahr: 24,2 Mrd. €).

- Im Bereich Fracht- und Speditionsleistungen (9,7 Mrd. €) sowie bei den industriellen Produkten (4,3 Mrd. €) blieb das Einkaufsvolumen stabil.
- Bau- und Ingenieurdienstleistungen reduzierten sich deutlich von 4,7 Mrd. € auf 3,8 Mrd. €. Der Rückgang ist auf große Bestellungen im Vorjahr für das Projekt Stuttgart 21 zurückzuführen.
- Dienstleistungen Dritter mit 3,0 Mrd. € blieben auf dem Niveau des Vorjahres.
- Ausgaben für leitungsgebundene Energien und Kraftstoffe lagen mit 2,4 Mrd. € auf Vorjahresniveau.



STRUKTUR AUFTRAGSVOLUMEN [IN %]



GRI
EC6

Der Anteil des lokalen Einkaufsvolumens in Deutschland ist gestiegen, da sich hochvolumige Bestellungen bei ausländischen Bau- und Ingenieurdienstleistern sowie Schienenfahrzeugherstellern aus dem Vorjahr im Berichtsjahr nicht wiederholt haben.

IN MIO. €	2014	2013	2012
Einkaufsvolumen DB-Konzern ¹⁾	11.083	12.565	17.929
Lokales Einkaufsvolumen in %	91	84	90

¹⁾ Ohne DB Schenker Logistics, DB Arriva und Auslandsgesellschaften DB Schenker Rail, Methodenänderung ab 2014.

Wesentliche Vergaben INFRASTRUKTUR

- Für das Gesamtprogramm SV40 (Sonderprogramm Lärmschutz Schiene) wurden im Zeitraum von 2009 bis 2014 Aufträge für Maßnahmen mittels innovativer Lärmreduktionstechnologien mit einem Gesamtvolumen von über 30 Mio. € vergeben.
- Für die Erneuerung der Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik auf dem Streckenabschnitt Lehrberg – Würzburg-Heidingsfeld wurde ein Auftrag in Höhe von 50 Mio. € vergeben.
- Der Vertrag für den Rohbau des 4.270 m langen Tunnels Rastatt im Projekt Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel wurde vergeben. Das Auftragsvolumen beträgt 312 Mio. €.
- Um die steigenden Bedarfe und die Versorgungssicherheit für diverse Werke herzustellen, wurden unter anderem zwei neue Rahmenverträge im Bereich Weichen vergeben: ein Vierjahresvertrag über die Weichenfahrbahn (Gesamtvolumen 138 Mio. €) sowie ein Zweijahresvertrag über Weichengroßteile (Gesamtvolumen 50 Mio. €).
- Für schienengebundene Transporte zur Ver- und Entsorgung von Gleisbaustellen und Materialverteilzentren wurde ein Rahmenvertrag für 1,5 Jahre mit einem Volumen von 115 Mio. € geschlossen.
- Um eine gesetzmäßige Entsorgung von Oberbaumaterial und Abfällen aus Großprojekten sicherzustellen, gibt es einen neuen Rahmenvertrag über 160 Mio. € für zwei Jahre.
- Zur Versorgung der Baustellen wurde eine Reihe wesentlicher Rahmenverträge geschlossen, darunter die Lieferung von Gleisschienen (Volumen: 320 Mio. €), die Lieferung von Weichenschienen für zwei Jahre (Volumen: 70 Mio. €), sechs Rahmenverträge über die Lieferung von Betongleisschwellen (Volumen: 155 Mio. €), fünf Rahmenverträge für zwei Jahre über die Lieferung von Betonweichenschwellen (Volumen: 130 Mio. €) sowie über die Lieferung von Gleisschotter 2014/2015 (Volumen: 44 Mio. €).
- Für die maschinelle Schienenbearbeitung und -instandhaltung wurden zwei Rahmenverträge über jeweils zwei Jahre geschlossen: für präventives Schienenschlei-

fen (Volumen: 150 Mio. €) und für Neulagenschleifen (Volumen: > 25 Mio. €). Die Instandhaltungsverträge mit 28 Lieferanten für sieben Regionen und 34 Produktionsstandorte wurden bis zum Jahresende 2015 verlängert (Volumen: 80 Mio. €).

- Zur Bedarfsdeckung von kurzweiligen Bauüberwachungseinsätzen wurden im Berichtsjahr insgesamt 140 Rahmenvereinbarungen regionalbereichsgeltend mit Ingenieurbüros abgeschlossen. Das voraussichtliche Vergabevolumen beträgt bei vier Jahren Maximallaufzeit 210 Mio. €.
- Im Rahmen des Projekts Erdinger Ringschluss (Nahverkehrsanbindung des Flughafens München) wurden die Leistungen für das Los Neufahrner Nordkurve vergeben (Volumen: 45 Mio. €).
- Im Bereich der Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld (VDE 8.11) wurden 2014 Planungs-, Bau- und Ausrüstungsleistungen in Höhe von 75 Mio. € vergeben.


SCHIENENFAHRZEUGE UND FAHRZEUGERSATZTEILE


- Bombardier wurde mit der Lieferung von 88 Doppelstock-Reisezugwagen vom Typ DoIC sowie der Lieferung von 17 elektrischen Lokomotiven vom Typ TRAXX für den Fernverkehr beauftragt (Investitionsvolumen: 284 Mio. €).
- Ein Auftrag über die Lieferung von 29 elektrischen Triebzügen vom Typ Talent 2 für den Regionalverkehr wurde ebenfalls an Bombardier vergeben (Investitionsvolumen: 146 Mio. €).
- Der polnische Hersteller PESA (Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Spółka Akcyjna) wurde mit der Lieferung von 35 dieselgetriebenen Triebzügen vom Typ LINK für den Regionalverkehr beauftragt (Investitionsvolumen: 130 Mio. €).
- Mit Bombardier wurde ein Vertrag über die Lieferung von 89 Doppelstocktriebzügen geschlossen (Investitionsvolumen: 247 Mio. €).
- An Bombardier wurde zudem ein Auftrag über die Lieferung von sieben Bombardier-TRAXX-Diesellokomotiven mit Mehrmotorenantrieb vergeben (Investitionsvolumen: 27 Mio. €).


BESCHAFFUNG ALLGEMEINE BEDARFE UND LEISTUNGEN


- Die Lieferung der Nachfolgeneration der mobilen Terminals für die Zugbegleiter wurde an die Firma Höft & Wessel in Hannover vergeben (Investitionsvolumen: 14 Mio. €).
- Die nächste Generation einer integrierten Bauprojektplanungs- und Steuerungssoftware wurde an die Firma RIB Software in Stuttgart vergeben (Vergabevolumen: 24 Mio. €).
- Der Rahmenvertrag für Büromöblierung wurde über fünf Jahre vergeben (Volumen: 48 Mio. €). Die beschafften Holzprodukte stammen aus nachhaltiger Forstwirtschaft und werden in ökologisch zertifizierten Fabriken hergestellt.

Beschaffung zahlt auf Konzernziele ein

Der Bereich Beschaffung leistet als zentrale Konzernfunktion einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der strategischen Konzernziele im Rahmen der Strategie DB2020  und sichert mit operativer Exzellenz und unter optimaler Gestaltung von Qualität, Logistik und Kosten die Versorgung der Geschäftsbereiche.

Mit der Erzielung von Einkaufspotenzialen können wir einen Beitrag zum Konzernziel des **PROFITABLEN MARKTFÜHRERS**  leisten. Der Trend vergleichsweise hoher Lohnabschlüsse in Deutschland hat sich im Berichtsjahr fortgesetzt. Zusammen mit steigenden Mindestlöhnen und einer Zunahme der staatlich administrierten Preise (beispielsweise öffentlicher Dienst) sorgt dieser Umstand für einen weiterhin hohen Preisdruck, insbesondere in dienstleistungsgeprägten Bereichen. Preiseffekte aufgrund von veränderten Rohstoffpreisen blieben weitestgehend aus.


Mit dem Aufsetzen weiterer Fachkarrieremodelle im Bereich Beschaffung unterstützen wir das Ziel, **TOP-ARBEITGEBER**  zu werden. Alle Mitarbeiter in den betreffenden Bereichen gewinnen durch die Fachkarrieremodelle einen transparenten Einblick in mögliche Entwicklungswege und damit verbundene notwendige Kompetenzen. Zur Schulung dieser Kompetenzen haben wir zielgruppenspezifische mehrtägige Qualifizierungsprogramme entwickelt und setzen diese um.

Wir unterstützen über die systematische Arbeit an der Warengruppenstrategie die Geschäftsfelder dabei, mögliche Wechselwirkungen zwischen einzelnen strategischen Zielstellungen transparent zu machen. Dies ist ein wesentlicher Schritt auf dem Weg, **UMWELT-VORREITER**  zu werden.

Dabei wird für die Warengruppen systematisch untersucht, inwieweit die ökologischen Zielstellungen des DB-Konzerns dort relevant sind. Wenn eine hohe Relevanz vorliegt, werden in Abstimmung mit den Geschäftsfeldern Maßnahmen je Warengruppe festgelegt, um die ökologischen Zielstellungen der Geschäftsfelder über Beschaffungs- und Vergabestrategien absichern zu können.

Damit der Bereich Beschaffung seinen Geschäftsauftrag für die Einheiten des DB-Konzerns zukünftig noch zielgerichteter und effizienter umsetzen kann, sind 2014 die Bereiche Beschaffung Schienenfahrzeuge und Beschaffung Schienenfahrzeugersatzteile zusammengelegt worden.

BESCHAFFUNG ALS BAUSTEIN FÜR NACHHALTIGKEIT

Mit der Einführung der Strategie **DB2020**  hat die Beschaffung verstärkt einen Fokus auf nachhaltige Kriterien gelegt und begonnen, sich auf die zukünftigen Herausforderungen auszurichten.

Die Beschaffung ist durch geeignete Beschaffungs- und Vergabestrategien heute bereits ein zentraler Baustein für die konsequente Verankerung der Nachhaltigkeit im DB-Konzern. Auch über die eigene Wertschöpfung hinaus wollen wir gemeinsam mit Lieferanten die Einhaltung von ökologischen und sozialen Standards in der Lieferkette bewirken.

Die Beschaffung hat großen Einfluss auf das Marktgeschehen und die Wettbewerbsfähigkeit des DB-Konzerns.


AUSBAU DER INTERNATIONALISIERUNG

Mit der fortschreitenden Internationalisierung des DB-Konzerns stellt sich die Zentrale Beschaffung auf eine zunehmend globale, heterogene Lieferantenstruktur ein. Eine heterogene Lieferantenauswahl erlaubt eine Risikostreuung und die Erhaltung der wettbewerbsfähigen Profitabilität.

Im Berichtsjahr konnten die Vorteile der aufstrebenden Beschaffungsmärkte, insbesondere in Asien und Osteuropa, für einzelne Warengruppen gezielt genutzt werden. Darüber hinaus ist eine DB-konzernweite Bündelung von Bedarfen über alle relevanten Geschäftsfelder hinweg ökonomisch sinnvoll. Für die internationalen Geschäftsfelder definiert die Zentrale Beschaffung bereits heute die grundlegenden Richtlinien und Prozesse. Ein weiteres Instrument im Rahmen der Internationalisierung sind internationale Beschaffungsteams.

WEITERE THEMEN ZUR BETRIEBS- UND GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Neue Aufträge für DB International

In Indien ist **DB INTERNATIONAL**  seit Februar 2014 im Projekt Kochi Metro mit der Rolle des Qualitäts- und Sicherheitsberaters betraut. Dabei handelt es sich um eine Hochbahn mit einer Länge von mehr als 26 km, 21 Hochbahnhöfen und einem Depot.

Seit September 2014 erbringt ein Projektteam von DB International beim Bau einer U-Bahn in Sydney unterschiedliche Leistungen im Projektmanagement in den Bereichen Ausrüstungstechnik, Fahrzeuge, Abnahme/Inbetriebnahme und Betrieb.

Weitere rechtliche Themen

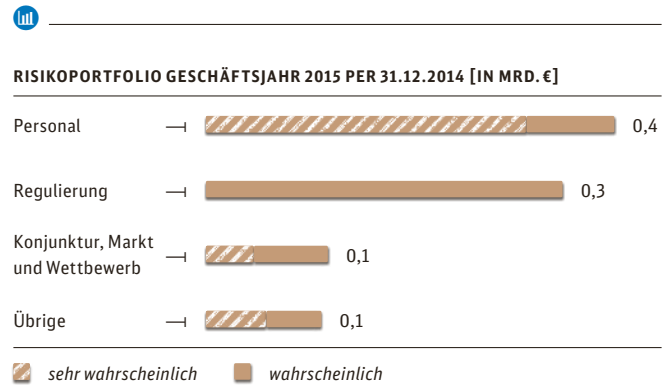
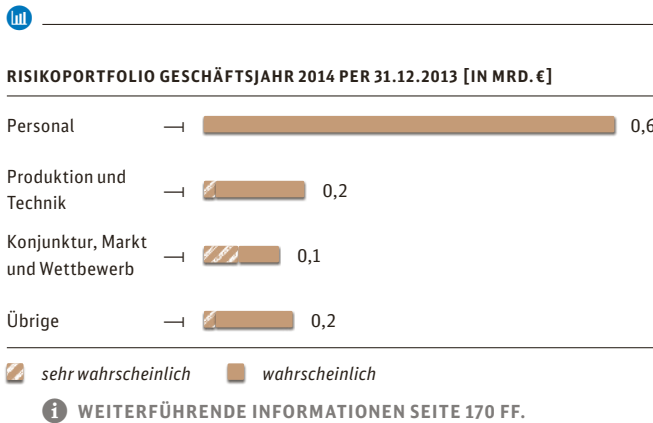
KARTELLVERFAHREN WEGEN FAHRKARTENVERKÄUFEN

Das Bundeskartellamt hat gegen die DB AG ein Verfahren wegen des Verdachts des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung beim Vertrieb von Fahrkarten für den Schienenpersonenverkehr eingeleitet. In diesem Zusammenhang hat das Bundeskartellamt einen Fragebogen übermittelt, in dem es um Informationen zu Tarif- und Vertriebskooperationen mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie zu Vertriebsprovisionen und Vertriebskanälen bittet. Wir kooperieren mit dem Bundeskartellamt umfassend und haben unsere Antworten auf dem Fragebogen am 14. März 2014 an das Bundeskartellamt übermittelt. In der Sache hat die DB AG bislang noch keine schriftliche Rückmeldung des Bundeskartellamts erhalten. Das Bundeskartellamt hat auch von anderen Unternehmen des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs sowie vom Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland Informationen zu den Marktverhältnissen und den der DB AG vorgeworfenen Verhaltensweisen angefordert.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

*DB-Konzern gut aufgestellt für die Nutzung von Chancen
Wesentliche Risiken in den Bereichen Personal und Regulierung
Risikoportfolio unverändert ohne bestandsgefährdende Risiken*

BEWERTUNG DER RISIKOPOSITION NACH KATEGORIEN



GRI 4.9 CHANCEN- UND RISIKOMANAGEMENT IM DB-KONZERN

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

In unserem Risikomanagementsystem (RMS) wird die Gesamtheit der 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. Organisatorisch ist das Konzerncontrolling die zentrale Koordinationsstelle für unser Risikomanagement.

Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegen die Limitierung und die Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury.

Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die möglichen Risiken zentral gesteuert und begrenzt. Das Konzern-Treasury ist in Anlehnung an die für Kreditinstitute formulierten Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk) organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG).

Unser Chancenmanagement leiten wir im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder ab. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von Chancen liegt primär beim operativen Management der Geschäftsfelder und ist ein integraler Bestandteil der konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Wir beschäftigen uns dazu intensiv mit detaillierten Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in unserem politischen und regulatorischen Umfeld. Daraus werden konkrete geschäftsbereichsspezifische Chancenpotenziale abgeleitet und analysiert.

Wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagements im Hinblick auf den Konzernrechnungslegungsprozess

Unser RMS wird durch ein unternehmensweit eingerichtetes internes Kontrollsystem (IKS) unterstützt, das auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse einschließt. Soweit die Einhaltung für sachgerecht erachtet wird, berücksichtigen die Komponenten unseres IKS die Prinzipien des vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen »Internal Control – Integrated Framework« in der überarbeiteten Fassung aus dem Jahr 2013. Das COSO-Modell ist ein allgemein anerkannter theoretischer Rahmen, der ein IKS über alle Ebenen einer Organisation hinweg in fünf essenzielle Komponenten unterteilt und diese einzeln bewertet. Ausgehend hiervon ist unser rechnungslegungsbezogenes IKS ein kontinuierlicher Prozess, der sich auf grundlegende Kontrollmechanismen wie zum Beispiel systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen sowie auf die Überwachung der Einhaltung und Weiterentwicklung von konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen stützt.

Zu den von uns eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus unter anderem eine DB-konzernweit einheitliche Berichterstattung auf Basis der Standardsoftware Oracle Hyperion Financial Management (HFM) und die regelmäßige Aktualisierung der entsprechenden Bilanzierungsrichtlinien und der rechnungslegungsbezogenen Systeme.

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

Einem verbindlichen Terminplan folgend, werden die abschlussrelevanten Sachverhalte in den lokalen Buchhaltungen, die im Wesentlichen unter Verwendung einer Standardsoftware geführt werden, nach den Grundsätzen der IFRS unter Beachtung der konzerneinheitlich geltenden Vorgaben aufbereitet und in das zentrale HFM gemeldet.

Über einen quartalsweise durchgeführten internen Meldeprozess bestätigt das Management der in den DB-Konzern-Abschluss einbezogenen Gesellschaften und der

einzelnen Geschäftsfelder unter anderem die Vollständigkeit und Richtigkeit der abschlussrelevanten Berichtsdaten. Zusätzlich wird bestätigt, dass das verantwortliche Management die zentral vorgegebenen IKS der Berichterstattung eingerichtet und, wenn erforderlich, um eigene dokumentierte Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ergänzt hat.

Beurteilung der Risikosituation durch die Unternehmensleitung

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis unseres RMS. Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte des DB-Konzerns in den Bereichen Personal, Regulierung sowie Konjunktur, Markt und Wettbewerb. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition bezogen auf die Prognose für das Folgejahr im Berichtsjahr leicht reduziert (–0,2 Mrd. €).

Für die Prognose der ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHRE 2015 [SEITE 181 FF.] bestehen unter Berücksichtigung von Gegensteuerungsmaßnahmen Risiken in Höhe von 0,9 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich (sw): 0,4 Mrd. €). Im Wesentlichen ergeben sich diese Risiken aus den Bereichen Personal (0,4 Mrd. €; davon sw: 0,3 Mrd. €), Regulierung (0,3 Mrd. €; davon sw: 0,0 Mrd. €) sowie Konjunktur, Markt und Wettbewerb (0,1 Mrd. €; davon sw: 0,0 Mrd. €).

Ein wichtiger Indikator für die Gesamtrisikoeinschätzung ist auch eine Bewertung durch Dritte. Neben der internen Risikobewertung werden die Bonität und das aggregierte Ausfallrisiko des DB-Konzerns durch die beiden RATING-AGENTUREN [SEITE 100] Moody's und S&P eingeschätzt. Deren externe Einschätzungen zur Gesamtrisikoposition des DB-Konzerns werden in den guten Rating-Bewertungen reflektiert.

Als Ergebnis unserer Analysen von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sowie nach Einschätzung des Konzernvorstands sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und unserer Mittelfristplanung keine Risiken vorhanden, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns bestandsgefährdend beeinträchtigen könnten.

Organisatorisch haben wir alle Voraussetzungen geschaffen, um mögliche Risiken frühzeitig erkennen zu können. Unser kontinuierliches Risikomanagement und die aktive Steuerung der wesentlichen Risikokategorien tragen zur Risikobegrenzung im DB-Konzern bei.

Wesentliche strategische Chancen und Risiken wurden auf Geschäftsfeldebene identifiziert und im weiteren Verlauf des SMP und zur Operationalisierung mit Maßnahmen hinterlegt.

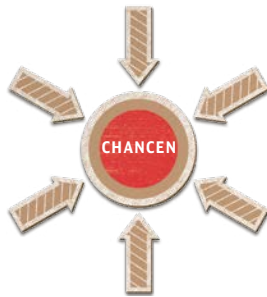
**ÜBERBLICK
CHANCEN UND
RISIKEN**

GRI
1.2

LIBERALISIERUNG
Marktöffnung in Europa bietet Wachstumschancen.
i SEITE 176

VERNETZUNG
Zunehmende Vernetzung von Verkehrsträgern.
i SEITE 171

DIGITALISIERUNG
Verstärkung digitaler Services für interne Prozess- und Kundenangebote.
i SEITE 176



GRÜNE PRODUKTE
Positive Wahrnehmung durch ökologisches Alleinstellungsmerkmal.
i SEITE 177

ARBEITSUMFELD
Lebensphasenorientierte Personalpolitik.
i SEITE 176

ERHÖHUNG INFRASTRUKTURMITTEL
Steigerung der Infrastrukturqualität und -kapazität.
i SEITE 175

WETTBEWERB
Veränderte Preiswahrnehmung für Mobilitätsdienstleistungen.
i SEITE 171

MARKTVERÄNDERUNGEN
Verschiebung und Bedeutungswandel von Industrien und Märkten.
i SEITE 171 F.

ONLINE-PORTALE/APPS
Verlust der Schnittstelle zum Kunden, höhere Preistransparenz.
i SEITE 171



KLIMAWANDEL
Infrastrukturschäden durch Häufung von Extremwetterereignissen.
i SEITE 175

FACHKRÄFTEMANGEL
Wettbewerb um gut ausgebildete Nachwuchskräfte.
i SEITE 173

INNOVATIVE TECHNOLOGIEN
Verringerung von Transportströmen.
i SEITE 171 F.

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt unsere Geschäftspolitik sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen unseres Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken.

Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt in unserem integrierten RMS. Das System ist entlang der Anforderungen des KonTraG ausgerichtet und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Im Berichtsjahr hat es keine wesentlichen methodischen Änderungen an diesem System gegeben.

Chancen und Risiken resultieren insbesondere aus Trends, Rahmenbedingungen und Performance. Wesentliche strategische Chancen und Risiken wurden auf Geschäftsfeldebene identifiziert und im Verlauf des jährlichen SMP [SEITE 72] und zur Operationalisierung mit Maßnahmen hinterlegt. Der SMP bildet die zentrale Plattform zur Erarbeitung und Festlegung der Strategien für den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder. Er stellt die Entwicklung einer durchgängigen, konzernweiten Strategie sicher und dient der Verzahnung zwischen Strategie und Planung.

WESENTLICHE CHANCEN UND RISIKEN

Konjunktur, Markt und Wettbewerb

Kernthemen: Entwicklung makroökonomische Rahmendaten beziehungsweise wirtschaftliches Umfeld, inter- und intramodaler Wettbewerb, Bestellermarkt Nahverkehr, Angebotsmaßnahmen, Pönalen im Nahverkehr, Vermietung und Veräußerung von Immobilien

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


- Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Trends in den für uns relevanten Märkten.
- Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Schwankungen können sich negativ auf unser Geschäft auswirken.
- Für den Personenverkehr ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (wie verfügbares Einkommen oder Zahl der Erwerbstätigen) relevant.
- Risiken aus der Staatsschuldenkrise könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) vor allem auf unsere Aktivitäten im Geschäftsfeld DB Arriva haben.


Von besonderer Bedeutung ist für den DB-Konzern die Entwicklung seines Wettbewerbsumfelds:

→ Im Fernverkehr stehen wir in einem harten inter- und intramodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber, aber immer mehr auch mit dem Fernbus. Der zunehmende Wettbewerb hat negative Auswirkungen auf die Preiswahrnehmung. Das kann dazu führen, dass geplante Preismaßnahmen nur in geringerem Umfang oder gar nicht umgesetzt werden können.

→ Im Regionalverkehr gibt es europaweit einen intensiven Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Das Marktvolumen wird hier ganz wesentlich durch die finanziellen Möglichkeiten der Bestellerorganisationen bestimmt. Über die Zukunft der Finanzierung des SPNV in Deutschland über das Jahr 2015 hinaus wird derzeit auf der Grundlage von Gesetzentwürfen des Bundes und der Länder beraten.

Hier besteht das Risiko von Ausschreibungsverlusten. Um uns in diesem Markt behaupten zu können, optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen. Darüber hinaus besteht je nach Vertragstyp das Risiko von Fahrgastverlusten, ohne die Möglichkeit, das Betriebsprogramm anpassen zu können.

F4 →  Im Schienengüterverkehr herrscht sowohl ein hoher intramodaler als auch ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Risiken resultieren daraus, dass Wettbewerber zum Teil mit günstigeren Kostenstrukturen bei gleichzeitig höherer Flexibilität agieren können. Um den Faktorkostensteigerungen und Herausforderungen im Deutschlandgeschäft zu begegnen, wird der **AKTIONSPLAN DEUTSCHLAND [SEITE 140]** fortgeführt und um weitere strukturelle Maßnahmen ergänzt.

F5  Ein wesentlicher Hebel, um uns im Wettbewerb behaupten zu können, sind Verbesserungen der Leistungsqualität. Wesentliche Chancen resultieren aus dem Trend zur Digitalisierung:

→ Prozesse im Personenverkehr können wir dadurch effizienter und kundenorientierter gestalten.

→ Kunden können verbesserte und neue digitale Dienstleistungen zum Beispiel im Bereich der Reisendeninformation angeboten werden.

→ Online-Portale und Apps erleichtern den Zugang für Kunden, verändern allerdings auch die Preiswahrnehmung für Mobilitätsdienstleistungen.


Wesentliche Absatzmarktchancen und -risiken resultieren auch aus perspektivischen Veränderungen der Wettbewerbssituation:

→ Mit der Zunahme der Sharing Economy und weiterer Mobilitätsanbieter sowie steigender Kostentransparenz verändert sich die Preiswahrnehmung für Mobilitätsdienstleistungen. Durch digitale Plattformen steigt die Kostentransparenz über alle Verkehrsträger. Dies bietet die Chance, dass der öffentliche Verkehr an Nutzungsintensität gegenüber einem eigenen Auto gewinnt. Allerdings geraten hochwertigere Mobilitätsdienstleistungen zum Beispiel durch niedrigpreisige Mitfahrangebote sowie den Kostenvergleich in Echtzeit unter Druck.

→ Neue Online-Portale können zum Verlust der Kundenschnittstelle führen.

→ Das reine Vermitteln von Transportkapazität durch Spediteure könnte sukzessive durch Online-Angebote übernommen werden, beispielsweise durch Online-Buchungsplattformen. Zudem wäre es möglich, das hohe Volumenaufkommen auf Buchungsplattformen zum gebündelten Einkauf zu nutzen.

Auf Chancen und Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen reagieren wir konzernübergreifend mit einer intensiven Marktbeobachtung sowie einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unseres Portfolios und unserer Produkte:

→  Das Wachstum der Sharing Economy birgt die Chance, vor allem junge Menschen an öffentliche Verkehre zu binden. Das Teilen von Fahrzeugen ermöglicht ein mobiles Leben ohne eigenes Auto. Mit Angeboten für diese Gruppe kann der DB-Konzern vom Wandel des Mobilitätsverhaltens profitieren.

→ Digitale Innovationen eröffnen die Möglichkeit, bestehende Produkte durch Value Added Services anzureichern oder komplett neue Logistikdienstleistungen zu entwickeln. Der 3-D-Druck bietet hier zum Beispiel Potenzial. Allerdings werden dadurch zukünftig auch Transporte vermieden werden, was zu einem Rückgang des Transportvolumens führen könnte.

→ Strukturelle Veränderungen der Produktionsstrukturen unserer Kunden, die sich häufig in einem globalen Wettbewerb befinden.

→ Veränderung der Zahlungsbereitschaft der Kunden, Traktionsleistung (insbesondere Ganzzüge und Kombierter Verkehr) wird zum Beispiel zunehmend zu einem Commodity mit geringen Margen.

→ Verschiebung und Bedeutungswandel von Industrien und Märkten erfordert, das bestehende Leistungsportfolio und seine Ausrichtung kontinuierlich zu hinterfragen und weiterzuentwickeln. Daraus resultieren Risiken und Chancen vor allem im Logistikbereich.


← S. 142
S. 172 ▶

← S. 124
S. 171 ▶

F5
← S. 171
S. 172 ▶

Die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen ist zum Teil auch abhängig von der Entwicklung der Absatzmärkte unserer Kunden:

→ Im Bereich von Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung unserer Kunden den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen. Unsere Aktivitäten sind insbesondere von einem sehr wettbewerbsintensiven Marktumfeld betroffen. Hierauf reagieren wir mit dem weiteren Ausbau unserer Netzwerke sowie der Verbesserung von Kostenstrukturen, Angeboten und IT-Infrastruktur.

F4 →  Im Schienengüterverkehr besteht zum Teil eine Abhängigkeit von stagnierenden Branchen. Hier wirkt sich zum Beispiel auch der Rückgang der Kohle als Energieträger in Deutschland aus.


◀ S. 171
S. 172 ▶

→ Die Nachfrageentwicklung in der Schieneninfrastruktur ist abhängig von der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene auf den vorgelagerten Verkehrsmärkten.

Chancen resultieren aus neuen Perspektiven durch Veränderung in unseren Märkten:

→ Durch die zunehmende Vernetzung von Verkehrsträgern ergibt sich die Chance, Bahnhöfe zu zentralen Mobilitätsdrehscheiben zwischen den unterschiedlichen Transportnetzwerken zu entwickeln.


→ Neue Marktsegmente entstehen entlang der Transportkette neuer Wettbewerber wie des Fernbusses (zum Beispiel durch den Ausbau von Fernbusstationen an Bahnhöfen).

F4 →  Im Zuge der Liberalisierung sind innerhalb der Wertschöpfungskette im Schienengüterverkehr neue Marktsegmente entstanden (beispielsweise Vermietung von Lokomotiven, Wagen und Personal, Instandhaltung). Hier können wir durch vorhandene Ressourcen (beispielsweise Wagenflotte und Werkstätten) und Skalenvorteile zusätzliches Wachstum erschließen.

◀ S. 172
S. 176 ▶

Chancen und Risiken resultieren übergreifend für den DB-Konzern aus der Potenzialnutzung im Bereich Big Data:

→ Big Data Analytics bietet die Chance, das eigene Kundenportfolio besser zu verstehen und die Kundenansprache unter anderem durch Big-Data-Analytics-basierte Kundensegmentierung (»Predictive Selling«) und Anpassung des Leistungsportfolios durch verbesserte Transparenz über Kundendaten zu optimieren.

F5 →  Neue Wettbewerber außerhalb der Verkehrsbranche mit hoher Durchschlagskraft und durchgreifendem digitalen Verständnis können sich als eigenständige Player im Verkehrsmarkt etablieren. Mit einer hohen Innovationsdynamik und ausgestattet mit hohen finanziellen Ressourcen stellen hier vor allem Unternehmen aus der IT-Branche ein Risiko für etablierte Akteure dar.

◀ S. 171
S. 176 ▶

Produktion und Technik

Kernthemen: mögliche technische Betriebsstörungen, Technikrisiken (Fahrzeuge, Infrastruktur, IT und Telekommunikation), erhöhte Instandhaltungserfordernisse, Gefahr von Zollverstößen und Diebstählen, Lärmsanierung

Im Fernverkehr verschlechtert eine Beeinträchtigung der Produktionsqualität die Qualität der Dienstleistung und kann zu Kundenverlusten führen. Die Auslieferungsverzögerung von Neufahrzeugen verursacht Erlösausfälle und Mehrkosten.

Die Verfügbarkeit und der Zustand der Schieneninfrastruktur sind ein wesentliches Merkmal für die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs. Bautätigkeit im Netz hat Auswirkungen auf die Betriebsprogramme und die Produktionsqualität der Transporteure, die teilweise nicht kompensiert werden können.

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

Im zunehmendem Ausmaß sind die Geschäftsprozesse des DB-Konzerns von hochverfügbarer und sicherer Informationstechnik abhängig. Zukünftig wird ein immer größerer Teil von Geschäftsprozessen von Informationstechnik abhängig sein. Diese Abhängigkeit birgt auch potenzielle Risiken wie die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen oder den unautorisierten Zugang Dritter zu Kundendaten. Ein vorausblickendes IT-Management sorgt für die notwendige Absicherung der IT-gestützten Geschäftsprozesse. Eine hierfür wesentliche Methode ist das IT-Risikomanagement für Anwendungen sowie Infrastrukturen und Services. Die relevanten Risiken werden systematisch analysiert, bewertet und eliminiert oder minimiert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie gegebenenfalls an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Das IT-Risikomanagement des DB-Konzerns folgt dem international üblichen Standard ISO 27000f.

Durch einen Ausfall des Internetvertriebskanals oder Kreditkartenbetrug kann es zu Einnahmeausfällen sowie Imageschäden kommen. Um kritische Sicherheitslücken zu vermeiden, wurden entsprechende Gegenmaßnahmen (wie Firewalls, Verschlüsselung und abgeschottete Serverbereiche) umgesetzt. Um eine hohe Verfügbarkeit im IT-Betrieb sicherzustellen, verwenden wir auf mehrere Standorte verteilte und redundante Systeme für den Betrieb und die Datensicherung, ausfallsichere Systeme sowie ausgelagerte Bandsicherungen (Backup) und getrennte Administrationen. Insbesondere das Wide Area Network (WAN) ist überall dort redundant ausgelegt, wo IT-Sicherheit und

Geschäftskontinuität dies erfordern. Diese Maßnahmen reduzieren das Risiko eines Ausfalls von IT-Systemen, vermeiden massive Störungen und sichern damit unternehmenskritische Geschäftsprozesse.

Kritisch ist zudem eine ausreichende Verfügbarkeit unserer FAHRZEUGFLOTTE [SEITE 130]. Signifikante Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit gefährden den fahrlängemäßigen Betrieb. Wir versuchen diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten zum Beispiel durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

Im Regionalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Fall von Zugausfällen oder unzureichender Pünktlichkeit.


Im Schienengüterverkehr ist die PÜNKTLICHKEIT [SEITE 160] der Transporte für unsere Kunden ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten beim Transport ergeben, wie zum Beispiel Zollverstöße und Diebstähle. Dem begegnen wir unter anderem durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinatoren sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.

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

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

Personal

Kernthemen: zukünftige Tarifabschlüsse, konzernweiter Arbeitsmarkt, Verpflichtungen aus Pensionszusagen

F1  Um uns im Wettbewerb behaupten zu können, spielt auch unsere Personalkostenstruktur eine wichtige Rolle. Unser Ziel ist es stets, mit Blick sowohl auf den Arbeitsmarkt als auch auf den Verkehrsmarkt wettbewerbsfähige Tarifverträge abzuschließen.

◀ S. 116
S. 176 ▶

Durch den demografischen Wandel und den damit einhergehenden Fachkräftemangel wird es immer schwieriger, offene Stellen mit qualifiziertem Personal nachzubeseetzen. Daraus wiederum resultieren Risiken wie fehlender Know-how-Transfer und die Einschränkung von Wachstumsmöglichkeiten.

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

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

Regulierung

Kernthemen: mögliche hoheitliche Eingriffe oder Änderungen der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen (Zugang, Preisbildung sowie die eisenbahnrelevanten Infrastrukturen betreffende Entflechtungsvorgaben)

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

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

F1

Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens. Auch die Struktur des DB-Konzerns ist potenziell regulatorischen Risiken ausgesetzt. Diese könnten sowohl auf der nationalen als auch auf der europäischen Ebene entstehen.

Hinsichtlich Risiken aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler wie internationaler Ebene bringen wir unsere Position in die vorausgehenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein.

Beschaffungs-/Energemarkt

Kernthemen: Preisentwicklung auf externen Beschaffungsmärkten, mögliche Vollauktionierung CO₂-Zertifikate

Steigende Energiepreise gefährden den intermodalen Wettbewerbsvorteil der Schiene. Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen schwanken. In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es dabei kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen.

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnen wir durch den Einsatz geeigneter **DERIVATIVER FINANZINSTRUMENTE** [SEITE 222 FF.] und den Abschluss langfristiger Beschaffungsverträge. Diese Sicherungsmaßnahmen begrenzen allerdings auch Chancen aus der Entwicklung der Energiepreise. Im Falle sinkender Energiepreise partizipieren wir nicht an der Marktentwicklung und können dadurch intramodal an Wettbewerbsfähigkeit verlieren.

Bedingt durch den stromlastigen Energieverbrauchsmix des DB-Konzerns haben zudem Ölpreisveränderungen keine wesentlichen Auswirkungen. Veränderungen der Strompreise zum Beispiel durch die EEG-Umlage können hingegen wesentliche Ergebnisauswirkungen haben.

Spürbare Trassenpreiserhöhungen der nationalen Infrastrukturbetreiber außerhalb Deutschlands (zum Beispiel in Frankreich) haben eine signifikante Verteuerung der Kosten für Infrastrukturnutzung zur Folge. Infolge der Wettbewerbsintensität ist eine Durchreichung der Kostenerhöhungen nicht immer möglich.

Kapitalmarkt und Steuern

Kernthemen: Zins- und Währungsentwicklung

Mit dem Ausbau unseres internationalen Geschäfts entsteht ein Währungsrisiko. Dieses Risiko ist allerdings weitgehend auf das sogenannte Translationsrisiko begrenzt, da in der Regel eine hohe regionale Kongruenz zwischen Pro-

duktions- und Absatzmarkt besteht. Zins-, Währungs- und Energiepreiskrisen aus dem operativen Geschäft sichern wir unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese Instrumente werden im Anhang erläutert. Es besteht das Risiko, dass sich Absicherungen nicht oder nicht wie beabsichtigt materialisieren.

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

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

Daneben bestehen potenziell Risiken aus Steuernachzahlungen für offene Betriebsprüfungen.

Recht und Verträge

Kernthemen: Schadenersatzansprüche, Rechtsstreitigkeiten, aktive und passive Claims

Infolge von verzögerten Fahrzeugauslieferungen und Fahrzeugmängeln ergeben sich Betriebserschwernisse und Vertragsverletzungen oder Nichterfüllungen gegenüber den Bestellerorganisationen. Höhere Aufwendungen und Pönalezahlungen bei gleichzeitig geringerem Fahrgeld sind die Folge. Gegenüber den Herstellern wurden daher Schadenersatzansprüche geltend gemacht beziehungsweise sind in Vorbereitung.

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

Chancen resultieren aus der Aufdeckung von weiteren Kartellen aus der Vergangenheit und der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen die Kartellanten.

Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards ist Aufgabe und Verpflichtung jedes Mitarbeiters des DB-Konzerns. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens dient unsere **COMPLIANCE-ORGANISATION** [SEITE 55].

Das Ressort Infrastruktur ist angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Auch der Bund als Drittmittelgeber stellt mit seiner Antikorruptionsrichtlinie hohe Compliance-Anforderungen an den DB-Konzern.

Besondere Ereignisse

Kernthemen: Katastrophen- und Havariefälle, Sabotage, Erpressung

Unsere Tätigkeit als Eisenbahnverkehrsunternehmen basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge oder 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. Allerdings können hieraus auch Kostenrisiken aus Gegenmaßnahmen resultieren.

Zunehmende Schäden an Infrastruktur durch Häufung von Extremwetterereignissen als Folge des Klimawandels führen unter anderem zu Erlöseinbußen durch eingeschränkte Angebote infolge witterungsbedingter Störfälle und zu einem erhöhten Mittelbedarf für präventive Maßnahmen.

Zur Auslegung der Produktionsmittel auf Extremwetterereignisse und zur Vermeidung einer eingeschränkten Betriebsqualität infolge von Wetterschäden arbeitet der DB-Konzern gemeinsam mit nationalen und internationalen Experten an der Anpassung externer technischer Regelwerke an veränderte klimatische Bedingungen. Darüber hinaus überprüft der DB-Konzern seine eigenen Regelwerke unter dem Aspekt der Klimafolgewirkungen.


Sonstige Themen

PROJEKTRISIKEN

Mit unseren Maßnahmen sind teilweise hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung (unter anderem durch eine immer umfangreichere Bürgerbeteiligung), notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten oder Abweichungen von der mit dem Bund vereinbarten Hochlaufkurve der zur Verfügung stehenden Investitionsmittel können zu Projektrisiken führen. Diese haben aufgrund der vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen. So sind zum Beispiel geplante Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene dann nicht realisierbar. Durch das mit dem Bund vereinbarte Prinzip der Überjährigkeit gehen durch Ablaufverzögerungen allerdings keine Finanzmittel verloren.

Auch Preissteigerungen bei bezogenen Leistungen beziehungsweise Leistungen für Baumaßnahmen können negative Auswirkungen haben und zum Beispiel zu Liquiditätsrisiken führen. Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

 Als eine wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine gesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Investitionen in die Infrastruktur erlassen. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Neben dem Risiko der fehlenden Verfügbarkeit von Investitionsmitteln besteht auch ein Risiko aus zu geringen Mitteln für die Instandhaltung des Bestandsnetzes. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit von aus Eigenmitteln geleisteten Investitionen oder Finanzierungsbeiträgen zu Investitionsprojekten ist essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns langfristig zu sichern.

Für das Bestandsnetz haben wir mit dem Bund eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2019 festschreibt. Die höheren Mittel in der LUFV II [SEITE 89] und die damit verbundene langfristige Sicherung von Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit erhöhen die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene. Positive Effekte daraus können zu höheren Erlösen bei den Infrastrukturgesellschaften führen. Die Gewinne der Infrastrukturgesellschaften kommen über den Finanzierungskreislauf wiederum der Infrastruktur zugute. Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV II festgelegten Qualitätsziele.

Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, den Ausbau und die Beseitigung von Engpässen (Bedarfsplaninvestitionen) erforderlich.

Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.

POLITISCHE RISIKEN

Die EUROFIMA hat auch Darlehen an die griechische Staatsbahn OSE ausgereicht. Sollte die griechische Staatsbahn ihren finanziellen Verpflichtungen gegenüber der EUROFIMA nicht nachkommen, könnte dies Auswirkungen auf den Beteiligungsbuchwert haben und unter bestimmten Umständen Nachschusspflichten auslösen.

GRI
EC8

F3

◀ S. 154
S. 177 ▶

WESENTLICHE THEMEN UND MASSNAHMEN

Digitalisierung

F5 Die Digitalisierung wirkt sich auf nahezu alle Lebensbereiche aus. Informations- und Kommunikationstechnologien haben einen immer stärkeren Einfluss. Für Mobilitäts- und Logistikanbieter wird es immer wichtiger, Produkte zu digitalisieren. Darauf stellen wir uns mit drei Initiativen ein:

- Der Gestaltung der Zukunft der Mobilität widmet sich die Initiative **MOBILITÄT 4.0** [SEITE 24 FF.]. Ziel ist es, Produkte für zukünftige Kundenwünsche schnell und umsetzungsnah zu entwickeln. Dafür wurde ein Innovations-Lab gegründet.
- Um digitale Abbildungen der Wirklichkeit geht es in der Infrastruktur 4.0. Gleise, Weichen und Signale liegen vermehrt als digitale Bausteine vor. Algorithmische Berechnungen ermöglichen zudem automatisierte Trassenbelegungen, also den Abgleich der von Kunden gewünschten Zugfahrten mit den freien Kapazitäten im Netz. Dies führt zu einer schnelleren und effizienteren Trassenplanung. Die Digitalisierung der Infrastruktur wird die Netzkapazität erhöhen, Schienentransporte flexibler machen, zu einer stabileren Pünktlichkeit beitragen und die Reisendeninformation verbessern.
- Im Transport- und Logistikbereich wollen wir mit Logistik 4.0 zunehmend durch intelligente IT sämtliche Prozessschritte verknüpfen und individuelle Logistiklösungen aus einer Hand ermöglichen. Eine geschäftsfeldübergreifende Arbeitsgruppe wurde installiert, um unter anderem die Kundenschnittstelle zu optimieren und eine einheitliche Kunden-App einzuführen.

Innovationen wie zum Beispiel der 3-D-Druck führen zudem potenziell zu neuen Dienstleistungen mit Auswirkungen auf die Transportströme.

Um die DB-konzernweiten Aktivitäten im Bereich Digitalisierung besser koordinieren zu können, schaffen wir zudem im Ressort des Vorstandsvorsitzenden eine neue Querschnittsfunktion.

Marktentwicklung

Der DB-Konzern ist in attraktiven Märkten mit guten Wachstumsaussichten aktiv:

- Mit DB Arriva haben wir eine starke Position im europäischen Verkehrsmarkt. Wir haben uns so dabei so aufgestellt, dass wir Chancen in bereits offenen beziehungsweise sich öffnenden Märkten gut nutzen können. Infolge der Staatsschuldenkrise in Europa sehen wir Chancen aus einer Verstärkung der Ausschreibungsaktivitäten für Bus- und Schienenverkehre in den Staaten, in denen die Regierungen Sparmaßnahmen

durchsetzen müssen. Zudem bestehen Chancen, dass neue Märkte oder Marktsegmente für den Wettbewerb geöffnet werden.

- Für den Landverkehr, die See- und die Luftfracht wurden bereits Wachstumsprogramme festgelegt sowie erste Analysen zu verschiedenen Vertical Markets erstellt. Derzeit finden außerdem eine Überprüfung der Marktattraktivität des Paketgeschäfts sowie die Entwicklung einer Paketstrategie für DB Schenker Logistics mit dem Fokus auf Europa statt.
- Die Branchenentwicklung im Schienengüterverkehr begegnen wir durch die weitere Internationalisierung und die stärkere Ausrichtung auf Wachstumsbranchen – wie den Kombinierten Verkehr. Es werden zahlreiche Initiativen zum weiteren Ausbau des europäischen Netzwerks durchgeführt. Zur Stärkung kombinierter und multimodaler Verkehre hat das Ressort Transport und Logistik das Competence Center Multimodal gegründet. Hier wird verstärkt daran gearbeitet, Wachstum und Effizienz im Kombinierten Verkehr zu intensivieren. Neue Produkte und Dienstleistung werden aktuell entwickelt. Darüber hinaus haben wir mehrere Projekte zur Erschließung neuer Marktsegmente innerhalb der Wertschöpfungskette des Schienengüterverkehrs initiiert.

Demografie

Die Trends demografischer Wandel, vielfältige Lebensmuster, Leistungsgesellschaft und Wettstreit um Talente prägen unsere Personalarbeit in besonderer Weise. Mit unserer Strategie HR2020 geben wir die Antworten, um Personalarbeit zukunftsfest aufzustellen.

- Wir begegnen dem demografischen Wandel beispielsweise mit Möglichkeiten zur flexiblen Gestaltung von Arbeitszeit und Arbeitsbedingungen, unter anderem durch Langzeitarbeitskonten und Sabbatical, aber auch durch zahlreiche innovative Pilotprojekte passgenauer Flexibilisierungsangebote für unsere Mitarbeiter.
- Vielfältigen Lebensmustern und dem Trend zur Leistungsgesellschaft begegnen wir mit Angeboten zur besseren Vereinbarkeit von Familie und Privatleben, durch Führung in Teilzeit und vieles mehr. Darüber hinaus arbeiten wir kontinuierlich an der Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur.
- Um im Wettstreit um Talente bestehen zu können, arbeiten wir intensiv an unserem Auftritt und unserer Attraktivität als Arbeitgeber. Um mögliche Engpässe rechtzeitig zu erkennen und entsprechend reagieren zu können, setzen wir auf die strategische Personalplanung, die eine Prognose auf zehn Jahre gibt.

F4
← S. 172
S. 183 ▶

F1
← S. 173
S. 183 ▶

Klimaschutz

Ökologische Alleinstellungsmerkmale führen zu einer Steigerung der positiven Wahrnehmung durch Kunden und verbessern so die externe Wahrnehmung. Derartige Aktivitäten wirken sich nicht nur positiv auf die CO₂-Reduktion aus, sondern können auch einen positiven Einfluss auf Kundenzufriedenheit und Marktposition haben.

Um ein ökologisches Alleinstellungsmerkmal durch CO₂-freie Verkehre zu generieren, bieten wir unseren Kunden grüne Produkte auf Basis erneuerbarer Energien an.

Zur Erhöhung der Effizienz im Bereich der Traktionsenergie führen wir regelmäßig Schulungen zum energiesparenden Fahren durch und werden auch in Zukunft kontinuierlich in die Erneuerung unserer Fahrzeugflotte investieren.

Im Bereich stationärer Anlagen sollen mit zahlreichen Aktivitäten und bereits umgesetzten Leuchttürmen, wie klimaneutralen Bahnhofsgebäuden oder intelligenten Mobilitätsstationen, sukzessive ein professionelles Energiemanagement und eine innovative, stationäre Energieversorgung etabliert werden.

NACHTRAGSBERICHT

*LUFV II unterzeichnet
Intertec in Joint Venture eingebracht
Vorabzahlung auf Tarifabschluss*

VOLLZUG DES BESCHEIDS AUSGESETZT

Im Rechtsstreit um die Aufstellung von Nutzungsbedingungen durch DB Fahrzeuginstandhaltung haben wir uns mit der BNetzA darauf verständigt, das Eilverfahren zu beenden. Die BNetzA verzichtet bis zur erstinstanzlichen Entscheidung im Hauptsacheverfahren auf den Vollzug des Bescheids. Im Gegenzug nimmt DB Fahrzeuginstandhaltung den Antrag auf **EINSTWEILIGEN RECHTSSCHUTZ [SEITE 90]** zurück.

INTERTEC IN JOINT VENTURE EINGEBRACHT

Die Intertec Beteiligungs-GmbH und die SystemPartner GmbH & Co. KG (SPA) haben Ende Januar vereinbart, ihre Aktivitäten in der SPA als Gemeinschaftsunternehmen unter MarkenTechnikService GmbH & Co. KG zusammenzulegen. Die DB ML AG wird an dem Joint Venture einen Anteil von 69% halten.

VERBÄNDEANHÖRUNG EINGELEITET

Das BMVI hat im Januar 2015 die Verbändeanhörung für ein **GESETZ ZUR STÄRKUNG DES WETTBEWERBS IM EISENBAHNBEREICH [SEITE 91]** eingeleitet. Der Entwurf geht in Teilbereichen deutlich über eine Eins-zu-eins-Umsetzung der Recast-Vorgaben hinaus. So sind unter anderem eine Verschärfung der Entgeltregulierungsvorschriften sowie eine deutliche Ausdehnung der Kompetenzen der BNetzA vorgesehen. Aus unserer Sicht muss insbesondere sichergestellt sein, dass durch neue Regulierungsvorgaben die Finanzierung der

Eisenbahninfrastruktur und die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Schiene nicht gefährdet werden. Hierfür sind noch umfangreiche Anpassungen notwendig.

Mit einer Verabschiedung des Gesetzes ist frühestens im zweiten Halbjahr 2015 zu rechnen.

LUFV II UNTERZEICHNET

Die im Berichtsjahr abschließend verhandelte **LUFV II [SEITE 89]** wurde am 12. Januar 2015 unterzeichnet.

VORABZAHLUNG AUF TARIFABSCHLUSS

Bei den laufenden **TARIFVERHANDLUNGEN [SEITE 114 F.]** konnte noch keine Einigung erzielt werden. Daher zahlt der DB-Konzern den Arbeitnehmern, die in die laufende Tarifrunde einbezogen sind, einen Vorschuss. Die Vorschusszahlung wird mit bestehenden oder noch entstehenden Tarifregelungen verrechnet.

SCHWEIZER FRANKEN FREIGEgeben

Unmittelbar nach der Aufhebung des Mindestkurses von 1,20 CHF je Euro durch die Schweizer Notenbank legte die schweizerische Währung fast 35% an Wert zu und pendelte sich bis Mitte Februar auf einem um rund 15% höheren Niveau als am Jahresende 2014 ein. Dies hat auch Auswirkungen auf die ausgewiesene Verschuldung des DB-Konzerns, da ein Teil der Anleihen in Schweizer Franken denominiert ist. Durch entsprechende Sicherungsgeschäfte resultiert daraus allerdings kein negativer Effekt.

PROGNOSEBERICHT

*Verbesserung des Wirtschaftswachstums im Jahr 2015
Positive Ergebnisentwicklung im Jahr 2015 erwartet
Ausblick bleibt mit Unsicherheiten behaftet*

KÜNFTIGE AUSRICHTUNG DES DB-KONZERNES

Künftige Geschäftspolitik

Wir wollen im Geschäftsjahr 2015 unsere Marktpositionen behaupten und in unseren Geschäftsfeldern organisch weiter wachsen. Mit unserer Strategie **DB2020** haben wir die Stoßrichtungen für die nächsten Jahre definiert, die wir konsequent verfolgen. Im Geschäftsjahr 2015 beabsichtigen wir keine grundlegende Änderung unserer Geschäftspolitik.

Künftige strategische Ausrichtung

Unsere Strategie richten wir unverändert an den langfristigen **TRENDS** [SEITE 72 FF.] unserer Märkte aus. Die strategische Zielsetzung des DB-Konzerns ist in unserer Strategie **DB2020** definiert. Im Berichtsjahr haben wir die Umsetzung unserer Strategie fortgesetzt. Ziel ist es, einen nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz mit einer erweiterten, auf Nachhaltigkeit basierenden unternehmerischen Ausrichtung sicherzustellen.

Künftige Absatzmärkte

Im deutschen Personenverkehrsmarkt sind unsere Wachstumsmöglichkeiten aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität und kartellrechtlicher Einschränkungen begrenzt. Unser Fokus liegt daher auf der Verteidigung unserer starken Marktstellung sowie der Anteilssteigerung der Schiene im intermodalen Wettbewerb. Unsere Wachstumspotenziale im Personenverkehr liegen im europäischen Ausland und im grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr.

Im Schienengüterverkehr liegt unser Fokus unverändert auf dem europäischen Markt. Wir verfügen über eine gute Position auf allen zentralen europäischen Achsen und können Verbindungen bis nach China anbieten.

Auch im Bereich Spedition und Logistik erwarten wir keine signifikanten Veränderungen im Geschäftsjahr 2015. DB Schenker Logistics ist bereits heute in allen wichtigen Märkten und Regionen stark vertreten.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die Prognosen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2015 basieren auf der Annahme keiner weiteren Verschlechterung der geopolitischen Lage.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG [IN %]	2014	2015
BIP Welt	2,6	~ +3,0
Welthandel ¹⁾	3,9	~ +4,0
BIP Euro-Raum	0,9	~ +1,5
BIP Deutschland	1,6	~ +2,0

¹⁾ Nur Warenhandel.

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für 2014 entsprechen den per Februar 2015 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2015 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Quelle: Oxford Economics

Für 2015 wird eine moderate Steigerung des weltweiten Wirtschaftswachstums erwartet. Vor allem die fortschreitende Erholung in den USA und einigen europäischen Ländern trägt dazu bei. Dagegen erhöhen sich die auf einem wesentlich höheren Niveau liegenden Wachstumsraten in den Schwellenländern vor allem in Asien voraussichtlich kaum. Die Expansion des Welthandels sollte sich dagegen beschleunigen, da bremsende Effekte, wie die schwache Importnachfrage aus dem Euro-Raum, sich schrittweise abschwächen.

Ein wichtiger Einflussfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung sind die nach langer Zeit teilweise wieder moderat steigenden Zinsen. Die höheren Zinsen haben Effekte auf Wechselkurse, Konsumneigung und Investitionen. Die moderate wirtschaftliche Entwicklung insbesondere des Euro-Raums und Japans sowie einiger Schwellenländer begrenzen das Potenzial für weltweit steigende Zinsen jedoch.

- Amerikanischer Binnenmarkt verbleibt auf robustem Wachstumspfad. Durch hinzugewonnene Wettbewerbsfähigkeit dürfte die erwartete Aufwertung des US-Dollars die Nachfrage nach amerikanischen Produkten nur geringfügig mindern. Rückläufiger Ölpreis stellt die Fracking-Industrie vor Herausforderungen.
- Nachlassende Dynamik in den Schwellenländern und anhaltende Wachstumsschwäche in Europa beeinträchtigen auch die US-Exportwirtschaft.
- Wirtschaftswachstum in Asien wird auch 2015 auf einem hohen, aber nicht weiter steigenden Niveau erwartet.

- Dämpfend wirken insbesondere die mit geringeren BIP-Wachstumsraten einhergehende Neuausrichtung der Wirtschaftspolitik in China sowie die anhaltende Schwäche der japanischen Volkswirtschaft.
- In Europa wächst die Wirtschaft 2015 in mehreren nicht zum Euro-Raum gehörenden Ländern überdurchschnittlich (vor allem in Großbritannien und Schweden, aber auch mehreren mittel- und osteuropäischen Ländern wie Ungarn, Polen und Tschechien).
- Euro-Raum sollte 2015 stärker wachsen als in den Vorjahren. Der Wachstumspfad ist allerdings nach wie vor niedriger als vor der Krise.
- Grundlage der Erwartung einer weiterhin schleppenden Erholung sind die Annahme, dass die strukturellen Probleme von Ländern wie Frankreich und Italien noch nicht gelöst werden, die nach wie vor bestehende hohe Verschuldung sowie geopolitische Risiken wie die Ukraine-Krise.
- Deutschland wächst voraussichtlich auch 2015 stärker als der Euro-Raum. Stütze der Entwicklung bleibt die Binnennachfrage, insbesondere der private Konsum und die Investitionen.
- Die Exporte steigen voraussichtlich ebenfalls kräftig, stimuliert durch die allmähliche Erholung wichtiger (europäischer) Absatzmärkte und eine Abwertung des Euros.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Personenverkehr

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG [IN %]	2014	2015
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+1,4	+1,0

Die Daten 2014 entsprechen den per Februar 2015 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2015 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für den Euro-Raum deutet sich keine signifikante Verbesserung der konjunkturellen Rahmenbedingungen an. In mehreren anderen europäischen Ländern wie Großbritannien, Schweden, Polen und Tschechien verbessert sich dagegen das konjunkturelle Umfeld deutlich. Für den europäischen Personenverkehr ist wie in den Vorjahren eine regional differenzierte Entwicklung zu erwarten.

Für den deutschen Personenverkehr erwarten wir im Jahr 2015 einen Zuwachs der Verkehrsleistung von rund 1,0%. Obwohl die konjunkturelle Entwicklung wenig dynamisch verläuft, haben die positiven Rahmenbedingungen aus dem Jahr 2014 weiterhin Bestand: stabile Erwerbstätigenquoten, deutlich steigende verfügbare Realeinkommen und ein niedriges Niveau der allerdings volatilen Kraftstoffpreise. Zugleich bleibt der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern absehbar intensiv.

- Motorisierter Individualverkehr profitiert insbesondere von positiven Umfeldbedingungen; zunehmende Verbreitung von Carsharing-Angeboten.
- Schienenpersonenverkehr voraussichtlich mit leichten Leistungszuwächsen aus Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr.
- Öffentlicher Straßenpersonenverkehr stabil erwartet mit gegenläufiger Entwicklung in einzelnen Teilsegmenten: Sinkende Schüler- und Auszubildendenzahlen führen zu fortgesetzten Verlusten im Busliniennahverkehr; Buslinienfernverkehr mit starker Leistungsentwicklung infolge offensiver Marktbearbeitung durch Anbieter.
- Innerdeutscher Luftverkehr voraussichtlich mit verhaltenem Wachstum. Entwicklung begrenzt durch konsolidiertes Streckenangebot der Airlines.

Transport und Logistik

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG [IN %]	2014	2015
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	+1,9	~ +2,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	~ +0,2	~ +2,0
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+2,1	+2,0-+2,5
Globale Luftfracht (Basis t)	+4,0	~ +3,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	+4,0	~ +4,0
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+5,4	~ +6,0

Die Daten für 2014 entsprechen den per Februar 2015 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2015 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt ist für 2015 von einem Wachstum auf Vorjahresniveau und somit von einer nur allmählichen Erholung auszugehen.

- Schienengüterverkehr in Deutschland dürfte auf den Wachstumspfad zurückkehren und sich mit dem Gesamtmarkt entwickeln; Wachstumspotenzial in den klassischen schienenaffinen Branchen wie zum Beispiel der Montanindustrie ist begrenzt, Kombierter Verkehr dürfte im Zuge der weiter voranschreitenden Containerisierung und einer dynamischen Handelstätigkeit seine Rolle als Wachstumsmotor ausbauen.
- Straßengüterverkehr mit leicht abgeschwächtem Wachstum gegenüber 2014. Positive Effekte aus der Bauindustrie flachen ab, robuster Binnenmarkt mit einer stabilen Entwicklung in der für den Lkw bedeutsamen Konsumgüterindustrie dürfte stützend wirken.
- Binnenschifffahrt voraussichtlich mit positiver, aber weiterhin unterdurchschnittlicher Entwicklung, nachlassende Impulse aus dem Bausektor dürften unter anderem durch zu erwartende Mehrmengen im Kohlebereich infolge der steigenden Importe über die ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) sowie Verkehrsverlagerungen kompensiert werden.

Aufgrund der angenommenen konjunkturellen Entwicklung ist für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt 2015 bei anhaltender regionaler Heterogenität weiterhin nur von einem moderaten Nachfragewachstum auszugehen.

In Anbetracht der unterstellten Konjunkturprognosen wird für den europäischen Landverkehrsmarkt für 2015 ein Umsatzwachstum von auf bis leicht über dem Vorjahresniveau erwartet. Dabei dürfte das Wachstum in Osteuropa stärker ausfallen als im restlichen Europa. Von einer Erholung des Preisniveaus ist aufgrund des anhaltend starken Margendruckes erst wieder bei einem längerfristig stabilen Mengenwachstum auszugehen.

Für den globalen Luftfrachtmarkt wird 2015 ein Wachstum von auf bis leicht über Vorjahresniveau erwartet. Da die Kapazität in ähnlichem Maße steigen wird, ist auch weiterhin mit ausreichend Frachtraum zu rechnen. Aufgrund der Überkapazitäten und der aktuell niedrigen Ölpreise wird sich das niedrige Ratenniveau fortsetzen.

Für die Seefracht wird 2015 ein Wachstum von rund 4% angenommen. Die Nachfragesteigerung wird jedoch nicht ausreichen, um die prognostizierten Kapazitätswachse auszulasten. Ein niedriger Ölpreis könnte ein geringes Ratenniveau forcieren, jedoch kann es abhängig vom Fahrtgebiet zu unterschiedlichen Ratenentwicklungen kommen. Die Einführung von Emissionskontrollgebieten in Nord-europa/Baltikum, USA und Kanada verpflichtet Reedereien zum Einsatz von Brennstoffen mit geringem Schwefelgehalt. Diese Zusatzkosten werden von den Reedereien in Form von Ratenzuschlägen an die Kunden weitergegeben. Die neue Low-Sulphur-Regelung gilt ab Januar 2015.

Für den Bereich Kontraktlogistik/SCM ist für 2015 von einer leicht beschleunigten Marktentwicklung auszugehen. Gestützt werden dürfte der erwartete Anstieg um rund 6% durch steigende Wachstumsraten in den Kernindustrien Automotive, Healthcare und Industrial. Wachstumsstärkste Region dürfte dabei Asien/Pazifik bleiben, wobei besonders China weiterhin eine herausragende Rolle spielen wird.

Infrastruktur

Aus dem Personenverkehr erwarten wir für 2015 eine stabile Trassennachfrage. Aufgrund der moderaten Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklung gehen wir von einem leichten Wachstum im Schienengüterverkehr aus.

Bei den Stationshalten ist – bedingt durch die Ausweitung von Linienverkehren – ebenfalls von einer leicht steigenden Entwicklung auszugehen.

Auch für die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland (ohne Kfz und Tankstellen) wird für 2015 eine verhalten positive Entwicklung prognostiziert. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen werden 2015 geringfügig über dem Niveau des vergangenen Jahres liegen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER BESCHAFFUNGS- UND FINANZMÄRKTE

Beschaffungsmärkte

Für das Jahr 2015 erwarten wir unverändert keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Aufgrund einer anhaltenden Nachfrageschwäche und der Überkapazitäten sehen alle namhaften Institute einen mehr als auskömmlich versorgten Ölmarkt, jedoch sind aufgrund der geopolitischen Risiken negative Überraschungen möglich. Von der Novelisierung des EEG in Deutschland sind keine wesentlichen neuen Impulse für den Strommarkt zu erwarten, politische Interventionen könnten aber zu zwischenzeitlichen Preisausschlägen führen. Insgesamt gehen wir von einer moderaten Energie- und Rohstoffpreisentwicklung aus.

Finanzmärkte

Die gegenläufige Geldmarktpolitik in Europa, insbesondere durch den Beschluss der EZB, ein massives Anleihekaufprogramm zu starten, und den USA dürfte weiter anhalten, sodass sich die Zinsen in beiden Währungsräumen weiter stark unterscheiden werden. Nachhaltig höhere Zinsen sind in diesem Umfeld in Europa zunächst nicht zu erwarten. Dies gilt insbesondere für Bundesanleihen, die bei geopolitischen Krisen intensiv nachgefragt werden. In einem solchen Umfeld wird auch die historisch niedrige Rendite trotz ihrer fehlenden Attraktivität kein Hinderungsgrund für weiteres Investoreninteresse sein. Darüber hinaus entsteht durch die Maßnahmen der EZB eine zusätzliche hohe Nachfrage nach Bundesanleihen. Divergierende Märkte in beiden Währungsräumen geben dem Euro ein weiteres Rückschlagpotenzial gegenüber dem US-Dollar.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

💡 Der Abschluss der LUFV II [SEITE 89] wird ab 2015 Einfluss auf den Schienenverkehr haben. Für den Erhalt des Bestandsnetzes werden ab 2015 jährlich steigende Mittel für Ersatzinvestitionen und Instandhaltung zur Verfügung stehen.

Im Rahmen der Verkehrspolitik und des regulatorischen Umfelds ist nicht auszuschließen, dass die Gesetzesinitiativen der EU-Kommission zum VIERTEN EISENBAHNPAKET [SEITE 91] sowie die Vorbereitungen für ein EISENBAHNREGU-

LIERUNGSGESETZ [SEITE 91] zukünftig spürbare Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit haben werden. Im Hinblick auf die derzeitigen Planungen gehen wir jedoch davon aus, dass etwaige Umsetzungen noch keinen wesentlichen Einfluss auf den Verlauf des Geschäftsjahres 2015 nehmen werden.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DES DB-KONZERNS

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DB-KONZERN	2014	2015	2020
Verkehrsleistung Schienenpersonenverkehr (Deutschland) in Mio. Pkm	79.560	~ +0,5%	-
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr in Mio. tkm	102.871	~ +7%	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.044	~ +1,0%	-
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	98.867	+4-5%	-
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.112	+8-10%	-
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.983	+7-8%	-
Kundenzufriedenheit B2C in ZI	76,1	~77	≥79
Kundenzufriedenheit B2B in ZI	68,2	~69	≥73
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	94,3	~94,5	>95
Umsatz in Mrd.€	39,7	>41,0	>50
EBIT bereinigt in Mrd.€	2,1	>2,2	-
ROCE in %	6,3	~6,3	≥10
Tilgungsdeckung in %	20,9	>20	≥30

Die Verkehrsleistung in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr und DB Bahn Regio sollte im Geschäftsjahr 2015 infolge einer verbesserten Leistungsqualität zulegen. Die Trassennachfrage dürfte im Geschäftsjahr 2015 aufgrund einer erwarteten Nachfragesteigerung im Schienengüterverkehr wieder leicht zulegen. Der Trend der kontinuierlichen Erhöhung der Trassennachfrage DB-konzernexterner Kunden wird dabei anhalten.

Die positiven konjunkturellen und marktseitigen Erwartungen spiegeln sich auch in der erwarteten Leistungsentwicklung bei DB Schenker Logistics wider. In allen Sparten erwarten wir ein Wachstum oberhalb des Marktwachstums.

KUNDE UND QUALITÄT

Bei der Kundenzufriedenheit erwarten wir sowohl im Privat- als auch im Geschäftskundenbereich eine leichte Verbesserung.

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr sollte sich im Geschäftsjahr 2015 weiter positiv entwickeln, auch wenn ein Teil der Verbesserungen der Leistungsqualität durch die hohe Bautätigkeit im Netz kompensiert werden dürfte.

Zur Stabilisierung und nachhaltigen Verbesserung der Kundenzufriedenheit und Produktqualität im Jahr 2015 sind zahlreiche Maßnahmen geplant beziehungsweise bereits in Umsetzung:

DB Bahn Fernverkehr

Das neue ICE-Portal bietet unseren Kunden Informationen zur aktuellen Reise, etwa zum Streckenverlauf, Informationen zu Verspätungen und möglichen Anschlussverbindungen oder Erinnerungen zum Aussteigen, gleichzeitig aber auch Unterhaltung (Filme und Videospiele). Auch Bestellungen aus dem Speisewagen werden möglich sein. Das ICE-Portal, das über einen Server im Zug betrieben wird, wird Fahrgästen auf ihren Notebooks, Tablets oder Smartphones zur Verfügung stehen.

DB Bahn Regio

Im Mittelpunkt steht das Mobile Terminal der Kundenbetreuer, das in einer völlig neuartigen Konzeption beschleunigte Verkaufs- und Prüfprozesse ermöglicht. Parallel werden alternative Fahrgastinformationssysteme in den Fahrzeugen eingeführt, die noch schneller und genauer Echtzeitdaten und Anschlussmöglichkeiten kommunizieren können.

Die »Mitfahrer-App« wird die Attraktivität der Angebote Länder-Ticket, Quer-durchs-Land-Ticket und Schönes-Wochenende-Ticket verbessern, da sich Fahrgäste nun deutlich vereinfacht für die gemeinsame Nutzung der Mitfahrer-Vorteile zusammenfinden können.

Das zentrale Innovationsprojekt »Mobilitätsintegrator« hat eine Vernetzung von Mobilitätsangeboten im ländlichen Raum zum Ziel. Dabei sollen Linienbusverkehre und bedarfsgesteuerte Angebote als ÖPNV-Kernangebot mit Fahrtangeboten privater Mitfahrzentralen, Gesundheitsverkehren und sogar gewerblichen Transporten, wie beispielsweise Kurierfahrten, vernetzt werden. DB Bahn Regio investiert dazu in die nötige IT-Infrastruktur und schließt Kooperationsvereinbarungen mit lokalen Mobilitätspartnern.

DB Arriva

Im Jahr 2015 steht für DB Arriva bei Innovationen weiterhin der Kunde im Fokus. Zahlreiche Projekte sind sowohl für die Verkehre in Großbritannien als auch auf dem europäischen Festland geplant.

DB Schenker Rail

Neben der weiteren Verbesserung der Stabilität und Qualität in der Produktion, den wesentlichen Treibern der Kundenzufriedenheit, steht 2015 die Vorbereitung der Netzbahn-Einführung im Vordergrund. Hier wird der Leistungskatalog in Deutschland eingeführt und die Kundenmigration auf die Netzbahn vorbereitet beziehungsweise angestoßen.

F3
 S. 180
 S. 182

DB Schenker Logistics


→ Der weltweite Rollout der **NEXT GENERATION ESERVICES** [SEITE 27 FF.] und die Implementierung eines global nutzbaren CRM-Systems sind nur zwei Beispiele für eine Vielzahl der Maßnahmen, die 2015 verfolgt werden.

DB Dienstleistungen

→ Die Maßnahmen des Projekts **POWER** werden 2015 fortgesetzt.

DB Netze Fahrweg

→ Das Trassenpreissystem wird marktorientiert weiterentwickelt und es wird in enger Zusammenarbeit mit den Kunden an der Verbesserung der Qualität in Serviceeinrichtungen gearbeitet.

F3 →  Es werden Maßnahmen ergriffen, um die Auswirkungen des erhöhten Bauvolumens als Folge der **LUFV II** [SEITE 89] so gering wie möglich zu halten. Dafür werden die Planungskapazitäten aufgestockt, damit noch mehr Baumaßnahmen im Fahrplan berücksichtigt werden können, und die Baustellenplanung wird weiter optimiert, damit innerhalb der Sperrpausen ein noch höheres Bauvolumen realisiert werden kann.

DB Netze Personenbahnhöfe

→ Die Ausstattung der Stationen mit **DSA** wird weitergeführt. Insgesamt werden bis Ende 2015 6.500 DSA an 4.200 Verkehrsstationen montiert sein.

→ Die Ausstattung der Fahrgastinformation nach dem **Zwei-Sinne-Prinzip** wird weiter vorangetrieben. Bis Ende 2015 wird nahezu jeder Bahnhof mit einer entsprechenden elektronischen Fahrgastinformation ausgestattet sein.

DB Netze Energie

→ **DB Netze Energie** setzt die integrierte Investitions- und Instandhaltungsstrategie fort.

PROFITABLES WACHSTUM

Die im Folgenden dargestellte Entwicklung basiert auf unseren Erwartungen zu Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen. Diese Annahmen und Einschätzungen unterliegen mit zunehmendem Zeithorizont größeren Prognoseunsicherheiten. Da zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts noch keine vom Aufsichtsrat verabschiedete Mittelfristplanung vorlag, sondern nur ein Budget für das Geschäftsjahr 2015, geben wir keine Einschätzungen für das Geschäftsjahr 2016 ab.

Nach der schwachen Entwicklung im Berichtsjahr rechnen wir im Geschäftsjahr 2015 mit einer insgesamt leicht positiven Entwicklung.

→ Treiber des Umsatzwachstums werden insbesondere die Geschäftsfelder **DB Schenker Logistics**, **DB Schenker Rail** und **DB Arriva** sein.

→ Ergebnisseitig erwarten wir, dass sich die Umsatzzuwächse nur unterproportional in der Entwicklung widerspiegeln. Hier machen sich insbesondere Belastungen zum Beispiel aus der **EEG-Umlage** und unseren Programmen zur Verbesserung von Produktqualität und Pünktlichkeit bemerkbar.

→ Aufgrund der erwarteten leicht positiven Entwicklung des bereinigten **EBIT** bei einem gleichzeitigen Anstieg des **Capital Employed** dürfte der **ROCE** bestenfalls auf Vorjahresniveau liegen.

→ Die Tilgungsdeckung dürfte sich auf Basis des Anstiegs der **Netto-Finanzschulden** leicht negativ entwickeln.

GESCHÄFTSFELDER

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG [IN MIO. €]	Umsatz bereinigt		EBIT bereinigt	
	2014	2015	2014	2015
DB Bahn Fernverkehr	4.034	↗	212	↗
DB Bahn Regio	8.831	→	843	→
DB Arriva	4.491	↗	265	↗
DB Schenker Rail	4.863	↗	46	↗
DB Schenker Logistics	14.943	↗	332	↗
DB Dienstleistungen	3.172	↘	82	↘
DB Netze Fahrweg	4.951	↗	562	↗
DB Netze Personenbahnhöfe	1.172	↗	240	↗
DB Netze Energie	2.797	↗	55	↗

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
→ auf Vorjahresniveau
↘ unterhalb des Vorjahreswerts

DB Bahn Fernverkehr

Im Geschäftsfeld **DB Bahn Fernverkehr** rechnen wir im Geschäftsjahr 2015 wieder mit einem leichten Umsatzanstieg, der auf Mengeneffekten beruhen dürfte. Dadurch müssten die steigenden Aufwendungen kompensiert werden, so dass das bereinigte **EBIT** ebenfalls leicht über dem Vorjahresniveau liegen sollte.


DB Bahn Regio

Im Geschäftsfeld **DB Bahn Regio** erwarten wir im Geschäftsjahr 2015 eine stabile Umsatz- und Ergebnisentwicklung.

DB Arriva

Im Geschäftsfeld DB Arriva sollten sich im Geschäftsjahr 2015 positive Effekte aus Neuverkehren und Akquisitionen sowie Währungskurseffekte bemerkbar machen. Wir erwarten daher eine Umsatz- und Ergebnisentwicklung über dem Vorjahr.

DB Schenker Rail

F4 **↳ S. 176**  Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail erwarten wir für das Geschäftsjahr 2015 eine weiter steigende Verkehrsleistung. Daraus sollte eine positive Umsatzentwicklung resultieren. Unterstützt durch die weitere Umsetzung des Aktionsplans Deutschland dürfte sich dies auch positiv auf das bereinigte EBIT auswirken.

DB Schenker Logistics

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics erwarten wir im Geschäftsjahr 2015 weitere Zuwächse, die sowohl auf Mengen- als auch auf Preiseffekten basieren. Das bereinigte EBIT dürfte durch diese Entwicklung ebenfalls positiv beeinflusst werden.

DB Dienstleistungen

Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen dürften Nachfragerückgänge zu einer rückläufigen Umsatz- und Ergebnisentwicklung führen.

DB Netze Fahrweg

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg rechnen wir im Geschäftsjahr 2015 mit einer mengen- und preisbedingt positiven Umsatzentwicklung. Diese sollte sich auch in der Entwicklung des bereinigten EBIT widerspiegeln.




DB Netze Personenbahnhöfe


Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe sollten die Umsätze im Geschäftsjahr 2015 vor allem preisgetrieben über dem Vorjahresniveau liegen. Daraus werden auch positive Effekte auf die Ergebnisentwicklung resultieren, die über dem Vorjahresniveau liegen dürfte.

DB Netze Energie

Im Geschäftsfeld DB Netze Energie dürfte die Umsatzentwicklung vor allem von dem Produkt stationäre Energie getrieben werden. Dies zusammen mit den eingeleiteten Gegensteuerungsmaßnahmen sollte auch zu einer positiven Ergebnisentwicklung führen.

TOP-ARBEITGEBER

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2014	2015	2020
Arbeitgeberattraktivität  - Rang	13	13	≤10
Frauenanteil in Deutschland  per 31.12. in %	22,8	23	25,0
Gesundheitsstand in Deutschland  in %	94,1	>94	94,3





 Bei der Arbeitgeberattraktivität konnten wir bereits deutliche Verbesserungen erzielen. Durch den demografischen Wandel wird der Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt jedoch weiter zunehmen, denn das Angebot an potenziellen Arbeitnehmern wird in allen Zielgruppen künftig kleiner, und auch andere Konzerne setzen verstärkt auf Employer-Branding und Recruiting-Aktivitäten. Wir müssen daher kurzfristig vor allem unsere gute Position in den Arbeitgeberrankings verteidigen und dann Schritt für Schritt weiter ausbauen, um bis 2020 zu den zehn Top-Arbeitgebern in Deutschland zu gehören.

Als wichtiger Bestandteil der Demografiefestigkeit konnte der Frauenanteil in den letzten Jahren schrittweise gesteigert werden. Im Jahr 2015 erwarten wir eine leichte Steigerung. Für eine weitere Erhöhung auf 25% wurden verschiedene Maßnahmen implementiert. Eine deutlichere Entfaltung der Maßnahmenwirkung wird ab 2016 erwartet.


Zudem ist es unser Ziel, vor dem Hintergrund des demografischen Wandels den Gesundheitsstand weiter stabil zu halten.

Ab dem Geschäftsjahr 2015 ersetzt die neue Kennzahl **PERSONALBEDARFSDECKUNGSQUOTE [SEITE 81]** die bisherige Kennzahl Deckung externer Nachführungsbedarf.

UMWELT-VORREITER

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2014	2015	2020
Anteil erneuerbare Energien am Bahnstrommix  in %	39,6	~ 44	- 1)
Lärmsanierte Strecke gesamt  in km	1.400	1.500	≥ 2.000
Anzahl umgerüsteter Güterwagen gesamt 	6.500	11.500	60.000
Recyclingquote  in %	95,6	94	≥ 95

¹⁾ In Überarbeitung.

 In der Dimension Ökologie haben wir wesentliche Ziele zur CO₂-Reduktion und zum Anteil erneuerbarer Energien (EE) am Bahnstrommix auf dem Weg zum Umwelt-Vorreiter schon vorzeitig erreicht. Im Wesentlichen verursacht durch eine weitere Erhöhung der Grünstrommengen aus dem EGG-Umlagemechanismus gehen wir für 2015 von einem weiteren Anstieg des EE-Anteils aus. Derzeit arbeiten wir an einer neuen Zielstellung. Beim Lärmschutz befinden wir uns im Plan. Die Recyclingquote auf hohem Niveau zu halten, ist weiterhin eine große Herausforderung.

F1
↳ S. 176

F2
↳ S. 177

ERWARTETE INVESTITIONEN

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG [IN MRD. €]		
	2014	2015
Brutto-Investitionen	9,1	~ 9,5
Netto-Investitionen	4,4	~ 4,0

Unseren Modernisierungskurs werden wir mit hohen Investitionen weiter fortführen. Diese werden im Geschäftsjahr 2015 voraussichtlich noch einmal oberhalb des Niveaus des Berichtsjahres liegen. Der Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit wird unverändert bei Investitionen in die Schieneninfrastruktur liegen. Im Geschäftsjahr 2015 werden wir inklusive Investitionszuschüssen insgesamt rund 4,7 Mrd. € in die Sanierung und Erneuerung von vorhandenen Strecken, Anlagen und Technik investieren. Darin enthalten sind die zusätzlichen Mittel, die der Bund mit der bis zum Jahr 2019 verlängerten LUFV [SEITE 89] bereitstellt. Die Fahrzeuginvestitionen werden nach dem starken Anstieg im Berichtsjahr im Jahr 2015 voraussichtlich zurückgehen, aber auf hohem Niveau verbleiben. Dies führt zu einem Rückgang der Netto-Investitionen.

ERWARTETE FINANZLAGE

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG [IN MRD. €]		
	2014	2015
Fälligkeiten	1,6	1,1
Anleiheemissionen	1,9	>1,5
Flüssige Mittel per 31.12.	4,0	<3,0
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16,2	>17,5

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch im Geschäftsjahr 2015 eine hohe Priorität für uns. Wir konzentrieren uns darauf, den Mittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit kontinuierlich zu prognostizieren, da dieser die Hauptquelle für liquide Mittel darstellt. Die Liquiditätsprognose erfolgt monatsweise rollierend anhand eines Liquiditätsplans für zwölf Monate. Im Geschäftsjahr 2015 haben wir fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in Höhe von rund 1,1 Mrd. € zu tilgen. Der Finanzmittelbedarf wird durch die Emission von öffentlichen und nicht öffentlichen Anleihen gedeckt. Emissionsbegleitend sind Roadshows in Europa und Asien geplant.

Wir gehen davon aus, dass durch die Finanzierungsmaßnahmen die Struktur der Passivseite der Bilanz nicht wesentlich verändert wird, da die Maßnahmen im Wesentlichen der Refinanzierung von auslaufenden Finanzschulden dienen. Für unsere Kapitalmarktaktivitäten verfügen wir unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus unserem DEBT-ISSUANCE- UND UNSEREM COMMERCIAL-PAPER-

PROGRAMM [SEITE 99 F.]. Die garantierten KREDITFAZILITÄTEN [SEITE 99 F.] dienen als Rückfallebene im Fall der Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch im Geschäftsjahr 2015 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen werden auch im Geschäftsjahr 2015 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse abgedeckt. Die von uns zu finanzierenden Netto-Investitionen werden im Geschäftsjahr 2015 voraussichtlich deutlich ansteigen. Wir gehen daher davon aus, die Netto-Investitionen nicht vollständig aus der Innenfinanzierung abdecken zu können. Daher werden die Netto-Finanzschulden per 31. Dezember 2015 voraussichtlich über dem Niveau des Berichtsjahresendes liegen.

Unsere M & A-Aktivitäten werden wir im Geschäftsjahr 2015 selektiv und fokussiert fortführen. Wir erwarten hieraus im Geschäftsjahr 2015 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Finanzlage.

GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DES DB-KONZERNS DURCH DIE UNTERNEHMENSLEITUNG

Nach der schwachen Entwicklung im Berichtsjahr geht der Vorstand der DB AG davon aus, dass sich der DB-Konzern im Geschäftsjahr 2015 insgesamt leicht positiv entwickelt. Der Umsatzanstieg wird sich voraussichtlich trotz Kostenbelastungen auch ergebnisseitig bemerkbar machen.

Wir erwarten, dass wir auch im Geschäftsjahr 2015 über einen sehr guten Kapitalmarktzugang verfügen.

Unsere Aktivitäten unterliegen unterschiedlichen Risiken, die im CHANCEN- UND RISIKOBERICHT [SEITE 168 FF.] dargestellt sind. Für das Geschäftsjahr 2015 sehen wir insbesondere Risiken in den Bereichen Personal und Regulierung.

Der DB-Konzern hat aus Sicht des Vorstands alle erforderlichen Maßnahmen eingeleitet, um sich gegen die aktuellen Risiken zu schützen und mögliche Chancen nutzen zu können. Wir wollen unsere Marktpositionen weiter stärken und unsere Strategie umsetzen. Die mittelfristigen Aussichten für den DB-Konzern bewerten wir daher insgesamt als positiv.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

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

KONZERN-ABSCHLUSS

186 KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

- 186 Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis

187 KONZERN-BILANZ

- 187 Aktiva
- 187 Passiva

188 KONZERN-KAPITALFLUSS-RECHNUNG

189 KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL

190 KONZERN-ANHANG

- 190 Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten
- 192 Informationen nach Regionen
- 192 Grundlagen und Methoden
 - 192 Grundlegende Informationen
 - 192 Grundlagen der Abschlusserstellung
 - 193 Gliederung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung
 - 193 Grundlagen des Konzern-Abschlusses
- 210 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
 - 210 (1) Umsatzerlöse
 - 210 (2) Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen
 - 210 (3) Sonstige betriebliche Erträge
 - 211 (4) Materialaufwand
 - 211 (5) Personalaufwand und Beschäftigte
 - 212 (6) Abschreibungen
 - 212 (7) Sonstige betriebliche Aufwendungen
 - 213 (8) Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen
 - 213 (9) Zinsergebnis
 - 213 (10) Übriges Finanzergebnis
 - 213 (11) Ertragsteuern
 - 214 (12) Ergebnis je Aktie

- 215 Erläuterungen zur Bilanz

- 215 (13) Sachanlagen
- 218 (14) Immaterielle Vermögenswerte
- 218 (15) Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen
- 219 (16) Latente Steuern
- 220 (17) Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte
- 220 (18) Vorräte
- 220 (19) Forderungen und sonstige Vermögenswerte
- 222 (20) Forderungen aus Ertragsteuern
- 222 (21) Derivative Finanzinstrumente
- 224 (22) Flüssige Mittel
- 224 (23) Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Verbindlichkeiten
- 224 (24) Gezeichnetes Kapital
- 224 (25) Rücklagen
- 224 (26) Erwirtschaftete Ergebnisse
- 225 (27) Anteile anderer Gesellschafter
- 225 (28) Finanzschulden
- 229 (29) Andere Verbindlichkeiten
- 229 (30) Ertragsteuerschulden
- 229 (31) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

- 240 Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

- 240 Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit
- 240 Mittelfluss aus Investitionstätigkeit
- 241 Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit

- 241 Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

- 242 Erläuterungen zu den Informationen nach Regionen
- 242 Informationen über wichtige Kunden

- 242 Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente

- 242 Management der Finanz- und Energiepreisisiken
- 242 Zinsänderungsrisiken
- 243 Fremdwährungsrisiken
- 243 Energiepreisisiken
- 244 Adressenausfallrisiko der Zins-, Währungs- und Energiederivate
- 244 Liquiditätsrisiko
- 245 Fälligkeitsanalyse finanzieller Verpflichtungen

- 247 Sonstige Angaben

- 247 (35) Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen
- 247 (36) Sonstige finanzielle Verpflichtungen
- 248 (37) Strukturierte Unternehmen
- 248 (38) Infrastruktur- und Verkehrsverträge
- 249 (39) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen
- 251 (40) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- 252 (41) Befreiung von Tochterunternehmen von den Offenlegungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs
- 253 (42) Anteilsbesitzliste
- 263 (43) Vorstand und Aufsichtsrat

266 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	Anhang	2014	2013
FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31. 12. [IN MIO. €]			
Umsatzerlöse	(1)	39.728	39.107
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	(2)	2.694	2.649
Gesamtleistung		42.422	41.756
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	2.824	2.853
Materialaufwand	(4)	-20.250	-20.414
Personalaufwand	(5)	-14.919	-14.383
Abschreibungen	(6)	-3.190	-3.228
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-5.057	-4.817
Operatives Ergebnis (EBIT)		1.830	1.767
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	(8)	8	3
Zinsergebnis	(9)	-898	-879
Übriges Finanzergebnis	(10)	-3	-15
Finanzergebnis		-893	-891
Ergebnis vor Ertragsteuern		937	876
Ertragsteuern	(11)	51	-227
Jahresergebnis		988	649
Jahresergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG		966	657
anderen Gesellschaftern		22	-8
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)	(12)		
unverwässert		2,25	1,53
verwässert		2,25	1,53

ÜBERLEITUNG ZUM KONZERN-GESAMTERGEBNIS

		2014	2013
FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31. 12. [IN MIO. €]			
Jahresergebnis		988	649
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen		-1.107	23
Veränderung direkt im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		-1.107	23
Änderung aus Währungsumrechnung		143	-131
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere		1	-3
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges		-313	-21
Veränderung direkt im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		-169	-155
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)		-1.276	-132
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne		83	16
Veränderung latenter Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		83	16
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Wertpapiere		0	0
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Cashflow-Hedges		32	-41
Veränderung latenter Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		32	-41
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)		-1.161	-157
Gesamtergebnis		-173	492
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG		-195	505
anderen Gesellschaftern		22	-13

KONZERN-BILANZ

AKTIVA

[IN MIO. €]	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	(13)	39.022	37.696
Immaterielle Vermögenswerte	(14)	4.195	4.115
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	(15)	478	511
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(17)	10	11
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	126	138
Derivative Finanzinstrumente	(21)	95	74
Aktive latente Steuern	(16)	1.604	1.404
		45.530	43.949
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	(18)	959	948
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(17)	5	5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(19)	4.146	4.113
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(19)	1.121	889
Forderungen aus Ertragsteuern	(20)	84	112
Derivative Finanzinstrumente	(21)	7	12
Flüssige Mittel	(22)	4.031	2.861
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	(23)	0	5
		10.353	8.945
Bilanzsumme		55.883	52.894

PASSIVA

[IN MIO. €]	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(24)	2.150	2.150
Rücklagen	(25)	3.029	4.190
Erwirtschaftete Ergebnisse	(26)	9.203	8.446
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG		14.382	14.786
Anteile anderer Gesellschafter	(27)	143	126
		14.525	14.912
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	19.173	18.066
Übrige Verbindlichkeiten	(29)	241	271
Derivative Finanzinstrumente	(21)	555	343
Pensionsverpflichtungen	(32)	4.357	3.164
Sonstige Rückstellungen	(33)	2.828	2.828
Passive Abgrenzungen	(34)	1.265	1.389
Passive latente Steuern	(16)	108	223
		28.527	26.284
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	1.161	1.247
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(29)	4.949	4.379
Sonstige Verbindlichkeiten	(29)	3.412	3.019
Ertragsteuerschulden	(30)	170	147
Derivative Finanzinstrumente	(21)	125	99
Sonstige Rückstellungen	(33)	2.216	2.055
Passive Abgrenzungen	(34)	798	752
		12.831	11.698
Bilanzsumme		55.883	52.894

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01. 01. BIS 31. 12. [IN MIO. €]	Anhang	2014	2013
Ergebnis vor Steuern		937	876
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		3.190	3.228
Abschreibungen/Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		6	7
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		-226	-38
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		-1	-11
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen		-37	0
Zins- und Dividendenerträge		-68	-56
Zinsaufwendungen		965	935
Fremdwährungsergebnis		-15	-5
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen		-8	-3
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge		999	721
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		-479	188
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten		-664	-1.287
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel		4.599	4.555
Erhaltene Zinsen		43	32
Erhaltene/gezahlte Dividenden und Ausschüttungen		-7	1
Gezahlte Zinsen		-653	-639
Gezahlte (-)/erstattete (+) Ertragsteuern		-86	-219
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit		3.896	3.730
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		460	318
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		-8.492	-8.634
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		4.687	4.812
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen		-30	-74
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten		2	4
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel		65	0
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel		-2	-142
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen		36	0
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen		-2	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-3.276	-3.716
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen		-	5
Gewinnausschüttung an Gesellschafter		-200	-525
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter		-8	-6
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		-78	-99
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen		1.948	2.413
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen		-430	-750
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Zinslosen Darlehen		-220	-220
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper		22	1
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper		-520	-114
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		514	705
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel		1.134	719
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	(22)	2.861	2.175
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel		-1	0
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		37	-33
Flüssige Mittel am Ende der Periode	(22)	4.031	2.861

KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL

[IN MIO. €]	Rücklagen							Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Anteile Fremder am Kapital	Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere ¹⁾	Marktbewertung Cashflow-Hedges ¹⁾	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen					
Stand am 01.01.2013	2.150	5.310	60	6	-119	-903	-12	4.342	8.356	14.848	130	14.978
+ Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	14
- Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	-	-525	-525	-6	-531
± Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-42	-42	1	-41
± Gesamtergebnis	-	-	-126	-3	-62	39	-	-152	657	505	-13	492
davon Jahresergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	657	657	-8	649
davon Währungsänderungen	-	-	-126	-	-	-	-	-126	-	-126	-5	-131
davon latente Steuern	-	-	-	-	-41	16	-	-25	-	-25	-	-25
davon Marktbewertung	-	-	-	-3	-21	-	-	-24	-	-24	-	-24
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	23	-	23	-	23	-	23
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stand am 31.12.2013	2.150	5.310	-66	3	-181	-864	-12	4.190	8.446	14.786	126	14.912

[IN MIO. €]	Rücklagen							Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Anteile Fremder am Kapital	Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere ¹⁾	Marktbewertung Cashflow-Hedges ¹⁾	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen					
Stand am 01.01.2014	2.150	5.310	-66	3	-181	-864	-12	4.190	8.446	14.786	126	14.912
+ Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5
- Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-2	-2
- Minderung Kapitalrücklagen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	-	-200	-200	-8	-208
± Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-9	-9	-	-9
± Gesamtergebnis	-	-	141	1	-281	-1.022	-	-1.161	966	-195	22	-173
davon Jahresergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	966	966	22	988
davon Währungsänderungen	-	-	141	-	-	-	-	141	-	141	2	143
davon latente Steuern	-	-	-	-	32	83	-	115	-	115	-	115
davon Marktbewertung	-	-	-	1	-313	-	-	-312	-	-312	-	-312
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	-1.105	-	-1.105	-	-1.105	-2	-1.107
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stand am 31.12.2014	2.150	5.310	75	4	-462	-1.886	-12	3.029	9.203	14.382	143	14.525

¹⁾ Eigenkapitalposition enthält latente Steuern.

KONZERN-ANHANG

SEGMENTINFORMATIONEN NACH GESCHÄFTSSEGMENTEN

	DB Bahn Fernverkehr		DB Bahn Regio		DB Arriva		DB Schenker Rail		DB Schenker Logistics	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. [IN MIO. €]										
Externe Umsatzerlöse	3.885	3.933	8.721	8.734	4.485	4.175	4.517	4.495	14.894	14.814
Interne Umsatzerlöse	149	150	110	105	6	5	346	348	49	43
Umsatzerlöse	4.034	4.083	8.831	8.839	4.491	4.180	4.863	4.843	14.943	14.857
Externe übrige Erträge	156	139	269	228	177	220	272	287	205	273
Interne übrige Erträge	43	52	121	119	3	2	42	44	8	5
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	5	4	68	45	4	5	22	20	8	8
Erträge	4.238	4.278	9.289	9.231	4.675	4.407	5.199	5.194	15.164	15.143
Materialaufwand	-2.329	-2.308	-5.375	-5.419	-1.451	-1.461	-2.520	-2.558	-10.126	-10.199
Personalaufwand	-888	-849	-1.893	-1.863	-1.887	-1.793	-1.585	-1.562	-2.740	-2.714
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-475	-472	-569	-612	-839	-686	-751	-722	-1.778	-1.712
EBITDA	546	649	1.452	1.337	498	467	343	352	520	518
Planmäßige Abschreibungen ²⁾	-328	-326	-599	-559	-233	-222	-298	-297	-185	-183
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ²⁾	-6	0	-10	-1	0	0	1	2	-3	0
EBIT (operatives Ergebnis)	212	323	843	777	265	245	46	57	332	335
Operativer Zinssaldo ³⁾	0	1	-49	-45	-35	-47	-87	-89	-43	-37
Operatives Ergebnis nach Zinsen ³⁾	212	324	794	732	230	198	-41	-32	289	298
Sachanlagen	1.463	1.563	6.588	5.344	2.079	1.999	2.965	3.107	1.456	1.472
+ Immaterielle Vermögenswerte	0	0	16	11	1.956	1.969	506	511	1.404	1.299
davon Goodwill	0	0	6	6	1.485	1.420	461	459	1.133	1.065
+ Vorräte	68	68	142	139	69	70	99	92	48	39
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	139	129	479	404	261	265	517	529	2.413	2.429
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.839	1.822	171	473	614	825	445	149	952	1.002
- Forderungen aus Finanzierung	-1.827	-1.803	-44	-408	-372	-593	-365	-72	-548	-760
+ Forderungen aus Ertragsteuern	-	-	0	0	18	7	1	2	22	21
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	-	-	-	0	5	-	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-253	-254	-1.272	-819	-462	-405	-500	-481	-1.772	-1.764
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-270	-269	-391	-387	-350	-348	-421	-405	-718	-677
- Ertragsteuerschulden	0	-	0	0	-90	-72	-7	-10	-53	-51
- Sonstige Rückstellungen	-64	-74	-1.082	-1.027	-185	-207	-168	-139	-382	-292
- Passive Abgrenzungen	-326	-328	-142	-148	-185	-118	-12	-12	-11	-23
Capital Employed ⁴⁾	769	854	4.465	3.582	3.353	3.397	3.060	3.271	2.811	2.695
Netto-Finanzschulden	-1.531	-1.415	2.328	1.520	539	995	1.352	1.716	454	96
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	0	4	5	126	137	22	22	14	10
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	-3	0	2	-7	3	1
Brutto-Investitionen	235	168	1.927	908	296	275	195	182	240	335
Erhaltene Investitionszuschüsse	0	-	-13	-23	-3	-2	-	-	-	-
Netto-Investitionen	235	168	1.914	885	293	273	195	182	240	335
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	-	-	-	-	2	208	-	-	1	9
Mitarbeiter ⁵⁾	16.461	16.564	36.605	36.878	45.712	46.718	30.842	30.925	64.810	64.051

¹⁾ Betrifft Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge.

²⁾ Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

³⁾ Kennzahl aus dem internen Berichtswesen, keine externe Darstellung.

⁴⁾ Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen beziehungsweise den Segmentschulden zugerechnet.

⁵⁾ Die Mitarbeiterzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).



DB Dienstleistungen		DB Netze Fahrweg		DB Netze Personenbahnhöfe		Beteiligungen/Sonstige		Summe Segmente		Konsolidierung		DB-Konzern bereinigt		Überleitung ¹⁾		DB-Konzern	
2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
259	283	1.118	1.024	464	428	1.377	1.233	39.720	39.119	-	-	39.720	39.119	8	-12	39.728	39.107
2.913	2.901	3.833	3.745	708	691	3.185	3.238	11.299	11.226	-11.299	-11.226	-	-	-	-	-	-
3.172	3.184	4.951	4.769	1.172	1.119	4.562	4.471	51.019	50.345	-11.299	-11.226	39.720	39.119	8	-12	39.728	39.107
89	84	764	808	126	146	487	643	2.545	2.828	-	-	2.545	2.828	279	25	2.824	2.853
51	54	229	224	27	29	1.252	1.162	1.776	1.691	-1.776	-1.691	-	-	-	-	-	-
624	685	766	769	23	21	8	13	1.528	1.570	1.156	1.079	2.684	2.649	10	-	2.694	2.649
3.936	4.007	6.710	6.570	1.348	1.315	6.309	6.289	56.868	56.434	-11.919	-11.838	44.949	44.596	297	13	45.246	44.609
-1.952	-2.109	-1.848	-1.828	-509	-507	-3.379	-3.303	-29.489	-29.692	9.268	9.326	-20.221	-20.366	-29	-48	-20.250	-20.414
-1.358	-1.326	-2.368	-2.249	-256	-246	-1.715	-1.781	-14.690	-14.383	-4	1	-14.694	-14.382	-225	-1	-14.919	-14.383
-356	-361	-991	-937	-208	-199	-1.541	-1.475	-7.508	-7.176	2.584	2.467	-4.924	-4.709	-133	-108	-5.057	-4.817
270	211	1.503	1.556	375	363	-326	-270	5.181	5.183	-71	-44	5.110	5.139	-90	-144	5.020	4.995
-187	-182	-937	-925	-135	-134	-117	-147	-3.019	-2.975	42	40	-2.977	-2.935	-95	-91	-3.072	-3.026
-1	0	-4	34	0	0	-1	-3	-24	32	-	-	-24	32	-94	-234	-118	-202
82	29	562	665	240	229	-444	-420	2.138	2.240	-29	-4	2.109	2.236	-279	-469	1.830	1.767
-11	-11	-355	-399	-45	-48	-199	-167	-824	-842	-	-	-824	-842	-	-	-	-
71	18	207	266	195	181	-643	-587	1.314	1.398	-29	-4	1.285	1.394	-	-	-	-
681	672	20.089	19.809	3.234	3.236	1.189	1.192	39.744	38.394	-722	-698	39.022	37.696	-	-	39.022	37.696
38	39	171	187	3	0	101	99	4.195	4.115	-	-	4.195	4.115	-	-	4.195	4.115
0	0	0	0	0	0	13	13	3.098	2.963	-	-	3.098	2.963	-	-	3.098	2.963
300	296	181	173	0	-	52	71	959	948	-	-	959	948	-	-	959	948
209	194	444	474	36	91	775	747	5.273	5.262	-1.127	-1.149	4.146	4.113	-	-	4.146	4.113
323	272	93	144	3	3	19.555	19.567	23.995	24.257	-22.748	-23.230	1.247	1.027	-	-	1.247	1.027
-235	-183	0	0	-	-	-18.884	-18.860	-22.275	-22.679	22.184	22.589	-91	-90	-	-	-91	-90
0	0	0	0	-	-	43	82	84	112	-	-	84	112	-	-	84	112
-	-	-	-	-	-	-	-	0	5	-	-	0	5	-	-	0	5
-216	-214	-680	-650	-116	-110	-805	-830	-6.076	-5.527	1.127	1.148	-4.949	-4.379	-	-	-4.949	-4.379
-153	-136	-878	-734	-93	-88	-941	-881	-4.215	-3.925	562	635	-3.653	-3.290	-	-	-3.653	-3.290
0	-1	0	0	0	0	-45	-16	-195	-150	25	3	-170	-147	-	-	-170	-147
-98	-87	-264	-264	-55	-48	-2.710	-2.745	-5.008	-4.883	-36	0	-5.044	-4.883	-	-	-5.044	-4.883
-31	-27	-1.091	-1.210	-151	-148	-116	-131	-2.065	-2.145	2	4	-2.063	-2.141	-	-	-2.063	-2.141
818	825	18.065	17.929	2.861	2.936	-1.786	-1.705	34.416	33.784	-733	-698	33.683	33.086	-	-	33.683	33.086
187	186	10.698	10.556	1.352	1.429	833	1.279	16.212	16.362	-	-	16.212	16.362	-	-	16.212	16.362
-	-	1	1	-	-	311	336	478	511	-	-	478	511	-	-	478	511
-	-	0	0	-	-	6	9	8	3	-	-	8	3	-	-	8	3
262	248	5.261	5.333	559	617	215	201	9.190	8.267	-61	-43	9.129	8.224	-	-	9.129	8.224
0	0	-4.148	-4.253	-430	-460	-93	-74	-4.687	-4.812	-	-	-4.687	-4.812	-	-	-4.687	-4.812
262	248	1.113	1.080	129	157	122	127	4.503	3.455	-61	-43	4.442	3.412	-	-	4.442	3.412
-	-	-	-	-	-	5	-	8	217	-	-	8	217	-	-	8	217
25.476	26.319	43.382	42.206	4.867	4.835	27.608	27.157	295.763	295.653	-	-	295.763	295.653	-	-	295.763	295.653

INFORMATIONEN NACH REGIONEN

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. [IN MIO. €]	Externe Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte ¹⁾		Capital Employed ¹⁾		Brutto-Investitionen		Netto-Investitionen		Mitarbeiter ¹⁾	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Inland	22.921	22.667	36.443	35.188	27.566	26.980	8.629	7.681	3.945	2.872	187.882	187.837
Übriges Europa	12.348	11.991	6.524	6.473	5.831	5.925	503	494	500	491	83.858	84.228
Asien/Pazifik	2.466	2.449	767	696	751	662	38	67	38	67	13.917	13.702
Nordamerika	1.479	1.481	207	183	251	184	15	17	15	17	7.585	7.326
Übrige Welt	506	531	29	29	43	33	5	8	5	8	2.521	2.560
Konsolidierung	-	-	-721	-665	-759	-698	-61	-43	-61	-43	-	-
DB-Konzern bereinigt	39.720	39.119	43.249	41.904	33.683	33.086	9.129	8.224	4.442	3.412	295.763	295.653
Überleitung	8	-12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	39.728	39.107	43.249	41.904	33.683	33.086	9.129	8.224	4.442	3.412	295.763	295.653

¹⁾ Per 31.12.GRI
3.9

GRUNDLAGEN UND METHODEN

Grundlegende Informationen

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) sowie ihre Tochtergesellschaften (zusammen DB-Konzern) erbringen Dienstleistungen in den Bereichen Personenverkehr sowie Transport und Logistik und betreiben eine umfangreiche Eisenbahninfrastruktur, die auch DB-konzernexternen Nutzern diskriminierungsfrei zur Verfügung steht. Während die Geschäftsaktivitäten in der Eisenbahninfrastruktur maßgeblich im Heimatmarkt Deutschland stattfinden, sind die Geschäftsaktivitäten im Personenverkehr europaweit und im Bereich Transport und Logistik weltweit aufgestellt.

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern nur in unwesentlichem Umfang Anteile an Gesellschaften erworben.

Die DB AG, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, ist eine Aktiengesellschaft, deren Anteile vollständig von der Bundesrepublik Deutschland (Bund) gehalten werden. Im Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg wird die Gesellschaft unter der Nummer HRB 50000 geführt. Der DB-Konzern hat Wertpapiere i. S. d. § 2 Abs. 1 Satz 1 des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) emittiert, die an organisierten Märkten gemäß § 2 Abs. 5 WpHG gehandelt werden.

Dieser Konzern-Abschluss wurde durch den Vorstand aufgestellt und wird dem Aufsichtsrat für die Aufsichtsratssitzung am 18. März 2015 vorgelegt.

Grundlagen der Abschlusserstellung

Der Konzern-Abschluss wird auf der Grundlage des § 315a HGB und in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das IFRS Interpretations Committee erstellt. Die Rechnungslegungsnormen wurden über die gesamte Berichtsperiode hinweg und unverändert zum Vorjahr stetig angewendet.

Das Geschäftsjahr der DBAG und ihrer einbezogenen Tochtergesellschaften entspricht dem Kalenderjahr. Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden, soweit nicht anders angegeben, in Millionen Euro (Mio. €) ausgewiesen.

A) STANDARDS, ÜBERARBEITUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN, DIE ERSTMALIG VERBINDLICH FÜR BERICHTS-PERIODEN AB DEM 1. JANUAR 2014 ANZUWENDEN SIND

Im Berichtsjahr wurden im DB-Konzern-Abschluss alle neuen und überarbeiteten Standards und Interpretationen berücksichtigt, die erstmalig verbindlich ab dem 1. Januar 2014 anzuwenden sind, darüber hinaus Relevanz für den DB-Konzern besitzen und nicht bereits in Vorperioden vorzeitig angewendet wurden. Die Änderungen der Standards wurden entsprechend den Übergangsvorschriften berücksichtigt. Die erstmalige Anwendung dieser neuen Regelungen hat zu keinen wesentlichen Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss geführt. Es handelt sich um:

→ IAS 28: Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014¹⁾)

Mit der Verabschiedung von IFRS 11 und IFRS 12 wurde der Regelungsbereich von IAS 28, der sich bislang auf assoziierte Unternehmen beschränkte, um die Anwendung der Equity-Methode auf Gemeinschaftsunternehmen erweitert.

→ IAS 32: Änderung von IAS 32 »Finanzinstrumente: Darstellung – Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten« (veröffentlicht Dezember 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014)

Mit der Änderung erfolgt eine Klarstellung der Voraussetzungen für eine Saldierung von Finanzinstrumenten. Dabei wird insbesondere die Bedeutung des gegenwärtigen Rechtsanspruchs zur Aufrechnung herausgestellt.

→ IAS 36: Änderung von IAS 36 »Wertminderungen an Vermögenswerten«: Angaben zum erzielbaren Betrag für nicht finanzielle Vermögenswerte (veröffentlicht Mai 2013; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014)

Die Änderung von IFRS 13 »Bemessung des beizulegenden Zeitwerts« hat zu einer Folgeänderung in IAS 36 geführt. Danach sind zusätzliche Angaben hinsichtlich des erzielbaren Betrags von wertgeminderten Vermögenswerten erforderlich.

→ IAS 39: Änderung von IAS 39 »Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung«: Novation von Derivaten und Fortsetzung der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (veröffentlicht Juni 2013; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014)

¹⁾ Im Dezember 2012 hat die Europäische Kommission den Zeitpunkt des Inkrafttretens vom 1. Januar 2013 auf den 1. Januar 2014 verschoben.

IAS 39 wird um eine Erleichterungsregelung ergänzt, wonach die Beendigung des Hedge-Accountings nicht erforderlich ist, wenn die Novation (Schuldersetzung) eines Sicherungsinstruments mit einer zentralen Gegenpartei bestimmte Kriterien erfüllt.

→ **IFRS 10: Konzernabschlüsse (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014¹⁾)**

IFRS 10 ersetzt die Bestimmungen des IAS 27 zur Konzernrechnungslegung und des SIC-12 zur Einbeziehung von Zweckgesellschaften. Er definiert ein einheitliches Beherrschungskonzept, das künftig auf alle Unternehmen einschließlich der Zweckgesellschaften Anwendung findet. Aufgrund der Änderungen wird die Beurteilung der Frage, ob über ein Konzernunternehmen Kontrolle ausgeübt werden kann, künftig ein deutlich höheres Ermessen als bislang erfordern.

→ **IFRS 11: Gemeinsame Vereinbarungen (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014)**

IFRS 11 ersetzt die Regelungen des IAS 31 (Anteile an Joint Ventures) und des SIC-13 (Gemeinschaftlich geführte Einheiten – nicht monetäre Einlagen durch Partnerunternehmen). Im Unterschied zu IAS 31, der zwischen gemeinschaftlich geführten Unternehmen, gemeinschaftlich geführten Vermögenswerten und gemeinschaftlichen Tätigkeiten unterscheidet, erfolgt künftig lediglich eine Klassifizierung in Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftliche Tätigkeiten. Das bisherige Wahlrecht der Quotenkonsolidierung von Gemeinschaftsunternehmen wurde abgeschafft; Partnerunternehmen eines Gemeinschaftsunternehmens haben verpflichtend die Equity-Methode anzuwenden.

→ **IFRS 12: Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014¹⁾)**

IFRS 12 regelt künftig einheitlich die Angabepflichten zur Konzernrechnungslegung. Dies umfasst die Angaben über Tochterunternehmen, die bislang in IAS 27 geregelt waren, die Angaben zu gemeinschaftlich geführten und assoziierten Unternehmen, die bislang in IAS 31 und IAS 28 enthalten waren, sowie Angaben zu strukturierten Unternehmen (Zweckgesellschaften). Die Anhangangaben haben sich erweitert.

→ **IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12: Änderung von IFRS 10 »Konzernabschlüsse«, IFRS 11 »Gemeinsame Vereinbarungen« und IFRS 12 »Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen: Transition Guidance« (veröffentlicht Oktober 2012; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014)**

Die Änderung betrifft Übergangsvorschriften für die erstmalige Anwendung der Standards. Hiernach ist die Beurteilung von Beherrschung nach den neuen Vorschriften zu Beginn der erstmaligen Anwendung und nicht schon zu Beginn der Vergleichsperiode vorzunehmen. Außerdem entfällt eine Angabe von vergleichenden Informationen zu nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen.

B) STANDARDS, ÜBERARBEITUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN, DIE ZUM BERICHTSZEITPUNKT VERABSCHIEDET WAREN, JEDOCH NOCH NICHT VERPFLICHTEND ANZUWENDEN SIND UND NICHT VORZEITIG ANGEWENDET WERDEN

Standard	Gegenstand	veröffentlicht	anzuwenden ab Geschäftsjahr	Auswirkungen
IAS 1	Initiative zur Verbesserung von Angabepflichten	Dezember 2014	2016	nicht wesentlich
IAS 16/IAS 38	Klarstellung akzeptabler Abschreibungsmethoden	Mai 2014	2016	keine
IAS 16/IAS 41	Landwirtschaft: fruchttragende Pflanzen	Juni 2014	2016	keine
IAS 19	Arbeitnehmerbeiträge zu leistungsorientierten Plänen	November 2013	2015	nicht wesentlich
IAS 27	Einzelabschlüsse (Equity-Methode)	August 2014	2016	nicht wesentlich
IFRS 9	Finanzinstrumente	Juli 2014	2018	Auswirkungen auf die Bilanzierung von Finanzinstrumenten
IFRS 10, IFRS 12 und IAS 28	Investmentgesellschaften: Anwendung der Konsolidierungsausnahme	Dezember 2014	2016	keine
IFRS 10 und IAS 28	Veräußerung von Vermögenswerten eines Investors an beziehungsweise Einbringung in sein assoziiertes Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen	September 2014	2016	keine
IFRS 11	Erwerb von Anteilen an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit	Mai 2014	2016	keine
IFRS 14	Regulatorische Abgrenzungsposten	Januar 2014	2016	keine
IFRS 15	Erlöse aus Verträgen mit Kunden	Mai 2014	2017	Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss
Improvements to IFRS 2010 – 2012	Fünfter Sammelstandard zu verschiedenen Änderungen an sieben bestehenden IFRS	Dezember 2013	2015	nicht wesentlich
Improvements to IFRS 2011 – 2013	Sechster Sammelstandard zu verschiedenen Änderungen an vier bestehenden IFRS	Dezember 2013	2015	nicht wesentlich
Improvements to IFRS 2012 – 2014	Siebter Sammelstandard zu verschiedenen Änderungen an vier bestehenden IFRS	September 2014	2016	nicht wesentlich
IFRIC 21	Angaben	Mai 2013	2015	nicht wesentlich

Gliederung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung

Vermögenswerte und Schulden werden in der Bilanz entsprechend ihrer Fristigkeit als kurz- oder langfristige Posten dargestellt. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, sofern sie innerhalb von zwölf Monaten nach dem Ende des Berichtszeitraums realisiert werden oder fällig sind. Die Bilanzgliederung berücksichtigt die Anforderungen der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung folgt der Gliederung des Gesamtkostenverfahrens.

Grundlagen des Konzern-Abschlusses

VERGLEICHBARKEIT ZUM VORJAHR

Die Vergleichbarkeit der für das Berichtsjahr vorgelegten Finanzinformationen mit dem Vorjahreszeitraum ist durch die Berücksichtigung folgender Sachverhalte gegeben:

Veränderungen des Konsolidierungskreises

Die nicht wesentlichen Veränderungen des Konsolidierungskreises führen für das Berichtsjahr zu Finanzinformationen in der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung, der Kapitalflussrechnung sowie der Seg-

¹⁾ Im Dezember 2012 hat die Europäische Kommission den Zeitpunkt des Inkrafttretens vom 1. Januar 2013 auf den 1. Januar 2014 verschoben.

mentberichterstattung, die nicht direkt mit denen der Vorperiode vergleichbar sind. Detaillierte Informationen zu diesen Erwerben sowie Erläuterungen zu den übrigen Transaktionen sind in dem Abschnitt »Veränderungen im Konzern« dargelegt.

Veränderungen im Ausweis

Bei den Zugängen zum Sachanlagevermögen werden aktivierte Fremdkapitalkosten gesondert dargestellt. Diese Zugänge werden nicht in den Brutto-Investitionen ausgewiesen.

KONSOLIDIERUNGSMETHODEN

a) Grundsätze der Konsolidierung

Im Konzern-Abschluss der DB AG werden die DB AG und alle Unternehmen (Tochtergesellschaften) vollkonsolidiert, deren Finanz- und Geschäftspolitik von der DB AG bestimmt werden kann. Die Einbeziehung in den Konzern-Abschluss beginnt mit dem Zeitpunkt, zu dem die DB AG die Möglichkeit der Beherrschung (Control) nach IFRS 10 erlangt. Beherrschung setzt in diesem Zusammenhang Verfügungsgewalt, Risikobelastung durch oder Anrechte auf schwankende Renditen sowie eine Verknüpfung dieser beiden Komponenten voraus. Unter Verfügungsgewalt versteht man die gegenwärtige Möglichkeit, die relevanten Tätigkeiten des Unternehmens durch Stimmrechtsmehrheit und/oder andere vertragliche Rechte oder de facto zu lenken. So kann, auch wenn die Stimmrechtsmehrheit nicht vorliegt, eine Beherrschung durch die DB AG vorliegen, zum Beispiel, wenn die DB AG die Möglichkeit hat, kraft einer Stimmrechtsvereinbarung über mehr als die Hälfte der Stimmrechte zu verfügen, gemäß der Satzung oder einer Vereinbarung die Finanz- und Geschäftspolitik der Tochtergesellschaft zu bestimmen, die Mehrheit der Mitglieder der Geschäftsführungs- und/oder Aufsichtsorgane zu ernennen oder abzurufen oder die Mehrheit der Stimmen bei Sitzungen der Geschäftsführungs- und/oder Aufsichtsorgane zu bestimmen. Umgekehrt kann in Fällen, in denen diese Mehrheit zwar vorliegt, aber aufgrund vertraglicher Gestaltung die zuvor beschriebenen Möglichkeiten ausgeschlossen werden, keine Beherrschung vorliegen. Diese Beteiligungen werden als assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder sonstige Beteiligungen bilanziert. Der Stichtag des Abgangs aus dem Vollkonsolidierungskreis bestimmt sich nach dem Zeitpunkt, zu dem die Möglichkeit der Beherrschung endet.

Die verbundenen Unternehmen haben zum Zweck der einheitlichen Bilanzierung die Bilanzierungsrichtlinien des Mutterunternehmens angewendet.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt entsprechend IFRS 3.4 nach der Erwerbsmethode.

Anteile Fremder am Eigenkapital von Tochtergesellschaften werden getrennt vom Eigenkapital der Konzernaktionäre ausgewiesen. Die Höhe des Anteils Fremder ergibt sich aus den Anteilen der Fremden im Zeitpunkt des Erwerbs der Tochtergesellschaft sowie dem auf den Dritten entfallenden Anteil an der Veränderung des Eigenkapitals der Tochtergesellschaft seit dem Erwerb.

Konzerninterne Schuldverhältnisse beziehungsweise Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften werden vollständig eliminiert.

b) Unternehmenszusammenschlüsse

Alle nach dem 31. Dezember 2002 erworbenen Tochtergesellschaften sind nach der Erwerbsmethode im Sinne des IFRS 3 konsolidiert worden. Danach bestimmen sich die Anschaffungskosten eines Unternehmenszusammenschlusses nach den beizulegenden Zeitwerten der entrich-

teten Vermögenswerte und der eingegangenen oder übernommenen Schulden zum Tauschzeitpunkt. Die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden, unabhängig von eventuellen Minderheitenanteilen, nach IFRS 3 mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Abweichend hiervon werden erworbene langfristige Vermögenswerte beziehungsweise Gruppen von Vermögenswerten, die gemäß IFRS 5 als »zur Veräußerung gehalten« klassifiziert werden, mit dem Marktwert abzüglich noch anfallender Kosten (Fair Value less Costs to Sell) ausgewiesen.

Ein Differenzbetrag zwischen den Anschaffungskosten des Unternehmenszusammenschlusses und dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten erworbenen Vermögen wird als Firmenwert ausgewiesen. Sollte der Kaufpreis unter dem beizulegenden Zeitwert des erworbenen Vermögens liegen, wird der Differenzbetrag nach nochmaliger Prüfung unmittelbar erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Die Anteile Fremder ergeben sich anteilig aus den zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerten, Schulden und Eventualverpflichtungen.

Der Erwerb und der Verkauf von Anteilen an einem bereits vollkonsolidierten Unternehmen, die zu keiner Änderung der Beherrschungsmöglichkeit führen, werden erfolgsneutral im Eigenkapital ausgewiesen. Es ergeben sich insofern keine Buchwertänderungen der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden aus solchen Transaktionen.

c) Gemeinschaftsunternehmen, gemeinschaftliche Tätigkeiten und assoziierte Unternehmen

Als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) gelten Unternehmen, die von der DB AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden und bei der die Partner Rechte am Nettovermögen des Unternehmens besitzen.

Als gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) gelten Vereinbarungen, die von der DB AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden und bei der die gemeinschaftlich Tätigen Rechte an den der Vereinbarung zuzurechnenden Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden haben.

Assoziierte Unternehmen sind Beteiligungen, bei denen der DB-Konzern einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann. Der maßgebliche Einfluss beruht regelmäßig darauf, dass die DB AG direkt oder indirekt 20 bis 50% der Stimmrechte an diesen Unternehmen innehat und die damit verbundene Assoziierungsvermutung nicht widerlegt wird.

In Ausnahmefällen werden auch Gesellschaften, an denen der DB-Konzern weniger als 20% der Stimmrechte hält, als assoziierte Unternehmen eingestuft. Maßgeblicher Einfluss besteht hier trotz geringerer Anteilsquote zum Beispiel aufgrund verschiedener Mitbestimmungsrechte in wesentlichen Fragen der Geschäftspolitik oder weil Mitglieder der Geschäftsführung durch den DB-Konzern gestellt werden.

Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen werden im Rahmen der At-Equity-Bewertung einbezogen. Abweichend hiervon werden sie nach IFRS 5 bewertet, soweit die Anteile als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden.

Im Rahmen der At-Equity-Bewertung werden die Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen zu Anschaffungskosten im Konzern-Abschluss ausgewiesen, angepasst um die darauf entfallenden Änderungen im Reinvermögen der assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und um eventuelle Wertminderungen aus Impairment-Tests. Anteilig auf den DB-Konzern entfallende Verluste, die das Gesamtinvestment in das assoziierte Unternehmen beziehungsweise Gemeinschaftsunternehmen, bestehend aus fortge-

geschriebenem Equity-Ansatz sowie anderen langfristigen Forderungen, übersteigen, werden nicht berücksichtigt, es sei denn, der DB-Konzern hat entsprechende Verpflichtungen übernommen oder Zahlungen geleistet.

Ein positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten der erworbenen Anteile und dem anteiligen zum Erwerbszeitpunkt mit dem beizulegenden Zeitwert bewerteten erworbenen Vermögen stellt einen Firmenwert dar, der in dem fortgeschriebenen Equity-Ansatz enthalten ist und insoweit auch dem Impairment-Verfahren unterliegt. Sollte der Kaufpreis unter dem beizulegenden Zeitwert des anteilig erworbenen Vermögens liegen, wird der Differenzbetrag unmittelbar erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig eliminiert.

Bei gemeinschaftlichen Tätigkeiten sind die Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen anteilig zu bilanzieren.

GRI 2.9 VERÄNDERUNGEN IM KONZERN
a) Tochtergesellschaften

Der Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns hat sich wie folgt entwickelt:

[ANZAHL]	Inland 2014	Ausland 2014	Ins-gesamt 2014	Ins-gesamt 2013
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN				
Stand 01.01.	132	529	661	749
Zugänge	3	8	11	37
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	2
Abgänge	5	33	38	127
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	2	2	0
Insgesamt	130	502	632	661

Es werden wie im Vorjahr alle Tochtergesellschaften konsolidiert.

Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Insgesamt wurden im Berichtsjahr netto 1 Mio. € (im Vorjahr: 172 Mio. €) für Unternehmenskäufe nach IFRS 3 aufgewandt.

Bei den Zugängen zum Konsolidierungskreis handelt es sich um sieben im Berichtsjahr neu gegründete Gesellschaften, um den Erwerb von 100% der Anteile an der CUP TOUR bus, s.r.o. (Cup Tour), Příbram/Tschechien, den Erwerb von 100% der Aktien an der Barnsdale Cartel Damage Solution AG (Barnsdale), Berlin, den Erwerb von 99,9% der Anteile an der Bochimar Assistencia à Tripulacao de Navios Lda. (Bochimar), Luanda/Angola, sowie eine Mantelgesellschaft.

Die Transaktionen werden nachfolgend erläutert:

- Mit Vertrag vom 11. Februar 2014 (Closing 28. Februar 2014) wurden sämtliche Anteile an Cup Tour erworben. Dieses Unternehmen betreibt 17 Busse, vor allem auf der Nahverkehrsstrecke von Příbram nach Prag. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 1. März 2014 im Segment DB Arriva; die Gesellschaft wurde im Juli 2014 verschmolzen.
- Mit Vertrag vom 13. Mai 2014 (Closing 13. Mai 2014) wurden sämtliche Aktien an Barnsdale erworben. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 1. Juni 2014 im Segment Beteiligungen/Sonstige. Es wurde kein Geschäftsbetrieb im Sinne von IFRS 3 erworben; ein Unternehmenszusammenschluss im Sinne von IFRS 3 liegt hier nicht vor.

- Mit Vertrag vom 30. Juli 2014 (Closing 22. August 2014) wurden 99,9% der Anteile an Bochimar erworben. Die Gesellschaft firmiert jetzt unter dem Namen Schenker Angola Limitada; sie betreibt unter anderem Luft- und Seefrachttransporte und war in Angola bereits langjähriger Partner im DB Schenker-Netz. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 1. September 2014 im Segment DB Schenker Logistics.

Nachfolgend werden die Anschaffungskosten und der beizulegende Zeitwert des erworbenen Nettovermögens kumulativ für alle Veränderungen des Konsolidierungskreises, soweit diese in den Anwendungsbereich des IFRS 3 fallen, dargestellt. Sämtliche Kaufpreisallokationen für Erwerbe im Berichtsjahr wurden gemäß IFRS 3 vorgenommen. Der Firmenwert wird maßgeblich durch die für den Zeitraum nach Erwerb erwarteten Synergieeffekte substantiiert. Darüber hinaus entfällt ein erheblicher Teil auf nach IFRS 3 nicht ansatzfähige Vermögenswerte, insbesondere den Mitarbeiterstamm, den Marktzugang sowie das künftige Umsatzpotenzial.

Die Ermittlung des Firmenwerts ergibt sich wie folgt:

[IN MIO. €]	2014	davon Cup Tour	davon Bochimar
KAUFPREIS			
Geleistete Zahlungen	1	1	0
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	-	-	0
Gesamte übertragene Gegenleistung	1	1	0
+ Beizulegender Zeitwert des bereits vor dem Erwerb gehaltenen Eigenkapitalanteils	-	-	-
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	0	1	-1
Firmenwert	1	0	1

Bei den genannten Akquisitionen erwarten wir nicht, dass ein Teil des Goodwills für ertragsteuerliche Zwecke abzugsfähig ist.

KAUFPREISALLOKATION CUP TOUR

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

[IN MIO. €]	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	0	-	0
Immaterielle Vermögenswerte	0	2	2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	-	0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0	-	0
Flüssige Mittel	0	-	0
Aktive latente Steuern	0	-	0
Vermögenswerte	0	2	2
Verbindlichkeiten	0	-	0
Sonstige Rückstellungen	0	-	0
Passive latente Steuern	0	1	1
Schulden	0	1	1
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	-	-	-
Fremdanteil	-	-	-
Erworbenes Nettovermögen	0	1	1
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	1	-	1
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	0	-	0
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	1	-	1

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 0 Mio.€, Wertberichtigungen sind darin nicht enthalten.

Wäre Cup Tour bereits zum 1. Januar 2014 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 0 Mio.€ und ein zusätzliches Jahresergebnis von 0 Mio.€ ausgewiesen.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung und bis zum Zeitpunkt der Verschmelzung (Juli 2014) der Gesellschaft hat Cup Tour einen Umsatz von 1 Mio.€ sowie ein Jahresergebnis von 0 Mio.€ erwirtschaftet.

KAUFPREISALLOKATION BOCHIMAR

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

[IN MIO. €]	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	0	-	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	-	1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	3	-	3
Flüssige Mittel	2	-	2
Vermögenswerte	6	-	6
Verbindlichkeiten	6	-	6
Sonstige Rückstellungen	1	-	1
Passive latente Steuern	0	-	0
Schulden	7	-	7
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	-	-	-
Fremdanteil	0	0	0
Erworbenes Nettovermögen	-1	-	-1
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	0	-	0
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	2	-	2
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	-2	-	-2

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 1 Mio.€; darin sind Wertberichtigungen von 0 Mio.€ enthalten.

Wäre Bochimar bereits zum 1. Januar 2014 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 5 Mio.€ und ein zusätzliches Jahresergebnis von 2 Mio.€ ausgewiesen.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat Bochimar einen Umsatz von 2 Mio.€ sowie ein Jahresergebnis von 0 Mio.€ erwirtschaftet.

Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um 23 Verschmelzungen sowie um zehn Liquidationen und fünf Verkäufe. Aus den Verkäufen ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 65 Mio.€.

Die Ergebnisauswirkungen des Verlusts der Beherrschung sind in folgender Tabelle dargestellt:

[IN MIO. €]	2014
Verkauf The Original London Sightseeing Tour Ltd.	51
Verkauf Schenker Mauritanie SAS	2
Verkauf WBN Waggonbau Niesky GmbH	-13
Liquidation BAX Global Holdings Pty Ltd.	-7
Liquidation BAX Global (Aust.) Pty Ltd.	-3
Sonstige	1
Gesamtergebnisauswirkungen	31

Die Ergebnisse werden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen beziehungsweise Erträgen ausgewiesen.

Im April 2014 wurde die Veräußerung des Geschäftsbetriebs der Waggonbau Niesky beschlossen. Zur Durchführung der Transaktion wurde eine Vorratsgesellschaft – die WBN Waggonbau Niesky GmbH (vormals firmierend unter Blitz 14-53 GmbH) – erworben. Auf diese Gesellschaft wurde im Anschluss der Geschäftsbetrieb der Waggonbau Niesky einschließlich der dazugehörigen Vermögensgegenstände, Schulden und Rechtsverhältnisse übertragen.

Im Anschluss an die Einbringung ihres Geschäftsbetriebs wurden sämtliche Geschäftsanteile der WBN Waggonbau Niesky mit Kauf- und Abtretungsvertrag zum 30. Mai 2014 (Closing 9. Juli 2014) für einen symbolischen Kaufpreis von 1€ veräußert.

Die Abgänge aus der Änderung der Einbeziehungsart betreffen zwei Gesellschaften, die ab dem Beginn des Berichtsjahres at Equity bilanziert werden.

Die folgende Übersicht zeigt zusammengefasst die Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus den gegenüber dem Vorjahreszeitraum eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises:

[IN MIO. €]	DB-Konzern 01.01. bis 31.12.2014	davon aus Konsolidierungs- kreis- zugängen	Beträge für Konsolidierungs- kreis- abgänge
Umsatzerlöse	39.728	107	-65
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.694	0	-
Gesamtleistung	42.422	107	-65
Sonstige betriebliche Erträge	2.824	3	-14
Materialaufwand	-20.250	-47	24
Personalaufwand	-14.919	-37	23
Abschreibungen	-3.190	-9	32
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.057	-9	32
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.830	8	32
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	8	-	-
Zinsergebnis	-898	-1	0
Übriges Finanzergebnis	-3	0	0
Finanzergebnis	-893	-1	0
Ergebnis vor Ertragsteuern	937	7	32
Ertragsteuern	51	-1	3
Jahresergebnis	988	6	35

Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse von 107 Mio.€ betreffen mit 76 Mio.€ die im Vorjahr unterjährig erworbene Veolia Osteuropa, mit 12 Mio.€ die im Vorjahr unterjährig erworbene Centrebus, mit 9 Mio.€ die im Vorjahr unterjährig erworbene Czech Bus, mit 5 Mio.€ die im Vorjahr unterjährig erworbene Schenker VAE (firmiert

unter Schenker Logistics L.L.C.), mit 2 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene Schenker Panama sowie mit 2 Mio. € die erworbene Bochimar. Im Juli 2014 wurde die im Februar 2014 erworbene Cup Tour verschmolzen.

Von den Beträgen für Konsolidierungskreisabgänge entfallen bei den Umsatzerlösen 31 Mio. € auf die im Berichtsjahr abgegangene Arriva Malta.

Angaben zu Tochterunternehmen, an denen wesentliche nicht beherrschende Anteile bestehen:

[NAME]	Sitz	Geschäftsfeld	Beteiligungs- und Stimmrechtsquote der nicht beherrschenden Anteile in %		Anteile anderer Gesellschafter in Mio. €		
			31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013	
Transportes Ferroviarios Especiales S.A. (Transfesa)	Madrid/Spanien	DB Schenker Rail	22,67	22,67	28	28	
Autoservizi F.V.G. S.P.A. - SAF (SAF)	Udine/Italien	DB Arriva	40,00	40,00	25	24	
DB Schenker Rail Scandinavia A/S (Scandinavia)	Taastrup/Dänemark	DB Schenker Rail	49,00	49,00	22	23	
Schenker-Seino Co. Ltd. (Seino)	Tokio/Japan	DB Schenker Logistics	40,00	40,00	12	13	
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S. (Arkas)	Zincirlikuyu/Türkei	DB Schenker Logistics	45,00	45,00	8	6	
Arriva Nitra a.s. (Nitra)	Nitra/Slowakei	DB Arriva	39,52	39,52	6	6	
Botniatag AB (Botniatag)	Umeå/Schweden	DB Arriva	40,00	40,00	-5	-14	
Einzeln unwesentliche Tochterunternehmen mit nicht beherrschenden Anteilen						47	40
Gesamtsumme nicht beherrschender Anteile						143	126

Nachfolgend finden sich Finanzinformationen dieser Tochterunternehmen in zusammengefasster Form. Bei den angegebenen Beträgen wurden konzerninterne Transaktionen nicht eliminiert.

[IN MIO. €]	Transfesa		SAF		Scandinavia		Seino		Arkas		Nitra		Botniatag	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
KURZFRISTIGES NETTOVERMÖGEN														
Vermögenswerte per 31.12.	44	38	20	20	35	34	51	54	39	36	9	9	4	8
Schulden per 31.12.	-44	-37	-17	-20	-20	-21	-31	-34	-24	-24	-6	-8	-5	-20
	0	1	3	0	15	13	20	20	15	12	3	1	-1	-12
LANGFRISTIGES NETTOVERMÖGEN														
Vermögenswerte per 31.12.	183	190	76	77	69	77	21	22	3	2	17	17	-	0
Schulden per 31.12.	-1	-1	-17	-17	-38	-43	-5	-4	-	0	-3	-2	-13	-23
	182	189	59	60	31	34	16	18	3	2	14	15	-13	-23
Umsatzerlöse	124	110	58	57	59	66	257	237	163	164	16	14	16	15
Ergebnis vor Steuern	-10	-3	10	14	-	5	9	10	6	6	2	-	17	-50
Ertragsteuern	5	1	-3	-5	-	-1	-4	-4	-1	-2	-1	-	-	-
Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen	-5	-2	7	9	1	4	5	6	5	4	1	0	17	-50
Nachsteuerergebnis aufgegebener Geschäftsbereiche	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jahresüberschuss	-5	-2	7	9	1	4	5	6	5	4	1	0	17	-50
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	0	0	0	0	-10	1	-3	-	-	1	1
Gesamtergebnis	-5	-2	7	9	1	4	5	-4	6	1	1	0	18	-49
davon entfallen auf Anteile ohne beherrschenden Einfluss	-1	0	3	4	0	2	2	-2	3	0	0	0	7	-20
An Inhaber der Anteile ohne beherrschenden Einfluss gezahlte Dividende	-	-	1	1	-	-	2	1	1	1	-	-	-	-
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	15	2	8	17	8	10	-4	11	5	2	2	6	1	-2
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-7	-15	-7	-3	0	1	-1	-7	-1	-1	-1	-3	0	-
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	-7	14	0	-15	-24	4	-5	-2	-3	-1	0	1	-1	2
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel	1	1	1	-1	-16	15	-10	2	1	0	1	4	0	0

b) Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

[ANZAHL]	Inland 2014	Ausland 2014	Ins- gesamt 2014	Ins- gesamt 2013
AT EQUITY BEWERTETE GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN				
Stand 01.01.	12	11	23	22
Zugänge	0	1	1	2
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	2	7	9	0
Abgänge	1	1	2	1
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Stand 31.12.	13	18	31	23
AT EQUITY BEWERTETE ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN				
Stand 01.01.	57	53	110	116
Zugänge	0	0	0	1
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Abgänge	3	5	8	5
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	2	5	7	2
Stand 31.12.	52	43	95	110

Bei den Zugängen handelt es sich um das neu gegründete Gemeinschaftsunternehmen Container Terminal Enns GmbH (Anschaffungskosten insgesamt 2,1 Mio. €).

Einzelheiten zu wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen des DB-Konzerns werden in den folgenden Tabellen angeführt:

[NAME]	Sitz	Geschäfts- feld	Stimmrechts-/ Kapitalanteil in % 31.12. 2014	31.12. 2013
VT-Arriva Szélemlyszállító és Szolgáltató Kft. (VT-Arriva)	Székes- fehérvár/ Ungarn	DB Arriva	49,91	49,91
Trieste Trasporti S.P.A. (Trieste)	Triest/ Italien	DB Arriva	39,94	39,94

Die Beziehungen zu den Gemeinschaftsunternehmen sind operativer Natur.

Alle oben aufgeführten Unternehmen werden im Konzern-Abschluss nach der At-Equity-Methode bilanziert. Notierte Marktpreise liegen nicht vor.

Die zusammenfassenden Finanzinformationen der wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen des DB-Konzerns sind nachfolgend angegeben. Die angegebenen Finanzinformationen entsprechen den Beträgen der nach IFRS aufgestellten Abschlüsse der Gemeinschaftsunternehmen.

[IN MIO. €]	VT-Arriva		Trieste	
	2014	2013	2014	2013
Langfristige Vermögenswerte per 31.12.	41	47	63	62
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Flüssige Mittel per 31.12.	4	3	21	17
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte per 31.12.	9	10	28	24
	13	13	49	41
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzielle Verbindlichkeiten per 31.12.	-28	-41	-	-
Nicht finanzielle Verbindlichkeiten per 31.12.	-1	-1	-17	-18
	-29	-42	-17	-18
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzielle Verbindlichkeiten per 31.12.	-5	-1	-	-
Nicht finanzielle Verbindlichkeiten per 31.12.	-5	-6	-45	-41
	-10	-7	-45	-41
Nettovermögen per 31.12.	15	11	50	44
Umsatzerlöse	52	40	75	75
Abschreibungen	-4	-3	-5	-4
Zinserträge	-	-	1	2
Zinsaufwendungen	-3	-3	-	-
Ertragsteuern	-2	-1	-8	-5
Jahresergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	5	4	9	4
Nachsteuerergebnis aufgebener Geschäftsbereiche	-	-	-	-
Jahresergebnis	5	4	9	4
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-
Gesamtergebnis	5	4	9	4

Überleitungsrechnung von den zusammengefassten Finanzinformationen zum Buchwert der Beteiligungen:

[IN MIO. €]	VT-Arriva		Trieste	
	2014	2013	2014	2013
Nettovermögen des Gemeinschafts- unternehmens per 01.01.	11	7	44	46
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	5	4	9	4
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-
Kapitalerhöhung (+)/Dividenden (-)	-	-	-3	-6
Fremdwährungsdifferenzen	-1	0	-	-
Nettovermögen des Gemeinschafts- unternehmens per 31.12.	15	11	50	44
Beteiligungsquote des Konzerns in %	49,91	49,91	39,94	39,94
Anteil am Nettovermögen des assoziierten Unternehmens	7	5	20	18
Geschäfts- oder Firmenwert	3	3	6	6
Sonstige Anpassungen	-	-	-	-
Buchwert der Beteiligung	10	8	26	24

Die zusammengefassten Finanzinformationen der einzelnen unwesentlichen Gemeinschaftsunternehmen des DB-Konzerns können nachfolgender Tabelle entnommen werden:

[IN MIO. €]	2014	2013
Anteil des Konzerns am Gewinn/Verlust aus fortgeführten Geschäftsbereichen	1	-2
Anteil des Konzerns am Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Anteil des Konzerns am sonstigen Ergebnis	0	0
Anteil des Konzerns am Gesamtergebnis	1	-2

Die Buchwerte der einzeln unwesentlichen Gemeinschaftsunternehmen des DB-Konzerns betragen 25 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 15 Mio. €).

Nicht erfasste Verluste in Bezug auf Gemeinschaftsunternehmen lagen weder in der Berichtsperiode noch im Vergleichszeitraum vor.

Einzelheiten zu wesentlichen assoziierten Unternehmen des DB-Konzerns werden in den folgenden Tabellen angeführt:

[NAME]	Sitz	Geschäftsfeld	Stimmrechts-/Kapitalanteil in %	
			31.12.2014	31.12.2013
Container Terminal Dortmund GmbH (CTD)	Dortmund	DB Schenker Rail	30,00	30,00
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA)	Basel/Schweiz	Beteiligungen/Sonstige	22,60	22,60
BLS Cargo AG (BLS)	Bern/Schweiz	DB Schenker Rail	-	45,00
Sociedad de Estudios y Explotación Material Auxiliar de Transportes, S.A. (SEMAT)	Madrid/Spanien	DB Schenker Rail	62,80	62,80
Omfesa Logística S.A. (Omfesa)	Madrid/Spanien	DB Schenker Rail	50,00	50,00
Barraqueiro SGPS SA (Barraqueiro)	Lissabon/Portugal	DB Arriva	31,50	31,50

Die Beziehungen zu den assoziierten Unternehmen sind operativer Natur.

Im Berichtsjahr wurden die Anteile an der BLS Cargo AG, Bern/Schweiz, verkauft.

Alle oben aufgeführten Unternehmen werden im Konzern-Abschluss nach der At-Equity-Methode bilanziert. Notierte Marktpreise liegen nicht vor.

Die zusammenfassenden Finanzinformationen der wesentlichen assoziierten Unternehmen des DB-Konzerns sind nachfolgend angegeben. Die angegebenen Finanzinformationen entsprechen den Beträgen der nach IFRS aufgestellten Abschlüsse der assoziierten Unternehmen.

[IN MIO. €] PER 31.12.	CTD		EUROFIMA		BLS		SEMAT		Omfesa		Barraqueiro	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Langfristige Vermögenswerte	1	1	17.216	17.844	-	86	18	22	11	12	341	377
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE												
Flüssige Mittel	3	3	1.003	907	-	18	1	-	2	2	85	81
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	2	2	3.478	3.714	-	25	6	5	-	2	106	100
	5	5	4.481	4.621	-	43	7	5	2	4	191	181
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL												
Finanzielle Verbindlichkeiten	-	-	-17.320	-17.879	-	-9	-1	-3	-	-2	-136	-140
Nicht finanzielle Verbindlichkeiten	-2	-2	-4	-3	-	-7	-1	-	-2	-2	-82	-83
	-2	-2	-17.324	-17.882	-	-16	-2	-3	-2	-4	-218	-223
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL												
Finanzielle Verbindlichkeiten	-	-	-3.044	-3.312	-	-	-1	-4	-2	-1	-30	-28
Nicht finanzielle Verbindlichkeiten	-	-	-11	-12	-	-39	-18	-16	-10	-11	-142	-132
	-	-	-3.055	-3.324	-	-39	-19	-20	-12	-12	-172	-160
Nettovermögen	4	4	1.318	1.259	-	74	4	4	-1	0	142	175

[IN MIO. €]	CTD		EUROFIMA		BLS		SEMAT		Omfesa		Barraquero	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Umsatzerlöse	9	20	-	-	-	148	16	13	1	6	336	328
Abschreibungen	0	0	-1	-1	-	-7	-2	-3	-1	-2	-23	-23
Zinserträge	0	0	802	949	-	0	0	0	0	0	-	-
Zinsaufwendungen	0	0	-769	-914	-	0	0	-1	-1	-1	-10	-9
Ertragsteuern	0	-1	-	-	-	-	-1	-1	0	0	-2	-1
Jahresergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	1	2	27	28	-	1	-	-5	-1	-5	-33	-18
Nachsteuerergebnis aufgegebener Geschäftsbereiche	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jahresergebnis	1	2	27	28	-	1	0	-5	-1	-5	-33	-18
Sonstiges Ergebnis	-	-	5	-18	-	-	-	-	-	-	-	-
Gesamtergebnis	1	2	32	10	-	1	0	-5	-1	-5	-33	-18

Überleitungsrechnung von den zusammengefassten Finanzinformationen zum Buchwert der Beteiligungen:

[IN MIO. €]	CTD		EUROFIMA		BLS		SEMAT		Omfesa		Barraquero	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Nettvermögen des assoziierten Unternehmens per 01.01.	4	4	1.259	1.270	-	75	4	4	0	3	175	193
Jahresergebnis	1	2	27	28	-	1	0	-5	-1	-5	-33	-18
Sonstiges Ergebnis	-	-	5	-18	-	-	-	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhung (+)/Dividenden (-)	-1	-2	-	-	-	-	-	5	-	2	-	-
Fremdwährungsdifferenzen	-	-	27	-21	-	-2	-	-	-	-	-	-
Nettvermögen des assoziierten Unternehmens per 31.12.	4	4	1.318	1.259	-	74	4	4	-1	0	142	175
Beteiligungsquote in %	30,00	30,00	22,60	22,60	-	45,00	62,80	62,80	50,00	50,00	31,50	31,50
Anteil am Nettvermögen des assoziierten Unternehmens	1	1	298	285	-	33	3	3	0	0	45	55
Geschäfts- oder Firmenwert	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33	33
Sonstige Anpassungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Buchwert der Beteiligung	1	1	298	285	-	33	3	3	0	0	78	88

Die zusammenfassenden Finanzinformationen der einzeln unwesentlichen assoziierten Unternehmen des Konzerns können nachfolgender Tabelle entnommen werden.

[IN MIO. €]	2014	2013
Anteil des Konzerns am Gewinn/Verlust aus fortgeführten Geschäftsbereichen	6	6
Anteil des Konzerns am Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Anteil des Konzerns am sonstigen Ergebnis	0	0
Anteil des Konzerns am Gesamtergebnis	6	6

Die Buchwerte der einzeln unwesentlichen assoziierten Unternehmen des DB-Konzerns betragen 37 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 54 Mio. €).

Der DB-Konzern hat Verluste von insgesamt 0,4 Mio. € (im Vorjahr: 0,04 Mio. €) in Bezug auf seine Anteile an assoziierten Unternehmen nicht erfasst, da er keine Verpflichtung im Hinblick auf diese Verluste hat.

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

a) Funktionale Währung und Berichtswährung

Die Währungsumrechnung erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung. Die funktionale Währung aller in den DB-Konzern-Abschluss einbezogenen Tochterunternehmen ist die jeweilige Landeswährung.

Der DB-Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt (Berichtswährung).

b) Transaktionen und Salden

Transaktionen, die eine in den Konsolidierungskreis einbezogene Gesellschaft nicht in ihrer funktionalen Währung durchführt (Fremdwährungsgeschäfte), werden in die funktionale Währung der entsprechenden Einheit mit dem Kurs zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. Kursgewinne und -verluste aus der Abwicklung solcher Transaktionen und aus der Bewertung von monetären Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum Stichtagskurs im Jahresabschluss werden in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

c) Tochtergesellschaften

Tochtergesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, rechnen ihre in Landeswährung aufgestellten Abschlüsse für Zwecke der Einbeziehung in den Konzern-Abschluss der DB AG wie folgt in die Berichtswährung Euro um: Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden zum Stichtagskurs, Erträge und Aufwendungen zum Durchschnittskurs umgerechnet. Die Differenzen aus der Währungsumrechnung werden im Eigenkapital gesondert gezeigt.

Das im Rahmen eines Erwerbs ausländischer Tochtergesellschaften erstkonsolidierungspflichtige Eigenkapital wird zum jeweiligen Bilanzstichtag mit dem historischen Kurs zum Erwerbszeitpunkt umgerechnet. Entstehende Differenzen aus der Währungsumrechnung werden gesondert im Eigenkapital ausgewiesen.

Solange das Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis einbezogen wird, erfolgt die Fortführung der Umrechnungsdifferenzen im Konzerneigenkapital. Scheiden Tochterunternehmen aus dem Konsolidierungskreis aus, werden die entsprechenden Umrechnungsdifferenzen erfolgswirksam aufgelöst.

Firmenwerte und Anpassungen an die beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden infolge von Akquisitionen ausländischer Tochtergesellschaften werden als Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der ausländischen Gesellschaften behandelt und mit dem Kurs zum Bilanzstichtag umgerechnet.

Jahresabschlüsse von Tochtergesellschaften, die ihren Sitz in einem Hochinflationland haben, werden gemäß IAS 29 umgerechnet. Im Berichts- und im Vergleichszeitraum hatte kein wesentliches Tochterunternehmen seinen Sitz in einem Hochinflationland.

Währungsumrechnungsdifferenzen aus der Umrechnung von Anteilen an einer ausländischen Tochtergesellschaft sowie aus Darlehen, die Teil der Netto-Investition in diese ausländischen Tochtergesellschaften sind, werden im Eigenkapital erfasst. Wenn die ausländische Tochtergesellschaft den Konsolidierungskreis verlässt, werden die Währungsumrechnungsdifferenzen über die Gewinn- und Verlustrechnung ausgebucht.

Für die Währungsumrechnung wurden unter anderem folgende Wechselkurse zugrunde gelegt:

1 € ENTSPRICHT	Stichtag 31.12.		Durchschnitt	
	2014	2013	2014	2013
Australischer Dollar (AUD)	1,48290	1,54230	1,47188	1,37769
Kanadischer Dollar (CAD)	1,40630	1,46710	1,46614	1,36837
Schweizer Franken (CHF)	1,20240	1,22760	1,21462	1,23106
Dänische Krone (DKK)	7,44530	7,45930	7,45482	7,45792
Britisches Pfund (GBP)	0,77890	0,83370	0,80612	0,84925
Hongkong-Dollar (HKD)	9,41700	10,69330	10,30246	10,30157
Japanischer Yen (JPY)	145,23000	144,72000	140,30612	129,66267
Norwegische Krone (NOK)	9,04200	8,36300	8,35438	7,80671
Polnischer Zloty (PLN)	4,27320	4,15430	4,18426	4,19749
Schwedische Krone (SEK)	9,39300	8,85910	9,09852	8,65154
Singapur-Dollar (SGD)	1,60580	1,74140	1,68232	1,66188
US-Dollar (USD)	1,21410	1,37910	1,32850	1,32812

ERTRAGS- UND AUFWANDSREALISIERUNG

Die im DB-Konzern erwirtschafteten Erlöse betreffen die Erbringung von Beförderungs-, Transport- und Logistikleistungen, die Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur, den Verkauf von Gütern und sonstige, insbesondere im Zusammenhang mit dem Eisenbahngeschäft stehende Dienstleistungen abzüglich Umsatzsteuer, Rabatten und gegebenenfalls Preisnachlässen. Sie werden zum erhaltenen beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die vom DB-Konzern erbrachten Dienstleistungen werden im Regelfall mit einem Zeithorizont von wenigen Stunden/Tagen abgewickelt. Ausnahmen hiervon bilden im Wesentlichen die Segmente DB Bahn Regio und DB Arriva, bei denen die Auftragsabwicklung in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Auftraggebern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung haben. Auch in der Sparte Kontraktlogistik/Supply Chain Management im Segment DB Schenker Logistics, die rund 5% der Konzernumsätze erzielt, bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden. Erlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen werden erfasst, sobald die Leistung erbracht ist, die Höhe der Erlöse und der Kosten zuverlässig ermittelbar ist und der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern wahrscheinlich zufließen wird.

Dividendenerträge werden in dem Zeitpunkt erfasst, in dem das Recht auf den Empfang der Zahlung entsteht. Zinserträge werden nach der Effektivzinsmethode in der Periode, in der sie entstehen, erfolgswirksam erfasst.

Grundsätzlich sind alle Aufwendungen und Erträge unsaldiert ausgewiesen, es sei denn, die Rechnungslegungsvorschriften gemäß IFRS erlauben oder verlangen eine Saldierung.

Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung oder zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam.

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

a) Sachanlagen

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um die kumulierten planmäßigen Abschreibungen sowie unter Berücksichtigung von Wertminderungen und Wertaufholungen. Die Anschaffungskosten enthalten den Anschaffungspreis zuzüglich Anschaffungsnebenkosten abzüglich Anschaffungspreisminderungen. Soweit Stilllegungs- beziehungsweise Wiederherstellungsverpflichtungen bestehen, erfolgt deren Berücksichtigung in den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Sachanlagen bei gleichzeitigem Ausweis einer Rückstellung. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten direkt zurechenbare Gemeinkosten.

Ist für die Herstellung eines Vermögenswerts ein beträchtlicher Zeitraum erforderlich, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen Zustand zu versetzen, so werden direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten als Herstellungskosten des Vermögenswerts aktiviert. Sofern kein direkter Bezug hergestellt werden kann, wird der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz des Berichtsjahres herangezogen. Im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung von Sachanlagen anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

Nachträgliche Kosten werden aktiviert, wenn die Aufwendungen den wirtschaftlichen Nutzen der Sachanlage erhöhen und die Kosten verlässlich ermittelt werden können. Andere Reparaturen oder Wartungen werden dagegen grundsätzlich als Aufwand erfasst.

Im Verhältnis zu den gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten wesentliche Komponenten einer Sachanlage werden separat bilanziert und linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear über die erwartete Nutzungsdauer. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden für die wesentlichen Gruppen des Sachanlagevermögens zugrunde gelegt:

	Jahre
Bahnkörper, Tunnel, Brücken, Bahnübergänge	15-90
Gleisanlagen	13-26
Gebäude, Hallen, Überdachungen	10-75
Übrige bauliche Anlagen	8-60
Signalanlagen	10-40
Fernmeldeanlagen	5-20
Bahnstromanlagen	10-40
Schienenfahrzeuge	10-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-15

Die Angemessenheit der gewählten Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauern wird jährlich überprüft. Ebenso werden unsere Erwartungen hinsichtlich des Restwerts jährlich aktualisiert.

Investitionszuschüsse werden direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt.

b) Vermögenswerte aus Finanzierungsleasing

Gemietete und geleaste Vermögenswerte, deren zugrunde liegende Leasingverträge nach IAS 17 als Finanzierungsleasing eingestuft werden, werden zum Zeitpunkt des Beginns der Vertragslaufzeit mit dem beizulegenden Zeitwert oder dem niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen aktiviert und über die wirtschaftliche Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder die kürzere Laufzeit des Leasingverhältnisses linear abgeschrieben.

c) Immaterielle Vermögenswerte und Firmenwerte

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden mit den Anschaffungskosten angesetzt. Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden zu ihren Herstellungskosten bilanziert und betreffen größtenteils Software. Die Kosten der Entwicklungsphase werden aktiviert, wenn dem DB-Konzern ein zukünftiger wirtschaftlicher Nutzen zufließt und die sonstigen Aktivierungsvoraussetzungen erfüllt sind. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt zurechenbaren Kosten sowie diejenigen Kosten, die anfallen, um den Vermögenswert auf seine vorgesehene Verwendung vorzubereiten.

Bei internationalen Ausschreibungsprozessen können Auftrags- und Mobilisierungskosten entstehen, die mit einer zukünftigen Geschäftstätigkeit im Rahmen eines Verkehrsvertrags verbunden sind. Derartige Kosten werden unter der Voraussetzung, dass die Erlangung des Vertrags höchst wahrscheinlich ist und dass die Kosten abrechenbar sind, aktiviert und über die voraussichtliche Vertragslaufzeit abgeschrieben.

Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen Kosten für Material und Dienstleistungen, Lohn- und Gehaltskosten sowie zuzurechnende Gemeinkosten.

Ist für die Herstellung eines Vermögenswerts ein beträchtlicher Zeitraum erforderlich, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen Zustand zu versetzen, so werden direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten als Herstellungskosten des Vermögenswerts aktiviert. Sofern kein direkter Bezug hergestellt werden kann, wird der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz des Berichtsjahres herangezogen.

Im Zusammenhang mit der Anschaffung und Herstellung von immateriellen Vermögenswerten anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

Die Folgebewertung der immateriellen Vermögenswerte (außer den Firmenwerten und der Marke Arriva) erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen zuzüglich Wertaufholungen. Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear. Die Angemessenheit der Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauer wird jährlich überprüft.

Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden der planmäßigen Abschreibung auf immaterielle Vermögenswerte zugrunde gelegt:

	Jahre
Konzessionen, Rechte o. Ä.	Vertragslaufzeit
Warenzeichen	Nutzungszeit
Markennamen	Nutzungszeit
Kundenstamm	Nutzungszeit
Entgeltlich erworbene Software	3-5
Selbst erstellte Software	3

Firmenwerte ergeben sich als positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten für den Erwerb der Anteile und den beizulegenden Zeitwerten der einzelnen erworbenen Vermögenswerte, übernommenen Schulden und Eventualverbindlichkeiten. Sie werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern unterliegen dem jährlichen Impairment-Test. Impairment-Verluste auf Firmenwerte werden nicht wieder aufgeholt.

d) Wertminderungen von Vermögenswerten

IAS 36 regelt die Werthaltigkeitsprüfung materieller und immaterieller Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer, die mithilfe eines sogenannten indikatorbasierten Asset-Impairment-Tests durchgeführt wird. Ein solcher Asset-Impairment-Test ist dann durchzuführen, wenn Indikatoren (sogenannte Triggering Events) einen möglichen Wertverlust anzeigen. Ferner sind gemäß IAS 36 Firmenwerte (Goodwills) sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung in Form eines Goodwill-Impairment-Tests zu unterziehen.

ABGRENZUNG DER CASH-GENERATING UNITS

Werthaltigkeitsprüfungen im Rahmen des Asset-Impairment-Tests sind grundsätzlich auf Ebene einzelner Vermögenswerte durchzuführen. Sofern für einzelne Vermögenswerte keine weitgehend unabhängigen zukünftigen Cashflows festgestellt werden können, sind sogenannte zahlungsmittelgenerierende Einheiten (Cash-generating Units; CGUs) als Aggregation von Vermögenswerten, deren zukünftige Cashflows

voneinander abhängen, zu bilden. Im DB-Konzern werden die CGUs weitgehend auf Ebene der operativ tätigen Segmente identifiziert, wobei unter anderem innerhalb des Segments DB Dienstleistungen aufgrund unterschiedlicher Leistungsinhalte eine weitere Differenzierung vorgenommen werden kann. Durch die Kongruenz zwischen Führungsstruktur und Legalstruktur bestehen die identifizierten CGUs zudem immer aus mindestens einer rechtlichen Einheit. Dadurch können die für den Asset-Impairment-Test notwendigen Daten aus Jahresabschluss- und Planungsdaten abgeleitet werden.

Die Werthaltigkeitsprüfung von Firmenwerten wird auf Ebene der CGU durchgeführt, der dieser Firmenwert zugeordnet worden ist. Wesentliche Firmenwerte bestehen derzeit in den CGUs DB Arriva, DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics. Wir verweisen hierzu auf die Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten.

METHODISCHES VORGEHEN

Beim Impairment-Test nach IAS 36 ist der Buchwert (Carrying Amount) eines Vermögenswerts, einer CGU oder beim Goodwill-Impairment-Test auf Basis einer Gruppe von CGUs mit dem entsprechenden erzielbaren Betrag (Recoverable Amount) zu vergleichen. Ist der positive Buchwert nicht mehr durch den erzielbaren Betrag gedeckt, führt dies zu einer entsprechenden Wertminderung.

Der Buchwert einer CGU ergibt sich durch die Addition der Buchwerte der Vermögenswerte abzüglich der Verbindlichkeiten, die mit den einbezogenen Vermögenswerten verbunden sind (Nettoposition). Darüber hinaus sind bei der Bestimmung des Buchwerts einer CGU auch gemeinschaftlich von mehreren CGUs genutzte Vermögenswerte (Corporate Assets) und Verbindlichkeiten (Corporate Liabilities) anteilig zu berücksichtigen, und das für die entsprechende CGU notwendige Umlaufvermögen (Working Capital) ist mit einzubeziehen.

Der erzielbare Betrag ist definiert als der höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Abgangskosten (Fair Value less Costs of Disposal) und dem Nutzungswert (Value in Use). In den im DB-Konzern durchgeführten Impairment-Tests wird der erzielbare Betrag durch den Nutzungswert repräsentiert. Der Nutzungswert ermittelt sich als Barwert der aus der Fortführung einer CGU oder einer Gruppe von CGUs zu erwartenden Free Cashflows vor Zinsen und nach Steuern. Dabei wurde eine pauschale Steuerquote auf das EBIT in Höhe von 30,5% (unverändert gegenüber dem Vorjahr) angesetzt. Die Prognose der Cashflows spiegelt vergangene Erfahrungen wider und berücksichtigt die Erwartungen der Unternehmensführung hinsichtlich zukünftiger Marktentwicklungen. Basis dieser Cashflow-Prognosen ist die vom Vorstand der DBAG beschlossene Mittelfristplanung, die einen Planungshorizont von fünf Jahren umfasst. Sofern Cashflow-Prognosen über den fünfjährigen Planungshorizont hinaus notwendig sind, wird aus der Planung ein nachhaltiger Free Cashflow abgeleitet und auf Basis einer an der spezifischen Marktentwicklung orientierten Wachstumsrate fortgeschrieben. Wie im Vorjahr wird von einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 1% p. a. beziehungsweise bei der CGU DB Arriva von 2% p. a. ausgegangen.

Zur Diskontierung der Free Cashflows wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarkts für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber dem DB-Konzern widerspiegelt. Aufgrund der ermittelten Free Cashflows nach Steuern wird auch ein Kapitalkostensatz nach Steuern verwendet. Risiken der Free Cashflows werden durch einen risikoäquivalenten Kapitalisierungszinssatz berücksichtigt. Für die CGUs

des DB ML-Konzerns wurde einheitlich ein Kapitalisierungszinssatz von 6,2% verwendet, was unter Berücksichtigung der typischen Steuerquote auf das EBIT von 30,5% einem korrespondierenden Kapitalisierungszinssatz vor Steuern von 9,0% (im Vorjahr: 9,5%) entspricht. Für die CGUs der Infrastruktur wurde einheitlich ein Kapitalisierungszinssatz von 5,4% verwendet, was unter Berücksichtigung der typischen Steuerquote auf das EBIT von 30,5% einem korrespondierenden Kapitalisierungszinssatz vor Steuern von 7,7% (im Vorjahr: 7,5%) entspricht. Die Veränderungen der Kapitalisierungszinssätze im Vergleich zum Vorjahr resultieren aus aktuellen Erwartungen der mittel- beziehungsweise langfristigen Entwicklung des Kapitalmarkts.

ASSET-IMPAIRMENT-TEST

Zur Durchführung des Asset-Impairment-Tests wurden Prozesse implementiert, die den spezifischen Anforderungen des IAS 36 gerecht werden. Die im Rahmen des Asset-Impairment-Tests angesetzte Nutzungsdauer orientiert sich für die einzelnen CGUs an der Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder einer Gruppe homogener Vermögenswerte, der oder die für die betreffende CGU am bedeutsamsten ist.

Darüber hinaus werden im Rahmen der Nutzungswertermittlung Vermögenswerte beziehungsweise künftige Cashflows, die sich aus wesentlichen künftigen strukturellen Veränderungen, Desinvestitionen oder Erweiterungsinvestitionen ergeben, nicht berücksichtigt. Die hieraus abgeleiteten Anpassungen der originären Planungen betreffen vor allem die in der Infrastruktur geplanten größeren Neu- und Ausbauprojekte, deren Bauzeit sich über den Mittelfristzeitraum (über das Jahr 2019) hinaus erstreckt und deren geplante Eigenmittel noch nicht im Wesentlichen investiert wurden. Demzufolge war bei der Nutzungswertermittlung auch das Projekt Stuttgart 21 gemäß IAS 36.44 nicht zu berücksichtigen, da zum Bilanzstichtag ein wesentlicher Teil der Investition noch nicht realisiert wurde und der Fertigstellungstermin außerhalb des Mittelfristzeitraums liegt. In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Bei Leistungsbeziehungen zwischen Transport- und Infrastrukturbereichen gelten die veröffentlichten Infrastrukturpreise, wobei im Prognosezeitraum auch Preissteigerungen berücksichtigt werden.

Regelmäßig nach Fertigstellung der Mittelfristplanung wird überprüft, ob Wertberichtigungen auf CGU-Ebene notwendig werden. Außerhalb dieses jährlichen Turnusses wird eine Überprüfung vorgenommen, wenn aktuelle Erkenntnisse aus der Geschäftsentwicklung oder Prämissenänderungen eine wesentliche Verschlechterung des Nutzungswerts vermuten lassen.

Die im betrachteten Zeitraum freiwillig durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen zeigten für keine CGU einen Wertminderungsbedarf an.

Unabhängig von den freiwillig durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen der CGUs werden einzelne Vermögenswerte wertgemindert, die nicht mehr in vollem Umfang nutzbar sind. Diese Wertminderungen sind unter den Angaben zu der jeweiligen Bilanzposition dargestellt.

GOODWILL-IMPAIRMENT-TEST

Für alle CGUs oder Gruppen von CGUs, denen ein Firmenwert zugeordnet werden kann, muss jährlich ein Goodwill-Impairment-Test durchgeführt werden. Da die im DB-Konzern aufgrund erfolgter Akquisitionen entstandenen Firmenwerte immer eindeutig einer CGU zugeordnet sind, ist dieser Goodwill-Impairment-Test integraler Bestandteil des ohnehin jährlich für alle CGUs durchgeführten Asset-Impairment-Tests.

Die für die betroffenen CGUs DB Arriva, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Bahn Regio durchgeführten Goodwill-Impairment-Tests ergaben keinen Wertberichtigungsbedarf. Der entsprechende erzielbare Betrag wird dabei grundsätzlich durch den Nutzungswert der CGU repräsentiert, der wiederum aus der Mittelfristplanung der vier Segmente abgeleitet wurde. Die weiter oben dargestellten methodischen Ausführungen gelten daher analog. Bei DB Arriva, DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics ist zusätzlich zu beachten, dass für die relevanten internationalen Märkte gesonderte Annahmen zur Entwicklung von Konjunktur, Markt- und Wettbewerbsumfeld sowie Währungsrelationen getroffen wurden. Basis für diese Annahmen waren die zum Planungszeitpunkt verfügbaren externen und internen Experteneinschätzungen.

e) Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen

Anteile an assoziierten und gemeinschaftlich geführten Unternehmen werden nach IAS 28 (Anteile an assoziierten Unternehmen) oder nach dem Wahlrecht gemäß IAS 31 (Anteile an Joint Ventures) at Equity bewertet. Aufbauend auf den Konzernanschaffungskosten im Erwerbzeitpunkt wird der Wertansatz jeweils in Höhe der auf die Anteile des DB-Konzerns entfallenden Eigenkapitalveränderung bei dem at Equity bewerteten Unternehmen fortgeschrieben.

f) Finanzielle Vermögenswerte

Marktübliche Käufe oder Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden zum Erfüllungstag angesetzt oder ausgebucht. Derzeit bestehen im DB-Konzern die folgenden Kategorien nach IAS 39:

ZUR VERÄUSSERUNG VERFÜGBARE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte werden grundsätzlich mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Für in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente ergibt sich dieser aus dem Börsenkurs zum Bilanzstichtag. Wenn der beizulegende Zeitwert von Eigenkapitalinstrumenten nicht verlässlich ermittelbar ist, werden die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte mit den Anschaffungskosten abzüglich Wertminderung angesetzt.

Anteile an nicht einbezogenen Tochtergesellschaften und sonstigen Beteiligungen gelten als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Sie werden grundsätzlich mit ihren fortgeschriebenen Anschaffungskosten ausgewiesen, da die künftigen Cashflows zur Bestimmung des Marktwerts dieser Anteile nicht verlässlich ermittelt werden können.

Zur Veräußerung verfügbare lang- oder kurzfristige Wertpapiere werden zum Bilanzstichtag – soweit vorhanden – mit ihren Marktwerten angesetzt. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden erfolgsneutral in der Rücklage aus der Marktbewertung von Wertpapieren berücksichtigt.

FORDERUNGEN UND SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Die erstmalige Bewertung von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Dieser entspricht im Regelfall den Anschaffungskosten. Langfristige unverzinsliche oder niedrigverzinsliche Forderungen (Forderungslaufzeit von mehr als einem Jahr) werden auf den Barwert der künftigen Zahlungsmittelzuflüsse abgezinst. Abgezinsten Forderungen werden in Folgeperioden mit dem bei der Erstbewertung festgesetzten Effektivzins wieder aufgezinnt.

Forderungen, bei denen objektiv substantielle Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen, werden angemessen einzelwertberichtigt. Außerdem werden portfoliobasierte Wertminderungen auf Gruppen von Vermögenswerten vorgenommen; dabei werden vor allem historische Ausfallquoten berücksichtigt.

FLÜSSIGE MITTEL

Die flüssigen Mittel umfassen Kassen- und Scheckbestände, Einlagen bei Kreditinstituten, die bei Sicht jederzeit fällig sind, sowie Zahlungsmitteläquivalente. Zu den Guthaben bei Kreditinstituten zählen sowohl täglich fällige Gelder als auch Festgelder mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

Die flüssigen Mittel werden zum Nennwert angesetzt.

g) Vorräte

Als Anschaffungskosten der Vorräte werden alle Kosten aktiviert, die mit dem Beschaffungsvorgang in direkter Beziehung stehen. Die Bestimmung der Anschaffungskosten von fungiblen und homogenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen erfolgt auf Basis der Durchschnittsmethode. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten die direkt zurechenbaren Gemeinkosten; Fremdkapital- und Leerkosten werden nicht aktiviert, sondern in der Periode ihres Anfalls als Aufwand erfasst.

Zum Bilanzstichtag werden die Vorräte mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert (Lower of Cost or Net Realisable Value) bewertet.

h) Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Langfristige Vermögenswerte werden als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte nach IFRS 5 klassifiziert, wenn ihr Buchwert durch Verkauf realisiert werden soll und nicht durch fortgesetzte Nutzung. Es kann sich dabei um einen einzelnen Vermögenswert, eine Veräußerungsgruppe oder einen Bestandteil eines Unternehmens handeln. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Marktwert abzüglich noch anfallender Kosten bewertet.

i) Latente Steuern

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 (Ertragsteuern) bilanziert.

Zur Ermittlung der latenten Steuern bei inländischen Gesellschaften wird der Konzernsteuersatz von 30,5% herangezogen. Der Konzernsteuersatz berücksichtigt den Körperschaftsteuersatz zuzüglich Solidaritätszuschlag sowie einen durchschnittlichen Gewerbesteuersatz. Ausländische Tochtergesellschaften verwenden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweiligen lokalen Steuersätze.

Ein latenter Anspruch wird in Anwendung von IAS 12.24 beziehungsweise IAS 12.34 angesetzt, soweit es nach Abzug entsprechender passiver latenter Steuern wahrscheinlich ist, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis verfügbar ist. Als Grundlage hierfür wird die Mittelfristplanung unter Berücksichtigung ergänzender Abschätzungen

herangezogen. Aktive latente Steuern auf nach dem Mittelfristzeitraum erzielbare Erträge werden als nicht zuverlässig abschätzbar nicht angesetzt.

Die latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, deren Gültigkeit für die Periode, in der die latente Steuer realisiert wird, aufgrund bestehender oder im Wesentlichen verabschiedeter Gesetze erwartet werden kann.

j) Finanzschulden und Verbindlichkeiten

Die Bewertung von kurzfristigen Verbindlichkeiten erfolgt grundsätzlich zum Nominalbetrag, der dem beizulegenden Zeitwert im Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung und den fortgeführten Anschaffungskosten bis zum Ausgleichsdatum entspricht. Finanzschulden und andere langfristige Verbindlichkeiten werden im Rahmen ihres erstmaligen Ansatzes mit dem Wert angesetzt, der dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen Vermögenswerte entspricht, gegebenenfalls abzüglich der Transaktionskosten. In der Folge werden sie zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Zinslos gewährte Darlehen, die mit Investitionen in die Infrastruktur in Zusammenhang stehen, werden mit dem Barwert der Rückzahlungsbeträge erfasst und über die Laufzeit auf ihren nominalen Rückzahlungsbetrag aufgezinnt. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominalen Darlehensbetrag und dem Barwert wird als gewährter Zinsvorteil in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen. Die Erträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen werden als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen, die gemäß den Zuordnungskriterien des IAS 17 als Finanzierungsleasingverträge zu klassifizieren sind, werden zum Beginn der Vertragslaufzeit mit dem niedrigeren Wert aus dem beizulegenden Zeitwert (Fair Value) und dem Barwert der Mindestleasingzahlungen passiviert und in der Folge in Höhe der fortgeführten Anschaffungskosten unter den Finanzschulden ausgewiesen. Die Leasingraten werden in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil der Leasingrate wird aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

k) Leistungen an Arbeitnehmer (tariflich und außertariflich Beschäftigte) PENSIONSVERPFLICHTUNGEN UND ÄHNLICHE VERPFLICHTUNGEN

Im DB-Konzern bestehen sowohl leistungsorientierte (Defined Benefit) als auch beitragsorientierte (Defined Contribution) Altersversorgungssysteme.

Die in der Bilanz angesetzte Rückstellung für leistungsorientierte Altersversorgungssysteme entspricht dem Barwert der Pensionsverpflichtung (Defined Benefit Obligation; DBO) abzüglich des Zeitwerts des Planvermögens am Bilanzstichtag, angepasst um Effekte aus Kostenaufteilung und aus Franchisevereinbarungen. Die Pensionsverpflichtung wird jährlich auf der Basis von unabhängigen versicherungsmathematischen Gutachten unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected-Unit-Credit-Methode) berechnet. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste werden als sogenannte Neubewertung im sonstigen Ergebnis erfasst.

Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand wird sofort erfolgswirksam erfasst.

Für die Berechnung des Ertrags aus dem Planvermögen wird der der Ermittlung der Pensionsverpflichtung zugrunde liegende Rechnungszins verwendet. Dieser Ertrag und der Aufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Der Unterschied zwischen dem rechnerischen Ertrag aus dem Planvermögen und dessen tatsächlicher Entwicklung wird als Neubewertung ebenfalls im sonstigen Ergebnis erfasst.

Bei beitragsorientierten Altersversorgungssystemen zahlt der DB-Konzern, freiwillig oder aufgrund einer gesetzlichen oder vertraglichen Verpflichtung, Beiträge an öffentliche oder private Altersversorgungseinrichtungen. Der DB-Konzern hat über die Zahlung der Beiträge hinaus keine weiteren Zahlungsverpflichtungen. Die Beiträge werden bei Fälligkeit im Personalaufwand erfasst. Vorauszahlungen von Beiträgen werden in dem Umfang als Vermögenswerte angesetzt, in dem ein Recht auf eine Rückzahlung oder eine Minderung künftiger Zahlungen besteht.

Der Rechnungszins für die Bewertung von Pensionsverpflichtungen wurde auf der Grundlage der Renditen bestimmt, die am Bilanzstichtag für erstrangige, festverzinsliche Unternehmensanleihen am Markt erzielt werden. Hierunter werden Anleihen mit einem AA-Rating verstanden.

Arbeitnehmer, die unter den Geltungsbereich des Tarifvertrags über arbeitgeberfinanzierte Leistungen zur betrieblichen Altersvorsorge für die Arbeitnehmer verschiedener Unternehmen des DB-Konzerns (bAV-TV) oder entsprechender Regelungen in anderen Tarifverträgen der Unternehmen des DB-Konzerns oder dem Tarifvertrag für Lokomotivführer von Schienenverkehrsunternehmen des Agv MoVe (LfTV) fallen, erhalten eine arbeitgeberfinanzierte Leistung zur betrieblichen Altersvorsorge.

Der Durchführungsweg für diese arbeitgeberfinanzierte Leistung zur betrieblichen Altersvorsorge ist der Pensionsfonds der DEVK Pensionsfonds-AG, der den Arbeitnehmern bereits für die Entgeltumwandlung angeboten wird. Für die arbeitgeberfinanzierte Leistung wurden beitragsorientierte Pensionspläne eingerichtet. Der Pensionsfonds ist als Durchführungsweg nicht rückstellungsrelevant.

LEISTUNGEN AUS ANLASS DER BEENDIGUNG DES ARBEITSVERHÄLTNISSSES (ABFINDUNGEN)

Abfindungszahlungen werden fällig, wenn ein Mitarbeiter im Rahmen von Vorruhestand oder Altersteilzeit vor dem abschlagsfreien regulären Renteneintritt freigesetzt wird oder wenn ein Mitarbeiter gegen eine Abfindungsleistung freiwillig aus dem Arbeitsverhältnis austritt. Abfindungsleistungen werden erfasst, wenn eine nachweisliche Verpflichtung besteht, entweder das Arbeitsverhältnis von gegenwärtigen Mitarbeitern entsprechend einem detaillierten formalen Plan, der nicht rückgängig gemacht werden kann, zu beenden oder Abfindungen bei freiwilliger Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Mitarbeiter im Rahmen von Aufhebungsverträgen zu leisten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 (Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen) sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

ANDERE LANGFRISTIG FÄLLIGE LEISTUNGEN

Arbeitnehmer, die unter den Regelungsbereich des Tarifvertrags zur Führung von Langzeitkonten für die Arbeitnehmer verschiedener Unternehmen des DB-Konzerns (Lzk-TV) fallen, haben die Möglichkeit, ihre geleisteten Überstunden oder einmalig oder regelmäßig Entgelt in ein in Geldwert geführtes Langzeitkonto zum Zweck einer späteren Freistellung einzubringen. Die entsprechenden Unternehmen des DB-Konzerns sind tarifvertraglich dazu verpflichtet, die Vergütung für die geleistete Mehrarbeit oder die in das Langzeitkonto eingebrachten Entgeltbeträge auf Grundlage einer gesonderten Entgeltvereinbarung zuzüglich der darauf entfallenden Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung monatlich zum Fälligkeitszeitpunkt des Entgelts an den Fonds zur Sicherung von Wertguthaben e. V. (Wertguthabenfonds) abzuführen. Der Wertguthabenfonds besteht in der Rechtsform eines eingetragenen Vereins als gemeinsame Einrichtung der Tarifvertragsparteien im Sinne des Tarifvertragsgesetzes. Er ist für die Führung und Verwaltung der Wertguthaben verantwortlich.

Die während einer Freistellungsphase an die Arbeitnehmer gezahlten Vergütungen werden aus dem Wertguthabenfonds finanziert. Die Dauer der Freistellungsphase wird durch die Höhe des vom Arbeitnehmer angesparten Wertguthabens bestimmt.

Hinsichtlich der Wertguthaben verbleiben mit Abfluss der Mittel keine weiteren wirtschaftlichen Risiken im DB-Konzern.

Altersteilzeitvereinbarungen basieren auf dem sogenannten Blockmodell. Die vom DB-Konzern während des Zeitraums der Altersteilzeit zum Gehalt gezahlten Aufstockungsbeträge sowie zusätzliche Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung werden bis zum Ende der Aktivphase der Altersteilzeit rätierlich angesammelt und zurückgestellt. Der Vergütungsrückstand (zuzüglich der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung) für die während der Beschäftigungsphase geleistete Mehrarbeit wird als andere langfristig fällige Leistung an Arbeitnehmer ebenfalls mit dem rätierlichen Barwert bewertet.

Der DB-Konzern bietet Mitarbeitern unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit, ihre Arbeitszeit unterhalb ihrer regulären Arbeitszeit zu verringern (besondere Teilzeit im Alter).

l) Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine rechtliche oder faktische Verpflichtung besteht, die aus einem vergangenen Ereignis resultiert, deren Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme größer als 50% ist und die zu einem Abfluss von Ressourcen führt, und wenn eine verlässliche Schätzung der Verpflichtungshöhe möglich ist. Wenn die Erstattung eines zurückgestellten Betrags zu erwarten ist, etwa aufgrund einer Versicherung, wird die Erstattung als separater Vermögenswert nur dann angesetzt, wenn sie so gut wie sicher ist. Die Erträge aus Erstattungen werden nicht mit den Aufwendungen saldiert.

Langfristige Rückstellungen werden mit Marktzinssätzen abgezinst. Der voraussichtliche Erfüllungsbetrag, der der Abzinsung zugrunde liegt, umfasst auch die am Bilanzstichtag zu berücksichtigenden künftigen Ereignisse. Die Rückstellung wird dann in Höhe des Barwerts angesetzt. Die Umweltschutzrückstellungen zur Sanierung ökologischer Altlasten werden auf der Basis realer Zinssätze, die dem Risiko und dem Zeitraum bis zur Erfüllung angepasst werden, abgezinst. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominellen Wert der erwarteten Zahlungs-

abflüsse und dem bilanzierten Barwert für die Umweltschutzrückstellungen der DB AG aus übernommenen Verpflichtungen zur Beseitigung der Altlasten aus der Zeit vor der Gründung der DB AG wird in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und bildet damit den Zinsvorteil aus der längerfristigen Abwicklung der Rückstellung ab. Der Aufzinsungsaufwand aus den sonstigen Rückstellungen wird im Finanzergebnis erfasst. Drohverlustrückstellungen werden in Höhe des niedrigeren Betrags aus den erwarteten Kosten der Erfüllung des Vertrags und den erwarteten Kosten für die Beendigung des Vertrags bewertet.

m) Passive Abgrenzungen**ABGEGRENZTE ÖFFENTLICHE ZUWENDUNGEN**

Der DB-Konzern erhält verschiedene öffentliche Zuwendungen, die grundsätzlich vermögenswert beziehungsweise erfolgsbezogen gewährt werden. Die Zuwendungen werden bilanziell erfasst, sofern Sicherheit darüber besteht, dass sie erfolgen und die notwendigen Bedingungen für den Erhalt erfüllt werden. Die vermögenswertorientierten Zuwendungen, vor allem Investitionszuschüsse, werden direkt von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. Die Zinsvorteile (Differenz aus Nominalwert und Barwert) aus gewährten zinslosen Darlehen werden auf der Grundlage der vertraglichen Zuwendungsbedingungen passivisch abgegrenzt. Die Erträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen werden als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

ABGEGRENZTE GEWINNE AUS SALE-AND-LEASEBACK-VERTRÄGEN

Werden bei Abschluss von Sale-and-Leaseback-Verträgen Veräußerungsgewinne realisiert und wird das anschließende Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing klassifiziert, werden diese passivisch abgegrenzt und über die Laufzeit der jeweiligen Verträge erfolgswirksam aufgelöst.

n) Derivative Finanzinstrumente**BILANZIERUNG DERIVATIVER FINANZINSTRUMENTE**

Derivative Finanzinstrumente werden bei Abschluss des Vertrags in der Bilanz als finanzieller Vermögenswert oder als finanzielle Schuld angesetzt. Die Erst- und die Folgebewertung von derivativen Finanzinstrumenten erfolgt grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert. Die Behandlung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts hängt von der Art des gesicherten Grundgeschäfts ab. Derivative Finanzinstrumente werden bei Vertragsabschluss generell als Sicherungsinstrument (a) zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts bestimmter bilanzierter Vermögenswerte oder Schulden (Fair-Value-Hedge) oder (b) zur Absicherung der Zahlungsströme aus vertraglichen Verpflichtungen oder aus erwarteten Geschäftsvorfällen (Cashflow-Hedge) klassifiziert.

Fair-Value-Hedges

Fair-Value-Hedges zielen auf die Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzpositionen. In diesen Fällen werden sowohl das Sicherungsgeschäft als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Zeitwert angesetzt. Bewertungsänderungen werden ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Der DB-Konzern hat zum Bilanzstichtag keine Fair-Value-Hedges im Bestand.

Cashflow-Hedges

Mit Cashflow-Hedges werden Schwankungen der Cashflows von finanziellen Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten oder erwarteten Geschäftsvorfällen abgesichert. Bei Sicherung der zukünftigen Zahlungsströme wird die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum

beizulegenden Zeitwert vorgenommen. Bewertungsänderungen werden zunächst erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und erst zu dem Zeitpunkt erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt, zu dem die korrespondierenden Verluste oder Gewinne aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden oder die Geschäfte auslaufen.

Derivative Finanzinstrumente, die nicht den Anforderungen zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften gemäß IAS 39 entsprechen

Sofern Sicherungsgeschäfte, die betriebswirtschaftlich der Zins-, Währungs- oder Preissicherung dienen, nicht die Anforderungen des IAS 39 für eine Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllen, werden die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts (Fair Value)

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs zum Bilanzstichtag. Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- beziehungsweise Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet. Geschäfte, für die keine Prämie gezahlt worden ist, haben bei Abschluss einen Zeitwert von null. Die DB AG betreibt ihr Geschäft mit langlaufenden Finanzderivaten grundsätzlich auf besicherter Basis und nimmt für besicherte Transaktionen keine Kreditrisikoadjustierung des Zeitwerts vor. Für kurzfristige Derivate wird aufgrund von Wesentlichkeitsgründen auf eine Kreditrisikoadjustierung verzichtet. Sofern eine Kreditrisikoadjustierung erfolgt, werden die anzuwendenden Abschläge aus den am Markt beobachtbaren Credit-Default-Swap-(CDS-)Werten abgeleitet.

Sämtliche im DB-Konzern eingesetzten Derivate werden mit gängigen Methoden wie Optionspreis- oder Barwertmodellen bewertet, da ihre beizulegenden Zeitwerte nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden. Es werden keine Parameter aus nicht beobachtbaren Märkten für die Bewertung herangezogen.

KAPITALMANAGEMENT IM DB-KONZERN (GEMÄSS IAS 1)

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

Die Steuerung der Kapitalstruktur erfolgt anhand der Kennzahl Gearing. Das Gearing wird dabei definiert als Verhältnis der Netto-Finanzschulden (Finanzschulden abzüglich der Finanzforderungen und liquiden Mittel) und des Eigenkapitals. Als Instrumente der Steuerung dienen in erster Linie die planmäßige Rückführung von Finanzschulden sowie die Stärkung der Eigenkapitalbasis durch Gewinnthesaurierung.

Als Ziel wird ein Gearing von 100% angestrebt und somit eine Parität zwischen Fremd- und Eigenkapital. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

[IN MIO. €]	31.12. 2014	31.12. 2013	Veränderung	
			absolut	%
Finanzschulden	20.334	19.313	+1.021	+5,3
- Finanzforderungen	-91	-90	-1	+1,1
- Flüssige Mittel	-4.031	-2.861	-1.170	+40,9
Netto-Finanzschulden	16.212	16.362	-150	-0,9
÷ Eigenkapital	14.525	14.912	-387	-2,6
Gearing in %	112	110	-	-

Das Gearing verschlechterte sich im Vorjahresvergleich geringfügig aufgrund des Rückgangs des Eigenkapitals, der sich aus einer Verminderung der Rücklagen im Eigenkapital begründet. Dieser Rückgang ist auf die versicherungsmathematischen Verluste infolge der Neubewertung der Pensionen mit einem gegenüber dem Vorjahr niedrigeren Rechnungszinssatz zurückzuführen (siehe KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL [SEITE 189] und ANHANGSZIFFER (32) [SEITE 234]).

Als zentraler Bestandteil des Wertmanagementkonzepts wird auf Basis des bereinigten EBIT als weitere Kennzahl ein Return on Capital Employed (ROCE) errechnet. Das Capital Employed stellt dabei den im DB-Konzern gebundenen und mit Renditeerwartungen versehenen Kapitaleinsatz von Eigen- und Fremdkapitalgebern dar. Die Ableitung erfolgt auf Basis der jeweiligen Schlussbilanz des Berichtsjahres. Die folgende Tabelle zeigt die aktivische Herleitung des Capital Employed unter Zugrundelegung der in der Bilanz ausgewiesenen Aktiv- und Passivpositionen.

[IN MIO. €]	31.12. 2014	31.12. 2013	Veränderung	
			absolut	%
Sachanlagen	39.022	37.696	+1.326	+3,5
+ Immaterielle Vermögenswerte/ Goodwill	4.195	4.115	+80	+1,9
+ Vorräte	959	948	+11	+1,2
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.146	4.113	+33	+0,8
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.247	1.027	+220	+21,4
- Forderungen aus Finanzierung	-91	-90	-1	+1,1
+ Forderungen aus Ertragsteuern	84	112	-28	-25,0
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	5	-5	-100
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4.949	-4.379	-570	+13,0
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-3.653	-3.290	-363	+11,0
- Ertragsteuerschulden	-170	-147	-23	+15,6
- Sonstige Rückstellungen	-5.044	-4.883	-161	+3,3
- Passive Abgrenzungen	-2.063	-2.141	+78	-3,6
Capital Employed	33.683	33.086	+597	+1,8

Zur weiteren Berechnung werden in der folgenden Tabelle das bereinigte EBIT und EBITDA aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen operativen Ergebnis (EBIT) hergeleitet. Die entsprechenden Angaben auf Segmentebene wurden nach der gleichen Methodik abgeleitet.

[IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.830	1.767	+63	+3,6
Erträge aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	-61	-13	-48	-
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	23	2	+21	-
Restrukturierung	340	-12	+328	-
Wertberichtigung Immobilien	-	200	-200	-100
Drohverluste DB Arriva	-	102	-102	-100
Immobilienverkauf Großbritannien	-192	-	-192	-
Sonstiges	74	99	-25	-25,3
Operatives Ergebnis (EBIT) nach Sondereffekten	2.014	2.145	-131	-6,1
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	95	91	+4	+4,4
EBIT bereinigt	2.109	2.236	-127	-5,7
Abschreibungen	3.190	3.228	-38	-0,8
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	-95	-91	-4	+4,4
Außerplanmäßige Wertminderungen	-94	-234	+140	-59,8
EBITDA bereinigt	5.110	5.139	-29	-0,6

Im Berichtsjahr wurden im EBIT Sondereffekte von insgesamt 184 Mio. € bereinigt. Sie resultieren im Wesentlichen aus Rückstellungsbildungen im Zusammenhang mit Restrukturierungen. Die Restrukturierungen betreffen vor allem DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics, die dezentralen Buchhaltungsorganisationen und die Fahrzeuginstandhaltung. Gegenläufig ist der Buchgewinn aus einem Immobilienverkauf in Großbritannien bereinigt. Des Weiteren wurde die Amortisation von Kunden- und Franchiseverträgen aus dem EBIT umgegliedert, die infolge der Aktivierung als immaterielle Vermögenswerte im Rahmen der Kaufpreisallokation (Purchase Price Allocation; PPA) über die Restdauer der jeweiligen Verträge abgeschrieben werden (95 Mio. €). Der Betrag betrifft im Wesentlichen DB Arriva.

Aus dem Capital Employed und dem bereinigten EBIT ergeben sich dann folgende Werte für den Return on Capital Employed (ROCE).

[IN MIO. €]	31.12. 2014	31.12. 2013	Veränderung	
			absolut	%
EBIT bereinigt	2.109	2.236	-127	-5,7
÷ Capital Employed	33.683	33.086	+597	+1,8
ROCE in %	6,3	6,8	-	-

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Der Konzern-Abschluss basiert auf Einschätzungen und Annahmen, die die Zukunft betreffen. Ausgehend von historischen Erfahrungen und vernünftigen Erwartungen zukünftiger Ereignisse werden die abgeleiteten Schätzungen und Beurteilungen kontinuierlich überprüft und gegebenenfalls adjustiert. Dennoch entsprechen die Schätzungen nicht immer den späteren tatsächlichen Gegebenheiten.

Schätzungen und Annahmen, die innerhalb des nächsten Berichtsjahres ein signifikantes Risiko in Form wesentlicher Anpassungen der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden mit sich bringen könnten, werden im Folgenden erörtert.

a) Wertminderungsbedarf bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (Cash-generating Units; CGUs)

Der DB-Konzern untersucht jährlich auf Basis der aktualisierten Mittelfristplanung, ob ein Wertminderungsbedarf bei einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit vorliegt. Diese Einschätzung wird im Fall wesentlicher Ereignisse oder Prämissenänderungen auch unterjährig überprüft und gegebenenfalls aktualisiert. Grundlagen und Prämissen des gemäß IAS 36 (Wertminderung von Vermögenswerten) im DB-Konzern angewendeten Impairment-Verfahrens sind im Abschnitt »Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden« unter der Überschrift »Wertminderungen von Vermögenswerten« dargestellt. Die wesentlichen Prämissen und Annahmen, die Einfluss auf die Werthaltigkeit einer CGU haben, wurden in Form standardisierter Sensitivitätsanalysen überprüft.

Mögliche Auswirkungen auf die Werthaltigkeit ausgewählter CGUs können sich auch im Ergebnis der aktuellen Geschäftsmodellgesprächen für den Bereich Fernverkehr ergeben, deren Ergebnisse im Laufe des ersten Halbjahres im Aufsichtsrat der DB AG behandelt werden sollen. Alle derzeit diskutierten Szenarien stellen in der aktuellen Einschätzung sowohl beim Fernverkehr als auch bei den übrigen von potenziellen Änderungen betroffenen CGUs die Werthaltigkeit der Geschäfte sicher.

Darüber hinaus bestehen bei den CGUs der Infrastruktur unverändert Risiken aus dem Umfang der langfristigen Baukostenzuschüsse für Ersatzinvestitionen ins Bestandsnetz und der damit zusammenhängenden Höhe an Eigenmitteln aufseiten der Infrastrukturunternehmen. Die in der Mittelfristplanung hinterlegten Baukostenzuschüsse basieren auf der zwischenzeitlich von BMVI und DB unterzeichneten neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II).

Um die Qualität und Verfügbarkeit des bestehenden Netzes langfristig zu erhalten, berücksichtigen die dem Impairment-Verfahren zugrunde liegenden Cashflow-Prognosen alle hierfür notwendigen Instandhaltungsaufwendungen und Ersatzinvestitionen.

EBIT-MARGE

Für die Szenarioanalyse aus Ergebnisunterschreitungen wurde das Risiko einer um 10% reduzierten EBIT-Marge betrachtet. Diese Modellrechnung ergibt einen Wertminderungsbedarf bei DB Fuhrpark in Höhe von rund 20 Mio. € und bei DB Netze Fahrweg in Höhe von rund 380 Mio. €, das heißt, der Nutzungswert (Value in Use) dieser CGUs liefert keine ausreichende Deckung mehr für den Buchwert des betriebsnotwendig eingesetzten Kapitals (Carrying Amount). Die aufgeführten CGUs halten der Absenkung der EBIT-Marge bis zu folgenden Grenzen stand: DB Fuhrpark 7,5% beziehungsweise DB Netze Fahrweg 8,0%. Alle übrigen CGUs zeigen auch bei einer Absenkung der EBIT-Marge um 10% eine stabile Überdeckung.

DURCHSCHNITTliche REALE WACHSTUMSRATE DER CASHFLOWS

Zur Prüfung der Sensitivität des Impairment-Test-Ergebnisses in Bezug auf das angenommene langfristige Wachstum der Cashflows (DB Arriva 2%, alle übrigen CGUs 1%) wurde eine Reduzierung der langfristigen Wachstumsrate um 10% simuliert. Analog zum Vorjahr ergibt sich in diesem Szenario für keine der betrachteten CGUs ein Wertminderungsbedarf.

GEWICHTETE KAPITALKOSTEN

Risiken aus den Annahmen zum Kapitalisierungszinssatz, der standardmäßig zur Barwertberechnung des Nutzungswerts (Value in Use) herangezogen wird, sind durch die Simulation der Werthaltigkeit je CGU bei einem Kapitalkostenaufschlag von 10% untersucht worden. Die Basis für diese Simulation bildeten die aktuell angesetzten gewichteten Kapitalkosten (nach Steuern): Infrastruktur 5,4%, DBML-Konzern 6,2%. In diesem Szenario zeigt keine der CGUs eine Unterdeckung.

NUTZUNGSDAUER UND RESTWERT

Bezüglich der Annahmen zur Nutzungsdauer beziehungsweise zum Restwert wurde die Wirkung eines um 10% geminderten Restwerts am Ende der Nutzungsdauer (= Terminal Value) geprüft. Alle CGUs zeigten auch in diesem Szenario eine solide Überdeckung.

b) Latente Steuern

Der Bestimmung der aktiven latenten Steuern liegt in der Regel die Mittelfristplanung zugrunde. Sollte sich die Summe der im Mittelfristzeitraum geplanten Jahresüberschüsse bei ansonsten unveränderten steuerlichen Parametern um 10% verringern, wären die aktiven latenten Steuern um 122 Mio. € (im Vorjahr: 112 Mio. €) wertzuberichtigen.

c) Umweltschutzrückstellungen

Die Umweltschutzrückstellungen betreffen primär die Verpflichtung der DBAG zur Beseitigung von vor dem 1. Januar 1994 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Die ökologischen Altlasten beziehen sich im Wesentlichen auf Kontaminationen von Boden und Grundwasser infolge der Nutzung von Liegenschaften. Die Verpflichtung zur Sanierung ergibt sich aus dem Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG), dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG), der Deponieverordnung (DepV) sowie weiteren ergänzenden Gesetzen und Verordnungen.

Die Bewertung der Rückstellung erfolgt auf der Grundlage eines Diskontierungsverfahrens zum Barwert, soweit Sanierungsmaßnahmen wahrscheinlich sind, die Sanierungskosten verlässlich geschätzt werden können und kein zukünftiger Nutzen aus diesen Maßnahmen erwartet wird.

Die Schätzung künftiger Sanierungskosten unterliegt vielfältigen Unsicherheiten. Neben der technischen Entwicklung im Sanierungsbereich und der Innovationsintensität können sich auch Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen materiell auf die sanierungsbezogenen Kosten auswirken. Für die Bewertung der Rückstellung zum Bilanzstichtag wurden auf der Grundlage der derzeit physisch bekannten beziehungsweise erkennbaren Sanierungsverpflichtungen die erwarteten Kosten auf Basis des heutigen Preisniveaus geschätzt.

Die Abzinsung der Rückstellung erfolgt auf Basis erwarteter Zahlungsabflüsse bei Anwendung eines risikoadjustierten Zinssatzes von 0,72% (im Vorjahr: 0,72%).

Sollten wesentliche gesetzliche Rahmenbedingungen beziehungsweise behördliche Auflagen zu Realisationszeitpunkten von Sanierungsmaßnahmen führen, die erheblich von dem geschätzten Zeitkorridor abweichen, könnte dies zu einem veränderten Zeithorizont für die erwarteten Zahlungsabflüsse, mithin zu einem veränderten Rückstellungsansatz führen. Darüber hinaus können Preissteigerungen zu einem erhöhten Rückstellungsansatz führen.

d) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Die Wertberichtigung zweifelhafter Forderungen umfasst in erheblichem Maß Einschätzungen und Beurteilungen einzelner Forderungen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, aktuellen Konjunkturlageentwicklungen und der Analyse historischer Forderungsausfälle auf Portfoliobasis beruhen. Soweit die Wertberichtigung aus historischen Ausfallraten auf Portfoliobasis abgeleitet wird, führt ein Rückgang des Forderungsvolumens zu einer entsprechenden Verminderung solcher Vorsorgen und umgekehrt.

e) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Bewertung leistungsorientierter Pensionszusagen sowie pensionsähnlicher Leistungszusagen und der hieraus resultierenden Aufwendungen und Erträge erfolgt mittels versicherungsmathematischer Methoden. Den Bewertungen liegen versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Hierzu zählen insbesondere Abzinsungsfaktoren, Gehalts- und Rententrends sowie biometrische Rechnungsgrundlagen. Die angesetzten Abzinsungsfaktoren spiegeln die Zinssätze unter Berücksichtigung der der Verpflichtung zugrunde liegenden Duration wider, die am Bilanzstichtag für hochwertige festverzinsliche Anleihen mit entsprechender Laufzeit erzielt werden. Im Falle extern finanzierter Pensionspläne basieren die Werte des zugehörigen Planvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche auf den Marktwerten zum Bilanzstichtag. Schlüsselprämissen für Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen basieren teilweise auf aktuellen Marktverhältnissen. Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen können sich aufgrund von Änderungen dieser zugrunde liegenden Schlüsselprämissen verändern (siehe Sensitivitätsanalysen im Abschnitt »PENSIONSVERPFLICHTUNGEN« ANHANGZIFFER (32) [SEITE 234 FF.]).

f) Rückstellungen

Die Bestimmung von Rückstellungen jeglicher Art ist mit Einschätzungen zur Höhe und/oder zum Zeitpunkt von Verpflichtungen verbunden.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Bei den hier dargestellten Sondereffekten handelt es sich um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außergewöhnlich gelten. Unabhängig von deren Höhe werden hierunter Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen sowie Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden, ausgewiesen. Darüber hinaus werden unter den Sondereffekten Einzelsachverhalte ausgewiesen, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch abgrenzbar sind, bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Neben den Sondereffekten werden Konsolidierungskreis- und Währungseffekte gesondert angegeben. Bei der Summe »Insgesamt – vergleichbar« handelt es sich nicht um IFRS-Werte, sondern um zusätzliche Angaben nach dem internen Berichtswesen.

(1) Umsatzerlöse

[IN MIO. €]	2014	2013
Umsatzerlöse aus Dienstleistungen und Warenverkäufen	39.728	39.107
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	4.773	4.783
Insgesamt	39.728	39.107
- Sondereffekte	- 8	12
- Konsolidierungskreiseffekte	- 107	- 65
- Währungskurseffekte	180	-
Insgesamt – vergleichbar	39.793	39.054

Die Umsatzerlöse steigen im Berichtsjahr um 621 Mio. € (+1,6%) auf 39.728 Mio. €. Das Umsatzwachstum im Vergleich zum Vorjahr ist vor allem auf DB Arriva, DB Schenker Logistics und die Infrastrukturgesellschaften zurückzuführen. Bei DB Arriva wirken sich neben gestiegenen Fahrgeldeinnahmen auch die ganzjährige Berücksichtigung von Veolia Osteuropa und Währungseffekte positiv aus. DB Schenker Logistics verzeichnet Leistungssteigerungen in allen Sparten, sodass negative Währungseffekte kompensiert werden. In der Infrastruktur wirken sich Leistungsanstiege, insbesondere im Bereich stationäre Energien der DB Energie GmbH, umsatzsteigernd aus. Die Umsatzentwicklung im Berichtsjahr ist durch die Streikmaßnahmen der GDL und das Unwetter Ela negativ beeinflusst, ohne die der Umsatzanstieg deutlicher ausgefallen wäre. Im Segment DB Bahn Fernverkehr wirken sich zudem der Wettbewerb durch den Fernbusmarkt und die veränderte Preis-/Leistungswahrnehmung der Kunden negativ auf die Umsatzentwicklung aus. Bereinigt um Konsolidierungskreiseffekte und Währungseffekte betrug der Umsatzanstieg 1,9%.

Der leichte Rückgang der Bestellerentgelte für Schienenverkehr infolge der GDL-Streiks resultiert aus dem Segment DB Bahn Regio. DB Arriva verzeichnet dagegen einen leichten Anstieg.

In den Umsatzerlösen sind negative Währungseffekte in Höhe von 180 Mio. € enthalten. Während DB Arriva und DB Schenker Rail von einem starken britischen Pfund profitieren, ist DB Schenker Logistics dagegen von deutlich negativen Währungskurseffekten betroffen.

Die Entwicklung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung ersichtlich.

(2) Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

[IN MIO. €]	2014	2013
Bestandsveränderungen	- 1	- 15
Andere aktivierte Eigenleistungen	2.695	2.664
Insgesamt	2.694	2.649
- Sondereffekte	- 10	-
- Konsolidierungskreiseffekte	0	-
- Währungskurseffekte	0	-
Insgesamt – vergleichbar	2.684	2.649

Investive Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit dem Bau- und Projektgeschäft in der Eisenbahninfrastruktur sowie bei der Modernisierung von Fahrzeugen und der Aufarbeitung entsprechender Fahrzeuersatzteile an.

(3) Sonstige betriebliche Erträge

[IN MIO. €]	2014	2013
LEISTUNGEN FÜR DRITTE UND MATERIALVERKÄUFE		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	4	4
Verkauf von Material und Energie	132	155
Sonstige Leistungen für Dritte	464	513
	600	672
Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung	203	204
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	230	159
Erträge aus der Erstellung von Anlagevermögen	0	-
ERTRÄGE AUS STAATLICHEN ZUSCHÜSSEN		
Ausgleichszahlungen des Bundes	79	84
Übrige Investitionszulagen	1	4
Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen	144	144
Übrige staatliche Zuschüsse	151	184
	375	416
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	396	186
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	61	13
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	231	416
Erträge aus der Auflösung negativer Unterschiedsbeträge	1	-
ÜBRIGE ERTRÄGE		
Erträge aus Gebühren von Dritten	32	29
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	63	66
Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	121	156
Sonstige übrige Erträge	511	536
	727	787
Insgesamt	2.824	2.853
- Sondereffekte	- 279	- 25
- Konsolidierungskreiseffekte	- 3	- 14
- Währungskurseffekte	- 10	-
Insgesamt – vergleichbar	2.532	2.814

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind gegenüber dem Vorjahr leicht um 29 Mio. € gesunken. Dabei kompensiert der deutliche Anstieg der Erträge aus einem Immobilienverkauf in Großbritannien von DB Schenker Rail den Rückgang der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen. Die sonstigen Leistungen für Dritte enthalten unverändert auch Personalkostenerstattungen durch das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

In den sonstigen übrigen Erträgen sind unter anderem Erträge aus dem Ausgleich für den Betrieb und die Erhaltung von höhengleichen Kreuzungen nach EG-VO 1192/69 Anl. IV und Erstattungen für den Betrieb von Infrastruktur auf Schweizer Gebiet enthalten.

(4) Materialaufwand

[IN MIO. €]	2014	2013
AUFWENDUNGEN FÜR ROH-, HILFS- UND BETRIEBSSTOFFE UND FÜR BEZOGENE WAREN		
Aufwendungen für Energie		
Strom	1.634	1.641
Stromsteuer	165	167
Diesel, sonstige Treibstoffe	1.320	1.391
Sonstige Energien	233	226
	3.352	3.425
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	472	453
Preis- und Wertberichtigungen Material	-119	-105
Energiepreiserivate	43	-23
	3.748	3.750
AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN		
Eingekaufte Leistungen Transport	10.858	10.973
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	308	345
Provisionen	153	157
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur		
Nutzung Trassen	353	415
Nutzung Stationen	34	29
	387	444
Sonstige bezogene Leistungen	787	769
	12.493	12.688
Aufwendungen für Instandhaltung/Erstellung	4.009	3.976
Insgesamt	20.250	20.414
- Sondereffekte	-29	-48
- Konsolidierungskreiseffekte	-47	-24
- Währungskurseffekte	170	-
Insgesamt - vergleichbar	20.344	20.342

Die im Materialaufwand erfassten Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen betragen 6 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €).

Gegenüber dem Vorjahr ist der Materialaufwand leicht um 164 Mio. € (-0,8%) gesunken.

Aufgrund von rückläufigen Stromverbrauchsmengen haben sich die Aufwendungen für Energie trotz eines gestiegenen Anteils erneuerbarer Energien gegenüber dem Vorjahr leicht vermindert.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind gegenüber dem Vorjahr um 195 Mio. € (-1,5%) gesunken. Der Rückgang ist währungsbedingt im Segment DB Schenker Logistics entstanden. Des Weiteren führte der milde Winter zu Einsparungen beim Winterdienst.

Die Aufwendungen für die Nutzung von Trassen sind aufgrund von Vertragsumstellungen bei Verkehrsverträgen von Arriva UK Trains gegenüber dem Vorjahr gesunken.

(5) Personalaufwand und Beschäftigte

[IN MIO. €]	2014	2013
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	10.805	10.341
für zugewiesene Beamte	1.172	1.254
	11.977	11.595
SOZIALE ABGABEN		
für Arbeitnehmer	2.003	1.917
für zugewiesene Beamte	255	268
Aufwendungen zur Personalanpassung	343	283
Aufwendungen für Altersversorgung	341	320
	2.942	2.788
Insgesamt	14.919	14.383
- Sondereffekte	-225	-1
- Konsolidierungskreiseffekte	-37	-23
- Währungskurseffekte	-1	-
Insgesamt - vergleichbar	14.656	14.359

In dem ausgewiesenen Personalaufwand (soziale Abgaben) sind Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne in Höhe von 936 Mio. € (im Vorjahr: 899 Mio. €) enthalten.

Der Betrag zur Personalanpassung umfasst im Wesentlichen Aufwendungen aus Abfindungs- und Altersteilzeitvereinbarungen sowie aus Restrukturierungsaufwendungen. Die Erhöhung ergibt sich hauptsächlich aus höheren Rückstellungszuführungen für personalvertragliche Verpflichtungen (siehe ANHANGZIFFER (33) [SEITE 238 FF.]).

Die Aufwendungen zur Altersversorgung erstrecken sich auf aktive sowie nicht mehr im DB-Konzern beschäftigte Personen beziehungsweise deren Hinterbliebene. Sie resultieren primär aus dem Dienstzeitaufwand, den Arbeitgeberanteilen zur betrieblichen Zusatzversorgung sowie den Beiträgen zum Pensions-Sicherungs-Verein aG. Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Für detaillierte Erläuterungen zur Entwicklung der Pensionsverpflichtungen verweisen wir auf die Ausführungen unter ANHANGZIFFER (32) [SEITE 234 FF.].

Die Tätigkeit der Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 § 12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DBAG dem BEV die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung).

Die Erhöhung der Löhne und Gehälter wird maßgeblich durch die im Vorjahr getätigten Tarifabschlüsse sowie die für die im Berichtsjahr ausgelaufenen Tarifverträge getroffene Vorsorge geprägt. Weiteren Einfluss hat auch der höhere durchschnittliche Mitarbeiterbestand.

Die Entwicklung der Beschäftigtenzahl im DB-Konzern, jeweils auf Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet, wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

[IN VZP]	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
	2014	2013	2014	2013
Arbeitnehmer	268.731	266.337	267.860	263.224
Beamte	27.032	29.316	28.234	30.541
Mitarbeiter	295.763	295.653	296.094	293.765
Auszubildende und Dual-Studierende	11.790	11.936	10.733	10.616
Beschäftigte	307.553	307.589	306.827	304.381

Im Fall von Veränderungen des Konsolidierungskreises werden die Mitarbeiter bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt beziehungsweise ab dem Datum der Erstkonsolidierung zeitanteilig einbezogen.

Zum Jahresende liegt die Beschäftigtenzahl im DB-Konzern auf Vorjahresniveau. Auf Ebene der Geschäftsfelder war zum einen bei DB Arriva infolge der Veräußerung der Aktivitäten auf Malta sowie bei DB Dienstleistungen ein Mitarbeiterrückgang und zum anderen bei DB Netze Fahrweg im operativen Betrieb sowie in der Instandhaltung und bei DB Schenker Logistics ein Mitarbeiterzuwachs zu verzeichnen.

Die Entwicklung der Beschäftigten nach Anzahl der natürlichen Personen ergibt folgendes Bild:

[IN NATÜRLICHEN PERSONEN]	am Jahresende	
	2014	2013
Arbeitnehmer	279.166	276.718
Beamte	27.800	30.201
Mitarbeiter	306.966	306.919
Auszubildende und Dual-Studierende	11.790	11.936
Beschäftigte	318.756	318.855

(6) Abschreibungen

Die Abschreibungen lagen im Berichtsjahr leicht unter dem entsprechenden Vorjahreswert und betreffen überwiegend die als Eisenbahninfrastruktur genutzten Vermögenswerte des Sachanlagevermögens sowie die Schienenfahrzeuge. Die Abschreibungen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung um die im Berichtszeitraum vorgenommenen Wertaufholungen vermindert ausgewiesen.

Für weitere Erläuterungen wird auf die Darstellungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens beziehungsweise der immateriellen Vermögenswerte unter den ANHANGZIFFERN (13) [SEITE 215 FF.] und (14) [SEITE 218] verwiesen.

Die Abschreibungen enthalten Sondereffekte aus Bereinigungen (189 Mio. €; im Vorjahr: 325 Mio. €) sowie Effekte aus Konsolidierungskreisveränderungen (9 Mio. €; im Vorjahr: 32 Mio. €) und aus Währungskursveränderungen (5 Mio. €).

(7) Sonstige betriebliche Aufwendungen

[IN MIO. €]	2014	2013
AUFWENDUNGEN AUS LEASING, MIETEN, PACTEN		
Aufwendungen aus Operate Leases	1.537	1.515
Bedingte Leasingaufwendungen	4	5
	1.541	1.520
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	231	207
Gebühren und Beiträge	242	239
Aufwendungen aus Versicherungen	163	172
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	159	161
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	74	77
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	285	280
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	12	10
SONSTIGE BEZOGENE DIENSTLEISTUNGEN		
Bezogene IT-Leistungen	293	259
Sonstige Kommunikationsdienste	47	50
Sonstige Serviceleistungen	616	535
	956	844
Aufwendungen aus Schadenersatz	130	154
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte ¹⁾	28	48
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	170	148
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	23	2
Sonstige betriebliche Steuern	65	73
ÜBRIGE AUFWENDUNGEN		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	70	78
Sonstiger personalbezogener Aufwand	220	181
Sonstige übrige Aufwendungen	688	623
Saldo Aufwands- und Ertragskonsolidierung	0	0
	978	882
Insgesamt	5.057	4.817
- Sondereffekte	-133	-108
- Konsolidierungskreiseffekte	-9	-32
- Währungskurseffekte	11	-
Insgesamt - vergleichbar	4.926	4.677

¹⁾ Einschließlich Zahlungseingängen auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

Der sonstige betriebliche Aufwand ist um 240 Mio. € (+5,0%) gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

Ein Anstieg ist insbesondere auf höhere sonstige bezogene Dienstleistungen im Segment DB Schenker Logistics zurückzuführen. Hier sind unter anderem die bezogenen IT-Leistungen aufgrund der Weiterentwicklung der weltweiten IT-Landschaft gestiegen.

Der Anstieg der sonstigen übrigen Aufwendungen resultiert aus deutlich höheren Franchisezahlungen für Verkehrsverträge in Großbritannien. Gegenläufig wirkte die Verringerung bei den Zuführungen zu den Drohverlustrückstellungen.

In den Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten sind Honoraraufwendungen für den Konzern-Abschlussprüfer in Höhe von 25,1 Mio. € (im Vorjahr: 22,2 Mio. €) erfasst; davon entfallen auf Abschlussprüfungsleistungen 10,4 Mio. € (im Vorjahr: 11,0 Mio. €), auf andere Bestätigungsleistungen 3,6 Mio. € (im Vorjahr: 4,0 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,2 Mio. € (im Vorjahr: 0,2 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 10,9 Mio. € (im Vorjahr: 7,0 Mio. €).

(8) Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen

Aus Anteilen an Unternehmen, auf die ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann beziehungsweise die gemeinschaftlich geführt werden, sind folgende Ergebnisbeiträge in die Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen:

[IN MIO. €]	2014	2013
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN		
Übrige ¹⁾	7	2
	7	2
ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN		
EUROFIMA	6	7
Übrige ¹⁾	-5	-6
	1	1
Insgesamt	8	3

¹⁾ Vorjahreszahl aufgrund der Effekte aus der erstmaligen rückwirkenden Anwendung von IFRS 10 und IFRS 11 (überarbeitet Mai 2011) angepasst.

(9) Zinsergebnis

[IN MIO. €]	2014	2013
ZINSERTRÄGE		
Nettozinsertrag Pensionsrückstellungen	10	8
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	44	32
Erträge aus Wertpapieren	0	1
Operative Zinserträge	54	41
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	13	15
	67	56
ZINSAUFWENDUNGEN		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-736	-737
Nettozinsaufwand Pensionsrückstellungen	-103	-100
Zinsaufwand aus Finanzierungsleasing	-39	-46
Operativer Zinsaufwand	-878	-883
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-87	-52
	-965	-935
Insgesamt	-898	-879
- Sondereffekte	-	0
- Konsolidierungskreiseffekte	1	0
- Währungskurseffekte	1	-
Insgesamt - vergleichbar	-896	-879
nachrichtlich:		
Operativer Zinssaldo	-824	-842

Der Anstieg der sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge ist unter anderem auf im Berichtsjahr erhaltene steuerliche Erstattungsinsen zurückzuführen.

Innerhalb der sonstigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen werden höhere Zinsaufwendungen aus Anleihen durch geringere Zinsaufwendungen aufgrund der Tilgung von Darlehen der EUROFIMA sowie geringeren Aufzinsungen der Zinslosen Darlehen kompensiert. Der Zinsaufwand aus Finanzierungsleasing reduziert sich aufgrund planmäßiger Tilgungen.

Die Erhöhung der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten begründet sich aus dem Anstieg der Barwerte wegen niedrigerer Diskontierungzinssätze.

Die Zinserträge und -aufwendungen aus den nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten beziehungsweise Verbindlichkeiten belaufen sich auf 48 Mio. € (im Vorjahr: 37 Mio. €) beziehungsweise 777 Mio. € (im Vorjahr: -784 Mio. €).

(10) Übriges Finanzergebnis

[IN MIO. €]	2014	2013
Ergebnis aus Beteiligungen	1	0
Ergebnis aus Währungskurseffekten	-93	214
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	108	-209
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	-2	-1
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	-
Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente	-6	-7
Übriges Finanzergebnis	-11	-12
Insgesamt	-3	-15
- Sondereffekte	-	-
- Konsolidierungskreiseffekte	0	0
- Währungskurseffekte	-4	-
Insgesamt - vergleichbar	-7	-15

Das Ergebnis aus Währungskurseffekten resultiert aus der erfolgswirksamen Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten und -forderungen zum Stichtagskassakurs (IAS 21). Das Ergebnis aus Währungskurseffekten ist mit dem Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten zu saldieren. Beide Ergebnisgrößen änderten sich gegenüber dem Vorjahreswert aufgrund starker Währungskursschwankungen des Euro gegenüber den meisten Währungen, aber insbesondere gegenüber dem Schweizer Franken, dem US-Dollar und dem britischen Pfund. Das Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten enthält die Reklassifizierung der erfolgsneutral im Eigenkapital erfassten währungsinduzierten Marktwertänderungen von Cashflow-Hedges. Das Ergebnis aus sonstigen Derivaten betrifft die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IAS 39 qualifiziert werden.

Bei den Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente handelt es sich im Wesentlichen um außerplanmäßige Abschreibungen der Beteiligungen an der Prometro S.A., Porto/Portugal, sowie der Autoterminal Śląsk Logistic Sp. z.o.o., Sosnowiec/Polen.

(11) Ertragsteuern

[IN MIO. €]	2014	2013
Tatsächlicher Steueraufwand	-155	-157
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	19	11
Tatsächliche Ertragsteuern	-136	-146
Latenter Steueraufwand	187	-81
Ertragsteuern	51	-227

Die tatsächlichen Ertragsteuern sind überwiegend bei ausländischen Konzerngesellschaften angefallen. Die Veränderung der latenten Steuern gegenüber dem Vorjahr ergibt sich im Wesentlichen aus einer geänderten Einschätzung der künftigen Nutzungsmöglichkeit von steuerlichen Verlustvorträgen sowie neu entstandenen temporären Differenzen.

Beginnend mit dem Ergebnis des DB-Konzerns vor Ertragsteuern und den bei einer Konzernsteuerquote von 30,5% darauf entfallenden rechnerischen Ertragsteuern, wird nachfolgend die steuerliche Überleitungsrechnung zu den tatsächlichen Ertragsteuern dargestellt:

[IN MIO. €]	2014	2013
Ergebnis vor Ertragsteuern	937	876
Konzernsteuersatz in %	30,5	30,5
Erwarteter Steueraufwand	-286	-267
Zusätzlicher Ansatz sowie Inanspruchnahme oder Auflösung von Unterschiedsbeträgen bzw. Verlustvorträgen	135	-46
Steuerfreie Erträge	40	39
Steuerliche Sachverhalte gemäß IAS 12.33	83	86
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	-22	-21
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	55	18
Übrige Effekte	46	-36
Ausgewiesene Ertragsteuern	51	-227
Effektiver Steuersatz in %	-5,4	25,9

Der Überleitungsbetrag im Sinne des IAS 12.33 bezieht sich ausschließlich auf steuerliche Mehrabschreibungen, die daraus resultieren, dass steuerfreie Zuschüsse im IFRS-Abschluss direkt von den Anschaffungskosten der Vermögenswerte abgesetzt wurden. Auf diese temporären Unterschiede dürfen keine latenten Steuern gebildet werden.

In den übrigen Effekten sind im Berichtsjahr insbesondere Auswirkungen aus der Abweichung bei den Bemessungsgrundlagen unterschiedlicher Ertragsteuerarten, periodenfremde latente Steuern und die Auswirkungen permanenter Differenzen enthalten. Im Berichtsjahr ergab sich ein Ertrag aus periodenfremden Ertragsteuern von 12 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €).

(12) Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich nach IAS 33 (Ergebnis je Aktie) aus der Division des den Aktionären der DBAG zustehenden Jahresergebnisses des DB-Konzerns und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Berichtsjahres ausgegebenen Aktien. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

[IN MIO. €]	2014	2013
Jahresergebnis	988	649
davon anderen Gesellschaftern zurechenbares Jahresergebnis	22	-8
davon auf die Aktionäre der DB AG entfallendes Jahresergebnis	966	657
Anzahl der ausgegebenen Aktien	430.000.000	430.000.000
Ergebnis je Aktie (in €/Aktie)		
unverwässert	2,25	1,53
verwässert	2,25	1,53

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

(13) Sachanlagen



SACHANLAGEN [IN MIO. €]	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Insgesamt
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand per 01.01.2014	4.318	6.661	13.858	16.353	26.474	1.774	4.320	3.594	77.352
Änderungen Konsolidierungskreis	-1	-8	0	0	-29	-1	-4	0	-43
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	0	-	-	1	-	0	-	1
davon Abgang Konsolidierungskreis	-1	-8	-	-	-30	-1	-4	0	-44
Zugänge ¹⁾	35	223	568	1.417	2.230	69	411	4.051	9.004
Zugang Fremdkapitalkosten	-	-	-	-	-	-	-	20	20
Investitionszuschüsse	0	-85	-417	-1.159	-10	-18	-54	-2.943	-4.686
Umbuchungen	-9	200	907	282	183	-99	234	-1.701	-3
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	-	-	-	-	0	-	-	-	0
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Abgänge	-74	-65	-19	-191	-656	-50	-332	136	-1.251
Währungsumrechnungsdifferenzen	13	2	3	0	83	8	23	3	135
Stand per 31.12.2014	4.282	6.929	14.900	16.702	28.275	1.683	4.598	3.160	80.529
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand per 01.01.2014	-854	-2.792	-4.411	-10.798	-16.341	-1.251	-2.933	-276	-39.656
Änderungen Konsolidierungskreis	0	3	0	0	20	1	4	0	28
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	0	-	-	-1	-	0	-	-1
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	3	-	-	21	1	4	-	29
Abschreibungen	-9	-215	-211	-625	-1.358	-86	-376	0	-2.880
Wertminderungen	-7	-17	0	-9	-87	-4	-7	0	-131
Wertaufholung	2	0	-	13	0	1	0	-	16
Umbuchungen	-1	0	-5	1	1	133	-129	0	0
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	-	-	-	-	0	-	-	-	0
Abgänge	37	48	14	172	583	48	286	0	1.188
Währungsumrechnungsdifferenzen	-4	4	-2	0	-47	-7	-16	0	-72
Stand per 31.12.2014	-836	-2.969	-4.615	-11.246	-17.229	-1.165	-3.171	-276	-41.507
Bilanzwert 31.12.2014	3.446	3.960	10.285	5.456	11.046	518	1.427	2.884	39.022
Bilanzwert 31.12.2013	3.464	3.869	9.447	5.555	10.133	523	1.387	3.318	37.696

¹⁾ In den Zugängen sind 130 Mio. € Gutschriften aus Vorjahren enthalten.



SACHANLAGEN [IN MIO. €]	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahn- körper und Bauten des Schienen- wegs	Gleis- anlagen, Strecken- ausrüs- tung und Sicherungs- anlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güter- verkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzah- lungen und Anlagen im Bau	Insgesamt
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand per 01.01.2013	4.365	6.561	13.539	16.025	25.545	1.788	4.088	3.305	75.216
Änderungen Konsolidierungskreis	7	26	0	0	307	0	22	1	363
davon Zugang Konsolidierungskreis	7	26	-	-	308	-	22	1	364
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-1	0	0	-	-1
Zugänge ¹⁾	43	258	564	1.469	1.201	79	415	4.096	8.125
Investitionszuschüsse	-1	-110	-459	-1.263	-18	-22	-61	-2.877	-4.811
Umbuchungen	1	117	230	291	100	16	134	-907	-18
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	-	1	-	-	-43	-	-10	-1	-53
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	2	-	-	-	-	-	-	2
Abgänge	-88	-157	-15	-169	-557	-78	-240	-18	-1.322
Währungsumrechnungsdifferenzen	-9	-37	-1	0	-61	-9	-28	-5	-150
Stand per 31.12.2013	4.318	6.661	13.858	16.353	26.474	1.774	4.320	3.594	77.352
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand per 01.01.2013	-680	-2.695	-4.220	-10.346	-15.390	-1.228	-2.742	-285	-37.586
Änderungen Konsolidierungskreis	-1	-12	0	0	-202	0	-17	0	-232
davon Zugang Konsolidierungskreis	-1	-12	-	-	-203	-	-17	0	-233
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	1	0	0	-	1
Abschreibungen	-9	-208	-202	-636	-1.311	-94	-386	0	-2.846
Wertminderungen	-200	-4	0	-3	-26	-5	-8	-	-246
Wertaufholung	-	0	-	36	2	0	-	6	44
Umbuchungen	1	9	0	2	-2	-2	-11	3	0
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	-	0	-	-	39	-	9	-	48
Abgänge	33	99	10	149	514	73	203	0	1.081
Währungsumrechnungsdifferenzen	2	19	1	0	35	5	19	0	81
Stand per 31.12.2013	-854	-2.792	-4.411	-10.798	-16.341	-1.251	-2.933	-276	-39.656
Bilanzwert 31.12.2013	3.464	3.869	9.447	5.555	10.133	523	1.387	3.318	37.696
Bilanzwert 31.12.2012	3.685	3.866	9.319	5.679	10.155	560	1.346	3.020	37.630

¹⁾ In den Zugängen sind 133 Mio. € Gutschriften aus Vorjahren enthalten.

Die Zugänge zu den Fremdkapitalkosten enthalten einen durchschnittlichen Fremdkapitalkostensatz von 3,55% (im Vorjahr: 3,87%).

Wertminderungen in Höhe von 131 Mio. € (im Vorjahr: 246 Mio. €) betreffen im Wesentlichen Fahrzeuge der DB Regio AG (44 Mio. €) sowie Fahrzeuge der DB Schenker Rail Polska S.A., Zabrze/Polen, (40 Mio. €).

Wertaufholungen in Höhe von 16 Mio. € (im Vorjahr: 44 Mio. €) entfielen im Wesentlichen auf Gleisanlagen der DB Netze Fahrweg.

In den Buchwertabgängen der Anlagen im Bau sind im Berichtsjahr positive Buchwertabgänge von 139 Mio. € (im Vorjahr: 56 Mio. €) enthalten. Sie resultieren aus der Rückzahlung von bereits in Vorjahren erhaltenen und aktivisch abgesetzten Investitionszuschüssen.

Finanzschulden waren durch Sachanlagen mit Buchwerten von 6 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 46 Mio. €) gesichert. Dies betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge und Busse, die der Besicherung von

Kreditlinien dienen und bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Arriva und DB Bahn Fernverkehr im Einsatz sind. Beschränkungen an Verfügungsrechten über Sachanlagevermögen bestanden in Höhe von 51 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 51 Mio. €), im Wesentlichen bei der SüdbadenBus GmbH, der S.A.B. Autoservizi S.R.L., Bergamo/Italien, und der SIA Società Italiana Autoservizi S.p.A., Brescia/Italien.

In den Sachanlagen sind gemietete Vermögenswerte enthalten, die in der nachfolgenden Übersicht gesondert ausgewiesen werden. Bei den gemieteten Sachanlagen handelt es sich um Vermögenswerte, die dem wirtschaftlichen, nicht jedoch dem juristischen Eigentum des DB-Konzerns zugerechnet werden, sodass die zugrunde liegenden Leasingverträge als Finanzierungsleasing zu klassifizieren sind.



GEMIETETE VERMÖGENSWERTE [IN MIO. €]	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Fahrzeuge für Personen- und Güter- verkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Insgesamt
ALS FINANZIERUNGSLEASING KLASSIFIZIERTE GEMIETETE VERMÖGENSWERTE						
Anschaffungs- und Herstellungskosten	20	376	677	2	0	1.075
Kumulierte Abschreibungen	-3	-154	-465	-1	0	-623
Buchwert 31.12.2014	17	222	212	1	0	452
ALS FINANZIERUNGSLEASING KLASSIFIZIERTE GEMIETETE VERMÖGENSWERTE						
Anschaffungs- und Herstellungskosten	20	370	738	3	0	1.131
Kumulierte Abschreibungen	-2	-143	-469	-2	0	-616
Buchwert 31.12.2013	18	227	269	1	0	515

Der Ausweis zu den Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten bei den gemieteten Vermögenswerten des Sachanlagevermögens betrifft unter anderem Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station&Service AG und Energieanlagen der DB Energie GmbH. Der Rückgang ergab sich durch den Rückkauf von geleasteten Fahrzeugen im Berichtsjahr. Der Ausweis unter den Fahrzeugen für Personen- und Güterverkehr bezieht sich im Wesentlichen auf von den Transportgesellschaften des DB-Konzerns genutzte Schienenfahrzeuge (Lokomotiven, Güterwagen) sowie Busse. Die Zugänge im Berichtsjahr belaufen sich auf 11 Mio. € Anschaffungskosten und 55 Mio. € Abschreibungen.

Die zum Teil auf der Grundlage retrograder Ermittlungen wie auch auf Grundlage eigener Erhebungen ermittelten Vermögenswerte, die im Wege des Operating Lease vermietet werden, weisen per 31. Dezember 2014 für Grundstücke und Gebäude – bei kumulierten Abschreibungen von 437 Mio. € – einen Restbuchwert von 1.130 Mio. € (per 31. Dezember 2013: Restbuchwert 1.040 Mio. €; kumulierte Abschreibungen 404 Mio. €)

und für Mobilien (hauptsächlich Fahrzeuge) – bei kumulierten Abschreibungen von 3.654 Mio. € – einen Restbuchwert von 1.973 Mio. € (per 31. Dezember 2013: Restbuchwert 2.143 Mio. €; kumulierte Abschreibungen 3.411 Mio. €) aus. Der geringfügige Anstieg der Restbuchwerte bei Grundstücken und Gebäuden ist unter anderem auf den Anstieg extern vermarkteter Flächen in Bahnhofsgebäuden zurückzuführen. Entsprechend begründet sich auch der leichte Anstieg der kumulierten Abschreibungen. Der Rückgang der Restbuchwerte bei Mobilien resultiert maßgeblich aus dem Rückgang der Restbuchwerte vermieteter Wagen des Schienengüterverkehrs. Der Anstieg der kumulierten Abschreibungen bei Mobilien ist im Wesentlichen auf die Zunahme der Vermietung höherwertiger, aber überwiegend vollständig abgeschriebener Fahrzeuge des Fernverkehrs zurückzuführen. Aus der Vermietung dieser Vermögenswerte werden Miet- und Leasingeinzahlungen in zukünftigen Jahren gemäß nachfolgender Übersicht erwartet:



ERWARTETE MIET- UND LEASINGZAHLUNGEN (NOMINALWERTE) [IN MIO. €]	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
31.12.2014								
Mindestleasingzahlung	390	231	186	163	138	492	1.210	1.600
31.12.2013								
Mindestleasingzahlung	452	268	227	181	157	818	1.651	2.103

(14) Immaterielle Vermögenswerte

	Aktivierte Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte		Aktivierte Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte		Erworbene immaterielle Vermögenswerte		Firmenwerte		Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer		Geleistete Anzahlungen		Insgesamt	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE [IN MIO. €]														
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN														
Stand per 01.01.	39	37	140	109	2.120	2.101	2.982	3.021	0	-	1	1	5.282	5.269
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	0	2	44	1	44	5	0	0	0	8	88
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	2	44	1	44	5	0	-	-	8	88
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-
Zugänge	2	2	66	45	57	52	-	0	-	-	0	0	125	99
Investitionszuschüsse	-	-	-	-	-1	-1	-	-	-	-	-	-	-1	-1
Umbuchungen	-	0	-26	-11	29	28	-	1	-	0	0	0	3	18
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	-	-	-	-	-	-6	-	-	-	-	-	-	-	-6
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	-	-	-	1	6	-	-	-	-	-	-	1	6
Abgänge	-18	0	-4	-1	-81	-82	-	0	0	-	0	-	-103	-83
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-3	-2	36	-22	134	-84	0	0	0	0	167	-108
Stand per 31.12.	23	39	173	140	2.163	2.120	3.117	2.982	5	0	1	1	5.482	5.282
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN														
Stand per 01.01.	-34	-31	-	-	-1.114	-1.033	-19	-19	0	-	-	-	-1.167	-1.083
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	-2	0	0	0	0	0	0	0	-2
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	0	-2	-	-	0	0	-	-	0	-2
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschreibungen	-3	-3	-	-	-189	-177	-	-	0	0	-	-	-192	-180
Wertminderungen	-	-	-2	-	-1	0	-	-	-	-	-	-	-3	-
Wertaufholung	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	0	0	-	-	-	0	-	-	-	0
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	6
Abgänge	16	0	-	-	80	81	-	-	0	-	-	-	96	81
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-	-	-21	11	0	0	0	0	-	-	-21	11
Stand per 31.12.	-21	-34	-2	0	-1.245	-1.114	-19	-19	0	0	0	0	-1.287	-1.167
Bilanzwert 31.12.	2	5	171	140	918	1.006	3.098	2.963	5	0	1	1	4.195	4.115
Bilanzwert 31.12. des Vorjahres	5	6	140	109	1.006	1.068	2.963	3.002	0	0	1	1	4.115	4.186

Die erworbenen immateriellen Vermögenswerte enthalten im Wesentlichen erworbene Kunden- und Franchiseverträge (rund 397 Mio. € Buchwert), Konzessionen und Rechte (rund 248 Mio. € Buchwert) und Software (rund 151 Mio. € Buchwert).

Für die erworbene Marke Arriva (35 Mio. € Buchwert) liegen keine sonstigen rechtlichen, regulatorischen, vertraglichen, wettbewerbsbedingten, wirtschaftlichen oder anderen Faktoren vor, die die Nutzungsdauer beschränken.

Wertminderungen erfolgten in Höhe von 3 Mio. € (im Vorjahr: keine) und betreffen im Wesentlichen das Segment DB Schenker Rail.

Die Zuordnung der ausgewiesenen Firmenwerte zu den Segmenten ist in der Segmentberichterstattung enthalten.

(15) Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen

	2014	2013
[IN MIO. €]		
Stand per 01.01.	511	529
Zugänge	2	0
Abgänge	-36	0
Anteil des DB-Konzerns am Ergebnis	8	3
Kapitalerhöhung	2	6
Vereinnahmte Dividenden	-7	-9
Wertberichtigung	-4	-8
Währungsumrechnungsdifferenzen	6	-6
Sonstige Bewertungen	-4	-4
Stand per 31.12.	478	511

Der Bilanzansatz zum 31. Dezember 2014 entfällt im Wesentlichen auf die gehaltenen Anteile an den assoziierten Unternehmen EUROFIMA, Basel/Schweiz, und Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal. Die Anteile an der EUROFIMA sind hinsichtlich ihrer Veräußerbarkeit eingeschränkt. Die Abgänge betreffen fast ausschließlich die Anteile an der BLS Cargo AG, Bern/Schweiz.

(16) Latente Steuern

[IN MIO. €]	31.12.2014	31.12.2013
Aktive latente Steuern auf temporäre Differenzen	728	597
Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorräge	876	807
Insgesamt	1.604	1.404

Auf folgende Verlustvorräge und temporäre Differenzen wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet:

[IN MIO. €]	31.12.2014	31.12.2013
Verlustvorräge, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	13.301	13.897
Temporäre Differenzen, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	5.031	4.312
Temporäre Differenzen, die dem Ansatzverbot gemäß IAS 12.24b i. V. m. 12.33 unterliegen	3.226	3.501
Insgesamt	21.558	21.710

Die Verlustvorräge resultieren primär aus der steuerrechtlichen Behandlung der in der Vergangenheit geleisteten Zuwendungen des Bundes an die DBAG nach §21Abs.5 und §22Abs.1 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGGr) als Einlage.

Die inländischen Verlustvorräge sind nach dem derzeitigen Gesetzesstand dem Grunde und der Höhe nach unbegrenzt abzugsfähig.

Die temporären Differenzen, die dem Ansatzverbot nach IAS 12.24b i. V. m. 12.33 unterliegen, betreffen ausschließlich steuerliche Mehrabschreibungen aus früher erhaltenen steuerfreien Investitionszuschüssen.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzpositionen und auf steuerliche Verlustvorräge entfallen die nachfolgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

PER 31.12. [IN MIO. €]	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2014	2013	2014	2013
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Sachanlagen	111	90	165	160
Immaterielle Vermögenswerte	6	1	113	133
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	1	1	4	8
Andere finanzielle Vermögenswerte	1	2	8	4
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Vorräte	3	0	2	2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	20	1	3
Andere finanzielle Vermögenswerte	7	4	8	11
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	1	1
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	125	68	18	18
Übrige Verbindlichkeiten	47	42	4	5
Derivative Finanzinstrumente	41	15	1	9
Pensionsverpflichtungen	218	129	4	4
Sonstige Rückstellungen	209	214	1	4
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	51	26	5	15
Sonstige Verbindlichkeiten	37	47	12	11
Sonstige Rückstellungen	105	110	16	7
Verlustvorräge	876	807	0	0
Summe	1.859	1.576	363	395
Saldierung ¹⁾	-255	-172	-255	-172
Bilanzansatz	1.604	1.404	108	223

¹⁾ Soweit zulässig gemäß IAS 12 (Income Taxes).

Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden saldiert, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen, fristenkongruent sind und dasselbe Steuersubjekt betreffen.

Von den aktiven latenten Steuern von 1.859 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 1.576 Mio. €) werden voraussichtlich 254 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 230 Mio. €) innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert. Von den passiven latenten Steuern von 363 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 395 Mio. €) werden voraussichtlich 45 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 49 Mio. €) innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert.

Aktive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung in Höhe von 200 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 81 Mio. €) und passive latente Steuern von 9 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 9 Mio. €) sind im Bilanzansatz der latenten Steuern enthalten.

(17) Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte

[IN MIO. €]	Anteile an verbundenen Unternehmen		Sonstige Beteiligungen		Wertpapiere		Insgesamt	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Stand per 01.01.	0	0	9	13	7	8	16	21
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0	0	-1	0	-1
Änderung Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	0	0
Zugänge	0	0	0	0	0	0	0	0
Abgänge durch Veräußerung	-	-	0	0	0	-	0	0
Sonstige Abgänge	-	-	-	-4	-	-	-	-4
Marktwertänderungen	-	-	-	-	-	0	-	0
Reklassifizierungen	-	-	-	-	0	0	0	0
Wertberichtigung infolge langfristiger Wertminderung	-	-	-1	-1	-	-	-1	-1
Übrige	0	-	0	1	-	-	0	1
Stand per 31.12.	0	0	8	9	7	7	15	16
Langfristiger Anteil	-	0	8	9	2	2	10	11
Kurzfristiger Anteil	-	-	0	0	5	5	5	5

(18) Vorräte

[IN MIO. €]	31.12.2014	31.12.2013
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.070	1.069
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	159	149
Fertige Erzeugnisse und Waren	56	51
Geleistete Anzahlungen	9	4
Wertberichtigungen	-335	-325
Insgesamt	959	948

(19) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

[IN MIO. €]	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Forderungen aus Finanzierung	Geleistete Anzahlungen	Übrige Vermögenswerte ¹⁾	Insgesamt
31.12.2014					
Bruttowert	4.344	93	215	984	5.636
Wertberichtigung	-191	-2	-	-50	-243
Nettowert	4.153	91	215	934	5.393
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	39	16	0	95	150
31.12.2013					
Bruttowert	4.336	92	217	761	5.406
Wertberichtigung	-214	-2	-	-50	-266
Nettowert	4.122	90	217	711	5.140
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	44	12	0	142	198

¹⁾ Im Berichtsjahr sind in den übrigen Vermögenswerten Zollforderungen des Segments DB Schenker Logistics von 124 Mio. € enthalten. Im Vorjahr wurden derartige Forderungen (100 Mio. €) als Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen.

Die Wertberichtigungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente haben sich wie folgt entwickelt (IFRS 7.16):

[IN MIO. €]	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Forderungen aus Finanzierung	Übrige Vermögenswerte	Insgesamt
Stand per 01.01.2014	-214	-2	-50	-266
Zuführung	-20	0	-5	-25
Auflösung	24	0	5	29
Inanspruchnahme	17	0	0	17
Änderungen Konsolidierungskreis	3	0	0	3
Währungsumrechnungsdifferenzen	-1	0	0	-1
Stand per 31.12.2014	-191	-2	-50	-243
Stand per 01.01.2013	-231	-1	-41	-273
Zuführung	-28	-	-18	-46
Auflösung	35	-	2	37
Inanspruchnahme	13	0	7	20
Änderungen Konsolidierungskreis	-6	0	0	-6
Währungsumrechnungsdifferenzen	3	-1	0	2
Stand per 31.12.2013	-214	-2	-50	-266

Forderungen werden einzelwertberichtigt, sofern objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Für gleichartige Forderungen (Forderungsportfolios), die nicht einzeln als wertgemindert identifiziert werden können, werden auf Grundlage der Altersstruktur dieser Forderungen pauschalierte Einzelwertberichtigungen, basierend auf Erfahrungswerten, vorgenommen. Vorgenommene Wertberichtigungen werden aktivisch von den finanziellen Vermögenswerten abgesetzt. Liegen die Gründe für eine Wertminderung nicht mehr vor, wird eine Wertaufholung vorgenommen.

Der Gesamtbetrag der Zuführungen zu den Wertberichtigungen von 25 Mio. € (im Vorjahr: 46 Mio. €) setzt sich aus Einzelwertberichtigungen von 11 Mio. € (im Vorjahr: 39 Mio. €) und pauschalierten Einzelwertberichtigungen von 14 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) zusammen. Im Rahmen der Auflösungen wurden Rücknahmen von Einzelwertberichtigungen in Höhe von 22 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) und Rücknahmen von pauschalierten Einzelwertberichtigungen in Höhe von 7 Mio. € (im Vorjahr: 21 Mio. €) berücksichtigt.

Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen und sonstigen Vermögenswerten fielen in Höhe von 39 Mio. € (im Vorjahr: 49 Mio. €) an.

Erträge aus dem Eingang auf ausgebuchte Forderungen und sonstige Vermögenswerte waren in Höhe von 7 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) zu verzeichnen.

In der nachfolgenden Übersicht wird die Fälligkeitsstruktur der Forderungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente und die geleisteten Anzahlungen dargestellt:

[IN MIO. €]	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
31.12.2014								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.146	4	1	1	1	0	7	4.153
Forderungen aus Finanzierung	72	2	9	1	1	6	19	91
Geleistete Anzahlungen	183	32	-	-	-	-	32	215
Übrige Vermögenswerte	866	4	1	3	1	59	68	934
Insgesamt	5.267	42	11	5	3	65	126	5.393
davon nicht finanzielle Vermögenswerte	420	32	-	-	-	53	85	505
31.12.2013								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.113	6	1	1	0	1	9	4.122
Forderungen aus Finanzierung	55	18	2	8	1	6	35	90
Geleistete Anzahlungen	185	32	-	-	-	-	32	217
Übrige Vermögenswerte	649	4	3	3	1	51	62	711
Insgesamt	5.002	60	6	12	2	58	138	5.140
davon nicht finanzielle Vermögenswerte	345	33	-	-	1	44	78	423

Der leichte Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betrifft im Wesentlichen die Segmente DB Bahn Regio und Beteiligungen/Sonstige; gegenläufige Entwicklungen ergaben sich in den Segmenten DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe. Die kurzfristigen übrigen Vermögenswerte enthalten ab dem Berichtsjahr auch die Zollforderungen des Segments DB Schenker Logistics.

Aufgrund der großen Anzahl von Kunden in den jeweiligen operativen Segmenten ist bei den Lieferungs- und Leistungsforderungen eine Konzentration von Kreditrisiken nicht festzustellen.

Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Das maximale Ausfallrisiko entspricht im Wesentlichen jeweils dem Buchwert. Sicherheiten werden regelmäßig nicht gehalten.

Die Bruttowerte der einzelwertberichtigten Forderungen sowie die Altersstrukturdarstellung entsprechend IFRS 7.37a zeigt nachfolgende Übersicht:

[IN MIO. €]	Bruttowertberichtigt	Weder wertgemindert noch überfällig	Nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern (Tagen) überfällig					über 359
			bis 29	30 bis 59	60 bis 89	90 bis 179	180 bis 359	
31.12.2014								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	188	2.892	860	172	85	62	38	47
Forderungen aus Finanzierung	4	79	10	0	0	0	0	0
Übrige Vermögenswerte	50	510	76	7	3	10	22	16
Insgesamt	242	3.481	946	179	88	72	60	63
31.12.2013								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	222	2.883	901	139	56	54	36	45
Forderungen aus Finanzierung	8	64	7	0	0	1	2	10
Übrige Vermögenswerte	48	354	103	9	5	11	9	13
Insgesamt	278	3.301	1.011	148	61	66	47	68

Zum Abschlussstichtag liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Schuldner der weder wertgeminderten noch überfälligen Forderungen ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

(20) Forderungen aus Ertragsteuern

Die Forderungen aus Ertragsteuern betreffen überwiegend geleistete Vorauszahlungen und anrechenbare Quellensteuern.

(21) Derivative Finanzinstrumente

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

[IN MIO. €]	2014	2013
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Zinsswaps	179	191
	179	191
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenswaps	850	1.097
Devisenforwards	932	796
Zins-Währungs-Swaps	4.828	5.091
	6.610	6.984

VOLUMENANGABE [IN BEZEICHNENDER MENGENEINHEIT]	2014	2013
SONSTIGE GESCHÄFTE		
Diesel in 1.000 t	1.535	1.667
Schweröl in 1.000 t	192	288
Kohle in 1.000 t	1.394	2.234

Das Volumen der Zinsswaps ging geringfügig auf 179 Mio.€ zurück, Neugeschäfte wurden nicht getätigt. Der Nominalwert der Zins-Währungs-Swaps ging im Berichtsjahr um 263 Mio.€ auf 4.828 Mio.€ zurück, da auslaufende konzerninterne Fremdwährungsdarlehen nicht vollständig ersetzt wurden.

Der Bestand an Devisenswaps reduzierte sich um 247 Mio.€ auf 850 Mio.€. Der Umfang an Devisenforwards stieg aufgrund höherer Sicherungsaktivitäten der Tochtergesellschaften um 136 Mio.€ auf 932 Mio.€.

Das Volumen der Kohlesicherungen reduzierte sich um rund 0,8 Mio. t auf 1,4 Mio. t, die Schwerölsicherungen gingen um 0,1 Mio t auf 0,2 Mio. t zurück, da keine neuen Kohle- und Schwerölsicherungen im Berichtsjahr abgeschlossen wurden.

Grundsätzlich unterliegen sämtliche derivativen Finanzinstrumente einer stichtagsbezogenen Marktbewertung. Die nachfolgende Gesamtübersicht stellt die Aufgliederung des Bilanzausweises nach der Art des zugrunde liegenden Sicherungsgeschäfts dar:

[IN MIO. €]	Vermögenswerte		Schulden	
	2014	2013	2014	2013
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	-	-	30	26
Zinsforwards	-	0	-	-
	0	0	30	26
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	4	6	5	7
Devisenforwards	4	4	6	4
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	89	25	322	309
	97	35	333	320
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	5	51	317	96
	5	51	317	96
Insgesamt	102	86	680	442
Zinsbezogene Geschäfte	-	-	30	27
Währungsbezogene Geschäfte	90	25	315	249
Sonstige Geschäfte	5	49	210	67
Langfristiger Anteil	95	74	555	343
Kurzfristiger Anteil	7	12	125	99

CASHFLOW-HEDGES

Zur Minimierung des Zins- und Wechselkursänderungsrisikos werden sowohl Fremdwährungsemissionen als auch konzerninterne Fremdwährungsdarlehen grundsätzlich in Euro transformiert und variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeiten in der Regel in festverzinsliche Finanzverbindlichkeiten umgewandelt. Energiepreissicherungen dienen der Verringerung der Preisschwankungen beim Energiebezug.

Die negative Bewertung der Zinsswaps resultiert aus dem fortwährenden Absinken des Zinsniveaus seit Abschluss der Transaktionen. Die Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar, dem britischen Pfund und dem Schweizer Franken führte zu einer Erhöhung der Vermögenswerte aus Zins-Währungs-Swaps. Die Schulden aus Zins-Währungs-Swaps stiegen trotz des Auslaufens von Altsicherungen aufgrund der Entwicklung der norwegischen Krone und des japanischen Yen leicht an.

Die Wertentwicklung der Devisenswaps erklärt sich überwiegend aus deren gesunkenem Bestand.

Die stark negative Marktbewertung der Energiepreisderivate geht auf den Preiseinbruch an den Energiemärkten zurück.

Die Marktwerte der Cashflow-Hedges werden wie folgt unter den Vermögenswerten und Schulden ausgewiesen:

[IN MIO. €]	Vermögenswerte		Schulden	
	2014	2013	2014	2013
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	-	-	30	26
	0	0	30	26
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	4	6	5	7
Devisenforwards	0	0	-	-
Zins-Währungs-Swaps	89	25	322	309
	93	31	327	316
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	5	51	317	96
	5	51	317	96
Insgesamt	98	82	674	438
Zinsbezogene Geschäfte	-	-	30	27
Währungsbezogene Geschäfte	89	24	315	249
Sonstige Geschäfte	5	49	210	67
Langfristiger Anteil	94	73	555	343
Kurzfristiger Anteil	4	9	119	95

Die folgenden Tabellen zeigen die Zeiträume, innerhalb derer die gesicherten Cashflows der Grundgeschäfte (Zins- und Tilgungszahlungen sowie Zahlungen für Energie) eintreten:

NOMINALWERT [IN MIO.]	Fälligkeit im Jahr					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020 ff.
TILGUNGEN						
EUR	-	-	-	-	-	-
USD	6	400	-	-	250	-
GBP	416	46	19	5	5	431
CHF	6	-	525	-	-	1.625
JPY	-	-	-	-	7.500	47.100
AUD	-	-	-	-	-	90
HKD	100	486	-	-	-	-
NOK	50	2.120	-	-	-	1.500
SEK	2.287	117	117	877	107	2.411
DKK	198	136	115	321	47	8
SGD	99	-	-	177	-	-
NZD	-	-	10	-	-	-
MXN	19	-	-	-	-	-
PLN	1.022	79	70	82	76	101
CZK	38	33	21	16	14	300
HUF	170	170	170	1.970	170	297
RON	29	-	-	-	-	-
HRK	1	1	1	1	1	3
SAR	13	-	-	-	-	-

NOMINALWERT [IN MIO.]	Fälligkeit im Jahr					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020 ff.
ZINSAHLUNGEN						
EUR	1	1	-	-	1	1
USD	12	13	6	7	2	-
GBP	18	15	14	14	14	93
CHF	33	32	32	26	26	69
JPY	658	658	658	658	658	532
AUD	5	5	5	5	5	22
HKD	10	10	-	-	-	-
NOK	131	131	60	60	60	359
SEK	147	105	102	99	76	150
DKK	21	17	14	13	1	-
SGD	8	6	6	3	-	-
NZD	1	1	1	-	-	-
MXN	-	-	-	-	-	-
PLN	18	12	9	8	5	5
CZK	10	9	9	8	8	28
HUF	172	157	139	123	38	28
RON	0	0	-	-	-	-
HRK	0	0	-	-	-	-
SAR	0	0	-	-	-	-
ENERGIE [IN MIO. €]						
Diesel	365	254	189	123	45	53
Schweröl	44	23	20	2	-	-
Kohle	64	30	24	2	-	-

Die Zinszahlungen werden grundsätzlich in den oben genannten Zeiträumen ergebniswirksam. Der Zeitraum der ergebniswirksamen Erfassung kann vom Fälligkeitszeitraum der Zinszahlungen abweichen.

Die Zahlungen aus Energiepreisderivaten werden grundsätzlich in den Perioden der Fälligkeit ergebniswirksam.

Bei Zins- und Zins-/Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Dollar-Offset- beziehungsweise Hypothetische-Derivate-Methode. Bei dieser Methode wird die Wertentwicklung des tatsächlich abgeschlossenen Sicherungsgeschäfts mit der Wertentwicklung eines fiktiven Sicherungsgeschäfts, bei dem alle bewertungsrelevanten Parameter mit dem Grundgeschäft übereinstimmen, verglichen. Bei Energiepreisderivaten wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der linearen Regression überprüft. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der linearen Regression. Die Ineffektivität wird ebenfalls unter Anwendung der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Hierbei werden die Marktwertänderungen des Grundgeschäfts den Marktwertänderungen des Sicherungsinstruments gegenübergestellt. Der hieraus ermittelte Quotient bestimmt die Ineffektivität.

Die erfolgswirksam erfassten Ineffektivitäten aus Cashflow-Hedges der Energiepreisderivate betragen im Berichtsjahr 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €).

NON-HEDGE-DERIVATE

Zur Absicherung des operativen Geschäfts getätigte Devisenforwards werden grundsätzlich als Non-Hedge-Derivate klassifiziert. Die Marktwerte zum Jahresende haben sich im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig verändert.

Die Marktwerte der Non-Hedge-Derivate werden unter den Vermögenswerten und Schulden wie folgt ausgewiesen:

[IN MIO. €]	Vermögenswerte		Schulden	
	2014	2013	2014	2013
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsforwards	-	0	-	-
Insgesamt	0	0	0	0
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenforwards	4	4	6	4
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	-	-	0	0
Insgesamt	4	4	6	4
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	0	0	-	-
Insgesamt	0	0	0	0
Insgesamt				
Währungsbezogene Geschäfte	1	1	0	0
Langfristiger Anteil	1	1	0	0
Kurzfristiger Anteil	3	3	6	4

(22) Flüssige Mittel

[IN MIO. €]	31.12.2014	31.12.2013
Bankguthaben/Kassenbestände	4.029	2.859
Zahlungsmitteläquivalente	2	2
Insgesamt	4.031	2.861
Effektivzinssatz kurzfristiger Bankeinlagen in %	0,12	0,17
Durchschnittliche Laufzeit kurzfristiger Bankeinlagen in Monaten	0,1	0,1

Die Zinssätze für kurzfristige Bankeinlagen lagen unverändert in einem Korridor zwischen 0,0% und 0,7%.

Zur Definition des Finanzmittelbestands siehe Abschnitt »ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG« [SEITE 240 F.].

(23) Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Der Ausweis betraf im Vorjahr Arriva Malta Limited, Qormi/Malta.

(24) Gezeichnetes Kapital

GRI 4.14 Das Grundkapital der DB AG beträgt 2.150 Mio. €. Es ist eingeteilt in 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Sämtliche Anteile werden vom Bund gehalten.

(25) Rücklagen

A) KAPITALRÜCKLAGE

Bei der Kapitalrücklage handelt es sich um Rücklagen, die kein Ergebnisbestandteil waren.

B) RÜCKLAGE AUS ERFOLGSNEUTRALER BEWERTUNG

Rücklage für Unterschiede aus Währungsumrechnung

Die sich aufgrund der Methode der funktionalen Währung (IAS 21) ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden separat als Bestandteil des Konzerneigenkapitals ausgewiesen.

Rücklage für die Marktbewertung von Wertpapieren

Bestandteil der Rücklage sind die erfolgsneutral zu berücksichtigenden Marktwertänderungen von Finanzinstrumenten, die als »zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte« klassifiziert wurden. Die Rücklage ist bei Veräußerung oder bei dauerhaftem Absinken des Marktwerts eines Finanzinstruments erfolgswirksam aufzulösen beziehungsweise auszubuchen.

Aus der erfolgsneutralen Bewertung von Finanzinstrumenten wurden im aktuellen Berichtsjahr aktive latente Steuern in Höhe von 0 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 0 Mio. € aktive latente Steuern) gebildet.

Rücklage aus der Marktbewertung von Cashflow-Hedges

Die Entwicklung der Rücklage wird nachfolgend dargestellt:

[IN MIO. €]	2014	2013
Stand zum 01.01.	-181	-119
Marktwertänderung	-291	-256
REKLASSIFIZIERUNGEN		
Finanzergebnis	-108	209
Zinsergebnis	43	49
Materialaufwand	43	-23
Änderung latenter Steuern	32	-41
Stand zum 31.12.	-462	-181

Effekte aus der Reklassifizierung ergeben sich ausschließlich bei dieser Rücklage.

Sonstige Veränderungen in den Rücklagen

Unter dieser Position werden im Wesentlichen Beträge, die aus Transaktionen in Bezug auf Reduzierungen oder Erhöhungen von Minderheitenanteilen zwischen den Aktionären der DB AG und den Minderheitsgesellschaftern resultieren, abgebildet.

(26) Erwirtschaftete Ergebnisse

Das erwirtschaftete Eigenkapital enthält die gesamten erwirtschafteten Jahresergebnisse seit dem 1. Januar 1994 abzüglich der unter HGB bis zum 31. Dezember 2002 verrechneten Firmenwerte und der an den Aktionär gezahlten Dividenden.

Unter dieser Position werden auch die Eigenkapitalauswirkungen durch die erstmalige Anwendung von IFRS ausgewiesen, soweit sie nicht unter die Rücklagen aus erfolgsneutraler Bewertung fallen.

(27) Anteile anderer Gesellschafter

Die Anteile anderer Gesellschafter enthalten den Anteil Dritter am Reinvermögen konsolidierter Tochterunternehmen. Die Anteile Dritter an der Währungsrücklage betragen 1 Mio. € (per 31. Dezember 2013: –2 Mio. €). Darüber hinaus entfallen keine Anteile Dritter auf Rücklagen.

**(28) Finanzschulden**

Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der zum Barwert angesetzten Zinslosen Darlehen ausgewiesen. Im Einzelnen weisen die Finanzschulden folgende Fälligkeitsstruktur auf:

[IN MIO. €]	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
31.12.2014								
Zinslose Darlehen	215	206	184	175	146	568	1.279	1.494
Anleihen	699	1.533	1.818	1.895	1.929	9.288	16.463	17.162
Bankschulden	55	404	1	0	0	402	807	862
EUROFIMA-Darlehen	-	-	-	-	-	200	200	200
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	169	155	19	60	15	175	424	593
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	23	0	0	0	0	0	0	23
Insgesamt	1.161	2.298	2.022	2.130	2.090	10.633	19.173	20.334
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen	222	206	184	175	146	768	1.479	1.701
31.12.2013								
Zinslose Darlehen	215	206	196	176	168	683	1.429	1.644
Anleihen	403	698	1.520	1.782	1.894	9.157	15.051	15.454
Bankschulden	39	5	404	0	0	402	811	850
EUROFIMA-Darlehen	519	-	-	-	-	200	200	719
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	59	160	155	19	60	181	575	634
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	12	0	0	0	0	0	0	12
Insgesamt	1.247	1.069	2.275	1.977	2.122	10.623	18.066	19.313
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen	736	206	196	176	168	883	1.629	2.365

In Gegenüberstellung zu den Buchwerten ergeben sich zusammengefasst folgende Marktwerte:



[IN MIO. €]	Buchwert 2014	Marktwert 2014	Buchwert 2013	Marktwert 2013
Zinslose Darlehen	1.494	1.745	1.644	1.888
Anleihen	17.162	19.157	15.454	16.526
Bankschulden	862	863	850	851
EUROFIMA-Darlehen	200	243	719	765
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	593	771	634	758
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	23	23	12	12
Insgesamt	20.334	22.802	19.313	20.800

Die Unterschiede zwischen den Buch- und den Marktwerten der Finanzschulden sind in den zumeist veränderten Marktzinssätzen für Finanzschulden mit vergleichbarem Risikoprofil begründet. Die sonstigen Finanzierungsverbindlichkeiten weisen infolge kurzer Laufzeiten und demzufolge einer marktnahen Verzinsung keine materiellen Abweichungen zwischen den Buchwerten und den Marktwerten auf.

Die Zinslosen Darlehen ergeben sich fast ausschließlich aus Finanzierungen des Bundes für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege. Grundlage hierfür bildet die grundgesetzlich verankerte und im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) konkretisierte Verantwortung für die Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit (Art. 87e Abs. 4 GG).

Die Tilgung der Darlehen ist in Einzel- und Sammelfinanzierungsvereinbarungen geregelt. In der Regel werden die Darlehen in jährlich gleichen Raten zurückgezahlt, deren Höhe sich an den entsprechenden jährlichen Abschreibungsbeträgen der finanzierten Vermögenswerte orientiert.

Die Zinslosen Darlehen haben sich wie folgt entwickelt:



[IN MIO. €]	2014	2013
Stand zum 01.01.	1.644	1.789
Tilgung	-220	-220
Umgliederungen	-	-
Aufzinsung	70	75
Stand zum 31.12.	1.494	1.644

Die begebenen Anleihen setzen sich aus nachfolgenden Transaktionen

zusammen:



ANLEIHEN [IN MIO. €]	Emissionsvolumen	Emissionswährung	Restlaufzeit in Jahren	Effektivzins in %	Buchwert 2014	Marktwert 2014	Buchwert 2013	Marktwert 2013
NICHT BÖRSENNOTIERTE ANLEIHEN								
DB Finance	304	HKD, JPY, EUR	1,9 - 11,9		301	348	359	372
					301	348	359	372
BÖRSENNOTIERTE ANLEIHEN DER DB FINANCE								
Anleihe 2003-2018	1.000	EUR	3,2	5,000	995	1.142	994	1.138
Anleihe 2003-2015	700	EUR	0,5	4,600	699	715	698	739
Anleihe 2004-2018	300	EUR	3,2	4,850	299	343	299	342
Anleihe 2004-2016	500	EUR	1,9	4,300	500	537	499	548
Anleihe 2004-2014	366	JPY	0,0	1,700	-	-	345	350
Anleihe 2006-2018	300	EUR	3,2	4,510	302	343	303	342
Anleihe 2006-2017	500	EUR	2,0	4,116	499	539	498	546
Anleihe 2007-2019	600	EUR	4,6	5,110	597	723	597	705
Anleihe 2009-2019	1.000	EUR	4,2	4,923	997	1.189	996	1.158
Anleihe 2009-2021	600	EUR	6,8	4,445	598	742	597	692
Anleihe 2009-2017	500	EUR	2,8	3,774	498	546	498	545
Anleihe 2010-2020	500	EUR	5,5	3,572	498	580	498	545
Anleihe 2010-2025	500	EUR	10,5	3,870	495	622	494	546
Anleihe 2010-2020	410	JPY	5,8	1,150	324	338	325	334
Anleihe 2010-2022	500	EUR	7,8	3,464	497	593	497	539
Anleihe 2010-2020	567	CHF	5,4	1,924	619	676	605	637
Anleihe 2011-2021	700	EUR	6,4	3,797	698	837	698	774
Anleihe 2011-2016	500	EUR	1,5	3,003	499	520	498	525
Anleihe 2011-2017	323	CHF	3,0	1,566	311	324	305	318
Anleihe 2011-2016	160	NOK	1,7	3,551	138	143	149	154
Anleihe 2011-2016	78	HKD	1,8	2,021	89	89	78	79
Anleihe 2011-2016	146	USD	1,9	FRN	165	167	145	145
Anleihe 2012-2016	97	NOK	1,7	3,179	83	86	90	92
Anleihe 2012-2017	124	CHF	2,6	0,799	125	127	122	124
Anleihe 2012-2017	368	GBP	2,8	1,456	384	389	359	356
Anleihe 2012-2022	495	GBP	7,5	2,821	511	537	477	464
Anleihe 2012-2023	400	EUR	8,1	2,116	397	439	396	383
Anleihe 2012-2024	83	CHF	9,1	1,586	83	91	81	80
Anleihe 2012-2024	500	EUR	9,2	3,119	495	585	495	514
Anleihe 2012-2072	75	GBP	57,9	4,524	77	101	72	75
Anleihe 2013-2018	300	EUR	3,1	FRN	299	300	299	300
Anleihe 2013-2028	50	EUR	13,1	2,707	50	58	50	48
Anleihe 2013-2025	202	NOK	10,2	4,017	165	191	179	185
Anleihe 2013-2023	386	CHF	8,6	1,425	394	427	386	380
Anleihe 2013-2026	497	GBP	11,6	3,351	534	579	498	478
Anleihe 2013-2023	500	EUR	8,7	2,578	497	569	497	497
Anleihe 2013-2020	300	EUR	5,9	1,899	298	323	297	296
Anleihe 2013-2019	186	USD	4,2	FRN	206	206	181	181
Anleihe 2014-2024	59	AUD	9,1	5,395	61	64	-	-
Anleihe 2014-2021	142	SEK	6,1	2,940	133	145	-	-
Anleihe 2014-2021	40	SEK	6,1	FRN	37	37	-	-
Anleihe 2014-2019	73	SGD	4,1	2,338	78	78	-	-
Anleihe 2014-2024	246	CHF	9,6	1,522	249	273	-	-
Anleihe 2014-2029	500	EUR	14,2	2,886	491	593	-	-
Anleihe 2014-2020	300	EUR	5,6	FRN	299	302	-	-
Anleihe 2014-2022	300	EUR	7,1	FRN	299	300	-	-
Anleihe 2014-2022	300	EUR	7,7	FRN	299	301	-	-
					16.861	18.809	15.095	16.154
Anpassung aus Derivaten					0	0	0	0
Insgesamt					17.162	19.157	15.454	16.526

Im Berichtsjahr wurden eine börsennotierte Anleihe über 50 Mrd. JPY (366 Mio. €) sowie zwei Privatplatzierungen über 5 Mrd. JPY (36,8 Mio. €) und 250 Mio. HKD (26,7 Mio. €) der Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, planmäßig getilgt.

Des Weiteren hat die DB Finance neun neue Anleihen emittiert. Dabei handelt es sich um börsennotierte Anleihen über 90 Mio. AUD (59 Mio. €), 1.250 Mio. SEK (142 Mio. €), 350 Mio. SEK (40 Mio. €), 125 Mio. SGD (73 Mio. €), 300 Mio. CHF (246 Mio. €), 500 Mio. € und dreimal 300 Mio. €. Die Bankschulden werden in der nachfolgenden Tabelle detailliert:

BANKSCHULDEN [IN MIO. €]	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert 2014	Marktwert 2014	Buchwert 2013	Marktwert 2013
Bankdarlehen 2002-2016	EUR	1,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2002-2022	EUR	7,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2003-2016	EUR	1,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2003-2022	EUR	7,7	FRN	200	200	200	200
Sonstige				62	63	50	51
Insgesamt				862	863	850	851

Verbindlichkeiten werden im DB-Konzern grundsätzlich nicht besichert.

Dem DB-Konzern standen per 31. Dezember 2014 garantierte Kreditfazilitäten in einem Gesamtvolumen von 3.799 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 3.646 Mio. €) zur Verfügung. Davon entfielen 2.080 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 2.080 Mio. €) auf Back-up-Linien für das 2,0-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG und der DB Finance. Keine

dieser Back-up-Linien war am 31. Dezember 2014 in Anspruch genommen. Globale Kreditfazilitäten über insgesamt 1.719 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 1.566 Mio. €) dienen der Working-Capital- und Avalfinanzierung der weltweit tätigen Tochtergesellschaften, überwiegend in den Segmenten DB Schenker Logistics und DB Arriva.

Die Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA sind in der folgenden Übersicht detailliert ausgewiesen:

VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER DER EUROFIMA [IN MIO. €]	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert 2014	Marktwert 2014	Buchwert 2013	Marktwert 2013
Darlehen 2000-2014	EUR	0,0	5,970	-	-	219	228
Darlehen 2001-2014	EUR	0,0	5,410	-	-	300	311
Darlehen 2010-2021	EUR	6,8	4,050	200	243	200	226
Insgesamt				200	243	719	765

Im Berichtsjahr wurden zwei fällige EUROFIMA-Darlehen über insgesamt 519 Mio. € getilgt. Es wurden keine neuen EUROFIMA-Darlehen aufgenommen. Die Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA sind aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeugen) gesichert.

Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing betreffen mit 29 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 32 Mio. €) einen Immobilienleasingvertrag über ein Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station & Service AG

und ein Logistikzentrum der Schenker Deutschland AG in Echingen sowie mit 301 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 325 Mio. €) Leasingverträge über diverses Rollmaterial (Triebzüge, Lokomotiven, Waggons) sowie Busse. Diese Vereinbarungen wurden im Wesentlichen als Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Realisierung vorteilhafter Finanzierungsbedingungen mit deutschen Leasinggebern abgeschlossen.

Die nachfolgende Übersicht enthält Angaben zu den wesentlichen Finanzierungsleasingverhältnissen:

[IN MIO. €]	Nominalvolumen	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert 2014	Marktwert 2014	Buchwert 2013	Marktwert 2013
FINANZIERUNGSLEASING ÜBER MOBILIEN								
Güterlokomotiven (2000)	101	DEM	0,5	5,35	51	54	56	61
Güterlokomotiven (2000)	154	EUR	2,0	5,40	92	100	101	112
Lokomotiven (2001)	178	EUR	0,5-2,0	4,87	110	116	119	129
Nahverkehrsdieseltriebwagen (2009)	55	EUR	4,0	8,34	48	62	49	61
					301	332	325	363
FINANZIERUNGSLEASING ÜBER IMMOBILIEN								
Logistikzentrum (1986)	24	DEM	1,0	8,50	2	2	3	3
Bahnhofsempfangsgebäude (1998)	497	DEM	7,0	4,00-5,95	27	34	29	35
					29	36	32	38
Sonstige					263	403	277	357
Insgesamt					593	771	634	758

Die vorbezeichneten Finanzierungsleasingverträge über Lokomotiven und Triebzüge sind im Rahmen einer festen Grundmietzeit unkündbar und haben eine maximale Restlaufzeit von vier Jahren. Der Großteil der Verträge enthält nach Ablauf der Mietzeit für den Leasingnehmer ein Ankaufsrecht zum Restwert beziehungsweise höheren Verkehrswert, wobei die Differenz aus einem den Restwert zum Ende der Vertragslaufzeit übersteigenden Verkehrswert anteilig zu 25% beim Leasinggeber verbleibt und zu 75% an den Leasingnehmer ausgekehrt wird.

Die Rückgänge des Finanzierungsleasings über Mobilien und über Immobilien resultieren aus planmäßigen Tilgungen.

Der Finanzierungsleasingvertrag für das Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station&Service AG hat eine Restlaufzeit von sieben Jahren und ist im Rahmen der festen Grundmietzeit unkündbar. Zum Ende der Vertragslaufzeit verfügt der Leasingnehmer über ein Ankaufsrecht zum Festpreis. Im Falle der Nichtausübung verlängert sich das Mietverhältnis um eine zweite Mietperiode, an deren Ende der Leasinggeber ein Andienungsrecht für die Immobilien gegenüber DB Station&Service AG hat.

Darüber hinaus sind Verpflichtungen aus Finanzierungsleasingverhältnissen (siehe ANHANGZIFFER (13) [SEITE 215 FF.]) durch Rechte der Leasinggeber an den Leasinggegenständen gesichert. Die Leasinggegenstände haben einen Buchwert von 452 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 515 Mio. €).

Die Position »Sonstige« umfasst neben zahlreichen europaweiten Leasingverträgen für Busse und Züge bei DB Arriva unter anderem den Buchwert eines Strombezugsvertrags der DB Energie GmbH in Höhe von 93 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 100 Mio. €) sowie den Buchwert eines Umrichterwerksvertrags der DB Energie GmbH in Höhe von 43 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 46 Mio. €). Beide Verträge werden aufgrund der überwiegenden Abnahme durch die DB Energie GmbH sowie der zugrunde liegenden Vertragsdauer gemäß IFRIC 4 in Verbindung mit IAS 17 als eingebettete Finanzierungsleasingverhältnisse (Embedded Financial Leases) klassifiziert.

In den Folgejahren sind im Zusammenhang mit Finanzierungsleasingverhältnissen folgende Zahlungen zu leisten:

[IN MIO. €]	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
31.12.2014								
Mindestleasingzahlungen (nominal)	204	179	36	76	27	327	645	849
abzüglich des zukünftigen Zinsaufwands	35	24	17	16	12	152	221	256
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	169	155	19	60	15	175	424	593
31.12.2013								
Mindestleasingzahlungen (nominal)	95	193	179	36	77	335	820	915
abzüglich des zukünftigen Zinsaufwands	36	33	24	17	17	154	245	281
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	59	160	155	19	60	181	575	634

(29) Andere Verbindlichkeiten

[IN MIO. €]	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
31.12.2014								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	4.949	34	30	34	34	32	164	5.113
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	3.412	15	11	11	10	30	77	3.489
Insgesamt	8.361	49	41	45	44	62	241	8.602
davon nicht finanzielle Verbindlichkeiten	1.924	28	24	26	29	29	136	2.060
davon erhaltene Anzahlungen	108	28	24	26	29	29	136	244
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	417	0	0	0	0	0	0	417
31.12.2013								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	4.379	28	30	30	34	62	184	4.563
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	3.019	20	11	11	9	36	87	3.106
Insgesamt	7.398	48	41	41	43	98	271	7.669
davon nicht finanzielle Verbindlichkeiten	1.758	21	25	24	26	58	154	1.912
davon erhaltene Anzahlungen	102	21	25	24	26	58	154	256
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	296	0	0	0	0	0	0	296

Der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ergibt sich insbesondere im Zusammenhang mit dem Erwerb von Schienenfahrzeugen.

Die übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im Einzelnen:

[IN MIO. €]	31.12.2014	31.12.2013
PERSONALBEZOGENE VERBINDLICHKEITEN		
Verbindlichkeiten für Urlaubsrückstände	348	330
Verbindlichkeiten für nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistungen	281	284
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	97	101
Verbindlichkeiten für Abfindungen	26	22
Verbindlichkeiten für Weihnachtsgeld	3	4
Verbindlichkeiten für Urlaubsgeld	14	14
Sonstige Personalverpflichtungen	748	622
SONSTIGE STEUERN		
Umsatzsteuer	76	61
Lohn- und Kirchensteuer, Solidaritätszuschlag	113	115
Übrige Steuern	111	103
Verbindlichkeiten aus Zinsen	290	278
Erlösschmälerungen	108	121
Nicht verrechnete Baukostenzuschüsse	129	120
Verbindlichkeiten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz	3	4
Verbindlichkeiten aus Rückgabeverpflichtungen	3	3
Weitere übrige und sonstige Verbindlichkeiten	1.139	924
Insgesamt	3.489	3.106

Die sonstigen Personalverpflichtungen enthalten auch Tantiemeverpflichtungen. Der Anstieg ergibt sich insbesondere aus der Abgrenzung von Einmalzahlungen im Zusammenhang mit Tarifverhandlungen (EVG und GDL).

Die Erhöhung der weiteren übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten ist im Wesentlichen auf höhere Verbindlichkeiten aus an den Bund rückzahlenden Investitionszuschüssen zurückzuführen.

Die anderen Verbindlichkeiten waren per 31. Dezember 2014 mit 0 Mio. € besichert (per 31. Dezember 2013: 0 Mio. €).

(30) Ertragsteuerschulden

Die Ertragsteuerschulden per 31. Dezember 2014 betrafen insbesondere Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden in Großbritannien, Deutschland und Indien.

(31) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Buchwerte und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien.

BILANZKLASSEN



	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) ¹⁾		Held to Maturity	
	Fair Value (erfolgswirksam)		at amortised Cost/ fortgeführte Anschaffungskosten	
	2014	2013	2014	2013
BILANZKLASSEN AKTIVA [IN MIO. €]				
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE				
Anteile an verbundenen Unternehmen (at Cost)	0	0	0	0
Beteiligungen (at Cost)	0	0	0	0
Wertpapiere (at Cost)	0	0	0	0
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0	0	0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0	0	0
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	0	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0	0	0
Plan Assets nach IAS 19	0	0	0	0
Sonstige übrige Vermögenswerte	0	0	0	0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	0	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	-	-	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	1	1	0	0
Derivative Finanzinstrumente	1	1	0	0
Insgesamt langfristige finanzielle Vermögenswerte	1	1	0	0
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE				
Beteiligungen (at Cost)	0	0	0	0
Wertpapiere (at Cost)	0	0	0	0
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0	0	0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0	0	0
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	0	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung ³⁾	0	0	0	0
Held-to-Maturity-Wertpapiere	0	0	0	0
Forderungen aus sonstigen Steuern ³⁾	0	0	0	0
Plan Assets nach IAS 19 ³⁾	0	0	0	0
Sonstige übrige Vermögenswerte	0	0	0	0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	-	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	3	3	0	0
Commodity-Derivate - Non-Hedge	0	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente	3	3	0	0
Flüssige Mittel	0	0	0	0
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	0	0
Insgesamt kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	3	3	0	0

¹⁾ Einschließlich Non-Hedge-Derivaten.

Der DB-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

²⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

³⁾ Vorjahreszahl Fair Value angepasst.

Bewertungskategorie (nach IAS 19)

Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)				Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)				Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen ²⁾		Insgesamt		Fair Value	
at Cost/ Anschaffungskosten		Fair Value (erfolgsneutral)		at Cost/ Anschaffungskosten		at amortised Cost/ fortgeführte Anschaffungskosten		2014	2013	2014	2013	2014	2013
2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	n/a	n/a
8	9	0	0	0	0	0	0	0	0	8	9	n/a	n/a
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	n/a	n/a
0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2
8	9	2	2	0	0	0	0	0	0	10	11	-	-
0	0	0	0	0	0	7	9	0	0	7	9	7	9
0	0	0	0	0	0	10	9	0	0	10	9	10	9
0	0	0	0	0	0	0	0	9	26	9	26	9	26
0	0	0	0	0	0	0	0	32	32	32	32	n/a	n/a
0	0	0	0	0	0	0	0	53	44	53	44	n/a	n/a
0	0	0	0	0	0	15	17	0	1	15	18	15	18
0	0	0	0	0	0	32	35	94	103	126	138	-	-
0	0	0	0	0	0	0	0	89	24	89	24	89	24
0	0	0	0	0	0	0	0	5	49	5	49	5	49
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1
0	0	0	0	0	0	0	0	94	73	95	74	95	74
8	9	2	2	0	0	32	35	188	176	231	223	-	-
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	n/a	n/a
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	n/a	n/a
0	0	4	5	0	0	0	0	0	0	4	5	4	5
1	0	4	5	0	0	0	0	0	0	5	5	-	-
0	0	0	0	0	0	4.146	4.113	0	0	4.146	4.113	4.146	4.113
0	0	0	0	0	0	37	38	0	0	37	38	37	38
0	0	0	0	0	0	0	0	35	17	35	17	35	17
0	0	0	0	0	0	0	0	183	185	183	185	n/a	n/a
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	200	127	200	127	n/a	n/a
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	n/a	n/a
0	0	0	0	0	0	629	489	37	33	666	522	666	522
0	0	0	0	0	0	666	527	455	362	1.121	889	738	577
0	0	0	0	0	0	0	0	4	7	4	7	4	7
0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	2
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	3	3
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	4	9	7	12	7	12
0	0	0	0	0	0	4.031	2.861	0	0	4.031	2.861	4.031	2.861
0	0	0	0	0	0	-	-	0	5	0	5	0	5
1	0	4	5	0	0	8.843	7.501	459	376	9.310	7.885	-	-



	Bewertungskategorie (nach IAS 39)											
	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) ¹⁾				Andere Verbindlichkeiten (Other Liabilities)							
	Fair Value (erfolgs-wirksam)		at Cost/Anschaffungs-kosten		at amortised Cost/fort-geführte Anschaffungs-kosten		Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen ²⁾		Insgesamt		Fair Value	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
BILANZKLASSEN PASSIVA [IN MIO. €]												
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN												
Zinslose Darlehen	0	0	0	0	1.279	1.429	0	0	1.279	1.429	1.530	1.673
Anleihen	0	0	0	0	16.463	15.051	0	0	16.463	15.051	18.458	16.123
Bankschulden ³⁾	0	0	0	0	807	811	0	0	807	811	808	812
EUROFIMA-Darlehen	0	0	0	0	200	200	0	0	200	200	243	226
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0	0	0	0	424	575	424	575	602	699
Finanzschulden	0	0	0	0	18.749	17.491	424	575	19.173	18.066	21.641	19.533
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	0	0	0	0	28	30	136	154	164	184	28	30
Übrige Verbindlichkeiten	0	0	0	0	77	87	0	0	77	87	77	87
Verbindlichkeiten	0	0	0	0	105	117	136	154	241	271	105	117
Zinsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0	0	0	0	30	27	30	27	30	27
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0	0	0	0	315	248	315	248	315	248
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0	0	0	0	210	68	210	68	210	68
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente	0	0	0	0	0	0	555	343	555	343	555	343
Insgesamt langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	0	0	0	0	18.854	17.608	1.115	1.072	19.969	18.680	22.301	19.993
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN												
Zinslose Darlehen	0	0	0	0	215	215	0	0	215	215	215	215
Anleihen	0	0	0	0	699	403	0	0	699	403	699	403
Bankschulden	0	0	0	0	55	39	0	0	55	39	55	39
EUROFIMA-Darlehen	0	0	0	0	-	519	0	0	0	519	-	539
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0	0	0	0	169	59	169	59	169	59
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	0	0	23	12	0	0	23	12	23	12
Finanzschulden	0	0	0	0	992	1.188	169	59	1.161	1.247	1.161	1.267
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen ³⁾	0	0	0	0	4.841	4.277	108	102	4.949	4.379	4.841	4.277
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	0	0	0	0	4.841	4.277	108	102	4.949	4.379	4.841	4.277
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern ³⁾	0	0	0	0	0	0	299	279	299	279	0	0
Andere sonstige Verbindlichkeiten ³⁾	0	0	0	0	1.596	1.362	1.517	1.378	3.113	2.740	1.596	1.362
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	0	0	1.596	1.362	1.816	1.657	3.412	3.019	1.596	1.362
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0	0	0	0	12	67	12	67	12	67
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0	0	0	0	107	28	107	28	107	28
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	6	4	0	0	0	0	0	0	6	4	6	4
Commodity-Derivate - Non-Hedge	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente	6	4	0	0	0	0	119	95	125	99	125	99
Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	6	4	0	0	7.429	6.827	2.212	1.913	9.647	8.744	7.723	7.005

¹⁾ Einschließlich Non-Hedge-Derivaten.

Der DB-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

²⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

³⁾ Vorjahreszahl Fair Value angepasst.

Die Buchwerte der flüssigen Mittel, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Vermögenswerte (4.888 Mio.€) stellen zum Abschlussstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Die Buchwerte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, der sonstigen und der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten



[IN MIO. €]

FINANZSCHULDEN - LANGFRISTIG

Zinslose Darlehen	-	1.530	-	1.530
Anleihen	18.458	-	-	18.458
Commercial Paper	-	-	-	-
Bankschulden ^{1),2)}	-	808	-	808
EUROFIMA-Darlehen ²⁾	-	243	-	243
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	-	602	-	602
Insgesamt	18.458	3.183	-	21.641

¹⁾ Zuordnung im Vorjahr angepasst.

²⁾ Vorjahreszahl angepasst.

Die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Zinslosen Darlehen werden durch eine Abzinsung der in Laufzeitscheiben aufgeteilten Nominalwerte der Zinslosen Darlehen mit der DB-Zinskurve (Marktzinskurve plus aktueller DB-Spread; Quelle: Reuters beziehungsweise Bloomberg) und einer Laufzeit bis 2024 ermittelt.

Für Anleihen der DB Finance werden Marktpreise herangezogen, multipliziert mit den Bilanzstichtags-Fremdwährungskursen. Die Quellen für die Notierungen sind unter anderem Reuters und Bloomberg. Variable Anleihen kleiner 100 Mio.€ Gegenwert werden, sofern keine Kurse von Reuters oder Bloomberg vorliegen, zu pari bewertet.



[IN MIO. €]

VERMÖGENSWERTE

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere at Fair Value)	6	-	-	6
Derivate - Non-Hedge	-	4	-	4
Derivate - Hedging	-	98	-	98
Insgesamt	6	102	-	108
VERBINDLICHKEITEN				
Derivate - Non-Hedge	-	6	-	6
Derivate - Hedging	-	674	-	674
Insgesamt	-	680	-	680

Bei den übrigen in der Bilanz ausgewiesenen zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten (insgesamt 9 Mio.€; per 31. Dezember 2013: 9 Mio.€) handelt es sich um sonstige Beteiligungen und um Wertpapiere, die at Cost/zu Anschaffungskosten bilanziert werden, da für sie kein auf einem aktiven Markt notierter Preis vorliegt und der beizulegende Zeitwert nicht verlässlich bestimmt werden kann. Gegenwärtig bestehen im Wesentlichen keine Veräußerungsabsichten.

Umgruppierungen zwischen den Bewertungsleveln haben in der aktuellen Berichtsperiode nicht stattgefunden.

Bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente werden die vertraglich zugesagten beziehungsweise höchstwahrscheinlich eintretenden Zahlungsströme mit dem passenden

(insgesamt 6.542 Mio.€) sowie der kurzfristigen Finanzschulden stellen zum Abschlussstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Die beizulegenden Zeitwerte der langfristigen Finanzschulden werden den folgenden Bewertungshierarchien zugeordnet:

31.12.2014				31.12.2013			
Level1	Level2	Level3	Ins-gesamt	Level1	Level2	Level3	Ins-gesamt
-	1.530	-	1.530	-	1.673	-	1.673
18.458	-	-	18.458	16.123	-	-	16.123
-	-	-	-	-	-	-	-
-	808	-	808	-	812	-	812
-	243	-	243	-	226	-	226
-	602	-	602	-	699	-	699
18.458	3.183	-	21.641	16.123	3.410	-	19.533

Für die Marktwertbetrachtung ausstehender EUROFIMA-Darlehen wird eine theoretische Refinanzierung über Anleihen der DB Finance unterstellt. Für die Berechnung wird ein Discounted-Cashflow-Verfahren verwendet. Der eingehende Referenzzinssatz wird über Interpolation der laufzeitäquivalenten Rendite der Anleihen der DB Finance ermittelt.

Der beizulegende Zeitwert der Finance-Lease-Verträge wird durch eine Abzinsung der noch ausstehenden Leasingraten mit der DB-Zinskurve (Marktzinskurve plus aktueller DB-Spread; Quelle: Reuters beziehungsweise Bloomberg) ermittelt.

Die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Finanzinstrumente gehören zum Bewertungslevel 2 und in geringem Umfang zum Bewertungslevel 1.

31.12.2014				31.12.2013			
Level1	Level2	Level3	Ins-gesamt	Level1	Level2	Level3	Ins-gesamt
6	-	-	6	7	-	-	7
-	4	-	4	-	4	-	4
-	98	-	98	-	82	-	82
6	102	-	108	7	86	-	93
-	6	-	6	-	4	-	4
-	674	-	674	-	438	-	438
-	680	-	680	-	442	-	442

Marktzinssatz diskontiert, wobei das Kreditrisiko mittels Credit Spreads berücksichtigt wird. Dabei werden für besicherte Exposures keine Kreditrisikoabschläge vorgenommen. Das aus dem Derivateportfolio entstehende Kreditrisiko wird auf Nettobasis behandelt. Zur Minimierung des Kreditrisikos der langfristigen Zins- und Zins-/Währungsgeschäfte sowie der Energiederivate wurden Besicherungsanhänge abgeschlossen, die einem täglichen Sicherheitenausgleich bei einem Schwellenwert von 0 € unterliegen.

Held-to-Maturity-Wertpapiere werden zum Bilanzstichtag nicht ausgewiesen.

Die Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien stellen sich wie folgt dar:

[IN MIO. €]	Zins- erträge	Zins- aufwand	Übrige Erträge	Übriger Aufwand	Aus der Folgebewertung			Netto- ergebnis
					zum Fair Value	aus Währungs- umrech- nung	aus Wert- berichti- gungen	
31.12.2014								
Zu Handelszwecken gehaltene (Held for Trading) Vermögens- werte und Schulden einschließlich Non-Hedge-Derivaten	-	-	-	-	-3	-	-	-3
Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)	-	-	61	-23	1	-	-2	37
Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)	32	-	7	-	-	16	-28	27
Andere Verbindlichkeiten (Other Liabilities)	-	-686	-	-18	-	-	-	-704
Insgesamt	32	-686	68	-41	-2	16	-30	-643
davon ergebniswirksam	32	-686	68	-41	-3	16	-30	-644
davon direkt im Eigenkapital verrechnet	-	-	-	-	1	-	-	1
31.12.2013								
Zu Handelszwecken gehaltene (Held for Trading) Vermögens- werte und Schulden einschließlich Non-Hedge-Derivaten	0	-	-	-	-1	-	-	-1
Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)	-	-	5	-2	1	-	1	5
Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)	23	-	3	-	-	5	-48	-17
Andere Verbindlichkeiten (Other Liabilities)	-	-684	-	-6	-	-	-	-690
Insgesamt	23	-684	8	-8	0	5	-47	-703
davon ergebniswirksam	23	-684	8	-8	-1	5	-47	-704
davon direkt im Eigenkapital verrechnet	-	-	-	-	1	-	-	1

Das Nettoergebnis enthält insbesondere ein Zinsergebnis von -654 Mio. € (im Vorjahr: -661 Mio. €).

Die Zinsen aus Finanzinstrumenten werden im Zinsergebnis ausgewiesen (siehe ANHANGZIFFER (9) [SEITE 213]); die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses sind im übrigen Finanzergebnis erfasst.

Das Nettoergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Kategorie »Andere Verbindlichkeiten« enthält unter anderem Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung von zinslos gewährten Darlehen.

Den Währungskursgewinnen und -verlusten aus der Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten stehen nahezu gleich hohe Verluste/Gewinne aus Derivaten gegenüber (siehe ANHANGZIFFER (10) [SEITE 213]).

GRI EC3 (32) Pensionsverpflichtungen

Der DB-Konzern gewährt seinen Mitarbeitern in zahlreichen Ländern Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Die Ausgestaltung der Pensionszusagen richtet sich nach den rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen des jeweiligen Landes. Hierbei ist zwischen beitrags- und leistungsorientierten Plänen zu unterscheiden. Wesentliche Pensionsverpflichtungen bestehen nur im Inland sowie in Großbritannien. Aus diesem Grund werden auch nur diese im Folgenden näher beschrieben.

INLAND

Pensionsverpflichtungen des DB-Konzerns in Deutschland umfassen sowohl solche für Beamte als auch für Arbeitnehmer.

Die den Gesellschaften des DB-Konzerns zugewiesenen Beamten erhalten nach ihrer Pensionierung Ruhestandsbezüge durch das BEV nach dem Beamtenversorgungsgesetz.

Nur während der aktiven Tätigkeit der zugewiesenen Beamten für den DB-Konzern werden Zahlungen an das BEV im Rahmen der Als-ob-Abrechnung wie für neu eingestellte Arbeitnehmer (§21 Abs. 1 DBGrG)

geleistet. Hierin enthalten sind auch fiktive Anteile für gesetzliche Rentenversicherungsbeiträge sowie fiktive Aufwendungen nach dem Tarifvertrag über die betriebliche Zusatzversorgung der Arbeitnehmer der DBAG (ZVerSTV). Bei den Zahlungen an das BEV für die Altersversorgung und die Zusatzversorgung der Beamten handelt es sich um beitragsorientierte Altersversorgungspläne.

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern betreffen überwiegend folgende Regelungen:

a) Arbeitnehmer, die vor der Gründung der DBAG (1. Januar 1994) zur Deutschen Bundesbahn gehörten, verfügen über eine fortwirkende Zusatzversorgung im Rahmen ihrer damaligen Zugehörigkeit zum öffentlichen Dienst. Der Anspruch der Arbeitnehmer auf Leistungen dieser Renten-Zusatzversicherung richtet sich gegen die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS). Die KBS hat als Behörde nicht nur die Führung und Zahlung der gesetzlichen Rente von Arbeitnehmern des DB-Konzerns übernommen, sondern führt für die anspruchsberechtigten übergeleiteten Arbeitnehmer die Renten-Zusatzversicherung fort.

Das BEV trägt die Kosten für diese Zusatzversorgung, reduziert um die Selbstbeteiligung des Arbeitnehmers (§14 Abs. 2 DBGrG). Für die DBAG entstehen daher keine Rückstellungen für diese Versorgung durch die öffentliche Hand.

b) Arbeitnehmer der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und die nach dem 1. Januar 1994 eingestellten Arbeitnehmer erhalten eine betriebliche Zusatzversorgung durch die DBAG im Rahmen des ZVerSTV. Bei dieser betrieblichen Zusatzversorgung handelt es sich um eine leistungsorientierte Altersversorgungsordnung, die gehalts- und dienstzeitabhängig ist. Die Anpassung der laufenden Rentenleistungen erfolgt jährlich nach den Vorschriften des Betriebsrentengesetzes. Als Leistungen werden Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen in Form einer lebenslänglichen Rente gewährt. Für diesen Plan wird kein Planvermögen gebildet.

c) Gegenüber Führungskräften im DB-Konzern, die eine Führungskraftzusage vor dem 1. Januar 2007 erhalten haben, bestehen unterschiedliche leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen. Die Höhe dieser Leistungen hängt grundsätzlich von der Dienstzeit und dem Gehalt ab. Im Allgemeinen werden Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen in Form einer lebenslänglichen Rente gewährt. In einigen Ausnahmefällen wurden zur Eliminierung biometrischer Risiken verpfändete Rückdeckungsversicherungen abgeschlossen, die als Planvermögen bilanziert werden. Darüber hinaus wird kein Planvermögen gebildet.

d) Führungskräften des DB-Konzerns, die eine Führungskraftzusage nach dem 31. Dezember 2006 erhalten haben, wird grundsätzlich eine Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage gewährt. Hierbei wird in jedem Dienstjahr ein Versorgungsbaustein ermittelt, der von Gehalt und Alter des Berechtigten abhängt. Die Finanzierung dieser Leistungen erfolgt über eine Treuhandstruktur (Contractual Trust Arrangement; CTA), den Deutsche Bahn Pension Trust e. V. Die Leistungshöhe richtet sich grundsätzlich nach der Rendite des CTA, wobei eine Mindestverzinsung garantiert wird. Langlebkeitsrisiken werden dadurch vermieden, dass die Leistungen grundsätzlich in Form einer fünfjährigen Ratenzahlung gewährt werden. Bei dem Vermögen des CTA handelt es sich um Planvermögen. Durch den wirtschaftlichen Gleichlauf von Pensionsverpflichtung und Planvermögen bei entsprechender Wertentwicklung des CTA werden Anlagerisiken minimiert. Es bestehen weder rechtliche noch regulatorische Mindestdotierungsverpflichtungen des Deutsche Bahn Pension Trust e. V. Die Anlage der Beiträge erfolgt entsprechend der grundsätzlichen Prämisse, dass die zugesagte Versorgungsleistung durch eine entsprechende Garantiekomponente gewährleistet wird. Dazu wird bei jeder Einzahlung für den einzelnen Versorgungsanwärter ein altersabhängiger Anlagebetrag in Nullkuponanleihen (Zerobonds) bester Bonität investiert. Der nach Dotierung der Garantiekomponente verbleibende Anlagebetrag wird renditeoptimierend vorrangig in passiv verwaltete europäische Aktien- und Rentenfonds (beziehungsweise vergleichbare Produkte) investiert.

Unter Aufrechterhaltung des Besitzstands aus einer ursprünglichen Pensionszusage (lebenslange Rente) ist für einen Teil der Führungskräfte mit einer älteren Führungskräftezusage ein Übergang zu dieser beitragsorientierten Leistungszusage mit Finanzierung über den Deutsche Bahn Pension Trust e. V. erfolgt.

e) Für Führungskräfte besteht die Möglichkeit, an einem Entgeltumwandlungsprogramm (Deferred-Compensation-Programm) teilzunehmen. Diese arbeitnehmerfinanzierte Form der betrieblichen Altersversorgung stellt eine leistungsorientierte Pensionsverpflichtung dar.

f) Darüber hinaus bestehen arbeitnehmerfinanzierte Direktversicherungen, überwiegend bei der DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G., sowie ein tarifvertraglich geregelter, ebenfalls arbeitnehmerfinanzierter Pensionsfonds bei der DEVK Pensionsfonds-AG. Diese beiden externen Durchführungswege der betrieblichen Altersversorgung sind aufgrund des Bestehens einer versicherungsförmigen Garantie nicht rückstellungsrelevant.

GROSSBRITANNIEN

a) Bei der betrieblichen Altersversorgung der DB Schenker Rail UK handelt es sich im Wesentlichen um einen leistungsorientierten Pensionsplan (gehalts- und dienstzeitabhängig) innerhalb des britischen Railway Pension Scheme. Die Kosten des Pensionsplans werden in einem 60:40-Verhältnis von Arbeitgeber und Arbeitnehmer getragen und entsprechend anteilig bilanziert. Die Planvermögenswerte werden von einem unabhängigen Treuhänder verwaltet. Die Erhebung der Mitgliederdaten im Plan zum Zweck der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen gegen-

über den Planmitgliedern erfolgt in der Regel alle drei Jahre, zuletzt zum 31. Dezember 2013. Zu den dazwischenliegenden Bewertungsstichtagen erfolgt die Bewertung der Verpflichtungen im Plan anhand der entsprechend fortgeschriebenen Bestandsdaten. Der Pensionsplan ist endgehaltsabhängig, als Leistungen werden lebenslängliche Renten gewährt. Die Pensionsverpflichtungen sind im Wesentlichen durch Planvermögen gedeckt. Die Kapitalanlage wird durch den Treuhänder des Planvermögens in Abstimmung mit dem DB-Konzern vorgenommen.

b) Innerhalb von DB Arriva bestehen hauptsächlich leistungsorientierte Altersversorgungszusagen. Die mit Abstand bedeutendsten leistungsorientierten Versorgungspläne (entgelt- und dienstzeitabhängig) bestehen für Mitarbeiter von DB Arriva innerhalb des Railway Pension Scheme in Großbritannien. Hierbei handelt es sich um andere Sektionen als den DB Schenker Rail UK Plan innerhalb des Railway Pension Scheme. Die Kosten der Pensionspläne werden ebenfalls in einem 60:40-Verhältnis von Arbeitgeber und Arbeitnehmer getragen und anteilig bilanziert. Die Pensionspläne sind endgehaltsabhängig, als Leistungen werden lebenslängliche Renten gewährt. Die entsprechenden Pensionsverpflichtungen sind weitgehend durch Fondsvermögen gedeckt. Die Kapitalanlage wird durch den Treuhänder des Planvermögens in Abstimmung mit dem DB-Konzern vorgenommen.

Einige Gesellschaften leisten im Rahmen einer Franchisevereinbarung für die während der Dauer der Vereinbarung (Franchisedauer) entliehenen Arbeitnehmer Beiträge an den britischen Railway Pension Scheme. Die Verpflichtungen gegenüber diesen Mitarbeitern sowie das Planvermögen werden nach Abzug des durch die Arbeitnehmer finanzierten Teils (40%) vollständig bilanziert. Im Rahmen der Bilanzierung des Effekts aus Franchisevereinbarungen wird der Teil der Unter- oder Überdeckung berücksichtigt, der voraussichtlich nicht durch den DB-Konzern finanziert werden wird.

Ferner gewähren vereinzelte Gesellschaften von DB Arriva ihren Mitarbeitern beitragsorientierte Altersversorgungszusagen. Hierbei geht der Arbeitgeber über die Entrichtung von Beitragszahlungen an einen externen Versorgungsträger hinaus keine weiteren Verpflichtungen ein. Die Höhe der zukünftigen Pensionsleistungen richtet sich ausschließlich nach der Höhe der an den externen Versorgungsträger gezahlten Beiträge, einschließlich der Erträge aus der Anlage dieser Beiträge.

Außerdem werden vereinzelt Beiträge zu sozialen Pensionsfonds im Rahmen gesetzlicher Bestimmungen geleistet (staatliche Pläne).

Bei den leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen im In- und Ausland liegen die versicherungsmathematischen Risiken beim DB-Konzern. Versicherungsmathematische Risiken, die als typisch für Unternehmen mit leistungsorientierten Plänen zu erachten sind, bestehen in folgender Weise:

- Zinsrisiko: Ein Wechsel des Rechnungszinses führt zu einer Veränderung des Barwerts der Gesamtverpflichtung (DBO).
- Inflationsrisiko: Ein Teil der Pensionsverpflichtungen, insbesondere aufgrund von Anpassungen laufender Renten, ist an die Entwicklung der Inflation geknüpft.
- Langlebkeitsrisiko: Ein Langlebkeitsrisiko kann sich aufgrund zukünftig steigender Lebenserwartung in Form verlängerter Rentenauszahlungszeiträume konkretisieren.
- Investitionsrisiko: Die Kapitalanlage ist grundsätzlich mit zahlreichen Risiken behaftet, die sich in der Zeitwertbilanzierung des Planvermögens auswirken können. Im Falle von Pensionsplänen mit einer Dotierungsverpflichtung kann durch das Investitionsrisiko die Höhe der künftigen Beiträge beeinflusst werden.

Der Bilanzansatz der Pensionsrückstellungen wird in nachfolgender Tabelle unterlegt:

	Inland		Übriges Europa		Restliche Welt		Insgesamt	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
PER 31.12. [IN MIO. €]								
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	214	222	4.701	3.670	69	49	4.984	3.941
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	3.301	2.477	316	248	6	5	3.623	2.730
Gesamtverpflichtung	3.515	2.699	5.017	3.918	75	54	8.607	6.671
Zeitwert des Planvermögens	-144	-129	-3.456	-2.947	-39	-33	-3.639	-3.109
Effekt aus Kostenaufteilung	-	-	-370	-237	-	-	-370	-237
Effekt aus Franchisevereinbarungen	-	-	-293	-205	-	-	-293	-205
In der Bilanz als Pension Asset erfasster Vermögenswert	-	-	52	44	-	-	52	44
In der Bilanz erfasste Nettoschuld	3.371	2.570	950	573	36	21	4.357	3.164

Die Gesamtverpflichtung der Versorgungszusagen entwickelte sich wie folgt:

	Inland		Übriges Europa		Restliche Welt		Insgesamt	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
[IN MIO. €]								
Verpflichtungsumfang per 01.01.	2.699	2.581	3.918	3.655	54	59	6.671	6.295
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	95	86	76	65	2	2	173	153
Arbeitnehmerbeiträge	3	3	44	40	0	0	47	43
Zinsaufwand	79	76	116	105	1	2	196	183
Zahlungen	-71	-64	-136	-135	-2	-2	-209	-201
davon Rentenzahlungen	-66	-64	-136	-120	-2	-2	-204	-186
davon Zahlungen für Abgeltungen	-5	0	0	-15	0	0	-5	-15
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	-3	0	-45	-2	0	0	-48	-2
Transfers	0	0	3	-2	-	0	3	-2
Änderung Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	0	0
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-	-	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-	-	0	-	-	-	0
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	713	17	780	263	16	0	1.509	280
erfahrungsbedingte Neubewertungen	-35	16	72	10	0	0	37	26
aus der Veränderung demografischer Annahmen	-	1	99	3	2	0	101	4
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	748	0	609	250	14	0	1.371	250
Währungseffekte	-	-	261	-71	4	-7	265	-78
Verpflichtungsumfang per 31.12.	3.515	2.699	5.017	3.918	75	54	8.607	6.671

Im Geschäftsjahr wurden Erträge aus Planänderungen in Höhe von 48 Mio. € realisiert. Diese resultieren nahezu ausschließlich aus einer Vereinbarung, die eine Reduzierung der Rentenerhöhungen für die nächsten sechs Jahre für Pensionäre von Schenker Rail UK vorsieht.

Die Entwicklung des Planvermögens ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

	Inland		Übriges Europa		Restliche Welt		Insgesamt	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
[IN MIO. €]								
Zeitwert des Planvermögens per 01.01.	129	116	2.947	2.744	33	31	3.109	2.891
Arbeitgeberbeiträge	13	12	78	69	2	2	93	83
Arbeitnehmerbeiträge	0	0	44	40	0	1	44	41
Fiktiver Ertrag aus Planvermögen	4	3	98	87	1	1	103	91
Zahlungen	-10	-5	-126	-124	-2	-2	-138	-131
davon Rentenzahlungen	-5	-5	-126	-109	-2	-2	-133	-116
davon Zahlungen für Abgeltungen	-5	0	0	-15	0	0	-5	-15
Transfers	0	0	4	3	-	-	4	3
Änderung Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	0	0
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-	-	-
Neubewertung	8	3	208	187	3	4	219	194
Verwaltungskosten: Kosten der Pensionssicherung	-	-	-7	-6	0	0	-7	-6
Währungseffekte	-	-	210	-53	2	-4	212	-57
Zeitwert des Planvermögens per 31.12.	144	129	3.456	2.947	39	33	3.639	3.109

Bei dem angesetzten Planvermögen handelt es sich um:

	Inland		Übriges Europa		Restliche Welt		Insgesamt	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
PER 31.12. [IN MIO. €]								
Aktien und sonstige Wertpapiere	5	4	1.983	1.581	16	21	2.004	1.606
davon mit Marktpreisnotierung	5	4	1.346	798	16	21	1.367	823
davon ohne Marktpreisnotierung	-	0	637	783	-	-	637	783
Zinstragende Wertpapiere	51	31	822	809	21	10	894	850
davon mit Marktpreisnotierung	51	31	787	181	21	10	859	222
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	35	628	-	-	35	628
Immobilien oder andere selbst genutzte Vermögenswerte	0	0	0	2	0	0	0	2
davon mit Marktpreisnotierung	-	-	0	2	-	-	0	2
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	0	-	-	-	0	-
Rückdeckungsversicherungen	88	89	68	64	0	0	156	153
davon mit Marktpreisnotierung	37	-	0	0	-	-	37	0
davon ohne Marktpreisnotierung	51	89	68	64	-	-	119	153
Private Equity	0	0	240	196	0	0	240	196
davon mit Marktpreisnotierung	-	-	-	0	-	-	-	0
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	240	196	-	-	240	196
Anlagen in Infrastruktur	0	0	92	76	0	0	92	76
davon mit Marktpreisnotierung	-	-	-	0	-	-	-	0
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	92	76	-	-	92	76
Rohstoffe	0	0	0	33	0	0	0	33
davon mit Marktpreisnotierung	-	-	-	-	-	-	-	-
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	-	33	-	-	-	33
Barmittel und andere Vermögenswerte	0	4	251	187	2	2	253	193
davon mit Marktpreisnotierung	0	4	192	86	0	0	192	90
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	59	101	2	2	61	103
	144	128	3.456	2.948	39	33	3.639	3.109
davon als Pension Asset erfasster Vermögenswert	0	0	-52	-44	-	-	-52	-44
	144	128	3.404	2.904	39	33	3.587	3.065

Die Veränderung der Nettopensionsrückstellung ist nachfolgend dargestellt:

	Inland		Übriges Europa		Restliche Welt		Insgesamt	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
PER 31.12. [IN MIO. €]								
Rückstellung per 01.01.	2.570	2.465	573	581	21	28	3.164	3.074
Pensionsaufwand	170	162	56	87	2	2	228	251
davon Dienstzeitaufwand	98	89	76	65	2	1	176	155
davon Zinserträge und Zinsaufwendungen	75	73	18	18	0	1	93	92
davon Verwaltungskosten	-	-	7	6	0	0	7	6
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	-3	-	-45	-2	0	0	-48	-2
Arbeitgeberbeiträge	-13	-12	-78	-69	-2	-2	-93	-83
Zahlungen	-61	-59	-10	-11	0	0	-71	-70
davon Rentenzahlungen	-61	-59	-10	-11	0	0	-71	-70
davon Zahlungen für Abgeltungen	0	0	0	0	0	0	0	0
Transfers	0	0	-1	-5	-	0	-1	-5
Änderung Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	0	0
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-	-	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-	-	0	-	-	-	0
Neubewertung	705	14	388	-33	13	-4	1.106	-23
erfahrungsbedingte Neubewertungen	-35	16	38	3	0	0	3	19
aus der Veränderung demografischer Annahmen	-	0	78	4	2	0	80	4
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	748	0	416	105	14	0	1.178	105
Differenz tatsächlicher Ertrag zu fiktivem Ertrag Planvermögen	-8	-2	-144	-145	-3	-4	-155	-151
Währungseffekte	-	-	16	-12	2	-3	18	-15
Veränderung erfasster Vermögenswerte	-	0	6	35	-	-	6	35
Rückstellung per 31.12.	3.371	2.570	950	573	36	21	4.357	3.164

In Bezug auf den Effekt aus Kostenaufteilung und auf den Effekt aus Franchisevereinbarungen haben sich im Berichtsjahr Neubewertungen in Höhe von 184 Mio. € (im Vorjahr: 109 Mio. €) ergeben. Der Zinsaufwand und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Zinsergebnis erfasst.

Alle übrigen Beträge werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Die der Bewertung des überwiegenden Teils der Pensionsrückstellung zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Parameter werden nachfolgend gezeigt:

[IN %]	2014	2013
RECHNUNGSZINSFUSS		
Inland und Ausland (ohne Großbritannien)	1,75	3,00
Großbritannien	3,40	4,30
ERWARTETE LOHN- UND GEHALTSENTWICKLUNG		
Inland und Ausland (ohne Großbritannien)	2,50	2,50
Großbritannien	3,55	4,00
ERWARTETE RENTENENTWICKLUNG (JE NACH PERSONENGRUPPE)		
Inland und Ausland (ohne Großbritannien)	2,00	2,00
Großbritannien	2,00	2,30
DURCHSCHNITTLICH ZU ERWARTENDE FLUKTUATION	2,67	2,67

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die deutschen Konzernunternehmen fanden die Richttafeln 2005 G von Professor Dr. Klaus Heubeck Anwendung. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die übrigen Konzernunternehmen wurden länderspezifische Sterbetafeln verwendet.

(33) Sonstige Rückstellungen

[IN MIO. €]	Personal-bezogene Rückstellungen		Erlös-schmälerungen		Rückstellungen für drohende Verluste		Stilllegungs-verpflichtungen		Umweltschutz		Übrige Rückstellungen		Insgesamt	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Stand per 01.01.	1.090	1.202	586	552	377	415	522	496	1.116	1.179	1.192	1.318	4.883	5.162
Währungsumrechnungsdifferenzen	1	-3	0	0	1	-3	0	0	0	0	7	-8	9	-14
Änderung Konsolidierungskreis	0	2	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	7
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	2	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	7
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inanspruchnahme	-270	-249	-151	-175	-129	-170	-27	-25	-72	-67	-259	-270	-908	-956
Auflösung	-85	-256	-54	-55	-27	-21	-4	0	-1	0	-118	-168	-289	-500
Umgliederung	19	-2	4	0	-1	1	0	0	0	-5	-1	-13	21	-19
Zuführung	476	387	363	264	35	145	7	26	1	3	362	332	1.244	1.157
Auf- und Abzinsung	39	9	0	0	2	5	25	25	8	6	10	1	84	46
Stand per 31.12.	1.270	1.090	748	586	258	377	523	522	1.052	1.116	1.193	1.192	5.044	4.883

Die Aufteilung der sonstigen Rückstellungen in kurz- und langfristige Beträge sowie die geschätzten Fälligkeiten der sonstigen Rückstellungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Sensitivitäten und zusätzliche Angaben:

[IN MIO. €]	31.12.2014	31.12.2013
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt höheren Zinssatz	6.927	5.522
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt niedrigeren Zinssatz	10.838	8.163
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5% höheren Gehaltsentwicklung	8.832	6.787
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5% höheren Rentenentwicklung	9.325	7.173
Gesamtverpflichtung bei einer um 1 Jahr erhöhten Lebenserwartung	8.901	6.877
Gesamtverpflichtung	8.607	6.671
davon aktive Begünstigte	4.930	3.718
davon ausgeschiedene Anwärter	1.281	961
davon Pensionäre	2.396	1.992
Erwartete Einzahlungen in das Planvermögen für das kommende Jahr	100	87
Direkte Rentenzahlungen für das kommende Jahr	87	79
Duration der Leistungsverpflichtung (in Jahren)	18,1	18,2

Die Angaben zur Sensitivität wurden unter Anwendung des Verfahrens ermittelt, das bei der Berechnung des Verpflichtungsumfanges eingesetzt wurde. Dabei wurde jeweils eine Annahme unter Beibehaltung der übrigen Annahmen geändert, sodass Interdependenzen zwischen den einzelnen Annahmen unberücksichtigt geblieben sind.



[IN MIO. €]	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
STAND PER 31.12.2014								
Personalbezogene Rückstellungen	399	128	113	73	124	433	871	1.270
Erlösschmälerungen	748	-	-	-	-	-	-	748
Rückstellungen für drohende Verluste	94	71	36	24	7	26	164	258
Stilllegungsverpflichtungen	31	30	30	30	30	372	492	523
Umweltschutz	74	70	71	69	68	700	978	1.052
Übrige Rückstellungen	870	79	50	27	29	138	323	1.193
Insgesamt	2.216	378	300	223	258	1.669	2.828	5.044
STAND PER 31.12.2013								
Personalbezogene Rückstellungen	340	109	61	42	106	432	750	1.090
Erlösschmälerungen	586	-	-	-	-	-	-	586
Rückstellungen für drohende Verluste	133	93	60	34	22	35	244	377
Stilllegungsverpflichtungen	29	27	31	31	31	373	493	522
Umweltschutz	75	70	72	69	68	762	1.041	1.116
Übrige Rückstellungen	892	86	31	25	21	137	300	1.192
Insgesamt	2.055	385	255	201	248	1.739	2.828	4.883

UMWELTSCHUTZRÜCKSTELLUNGEN

In den Umweltschutzrückstellungen sind mit 1.038 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 1.100 Mio. €) Sanierungsverpflichtungen der DBAG enthalten. Zur Wahrnehmung der in den Umweltschutzrückstellungen berücksichtigten Sanierungsverpflichtungen hat die DBAG

- das 4-Stufen-Programm Bodensanierung,
- das 3-Stufen-Kanalprogramm,
- das 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung

aufgesetzt, die eine systematische, rechtskonforme und kostenoptimierte Sanierungserkundung/-durchführung sicherstellen.

Im 4-Stufen-Programm Bodensanierung werden über die Stufen historische Erkundung, orientierende Untersuchung und Detailuntersuchung die Boden- und/oder Grundwasserunreinigungen lokalisiert. Über die Programmschritte Machbarkeitsstudie, Ausführungs- und Genehmigungsplanung sowie Sanierung erfolgt die Abwicklung einer nutzungsorientierten Sanierung unter Berücksichtigung fachtechnischer und gesetzlicher Anforderungen.

Das 3-Stufen-Kanalprogramm zielt auf eine Beseitigung der sich aus Leckagen ergebenden Verunreinigungen von Boden und/oder Grundwasser. Damit geht eine Optimierung des vorhandenen Kanalnetzes auf die zukünftige Nutzung einher, sodass die Gefahrenabwehr auf dieses zukünftige Netz begrenzt werden kann. Das nicht genutzte Netz wird stillgelegt.

Durch das 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung wird die standardisierte Erfassung und Bewertung von Deponien auf Bahnflächen sowie die Schließung dieser Deponien gemäß Deponieverordnung (DepV)/ Technische Anleitung Siedlungsabfall (TASi) beziehungsweise Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) sichergestellt.

PERSONALBEZOGENE RÜCKSTELLUNGEN

[IN MIO. €]	31.12.2014	31.12.2013
Personalvertragliche Verpflichtungen	739	549
Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen	252	288
Jubiläumsrückstellungen	106	103
Sonstige	173	150
Insgesamt	1.270	1.090

Die personalbezogenen Rückstellungen enthalten unter anderem personalvertragliche Verpflichtungen, die sich aus dem arbeitsrechtlichen Anspruch vieler Beschäftigter sowie der Bereitschaft der DBAG ergeben, auf betriebsbedingte Kündigungen zu verzichten. In diesen Fällen entstehen dem DB-Konzern bis zur Weitervermittlung beziehungsweise bis zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses Verluste aus zu tragenden Personalkosten, denen keine Gegenleistungen gegenüberstehen. Im Übrigen enthalten die personalvertraglichen Verpflichtungen Restrukturierungs-rückstellungen, die sich im Geschäftsjahr deutlich erhöht haben.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen berücksichtigen die Verpflichtungen aus tarifvertraglichen Regelungen und wurden überwiegend auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. Aufgrund der aktuellen Regelungen des Demografietarifvertrags ist hierin ein Betrag von 115 Mio. € (im Vorjahr: 126 Mio. €) für den tariflichen Anspruch von Mitarbeitern mit langjähriger Betriebszugehörigkeit und einer langjährigen Tätigkeit im Schichtdienst auf eine besondere Teilzeit im Alter enthalten.

STILLEGUNGSRÜCKSTELLUNGEN

Die Stilllegungsrückstellungen betreffen die anteilige Stilllegungsverpflichtung bei einem Gemeinschaftskraftwerk. Der Bewertung der Rückstellung liegt ein Diskontierungssatz von unverändert 5,0% zugrunde.



ÜBRIGE RÜCKSTELLUNGEN

Die übrigen Rückstellungen enthalten neben Rückstellungen für Prozessrisiken, Schadenersatz, Rückbau- und Abbruchverpflichtungen, Immobilienrisiken, Garantie- und Gewährleistungsverpflichtungen, Drittverpflichtungen für Instandhaltungen, Haftpflichtrenten, Zinsen für Rückforderungen und sonstige Steuerrisiken eine Vielzahl weiterer Sachverhalte, die im Einzelfall von untergeordneter Bedeutung sind.

(34) Passive Abgrenzungen

[IN MIO. €]	31.12.2014	31.12.2013
Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen	1.163	1.282
Erlösabgrenzungen	568	508
Sonstige	332	351
Insgesamt	2.063	2.141
Langfristiger Anteil	1.265	1.389
Kurzfristiger Anteil	798	752

Die abgegrenzten öffentlichen Zuwendungen betreffen im Wesentlichen den Zinsvorteil (Unterschiedsbetrag zwischen Nominal- und Barwert) aus den zinslos gewährten Darlehen, der sich im Berichtsjahr wie folgt entwickelt hat:

[IN MIO. €]	2014	2013
Stand am 01.01.	1.075	1.219
Zugang	0	0
Umgliederungen	0	0
Auflösung	-144	-144
Stand am 31.12.	931	1.075

Ein Teil der Auflösung im Berichtsjahr resultiert mit 59 Mio. € (im Vorjahr: 59 Mio. €) aus der jährlichen Auflösung passiver Abgrenzungen. Der übrige Teil entfällt auf die Auflösung fortgeführter Abgrenzungen im Rahmen vorfristiger Einmattilgungen zum jeweiligen Barwert in den Jahren 1999, 2004 und 2011.

Die Erlösabgrenzungen stellen den Teil der Vergütungsleistungen dar, der auf den Zeitraum nach dem Bilanzstichtag entfällt.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente im Berichtsjahr und wird in Übereinstimmung mit IAS 7 (Kapitalflussrechnungen) erstellt. Die Zahlungsströme werden nach den Bereichen gewöhnliche Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Die Darstellung des Mittelflusses aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Zinseinzahlungen und Zinsauszahlungen, Dividendeneinzahlungen sowie Steuerzahlungen werden im Bereich der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks sowie Wertpapieranlagen) mit einer Laufzeit von nicht mehr als drei Monaten. Von den Zahlungsmitteln waren im Berichtsjahr 448 Mio. € (im Vorjahr: 485 Mio. €) im Wesentlichen aufgrund von Vorgaben der Rail Franchises in Großbritannien, externen Solvabilitätsvorschriften für DB-konzern-eigene Versicherungsgesellschaften sowie infolge von Länder- und vertraglichen Restriktionen insbesondere im internationalen Logistikgeschäft verfügungsbeschränkt.

Darüber hinaus enthält der Finanzmittelbestand kurzfristig fällige Forderungen gegenüber Kreditinstituten (465 Mio. €; im Vorjahr: rund 292 Mio. €), die aus Sicherungsvereinbarungen im Rahmen von Finanztermingeschäften resultieren. Diese Forderungen werden bei positiver Marktentwicklung, spätestens jedoch bei Fälligkeit der Finanztermingeschäfte zurückgeführt.

Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit wird ermittelt, indem das Periodenergebnis vor Steuern um nicht zahlungswirksame Größen (insbesondere Zuführungen und Auflösungen von sonstigen Rückstellungen) bereinigt und um die sonstigen Veränderungen des kurzfristigen Vermögens, der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden) und der Rückstellungen ergänzt wird. Nach Berücksichtigung der Zins- und Steuerzahlungen ergibt sich ein Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit.

Der leichte Anstieg des Mittelzuflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit ergibt sich bei einem um 61 Mio. € angestiegenen Ergebnis vor Steuern insbesondere aus dem Rückgang der gezahlten Ertragsteuern. Daneben haben sich gestiegene Forderungen sowie höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, ein deutlich gestiegenes Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, erhöhte zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge und die im Eigenkapital ausgewiesene Neubewertung von Pensionsrückstellungen ausgewirkt.

Der Anstieg der zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge im Vergleich zum Vorjahr resultiert insbesondere aus verminderten Erträgen aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen; die zahlungsunwirksamen Aufwendungen erhöhten sich durch gestiegene Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen und den Pensionsrückstellungen.

Mittelfluss aus Investitionstätigkeit

Der Mittelfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich aus dem Mittelzufluss aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie aus Investitionszuwendungen und dem Mittelabfluss für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie in langfristige finanzielle Vermögenswerte.

Einzahlungen aus Investitionszuschüssen werden unter Investitionstätigkeit ausgewiesen, da zwischen erhaltenen Investitionszuschüssen und den Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagevermögen ein enger Zusammenhang besteht.

Der deutlich gesunkene Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich im Wesentlichen aus den um 2% gesunkenen Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und einem gesunkenen Einzahlungssaldo aus Investitionszuwendungen bei einem gleichzeitigen Anstieg der Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagevermögen und immateriellen Vermögenswerten. Die Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen (im Berichtsjahr: 2 Mio. €; im Vorjahr: 142 Mio. €, im Wesentlichen für den Erwerb von Veolia Osteuropa) sind gegenüber dem Vorjahr deutlich zurückgegangen. Daneben führte der Anstieg der Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Vermögenswerten zu einem erhöhten Mittelzufluss.

Bei Veränderungen des Konsolidierungskreises durch Kauf oder Verkauf von Unternehmen wird der bezahlte Kaufpreis (ohne übernommene Schulden) abzüglich der erworbenen oder verkauften Finanzmittel als Mittelfluss aus Investitionstätigkeit erfasst. Die übrigen bilanziellen Auswirkungen des Kaufs oder Verkaufs werden in den jeweiligen Positionen der drei Gliederungsbereiche eliminiert.

Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich aus dem Saldo von Ein- und Auszahlungen aus begebenen Anleihen, aufgenommenen Bankschulden und Darlehen sowie Auszahlungen für die Tilgung der zinslosen Darlehen.

Der gesunkene Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich aus einer um 325 Mio. € verminderten Gewinnausschüttung an den Bund, aus gesunkenen Zuflüssen aus der Begebung und Tilgung von Anleihen sowie einem höheren Auszahlungssaldo aus der Rückzahlung von Finanzmitteln (insbesondere aus der weiteren Tilgung von EUROFIMA-Darlehen 519 Mio. €; im Vorjahr: keine).

ERLÄUTERUNGEN ZUR SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die Segmentberichterstattung des DB-Konzerns wurde nach IFRS 8 (»Geschäftssegmente«) aufgestellt. Dabei ergeben sich die Geschäftssegmente des DB-Konzerns aus der Aggregation von vollkonsolidierten Legaleinheiten, deren eindeutige Segmentzuordnung sich aus der gesellschaftsspezifischen operativen Leistungserstellung auf einem abgegrenzten Markt bestimmt. Auf Ebene der Geschäftssegmente trifft der Konzernvorstand seine Entscheidungen und nimmt wirtschaftliche Analysen sowie Beurteilungen vor (Management Approach).

Die Zuordnung der Legaleinheiten zu Geschäftssegmenten im externen Rechnungswesen stimmt mit der Zuordnung in der internen Managementberichterstattung überein. Damit sind die Führungs- und Legalstruktur des DB-Konzerns kongruent. Infolge dieses Zuordnungsprinzips existieren innerhalb einer Legaleinheit keine Teilbilanzen beziehungsweise -ergebnisrechnungen, die unterschiedlichen Segmenten zugeordnet werden.

Als Adressat der Managementberichterstattung gilt in diesem Zusammenhang der Konzernvorstand in seiner Funktion als Hauptentscheidungsträger. Die Managementberichterstattung im DB-Konzern beruht auf den Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS. Bei der Überleitung der Segmentdaten auf die entsprechenden Unternehmensdaten sind somit im Wesentlichen Konsolidierungseffekte zu berücksichtigen. Aus diesem Grund erfolgt die Überleitung in einer Konsolidierungsspalte. Der Unternehmens- und Organisationsstruktur des DB-Konzerns folgend sind die Aktivitäten der Geschäftssegmente Gegenstand des Berichtsformats. Die Darstellung der geografischen Tätigkeitsschwerpunkte des DB-Konzerns erfolgt in den Segmentinformationen nach Regionen.

Folgende Segmente werden im DB-Konzern geführt:

- **DB Bahn Fernverkehr:** Im Segment DB Bahn Fernverkehr sind sämtliche überregionalen Transport- und Serviceleistungen im Schienenpersonenverkehr zusammengefasst. Der überwiegende Teil dieser Verkehrsleistungen wird in Deutschland erbracht.
- **DB Bahn Regio:** Im Segment DB Bahn Regio sind die Aktivitäten für die deutschen Transport- und Serviceleistungen im regionalen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zusammengefasst. Diese umfassen auch die S-Bahnen in Berlin und Hamburg.
- **DB Arriva:** Im Segment DB Arriva sind alle europäischen Nahverkehrsaktivitäten (Schiene und Bus) außerhalb Deutschlands gebündelt.
- **DB Schenker Rail:** Im Segment DB Schenker Rail sind die europäischen Aktivitäten für den Schienentransport im Waren- und Güterverkehr gebündelt. Der Marktauftritt erfolgt primär in Deutschland, Dänemark, den Niederlanden, Italien, Großbritannien, Frankreich, Polen und Spanien.
- **DB Schenker Logistics:** Im Segment DB Schenker Logistics werden alle globalen Logistikaktivitäten des DB-Konzerns geführt. Diese umfassen Speditions-, Transport- und sonstige Servicedienstleistungen im Waren- und Güterverkehr.
- **DB Netze Fahrweg:** Das Segment DB Netze Fahrweg verantwortet Herstellung, Instandhaltung und Betrieb unserer schienengebundenen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland.
- **DB Netze Personenbahnhöfe:** In diesem Segment sind der Betrieb, die Entwicklung und die Vermarktung der Personenbahnhöfe und Bahnhofsflächen in Deutschland gebündelt.
- **DB Dienstleistungen:** Im Segment DB Dienstleistungen werden Dienstleistungen, vor allem in den Bereichen Verkehr, Logistik, Informationstechnologie und Telekommunikation, angeboten. Die Gesellschaften des Segments erbringen ihre Leistungen überwiegend DB-konzernintern.
- **Beteiligungen/Sonstige:** In diesem Segment werden die DB AG sowie die DBMLAG mit ihren zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen als Management-Holding des DB-Konzerns ausgewiesen. Darüber hinaus werden unter Beteiligungen/Sonstige die DB Energie GmbH, die DB ProjektBau GmbH und die übrigen Beteiligungen und verbleibenden Aktivitäten geführt.

Die Daten zu den Segmenten werden nach Eliminierung der intrasegmentären Beziehungen dargestellt. Die Transaktionen zwischen den Segmenten (intersegmentäre Beziehungen) werden in der Spalte Konsolidierung eliminiert.

Die in den Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten dargestellten Erträge und Aufwendungen sind um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach außergewöhnlichen Charakter haben, bereinigt. Eine generelle Bereinigung erfolgt für Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen sowie in Höhe der Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden. Darüber hinaus wird eine Bereinigung für Einzelsachverhalte vorgenommen, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch abgrenzbar sind, bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Sie werden in der Spalte Überleitung dargestellt.

Die Segmentberichterstattung orientiert sich an den betriebswirtschaftlichen Kennzahlen, die zur internen Steuerung der Geschäftssegmente verwendet werden. Diese Kennzahlen bilden die Grundlage des wertorientierten Steuerungskonzepts (siehe »KAPITALMANAGEMENT IM DB-KONZERN (GEMÄSS IAS 1)« [SEITE 207 F.]).

Die externen Umsatzerlöse und übrigen Erträge betreffen ausschließlich Erträge der Segmente mit Konzernexternen. Die internen Umsatzerlöse und übrigen Erträge zeigen die Erträge mit anderen Segmenten (intersegmentäre Erträge). Die Verrechnungspreise für konzerninterne Transaktionen werden marktbezogen festgelegt.

Zur Beurteilung der rein operativen Ertragskraft der Geschäftssegmente dient das EBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization). Das EBITDA enthält keine Aufwendungen aus dem betriebsnotwendig gebundenen Kapital in Form von Abschreibungen und Zinsen. Damit wird das EBITDA nicht beeinflusst durch segmentspezifische Finanzierungsstrukturen und langfristige Investitionszyklen (insbesondere in den Infrastruktursegmenten), da Abschreibungen früher anfallen als die positiven Rückflüsse aus diesen Investitionen. Das EBITDA besitzt somit den Charakter eines Cashflows vor Steuern.

Demgegenüber beinhaltet das EBIT zusätzlich die Abschreibungen auf das Anlagevermögen (Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte). Das EBIT stellt das operativ erwirtschaftete Ergebnis dar, das zur Befriedigung der Verzinsungsansprüche der Kapitalgeberseite zur Verfügung steht.

Für eine nachhaltige Ergebnisbeurteilung sind zusätzlich die Finanzierungskosten relevant, die infolge einer zum Teil sehr hohen Kapitalbindung in den Geschäftssegmenten des DB-Konzerns (vor allem in den Infrastruktursegmenten) anfallen. Daher wird in der Kennzahl operatives Ergebnis nach Zinsen zusätzlich der operative Zinssaldo berücksichtigt.

Neben den vorgenannten Ertragsgrößen ist für die interne Steuerung der Geschäftssegmente auch das eingesetzte betriebsnotwendige Vermögen (Capital Employed) einzubeziehen. Das Capital Employed umfasst das von Eigen- und Fremdkapitalgebern eingesetzte zu verzinsende betriebsnotwendige Kapital.

Die Netto-Finanzschulden entsprechen dem Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Finance Lease sowie den liquiden Mitteln und verzinslichen Außenforderungen. Die Netto-Finanzschulden der Segmente enthalten zudem die Forderungen und Verbindlichkeiten aus Konzernfinanzierung und konzerninternem Finance Lease.

Die Brutto-Investitionen umfassen die getätigten Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände ohne aktivierte Fremdkapitalkosten. Durch Abzug der Finanzierungsbeteiligung Dritter (im Wesentlichen die Baukostenzuschüsse des Bundes und der Länder) an spezifischen Investitionsvorhaben ergeben sich die Netto-Investitionen.

Die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen umfassen als Teil der Segmentgesamtinvestitionen ausschließlich die Investitionen in die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte einschließlich der Firmenwerte, die im Zuge von Unternehmenserwerben angeschafft beziehungsweise erstmalig in den Konzern-Abschluss einbezogen werden.

Die Anzahl der Mitarbeiter gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende zum Ende des Berichtszeitraums an, dabei sind Teilzeitbeschäftigte auf Vollzeitpersonen umgerechnet.

Für die Segmente gelten grundsätzlich die gleichen, im Abschnitt »GRUNDLAGEN UND METHODEN« [SEITE 192 FF.] beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze wie für den übrigen Konzern-Abschluss. Konzerninterne Segmenttransaktionen werden in der Regel zu Marktpreisen getätigt.

Erläuterungen zu den Informationen nach Regionen

Die regionale Zuordnung der externen Umsatzerlöse erfolgt jeweils nach dem Sitz der leistenden Konzerngesellschaft.

Die Zuordnung der langfristigen Vermögenswerte wird jeweils nach dem Sitz der Gesellschaft vorgenommen. Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen sowie langfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Finanzinstrumente, latente Steueransprüche, Rechte aus Versicherungsverträgen sowie Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses).

Informationen über wichtige Kunden

Im Berichtsjahr und im Vorjahr hat der DB-Konzern mit keinem einzelnen Kunden mehr als 10% der Umsatzerlöse erzielt.

RISIKOMANAGEMENT UND DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Management der Finanz- und Energiepreisrisiken

Der DB-Konzern ist als international tätiger Mobilitäts-, Transport- und Logistikkonzern Finanzrisiken durch Veränderungen von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus entstehen auf der Beschaffungsseite Energiepreisrisiken durch Preisschwankungen für Dieselmotortreibstoff und Strom. Teil der Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente aktiv zu steuern und damit zu begrenzen.

Die DBAG ist mit ihrem zentralen Konzern-Treasury für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte des DB-Konzerns zuständig. In Abstimmung mit den Tochtergesellschaften werden Finanz- und Energiepreisrisiken identifiziert, bewertet und gesteuert. In regelmäßigen Abständen wird der Vorstand über wesentliche Finanzrisiken informiert und erhält eine Wertaufstellung aller Finanzinstrumente sowie Informationen über die Auswirkungen auf das Ergebnis und die Bilanz. Spekulationsgeschäfte sind nicht zulässig. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

Der Vorstand der DB AG hat Grundsätze für das Risikomanagement festgelegt. In den Richtlinien zur Konzernfinanzierung und zum internen Kontrollsystem werden der Einsatz derivativer Finanzinstrumente zur Steuerung von Zins-, Währungs- und Energiepreisänderungsrisiken sowie der Umgang mit den damit verbundenen Adressenausfallrisiken verbindlich geregelt. Bei der Aufbau- und Ablauforganisation besteht eine klare funktionale und organisatorische Trennung zwischen Disposition und Handel einerseits (Front Office) sowie Abwicklung und Kontrolle andererseits (Back Office). Das Konzern-Treasury operiert auf den globalen Finanzmärkten unter sinngemäßer Anwendung der von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) aufgestellten »Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk)« der Kreditinstitute und unterliegt einer regelmäßigen internen und externen Kontrolle.

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen oder antizipierten Grundgeschäften (zum Beispiel Anleihen, Einkauf von Dieselmotortreibstoff und Strom). Es wird jeweils die Qualifizierung als wirksames Sicherungsgeschäft nach IAS 39 angestrebt.

Zinsänderungsrisiken

Entsprechend der aktivischen Bindungsdauer der Vermögenswerte erfolgt die Deckung des Finanzbedarfs maßgeblich durch die Emission langfristiger und festverzinslicher Anleihen. Das Zinsmanagement beinhaltet einen vergleichsweise geringen Anteil variabler Verzinsung zur Optimierung der Zinsaufwendungen. Zur Steuerung der Fix-Floating-Ratio können Zinsderivate wie Zinsswaps, -caps, -floors und -collars eingesetzt werden.

Bestehende Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels einer Sensitivitätsanalyse dargestellt, die die Effekte von hypothetischen Änderungen der Marktzinssätze auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht.

Bei der durchgeführten Sensitivitätsanalyse wurden folgende Finanzinstrumente berücksichtigt:

- In Cashflow-Hedges abgebildete Derivate (Zins- und Zins-/Währungssicherungen) haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

→ Finanzinstrumente mit variabler Verzinsung haben Auswirkungen auf das Zinsergebnis. Das betrifft einerseits variabel verzinsten Zins-Währungs-Swaps und andererseits Darlehen/Finance Leases mit variabler Verzinsung.

→ Bankguthaben und kurzfristige Geldaufnahmen/-anlagen bei Banken haben Auswirkungen auf das Zinsergebnis.

Wenn das Marktzinsniveau für das Exposure zum Bilanzstichtag um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, wäre das Ergebnis wie folgt beeinflusst worden:

[IN MIO. €]	Veränderung des Marktzinsniveaus um			
	2014		2013	
	+100 BP ¹⁾	-100 BP ¹⁾	+100 BP ¹⁾	-100 BP ¹⁾
Auswirkung auf das Gesamtergebnis ²⁾	+29	-29	+29	-30
davon ergebniswirksam ²⁾	+19	-19	+17	-17
davon direkt im Eigenkapital	+10	-10	+12	-13

¹⁾ Basispunkte.

²⁾ Vorjahreszahl angepasst.

Fremdwährungsrisiken

Die Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten.

Die im Rahmen der Konzernfinanzierung begebenen Fremdwährungsanleihen werden zur Vermeidung von Zins- und Wechselkursänderungsrisiken mithilfe von Zins-Währungs-Swaps in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt. In Einzelfällen kann auch auf eine Umwandlung verzichtet werden, falls eine Bedienung der Anleihe aus Zahlungseingängen in Fremdwährung gewährleistet ist.

Das Konzern-Treasury vergibt Darlehen an ausländische Tochtergesellschaften in deren Funktionalwährung. Diese Positionen werden grundsätzlich mithilfe von derivativen Finanzinstrumenten abgesichert.

Mit unseren Aktivitäten sind wir international tätig und hierdurch operativen Wechselkursrisiken ausgesetzt. Zur Minimierung dieser Risiken schließen die Tochtergesellschaften interne Devisentransaktionen mit dem Konzern-Treasury und sichern alle wesentlichen Fremdwährungspositionen in ihrer Funktionalwährung ab. Das Konzern-Treasury wiederum sichert seine offenen Fremdwährungspositionen durch gegenläufige Geschäfte auf den Finanzmärkten ab. In besonderen Ausnahmefällen und in begrenztem Ausmaß wird es Tochtergesellschaften gestattet, eigenständig Fremdwährungspositionen mit Banken zu sichern.

Zur Darstellung von Wechselkursrisiken verlangt IFRS 7 eine Sensitivitätsanalyse, die die Auswirkungen hypothetischer Änderungen von Fremdwährungsrelationen auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht.

Der Währungssensitivitätsanalyse liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Die abgeschlossenen Zins-Währungs-Swaps und Devisentransaktionen sind stets originären Grundgeschäften zugeordnet.
- Alle wesentlichen Fremdwährungspositionen aus operativer Geschäftstätigkeit werden grundsätzlich zu 100% gesichert. Währungskursänderungen haben bei 100%-Absicherung keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital.
- Fremdwährungsrisiken können auftreten, wenn in begründeten Ausnahmefällen keine 100%-Absicherung vorliegt, zum Beispiel, wenn Hedge-Volumina für erwartete Zahlungsströme in Fremdwährung konservativ geschätzt werden, um ein Overhedging zu vermeiden.

→ Darüber hinaus können bilanzielle Fremdwährungsrisiken aus Energiepreissicherungen, die nicht in der jeweiligen Funktionalwährung denominiert sind, auftreten.

Wenn die folgenden Fremdwährungen für Währungssicherungen zum Bilanzstichtag um 10% abgewertet (beziehungsweise aufgewertet) würden, wäre das Ergebnis wie folgt beeinflusst worden:

[IN MIO. €]	Aufwertung der Fremdwährungskurse um			
	2014		2013	
	+10%	-10%	+10%	-10%
USD	+3	-3		
CHF	+1	-1	+1	-1
CNY	+5	-5	+2	-2
HKD	-3	+4		
CAD	-1	+1		
SGD	-1	+1		
SAR	+1	-1		
TRY	0	0	-1	+2

Zum DB-Konzern zählen zahlreiche Beteiligungen an ausländischen Tochterunternehmen, deren Nettovermögen einem Umrechnungsrisiko ausgesetzt ist. Dieses Translationsrisiko wird nicht als Fremdwährungsrisiko im Sinne des IFRS 7 verstanden und wird nicht abgesichert.

Energiepreissrisiken

Der DB-Konzern ist der größte Stromabnehmer in Deutschland. Darüber hinaus besteht ein erheblicher Bedarf an Dieselmotorkraftstoff. Das hohe Energiebeschaffungsvolumen und die Volatilität der Strom- und Mineralölmärkte führen zu materiellen Ergebnisrisiken, die mittels eines kontinuierlichen Monitorings überwacht werden.

Die Steuerung und Minimierung dieser Risiken obliegt dem Energiepreis-Risikomanagement-Komitee (ERMC), das die Umsetzung der Risikopolitik des DB-Konzerns speziell im Hinblick auf Energiepreissrisiken sicherstellt. Das ERMC beschließt spezifische Absicherungsstrategien und -maßnahmen, bei denen Finanz- und Energiederivate genutzt werden.

Als Sicherungsgeschäfte für Preisänderungsrisiken beim Bezug von Strom werden Swaps auf die den Preisformeln zugrunde liegenden Rohstoffe (Kohle und Schweröl) eingesetzt.

Dieselpreisrisiken werden zum Beispiel durch den Abschluss von Dieselswaps begrenzt (Hybridsicherungen von Dieselpreis- und Währungsrisiken sowie Einzelsicherungen von Währungsrisiken sind im Ausnahmefall möglich).

Energiepreissrisiken werden nach IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen quantifiziert. Sie geben Aufschluss darüber, welche Auswirkungen hypothetische Energiepreisänderungen auf Ergebnis und Eigenkapital haben (bezogen auf das bilanzielle Exposure am Bilanzstichtag).

Zur Durchführung der Sensitivitätsanalysen wurden folgende Annahmen getroffen:

- Bei Energiepreisswaps wird der effektive Anteil in das Eigenkapital gebucht, der ineffektive Anteil wird dagegen in die Ergebnisrechnung gebucht.
- Bei Einsatz von Optionen (Collars) bildet der innere Wert den effektiven Teil des Hedges, sodass der innere Wert in das Eigenkapital gebucht wird. Der Zeitwert ist dagegen nicht Teil der Sicherungsbeziehung und wird erfolgswirksam abgebildet.

Wenn die Energiepreise zum Jahresultimo um 10% niedriger (beziehungsweise höher) gelegen hätten, wäre das Ergebnis wie folgt beeinflusst worden:

[IN MIO. €]	Veränderung der Marktpreise um			
	2014		2013	
	+10%	-10%	+10%	-10%
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	+83	-83	+128	-128
davon ergebniswirksam	0	0	-1	+1
Diesel	0	0	-1	+1
Kohle	0	0	0	0
Schweröl	0	0	0	0
davon direkt im Eigenkapital	+83	-83	+129	-129
Diesel	+74	-74	+108	-108
Kohle	+5	-5	+10	-10
Schweröl	+4	-4	+11	-11

PER 31.12. [IN MIO. €]	Finanzielle Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden		Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden					
	2014	2013	Finanzinstrumente		erhaltene/ geleistete Barsicherheiten		Nettobeträge	
Derivative Finanzinstrumente - Vermögenswerte	102	86	-98	-39	-	-	4	47
Derivative Finanzinstrumente - Schulden	680	442	-98	-39	-465	-292	117	111

Der Anstieg der Vermögenswerte aus Finanzderivaten und damit des maximalen Adressenausfallrisikos basiert auf der Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps. Dies wird durch den Anstieg der Schulden aus derivativen Finanzinstrumenten aufgrund des Preiseinbruchs an den Energiemärkten deutlich überkompensiert, sodass die gezahlten Barsicherheiten sich stark erhöhten. Das maximale Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 25 Mio. € und besteht gegenüber einer Bank mit einem Moody's-Rating von A2. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Banken, mit denen ein Adressenausfallrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Baa2 auf.

Adressenausfallrisiko der Zins-, Währungs- und Energiederivate

Als Adressenausfallrisiko werden mögliche Vermögensverluste durch den Ausfall von Gegenparteien bezeichnet (Worst-Case-Szenario). Es stellt die Wiederbeschaffungskosten (Marktwerte) der derivativen Finanzinstrumente dar, bei denen Forderungen des DB-Konzerns an Vertragspartner bestehen. Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimiten wird das Adressenausfallrisiko überwacht und aktiv gesteuert.

Um das Adressenausfallrisiko aus langfristigen Derivatetransaktionen zu minimieren, hat der DB-Konzern mit seinen Kernbanken Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) abgeschlossen. In den CSA wurde die wechselseitige Stellung von Barsicherheiten für Zins- und Zins-Währungs-Swaps sowie Energiederivate vereinbart. Der Sicherheitenausgleich findet täglich mit allen relevanten Banken statt.

Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden:

Finanzielle Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden							
	Finanzinstrumente		erhaltene/ geleistete Barsicherheiten		Nettobeträge			
	2014	2013	2014	2013	2014	2013		
Derivative Finanzinstrumente - Vermögenswerte	102	86	-98	-39	-	-	4	47
Derivative Finanzinstrumente - Schulden	680	442	-98	-39	-465	-292	117	111

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsmanagement umfasst die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Bestands an flüssigen Mitteln, die fortwährende Inanspruchnahme des Commercial-Paper-Marktes zur Gewährleistung hinreichender Marktliquidität und -tiefe sowie die jederzeitige Verfügbarkeit von Finanzmitteln über garantierte Kreditfazilitäten von Banken (siehe ANHANG-ZIFFER (28) [SEITE 225 FF.]).

Aus der nachfolgenden Tabelle sind die vertraglich vereinbarten undiskontierten Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten sowie der derivativen Finanzinstrumente mit positivem und negativem Zeitwert des DB-Konzerns ersichtlich:

Einbezogen wurden alle Instrumente, die zum Jahresultimo 2014 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vereinbart wurden. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden auf Basis der am 31. Dezember 2014 (im Vorjahr: am 31. Dezember 2013) gültigen Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind dem frühestmöglichen Zeitsegment zugeordnet.

Den finanziellen Verbindlichkeiten stehen flüssige Mittel in Höhe von 4.031 Mio. € gegenüber, die sich jeweils hälftig aus Kontoguthaben und kurzfristigen Festgeldanlagen zusammensetzen.

SONSTIGE ANGABEN

(35) Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen bestanden per 31. Dezember 2014 in Höhe von 64 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 234 Mio. €), sie umfassen überwiegend einen Rückforderungsanspruch im Zusammenhang mit geleisteten Baukostenzuschüssen, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Bilanzstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war.

Im Geschäftsjahr wurden Aktivverfahren und behördliche Untersuchungen zu diversen Kartellsachverhalten eingeleitet oder weitergeführt. Zum Bilanzstichtag sind grundsätzlich für sämtliche Aktivverfahren aufgrund der hohen Unsicherheit bezogen auf Erstattungsansprüche, -zeitpunkt und -wahrscheinlichkeit keine Eventualforderungen erfasst.

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

[IN MIO. €]	31.12.2014	31.12.2013
Eventualschulden aus		
Gewährleistungsverpflichtungen	-	-
Sonstige Eventualschulden	128	454
Insgesamt	128	454

In den sonstigen Eventualschulden sind unter anderem Risiken aus Rechtsstreitigkeiten berücksichtigt, die aufgrund der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit von weniger als 50% nicht als Rückstellungen bilanziert wurden.

Darüber hinaus bestanden zum 31. Dezember 2014 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 41 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 50 Mio. €). Der Rückgang betrifft insbesondere das Segment DB Schenker Rail. Weiterhin dienten Sachanlagen mit Buchwerten von 6 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 46 Mio. €) der Besicherung von Krediten. Der Ausweis betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge und Busse, die bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Arriva und DB Bahn Fernverkehr im Einsatz sind.

Seit Herbst 2007 haben Kartellbehörden weltweit Ermittlungen gegen Unternehmen der Speditionsbranche geführt. Wir gehen davon aus, dass mit dem Abschluss der wenigen noch laufenden kartellbehördlichen Ermittlungen nicht vor Ende 2015 zu rechnen ist. Die Europäische Kommission hat im Jahr 2013 Nachprüfungen und Durchsuchungen bei zwei europäischen Schenker-Gesellschaften durchgeführt. Den Gesell-

schaften werden wettbewerbswidrige Praktiken wie Preisabsprachen und die Aufteilung von Kunden bei ihren Transportaktivitäten vorgeworfen. Die Untersuchungen zum Ausmaß der Vorwürfe sind noch nicht vollständig abgeschlossen. In zeitlicher Hinsicht sollen die Jahre 2004 bis voraussichtlich 2012 betroffen sein. Die Staatsanwaltschaft Köln ermittelt gegen mehrere Mitarbeiter von DB Schenker wegen des Verdachts möglicher Rechtsverstöße im Zusammenhang mit Geschäftsbeziehungen nach Russland. Externe Rechtsanwälte und Wirtschaftsprüfer sind bereits seit Längerem in die intern initiierte Sachverhaltsaufklärung eingebunden. Personelle Konsequenzen wurden gezogen und Compliance-Strukturen verstärkt. Wir kooperieren eng mit den Strafverfolgungsbehörden.

Der DB-Konzern bürgt im Wesentlichen für Beteiligungsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften und haftet gesamtschuldnerisch für alle Arbeitsgemeinschaften, an denen er beteiligt ist.

(36) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt zum 31. Dezember 2014 20.866 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 21.827 Mio. €).

Die Investitionsausgaben, für die zum Bilanzstichtag vertragliche Verpflichtungen bestehen, für die aber noch keine Gegenleistung erbracht wurde, setzen sich wie folgt zusammen:

[IN MIO. €]	31.12.2014	31.12.2013
Bestellobligo für den Erwerb von		
Sachanlagevermögen	15.512	16.083
immateriellen Vermögenswerten	6	10
Ausstehende Einlagen	391	383
Insgesamt	15.909	16.476

Der leichte Rückgang des Bestellobligos spiegelt die erfolgten Anschaffungen neuer Fahrzeuge wider. Daneben enthält das Bestellobligo im Sachanlagevermögen im Wesentlichen weitere Beschaffungen neuer Fahrzeuge – insbesondere von ICx-Zügen und elektrischen Lokomotiven – sowie geplante Investitionsvorhaben aufgrund eigener Bauleistungen. Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen mit höchster Bonität, gegenüberstehen.

Die ausstehenden Einlagen betreffen in Höhe von 391 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 383 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA. Verschiedene Gesellschaften des DB-Konzerns haben Vermögenswerte wie Immobilien, Gebäude, technische Anlagen und Maschinen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattungen im Rahmen von Operating-Lease-Verträgen angemietet.

Die Fälligkeit der zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

[IN MIO. €]	Nominalwerte	
	31.12.2014	31.12.2013
bis 1 Jahr	1.208	1.246
1 bis 2 Jahre	851	864
2 bis 3 Jahre	649	709
3 bis 4 Jahre	498	553
4 bis 5 Jahre	351	413
über 5 Jahre	1.400	1.566
Insgesamt	4.957	5.351

(37) Strukturierte Unternehmen

Im Mai 2014 hat die DB MLAG 100% der Anteile an der Barnsdale Cartel Damage Solutions AG erworben. Der Kaufpreis betrug 10,4 Mio. €. Barnsdale ist ein strukturiertes Unternehmen zur Durchsetzung von Schadenersatzforderungen aus einem Kartell und wird seit dem 1. Juni 2014 in den Konzern-Abschluss einbezogen. Die DB MLAG hat der Barnsdale eine unbefristete und unbegrenzte Garantie zur Übernahme von Prozesskostenerstattungsansprüchen gewährt. Außerdem wurde ein Ergebnisabführungsvertrag geschlossen.

1998 hat das DB-Konzernunternehmen DB Schenker Rail (UK) Limited (vormals English Welsh & Scottish Railway Limited) zwei Leasingverträge zur Anmietung von Lokomotiven mit dem strukturierten Unternehmen Locomotive Operating Leasing Partnership (LOLP) geschlossen. Das DB-Konzernunternehmen Locomotive 6667 Limited (L6667) besitzt eine Kaufoption über den Erwerb von 95% der Anteile von LOLP. Im Januar 2014 ist vereinbart worden, dass L6667 die Anteile zu einem Preis von 138,4 Mio. GBP im Oktober 2015 erwirbt. LOLP wird derzeit nicht als Tochtergesellschaft konsolidiert.

(38) Infrastruktur- und Verkehrsverträge

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC-29 (Angabe – Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen).

INFRASTRUKTURVERTRÄGE

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns sind insbesondere die DB Netz AG, die DB Station & Service AG und die DB Energie GmbH.

Auf der Grundlage des § 6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bedürfen die EIU, die Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreiben, hierfür einer Genehmigung. Dies betrifft insbesondere die DB Netz AG und die DB Station & Service AG, deren Genehmigungen bis zum Ablauf des 31. Dezember 2048 befristet sind.

Dem Recht der EIU, die Eisenbahninfrastruktur zu betreiben, stehen verschiedene Verpflichtungen gegenüber. Insbesondere haben sie die Verpflichtung, ihren Betrieb sicher zu führen, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu halten, § 4 Abs. 1 AEG. Die EIU des DB-Konzerns unterliegen in Bezug auf die Einhaltung dieser Vorschrift der Aufsicht durch das EBA.

Darüber hinaus unterliegen die EIU bei Neu- und Ausbaurvorhaben gesetzlichen Auflagen, zum Beispiel zum Schallschutz. Bei bestehenden Strecken nimmt der DB-Konzern freiwillig am Lärmsanierungsprogramm des Bundes teil.

Die EIU gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß §§ 14 ff. AEG und erheben hierfür von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Entgelte. Die Entgelte der DB Netz AG und der DB Station & Service AG müssen den Vorgaben des AEG und der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) entsprechen, die DB Energie GmbH ist gemäß Entscheidung vom 9. November 2010 verpflichtet, die Entgelte für die Nutzung der Bahnstromfernleitungen nach dem Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) genehmigen zu lassen. Das erste Genehmigungsverfahren – rückwirkend für die Jahre 2005 bis 2013 – ist abgeschlossen. Die Kostenprüfung für die zweite Anreizregulierungsperiode (2014 bis 2018) läuft zurzeit.

Die DB Netz AG, die DB Station & Service AG sowie die DB Energie GmbH haben im Berichtsjahr insgesamt Umsatzerlöse in Höhe von 8.676 Mio. € (im Vorjahr: 8.422 Mio. €) erzielt, davon 2.556 Mio. € (im Vorjahr: 2.286 Mio. €) gegenüber konzernexternen Kunden.

Die Vermögenswerte der Eisenbahninfrastruktur stehen grundsätzlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften.

VERKEHRSVERTRÄGE

Gesellschaften des DB-Konzerns wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und öffentlichen Einrichtungen gewähren. Dies betrifft insbesondere die DB Regio AG und deren Tochtergesellschaften, die Schienenpersonennahverkehr betreiben.

Die DB Regio AG und ihre Tochtergesellschaften erbringen Verkehrsleistungen aufgrund von Bestellungen. Hierzu werden mit dem jeweiligen Besteller der Verkehrsleistung (zum Beispiel Bundesland, Zweckverband, Nahverkehrsgesellschaft) sogenannte Verkehrsverträge über Schienenpersonennahverkehrsleistungen abgeschlossen, in denen Umfang und Qualität der Verkehrsleistung, deren Weiterentwicklung sowie deren Vergütung (Bestellerentgelt) geregelt sind.

Die hierfür erforderlichen Finanzmittel werden den Bundesländern vom Bund nach den Bestimmungen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Verfügung gestellt. Der Gesamtbetrag der von den Tochtergesellschaften des Segments DB Bahn Regio vereinnahmten Bestellerentgelte belief sich im Berichtsjahr auf 4.145 Mio. € (im Vorjahr: 4.184 Mio. €) (siehe ANHANGZIFFER (1) [SEITE 210]).

Die Gesamtlaufzeit der Verkehrsverträge beträgt in der Regel zwischen 8 und 15 Jahren. Die in den meisten inländischen Verkehrsverträgen verankerte Dynamisierung des Bestellerentgelts um 1,5% p. a. sowie die Erlöse aus Schlussabrechnungen für Vorjahre und erzielte Qualitätsverbesserungen konnten im Berichtsjahr die Effekte aus Ausschreibungs- und Margenverlusten sowie Leistungskürzungen der Besteller nicht auffangen.

Darüber hinaus existieren im Segment DB Arriva ähnlich gelagerte Verkehrsverträge mit ausländischen Bestellerorganisationen mit einem Volumen von 628 Mio. € (im Vorjahr: 599 Mio. €) (siehe ANHANGZIFFER (1) [SEITE 210]).

Die Anzahl der insgesamt gesicherten Verkehrsverträge bleibt bis Ende 2015 konstant, 75% der Verkehrsverträge verfügen über eine Laufzeit bis mindestens 2018, 50% bis mindestens 2021 und 25% bis mindestens 2027. Eine Kündigung des jeweiligen Verkehrsvertrags durch den Besteller während der Laufzeit ist nur aus wichtigem Grund möglich.

Die erforderlichen Vermögenswerte zur Erbringung der Dienstleistungen, insbesondere Fahrzeuge, stehen nahezu ausschließlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften. Besondere Verpflichtungen nach Ablauf der Vertragslaufzeit bestehen im Regelfall nicht.

(39) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Als dem DB-Konzern nahestehende Unternehmen und Personen im Sinne des IAS 24 (Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen) gelten:

- der Bund als Eigentümer sämtlicher Anteile an der DB AG,
- die der Kontrolle der Bundesrepublik Deutschland unterstehenden Gesellschaften beziehungsweise Unternehmen (Bundesunternehmen),
- verbundene nicht konsolidierte beziehungsweise assoziierte Gesellschaften sowie Gemeinschaftsunternehmen des DB-Konzerns sowie
- die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG und deren nahe Angehörige.

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden zu Bedingungen wie unter fremden Dritten abgeschlossen.

Die nahestehende Unternehmen und Personen betreffenden Beträge werden in den »Erläuterungen zur Bilanz« bei den betreffenden Positionen jeweils als »davon«-Angabe in Summe ausgewiesen. Einzelangaben finden sich unter den ANHANGZIFFERN (19) [SEITE 220 FF.], (28) [SEITE 225 FF.] und (29) [SEITE 229].

Hinweise und Erläuterungen zu Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und der Bundesrepublik Deutschland sind unter den ANHANGZIFFERN (3) [SEITE 210 F.], (5) [SEITE 211 F.], (9) [SEITE 213], (13) [SEITE 215 FF.], (32) [SEITE 234 FF.], (36) [SEITE 247 F.] und (38) [SEITE 248 FF.] ausgewiesen.

Wesentliche beziehungsweise gesondert berichtspflichtige wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und nahestehenden Unternehmen und Personen werden nachfolgend erläutert.

BEZIEHUNGEN ZUR BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

	Bund	
[IN MIO. €]	2014	2013
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	1.542	1.584
Geleistete Miet- und Leasingzahlungen	1	1
Erhaltene Investitionszuschüsse	3.902	4.280
Erhaltene sonstige Ertragszuschüsse	195	186
	5.640	6.051
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	298	316
Erhaltene Miet- und Leasingzahlungen	13	10
Sonstige erbrachte Leistungen	113	124
Rückführung Darlehen	220	220
Rückführung Investitionszuschüsse	19	56
Rückführung aus Kartellverfahren	100	25
Rückführung sonstige Ertragszuschüsse	0	69
	763	820
SONSTIGE ANGABEN		
Unbesicherte Forderungen ¹⁾	95	142
Ungesicherte Verbindlichkeiten ¹⁾	1.896	1.914
Bestand der erhaltenen Bürgschaften ¹⁾	1.080	1.581

¹⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

Der Kauf von Waren und Dienstleistungen betrifft im Wesentlichen die an den Bund gezahlten Entgelte im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamten sowie Kostenerstattungen für die Personalstellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich.

Die Bundesagentur für Arbeit erstattete dem DB-Konzern im Berichtsjahr beantragte Förderleistungen nach dem Altersteilzeitgesetz §3 AltTZG i. V. m. §§4,16 AltTZG in Höhe von rund 13 Mio. €. Der Anspruch auf diese Erstattungsleistungen wird durch die Wiederbesetzung des durch Altersteilzeit frei gewordenen Arbeitsplatzes begründet.

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Eingliederungschancen am Arbeitsmarkt wurden die entsprechenden Regelungen im SGB III neu gefasst. Nach §54 SGB III fördert die Bundesagentur für Arbeit eine berufliche Einstiegsqualifizierung mit einem Zuschuss von bis 216 € monatlich. Im Berichtsjahr wurden im DB-Konzern im Rahmen des Berufsvorbereitungsprogramms »Chance Plus« rund 300 Jugendliche an eine Ausbildung herangeführt.



Die DB AG und die EIU haben mit der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr (BMVBS), eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV I) vereinbart, die das Finanzierungsregime für das Bestandsnetz regelt und qualitätsorientiert steuert. Die Vereinbarung ist zum 1. Januar 2009 in Kraft getreten. Durch einen »Zweiten Nachtrag zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung« vom 6. September 2013 ist die Laufzeit der LuFV von Ende 2013 bis Ende 2015 verlängert worden. Der Bund verpflichtet sich, im Rahmen dieser Vereinbarung ausschließlich zweckgebundene Zahlungen zur Durchführung von Ersatzinvestitionen in die Schienenwege (Infrastrukturbeitrag und gleichzeitig Mindestersatzinvestitionsbeitrag) in Höhe von 2,5 Mrd. € pro Kalenderjahr an die EIU zu leisten. Die EIU verpflichten sich, weitere 0,5 Mrd. € p. a. für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes einzusetzen. Darüber hinaus verpflichten sich die EIU, während der Vertragslaufzeit jährlich mindestens einen Betrag von 1,25 Mrd. € (2009) beziehungsweise 1,0 Mrd. € (ab 2010) zweckgebunden für die Instandhaltung der Schienenwege zu verwenden (sogenannter Mindestinstandhaltungsbeitrag). Die EIU gewährleisten den Betrieb der Infrastruktur und werden an der Erreichung von Qualitätszielen sowie dem Nachweis der Mindestersatzinvestitionen und Mindestinstandhaltung gemessen. Die Mittelverwendung sowie die Erreichung der Qualitätsziele werden durch den jährlichen Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht dokumentiert. Ein vom Bund beauftragter Infrastrukturwirtschaftsprüfer prüft die Mittelverwendung. Die Erreichung der Qualitätsziele prüft das Eisenbahn-Bundesamt. Der Bund ist berechtigt, seinen Infrastrukturbeitrag ganz oder teilweise zurückzufordern, wenn die EIU die vereinbarten Ziele verfehlen. Im Rahmen der Verlängerung der LuFV haben die DB AG und die EIU mit dem Bund ebenfalls am 6. September 2013 eine Vereinbarung geschlossen, auf deren Grundlage der Bund in den Haushaltsjahren 2013 und 2014 die im Bedarfsplan nicht abfließenden Bundesmittel in Höhe von 250 Mio. € pro Kalenderjahr von dem Haushaltstitel für den Bedarfsplan in den Haushaltstitel für das Bestandsnetz übertragen und an die EIU ausgezahlt hat. Mit den übertragenen Beträgen sollen im Schwerpunkt Investitionen in den barrierefreien Ausbau von Verkehrsstationen sowie Planungsleistungen und Ersatzinvestitionen in Eisenbahnbrücken zusätzlich finanziert werden. Der Mindestinstandhaltungsbeitrag in den Kalenderjahren 2013 und 2014 erhöhte sich um jeweils 100 Mio. €. Die Vereinbarung sieht ferner den Einsatz von Bundesmitteln aus dem Haushaltstitel für das Bestandsnetz in Höhe der übertragenen Beträge für das Bedarfsplanvorhaben »Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung« nach Maßgabe der noch abzuschließenden Finanzierungsvereinbarung auf Basis

GRI EC8

GRI
EC8

des Staatsvertrags vor. Im Rahmen der Verlängerung der LuFV I haben die DBAG und die EIU mit dem Bund eine Vereinbarung zur Korruptionsbekämpfung und zu Kartellschäden mit Bezug zum Infrastrukturbeitrag des Bundes geschlossen. Die LuFV I in Fassung des Zweiten Nachtrags vom 9. September 2013 endete am 31. Dezember 2014. Sie wird durch die LuFV II abgelöst. Die Verhandlungen zur LuFV II zwischen der Deutschen Bahn und dem Bund wurden im Oktober 2014 abgeschlossen. Die LuFV II, die am 12. Januar 2015 unterzeichnet wurde, gilt ab dem 1. Januar 2015. Sie ist ein zielorientiertes Instrument zur Finanzierung und Steuerung von Investitionen. Kernziel sind der Erhalt und die weitere Verbesserung der Qualität sowie Verfügbarkeit der bestehenden Infrastruktur (Bestandsnetz) und die Sicherstellung der Bestandsnetzfinanzierung für die Jahre 2015 bis 2019.

Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Maßnahmen des Verkehrsprogramms gewährt. Im Berichtsjahr wurden an die Deutsche Bahn keine Baukostenzuschüsse gemäß dem Programm »Seehafenhinterlandverkehr« zur Beseitigung von Engpässen im Güterverkehr ausgereicht, da die Bundesfinanzierung zum 31. Dezember 2013 ausgelaufen ist.

Im Rahmen des im Vorjahr unterzeichneten Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II (IBP II) wurden der DB Netz AG durch den Bund Mittel für Einzelmaßnahmen zum Lärmschutz an Schienenwegen des Bundes zur Verfügung gestellt.

Zur Beseitigung der im Vorjahr (Zeitraum 18. Mai bis 4. Juli) entstandenen Hochwasserschäden am Schienenwegenetz der EIU wurde am 19./20. Dezember 2013 zwischen der DBAG und dem Bund eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Auf Basis der dem Bund vorliegenden Schadensmeldungen werden der DBAG rund 100 Mio. €, verteilt auf die Jahre 2013 bis 2015, aus dem Europäischen Solidaritätsfonds und dem Aufbauhilfefonds des Bundes zur Verfügung gestellt. Die Mittel werden zur Beseitigung von Hochwasserschäden an Schienenwegen und Empfangsgebäuden, die als Verkehrsstationen genutzt werden, im Einzugsgebiet von Elbe und Donau verwendet.

Für Infrastrukturvorhaben auf dem Gebiet der transeuropäischen Netze (TEN) und für die regionale Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur (EFRE) werden der DBAG Fördermittel der Europäischen Union bewilligt.

Die erfolgswirksam vereinnahmten Zuschüsse betreffen unter anderem Leistungen des Bundes für die Abgeltung überhöhter Belastungen des DB-Konzerns aus dem Betrieb und der Erhaltung höhengleicher Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger.

Der Verkauf von Waren und Dienstleistungen betrifft unter anderem erbrachte Beförderungsleistungen für Schwerbehinderte, Soldaten der Bundeswehr sowie Bundeswehrverkehre.

Zinslose Darlehen nach dem BSWAG zahlte die DBAG in Höhe von 220 Mio. € an den Bund zurück. Die Zahlungen fielen im Rahmen der vereinbarten jährlichen Regeltilgung des Bundes an.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund bestehen außer in den gewährten Darlehen, die hier mit ihren Barwerten dargestellt sind, aus sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von 402 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 270 Mio. €).

Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betreffen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen beziehungsweise Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der DBAG bei der EUROFIMA. In dem Bestand der erhaltenen Bürgschaften ist eine Höchstbetragszusage des Bundes von 1.153 Mio. € für Darlehen der EUROFIMA enthalten. Das Darlehensvolumen beläuft sich zum Bilanzstichtag auf 200 Mio. €.

Im Berichtsjahr wurden mit dem Bund folgende Vereinbarungen getroffen:

Im Berichtsjahr wurden neben der Anpassungsvereinbarung (APV) 2014 drei neue Finanzierungsverträge abgeschlossen. Der Bund finanziert die neuen Verträge mit einem Anteil von insgesamt rund 404 Mio. €. Auf das Berichtsjahr entfallen davon rund 7 Mio. €. Die Finanzierungsvereinbarungen haben unterschiedliche Laufzeiten, die teilweise bis zum Jahr 2025 reichen. Die Finanzierung erfolgt vollständig über nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse.

Die DBAG hat für die Jahre 2004 bis 2008 auf die Erstattung der Kosten für Arbeitnehmer und zugewiesene Beamte verzichtet, die ihr bei der Durchführung von technischen, betrieblichen oder organisatorischen Maßnahmen, welche zu einem Personalminderungsbedarf führen, dadurch entstehen, dass Arbeitsverhältnisse, die gemäß §14 Abs.2 DBGrG auf die DBAG übergegangen sind, unkündbar sind (vergleiche §21 Abs.5 und 6 DBGrG). Ab dem Jahr 2009 wurden diese Ansprüche nach den Bestimmungen des §21 Abs.5 DBGrG für die Jahre 2009 bis 2012 pauschal abgegolten. Für den gesamten Zeitraum erhielt die DBAG eine Erstattung von rund 279 Mio. €. Am 2. Dezember 2013 wurde für die Jahre 2013/2014 eine Folgevereinbarung unterzeichnet. Mit der neuen Vereinbarung werden dem Bund die Ansprüche der DBAG monatlich auf Basis der Anzahl anspruchsberechtigter Mitarbeiter in Rechnung gestellt. Die Höhe der jährlichen Erstattung ist auf 99 Mio. € begrenzt.

BEZIEHUNGEN ZU BUNDESUNTERNEHMEN

Die im Berichtsjahr und im Vorjahr mit Bundesunternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen ganz überwiegend den operativen Geschäftsbereich und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung für den DB-Konzern. Die entstandenen Forderungen beziehungsweise Verbindlichkeiten waren zum Stichtag nahezu vollständig beglichen.

Geschäftsbeziehungen zur Deutschen Telekom und zur Deutschen Post über die Nutzung von Telekommunikations- beziehungsweise Postdienstleistungen erfolgten im üblichen Rahmen.

BEZIEHUNGEN ZU VERBUNDENEN NICHT KONSOLIDierten UNTERNEHMEN, ASSOZIERTEN GESELLSCHAFTEN UND GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern Waren und Dienstleistungen im Wert von 140 Mio. € (im Vorjahr: 165 Mio. €) erworben, die im Wesentlichen den Einkauf von Personenbeförderungs- und Güterverkehrsleistungen betreffen. Mit 110 Mio. € (im Vorjahr: 159 Mio. €) entfällt der überwiegende Anteil des Gesamtausweises auf Transaktionen mit assoziierten Unternehmen. Darüber hinaus wurden Miet- und Leasingzahlungen von 7 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) geleistet.

Im Berichtsjahr wurden darüber hinaus Zinszahlungen in Höhe von 29 Mio. € (im Vorjahr: 38 Mio. €) geleistet. Der Ausweis betrifft nahezu ausschließlich Zinszahlungen für von der EUROFIMA gewährte Darlehen. Auf die Darstellung unter Anhangziffer (28) wird hingewiesen.

Aus dem Verkauf von Waren und Dienstleistungen erzielte der DB-Konzern im Berichtsjahr Erträge von 409 Mio. € (im Vorjahr: 426 Mio. €). Die Erträge wurden überwiegend im Segment DB Schenker Rail erwirtschaftet und betreffen Umsatzerlöse aus erbrachten Transportleistungen.

Es wurden Bürgschaften in Höhe von insgesamt 19 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 17 Mio. €) gewährt; davon entfielen 19 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 17 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen wurden im Vorjahreszeitraum in einem vergleichbaren Umfang getätigt.)

BEZIEHUNGEN ZUM VORSTAND UND AUFSICHTSRAT DER DBAG

Nachfolgend werden die Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und den Mitgliedern des Vorstands beziehungsweise des Aufsichtsrats und den Unternehmen dargestellt, an denen Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats mehrheitlich beteiligt sind.

[IN T €]	2014	2013
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	10.710	13.702
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	186	191
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	25.725	23.076
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	2.161	1.720

Die vom DB-Konzern (Leistungserbringer) erwirtschafteten Umsatzerlöse in Höhe von 10.710 T€ (im Vorjahr: 13.702 T€) betreffen ganz überwiegend Transport- und Speditionsleistungen der Segmente DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics, die mit 814 T€ (im Vorjahr: 1.282 T€) gegenüber der SMS GmbH-Gruppe und mit 9.849 T€ (im Vorjahr: 12.376 T€) gegenüber der Georgsmarienhütte Holding GmbH-Gruppe erbracht wurden.

Die vom DB-Konzern eingekauften Waren und Dienstleistungen (Leistungsempfänger) betreffen fast ausschließlich Lieferungen der Georgsmarienhütte Holding GmbH-Gruppe.

VERGÜTUNG DES VORSTANDS

[IN T €]	2014	2013
Gesamtbezüge des Vorstands	14.108	9.653
fixer Anteil	7.786	7.102
variabler Anteil	6.322	2.551
kurzfristige Bezüge	9.714	5.051
langfristig fällige Bezüge ¹⁾	4.394	4.602
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen	3.474	3.257
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen ²⁾	76.566	64.600

¹⁾ Die langfristigen Bezüge betreffen mit 3.699 T€ Bezüge für Altersversorgung und mit 695 T€ Rückstellungszuführungen/-auflösungen für Long-term Incentives.

²⁾ Angabe der Defined Benefit Obligation.

Kredite und Vorschüsse wurden den Vorstandsmitgliedern im Berichtsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS

[IN T €]	2014	2013
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	827	746
davon kurzfristige Bezüge	827	746
davon fester Anteil	513	520
davon erfolgsorientierter Anteil	103	-
davon Sitzungsgeld	37	44
davon geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen	81	67
davon Vergütungen für Aufsichtsrats-/Beiratstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der DBAG (inklusive Sitzungsgeldern)	93	115

Bezüge für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen fielen nicht an. Pensionsverpflichtungen für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen bestehen nicht.

Kredite und Vorschüsse wurden den Aufsichtsratsmitgliedern im Berichtsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Aufsichtsratsmitgliedern eingegangen.

Die Individualisierung sowie weitere Details zu den Bezügen der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sind im Corporate Governance Bericht im Konzern-Lagebericht enthalten.

(40) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ende Januar legte die schweizerische Währung durch die Aufhebung des Mindestkurses von 1,20 CHF je Euro durch die Schweizer Notenbank (SNB) innerhalb kürzester Zeit fast 35% an Wert gegenüber dem Euro zu. Dies hat auch Auswirkungen auf die in Euro ausgewiesene Höhe der Verschuldung des DB-Konzerns, da ein Teil der ausstehenden Anleihen in CHF denominated ist. Durch die entsprechenden Sicherungsgeschäfte resultiert daraus allerdings kein negativer Effekt auf den DB-Konzern.

Wegen der lang andauernden Tarifverhandlungen bezahlt der DB-Konzern allen Arbeitnehmern der Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen, die in die laufende Tarifrunde einbezogen sind, einen Vorschuss in Höhe von 750 €. Die Verhandlungen zwischen dem DB-Konzern und der GDL dauern noch an.

Ende Januar 2015 haben die Intertec Beteiligungs-GmbH und die SystemPartner GmbH&Co. KG (SPA) vereinbart, ihre Aktivitäten in der SPA als Gemeinschaftsunternehmen zusammenzulegen. Sie werden zukünftig unter MarkenTechnikService GmbH&Co. KG firmieren. Die DBMLAG wird an dem Joint Venture einen Anteil von 69 % halten.

Am 12. Januar 2015 wurde die im Jahr 2014 abschließend verhandelte LuFV II unterzeichnet.

(41) Befreiung von Tochterunternehmen von den Offenlegungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs

Die folgenden Tochterunternehmen beabsichtigen, von der Möglichkeit des §264 Abs. 3 beziehungsweise §264b HGB Gebrauch zu machen und ihren Jahresabschluss nicht offenzulegen:

- AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe
- Autokraft GmbH, Kiel
- Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin
- BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn
- BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein
- BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede
- BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld
- BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf
- DB Barnsdale AG, Berlin
- DB Busverkehr Hessen GmbH, Gießen
- DB Dialog GmbH, Berlin
- DB Dienstleistungen GmbH, Berlin
- DB European Railservice GmbH, Dortmund
- DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main
- DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main
- DB Intermodal Services GmbH, Mainz
- DB International GmbH, Berlin
- DB JobService GmbH, Berlin
- DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin
- DB Media & Buch GmbH, Kassel
- DB Mobility Logistics AG, Berlin
- DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart
- DB ProjektBau GmbH, Berlin
- DB Regio Bus Bayern GmbH, Coburg
- DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg
- DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam
- DB Rent GmbH, Frankfurt am Main
- DB Schenker BTT GmbH, Mainz
- DB Schenker Nieten GmbH, Freilassing
- DB Schenker Rail Automotive GmbH, Kelsterbach
- DB Schenker Rail Corridor Operations GmbH, Mainz
- DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz
- DB Sicherheit GmbH, Berlin
- DB Systel GmbH, Frankfurt am Main
- DB Systemtechnik GmbH, Minden
- DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main
- DB Zeitarbeit GmbH, Berlin
- DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe
- ELAG Emden Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden
- ELSPED Speditions-Gesellschaft m.b.H., Hamburg
- EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden
- EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz
- Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall
- Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode-Honerdingen
- Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg
- Intertec Beteiligungs-GmbH, Landau in der Pfalz
- Intertec GmbH, Landau in der Pfalz
- Intertec Retail Logistics GmbH, Landau in der Pfalz
- Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz
- Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main
- NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster
- Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg
- ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz
- RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg
- Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart
- Regionalbus Braunschweig GmbH – RBB –, Braunschweig
- Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf
- Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel
- Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München
- Rheinpfalzbus GmbH, Ludwigshafen am Rhein
- RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz
- RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen
- RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel
- RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe
- Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken
- Saar-Pfalz-Mobil GmbH, Bexbach
- SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau
- Schenker Aktiengesellschaft, Essen
- Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen
- Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main
- Schenker Direct Production GmbH, Lübeck
- SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen
- Schenker Technik GmbH, Essen
- Stinnes Beteiligungs-Verwaltungs GmbH, Essen
- Stinnes Immobiliendienst AG & Co. KG, Mülheim an der Ruhr
- Stinnes Logistics GmbH, Essen
- Südwest Mobil GmbH, Mainz
- TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Mainz
- TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main
- UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf
- Verkehrsgesellschaft mbH Untermain – VU –, Aschaffenburg
- Vorpommernbahn GmbH, Wolgast
- WB Westfalen Bus GmbH, Münster
- Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen
- Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin
- Zweite Kommanditgesellschaft Stinnes Immobiliendienst AG & Co., Mülheim an der Ruhr

(42) Anteilsbesitzliste

Die Anteilsbesitzliste ist im Folgenden dargestellt.

AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES DB AG (GEMÄSS §313 ABSATZ 2 HGB)

GRI
3.8

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB BAHN FERNVERKEHR			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	6.165	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund	EUR	-36	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.320.299	100,00
DB Reise & Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz	CHF	-4.546	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH, Saarbrücken ^{2),3)}	EUR	257	50,00
RailLink B.V., Amsterdam/Niederlande ^{3),4)}	EUR	113	25,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{3),4)}	EUR	61	25,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main ^{3),4)}	EUR	119	50,00
DB BAHN REGIO			
VOLLKONSOLIDIERT			
Autokraft GmbH, Kiel	EUR	11.195	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	EUR	4.423	100,00
BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn	EUR	2.610	100,00
BERLIN LINIEN BUS Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	EUR	26	65,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	14.209	100,00
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede	EUR	5.050	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	6.641	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.819	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	9.192	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	4.784	100,00
DB Busverkehr Hessen GmbH, Gießen	EUR	2.223	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	1.988.567	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Coburg	EUR	1.000	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	EUR	454	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	5.191	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	68.275	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	27.384	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	1.369	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode-Honerdingen	EUR	4.412	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg	EUR	2.272	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	1.269	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	EUR	864	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	15.339	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	5.280	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	11.323	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	18.440	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH - RBB -, Braunschweig	EUR	7.303	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	3.075	70,00
Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden	EUR	5.954	51,00
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	EUR	4.556	100,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	12.614	100,00



**TOCHTERUNTERNEHMEN
[NAME UND SITZ]**

	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
RegioTram Betriebsgesellschaft mbH i. L., Kassel	EUR	255	50,96
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	113	48,69
Rheinpfalzbus GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	4.878	100,00
Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH, Montabaur	EUR	-772	61,36
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	9.889	74,90
RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen	EUR	1.526	100,00
RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel	EUR	1.676	100,00
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	8.146	100,00
Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken	EUR	5.224	100,00
Saar-Pfalz-Mobil GmbH, Bexbach	EUR	519	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	170.942	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	62.267	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	8.403	100,00
Südwest Mobil GmbH, Mainz	EUR	943	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU -, Aschaffenburg	EUR	2.672	100,00
Vorpommernbahn GmbH, Wolgast	EUR	8.476	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	6.117	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	EUR	10.647	100,00
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin	EUR	214	100,00
AT EQUITY			
»Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH«, Ingelheim am Rhein ^{3),4)}	EUR	123	38,33
»Steig ein« GmbH i. L., Kempten ^{4),5)}	EUR	50	23,33
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen ^{2),4)}	EUR	28	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg ^{3),4)}	EUR	82	25,31
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover ^{4),5)}	EUR	111	42,00
FahrBus Ostalb GmbH, Aalen ^{3),4)}	EUR	227	49,90
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen ^{4),5)}	EUR	59	30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{3),4)}	EUR	146	47,50
Hövelthofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück ^{4),5)}	EUR	26	50,00
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{3),4)}	EUR	8.301	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen	EUR	-	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{2),4)}	EUR	1.118	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden (Main) ^{3),4)}	EUR	107	25,00
Niedersachsentarif GmbH, Hannover ^{4),5)}	EUR	54	8,33
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{3),4)}	EUR	98	46,90
OWL Verkehr GmbH, Bielefeld ^{3),4)}	EUR	71	21,36
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{4),5)}	EUR	75	33,33
Regionalverkehr Bayerisch Schwaben GmbH (RBS) i. L., Augsburg ^{4),6)}	EUR	118	50,00
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau ^{4),6)}	EUR	323	45,00
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{3),4)}	EUR	60	41,67
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{3),4)}	EUR	25	45,20

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
TGO – Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{4),5)}	EUR	240	48,50
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim ^{3),4)}	EUR	237	30,91
UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH i. L., Kaiserslautern ^{4),5)}	EUR	47	61,67
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{3),4)}	EUR	70	16,67
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg/Weser ^{4),5)}	EUR	26	47,00
Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Lauda-Königshofen ^{4),5)}	EUR	95	42,19
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{3),4)}	EUR	30	34,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH – VVM, Würzburg ^{2),4)}	EUR	30	18,64
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{2),4)}	EUR	52	26,92
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{3),4)}	EUR	40	21,00
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{4),5)}	EUR	64	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{4),5)}	EUR	74	32,09
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{4),5)}	EUR	445	32,50
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig ^{3),4)}	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig ^{3),4)}	EUR	732	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier ^{2),4)}	EUR	48	38,46
Völklinger Verkehrsgesellschaft mbH, Völklingen ^{4),5)}	EUR	217	25,50
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{4),5)}	EUR	178	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{3),4)}	EUR	107	40,00
AT COST			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{3),4)}	EUR	191	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil ^{3),4)}	EUR	93	70,20
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{3),4)}	EUR	148	51,92
VVV Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock ^{3),4)}	EUR	27	21,61
DB ARRIVA			
VOLLKONSOLIDIERT			
A&T Motor Retailing Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.522	100,00
ACTIJOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid/Spanien	EUR	597	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Alliance Rail Management Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Ambuline Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-92	100,00
Ambuline Training Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	643	100,00
Arriva (2007) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	478.479	100,00
Arriva Bus & Coach Finance Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.923	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	21.250	100,00
Arriva Bus & Coach Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	16.003	100,00
Arriva Bus & Coach Rental (4) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.083	100,00
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	23.998	100,00
Arriva Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-	100,00
Arriva Coöperatie W.A., Heerenveen/Niederlande	EUR	602.450	100,00
Arriva CR s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	112	100,00
Arriva Crossrail Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Croydon & North Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	38.239	100,00
Arriva Danmark A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	1.599.611	100,00
Arriva Derby Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.041	100,00
Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Koper/Slowenien	EUR	5.299	100,00
Arriva Durham County Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	10.374	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.140	100,00
Arriva Europe GmbH, Berlin	EUR	133.338	100,00
Arriva Finance Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	57.100	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.035	100,00
Arriva Findiv Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	30.700	100,00
Arriva Guildford & West Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.177	100,00
Arriva Holding Česká Republika s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	615.100	100,00
Arriva Hongarije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	33.468	100,00
Arriva Hrvatska d.o.o., Osijek/Kroatien	HRK	53.887	100,00
Arriva Hungary Zrt., Budapest/Ungarn	HUF	3.932.732	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	85.397	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar	GBP	3.438	100,00
Arriva International (2) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva International (7) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	354.041	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	354.041	100,00
Arriva International Finance Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	0	100,00
Arriva International Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	400.012	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	29.228	100,00
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS, SA, Almada/Portugal	EUR	216.936	100,00
Arriva Italia Rail S.R.L., Mailand/Italien	EUR	1.578	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien	EUR	283.279	100,00
Arriva Kent & Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	82.518	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	67.519	100,00
Arriva Letbane ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	34.081	100,00
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal	EUR	5	100,00
Arriva LITAS d.o.o. Pozarevac, Pozarevac/Serbien	RSD	1.455.518	100,00
Arriva Liverpool Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	716	100,00
Arriva London Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-	100,00
ARRIVA LONDON NORTH EAST LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.752	100,00
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	65.040	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	38.463	100,00
Arriva Malta Finance & Investments Limited, Valletta/Malta	EUR	236.690	100,00
Arriva Malta Holdings Limited, Valletta/Malta	EUR	526.955	100,00
Arriva Manchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Medway Towns Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.671	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	127.918	100,00
Arriva Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei	EUR	10.864	60,14
Arriva Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	1.000	100,00
Arriva Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	34.747	100,00
Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	54.675	100,00
Arriva Morava a.s., Ostrava/Tschechien	CZK	1.522.705	100,00
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	140.886	100,00
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00
Arriva Night Trains Limited, Glasgow/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Nitra a.s., Nitra/Slowakei	EUR	17.153	60,48
Arriva Noroeste s.l., Ferrol/Spanien	EUR	13.210	100,00
Arriva North East Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.319	100,00
Arriva North West Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.517	100,00
Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	20.757	100,00
Arriva Nove Zamky, a.s., Nove Zamky/Slowakei	EUR	9.233	60,36
Arriva Östgötapendeln AB, Stockholm/Schweden	SEK	17.732	100,00
Arriva Passenger Services (International) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	309.248	100,00
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	195.716	100,00
Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien	GBP	609.089	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Polen Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	6.103	100,00
Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	39.684	100,00
ARRIVA PORTUGAL - TRANSPORTES LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	9.788	100,00
Arriva Praha s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	692.157	100,00
Arriva Rail North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva RP Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	3.021	100,00
Arriva Scotland West Limited, Inchinnan/Großbritannien	GBP	4.265	100,00
Arriva Scotrail Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Service s.r.o., Komárno/Slowakei	EUR	25.689	100,00
Arriva Services a.s., Králův Dvůr/Tschechien	CZK	54.376	100,00
Arriva Southend Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.804	100,00
Arriva Southern Counties Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	721	100,00
ARRIVA SPAIN HOLDING, S.L., Madrid/Spanien	EUR	59.146	100,00
Arriva Spolka z o.o., Toruń/Polen	PLN	145.039	99,75
Arriva Stajerska, družba za prevoz potnikov, d.d., Maribor/Slowenien	EUR	7.634	75,90
Arriva Sverige AB, Stockholm/Schweden	SEK	657.899	100,00
Arriva Tag AB, Malmö/Schweden	SEK	12.556	100,00
Arriva Techniek BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	631	100,00
Arriva Tees & District Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	957	100,00
Arriva Teesside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	749	100,00
Arriva Teplice s.r.o., Teplice/Tschechien	CZK	151.943	100,00
Arriva the Shires Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	69.067	100,00
Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	307.353	100,00
Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	2.342	100,00
Arriva Trains (Poland) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	0	100,00
Arriva Trains Bidco Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	95.103	100,00
Arriva Trains Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains Northern Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains Wales/Trenau Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	62.302	100,00
Arriva Transpennine Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Transport Česká Republika a.s., Prag/Tschechien	CZK	1.721.029	100,00
Arriva Transport Services s.r.o., Nitra/Slowakei	EUR	11.727	100,00
Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.099	100,00
ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL, SA, Almada/Portugal	EUR	82.275	100,00
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	242.756	100,00



TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
Arriva vlaky s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	17.397	100,00
Arriva Východní Čechy a.s., Chrudim/Tschechien	CZK	622.050	100,00
Arriva West Sussex Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.331	100,00
Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	47.893	100,00
Arriva Yorkshire North Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.283	100,00
Arriva Yorkshire South Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Yorkshire West Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.282	100,00
Arriva Zuid Europa Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	422.191	100,00
At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	16	100,00
AUTOBUSES GREISI S.L., Madrid/Spanien	EUR	401	100,00
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spanien	EUR	2.630	100,00
Autoservizi F.V.G. S.P.A. – SAF, Udine/Italien	EUR	62.619	60,00
B.B. Motors (Bristol) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-	100,00
Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	93,67
Botniatåg AB, Umeå/Schweden	SEK	-128.915	60,00
British Bus (Properties) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	45.699	100,00
British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.514	100,00
Broadwood Finance Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	32.378	100,00
Bus Nort Balear s.l., Alcudia/Spanien	EUR	517	100,00
BUSDAN 30 Aps, Kastrup/Dänemark	DKK	41.249	100,00
BUSDAN 31 Aps, Kastrup/Dänemark	DKK	31.581	100,00
BUSDAN 32 Aps, Kastrup/Dänemark	DKK	28.537	100,00
Busdan 32.1 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	71.535	100,00
BUSDAN 33 Aps, Kastrup/Dänemark	DKK	37.501	100,00
BUSDAN 34 Aps, Kastrup/Dänemark	DKK	50.853	100,00
BUSDAN 35 Aps, Kastrup/Dänemark	DKK	49.815	100,00
Centrebus Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	585	100,00
CERTUS Transport družba za prevoz potnikov d.o.o., Maribor/Slowenien	EUR	8	100,00
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	483	100,00
DB Regio Tyne and Wear Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.147	100,00
EMPRESA DE BLAS Y COMPANIA S.A., Madrid/Spanien	EUR	133.399	100,00
ESFERA BUS S.L., Madrid/Spanien	EUR	2.834	100,00
ESFERA UNIVERSAL S.L., Madrid/Spanien	EUR	25.556	100,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien	EUR	297	80,14
Eurocare Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	342	100,00
Flight Delay Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
GCRC Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	115	100,00
Grand Central Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	21.468	100,00
Great North Eastern Railway Company Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Great North Western Railway Company Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Greenline Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	8	100,00



TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
JTL 2004 Aps, Kastrup/Dänemark	DKK	37.349	100,00
JTL 2009 Aps, Kastrup/Dänemark	DKK	41.249	100,00
London and North Western Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.518	100,00
London Pride Sightseeing Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.677	100,00
Londonlinks Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
M40 Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	91.642	100,00
Meadowhall Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	52	100,00
Merseyrail Electrics Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Merseyside Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-	100,00
MK Metro Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	9.355	100,00
Moor-dale Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	500	100,00
MTL Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	132.441	100,00
NETOSEC S.L., Madrid/Spanien	EUR	211	100,00
Network Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	335	100,00
New Enterprise Coaches (Tonbridge) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Nitravel s.r.o., Nitra/Slowakei	EUR	175	60,48
Northern Spirit Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-	100,00
Northern Spirit Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-	100,00
NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/Niederlande	EUR	421	100,00
OFJ Ground Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
OSNADO spol. s.r.o., Svoboda nad Úpou/Tschechien	CZK	42.929	100,00
Panturist dioničko društvo za prijevoz putnika i turizam d.d., Osijek/Kroatien	HRK	17.906	99,69
Pickering's Transport Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.032	100,00
Premier Buses Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.102	100,00
PROBO BUS a.s., Králův Dvůr/Tschechien	CZK	223.790	100,00
RIVIERA TRASPORTI LINEA S.P.A., Imperia/Italien	EUR	607	80,00
S.A.B. AUTOSERVIZI S.R.L., Bergamo/Italien	EUR	34.587	100,00
S.A.L. Servizi automobilistici Lecchesi S.R.L., Lecco/Italien	EUR	7.526	100,00
S.I.A. Società Italiana Autoservizi S.P.A., Brescia/Italien	EUR	30.584	100,00
SAB Piemonte S.r.l. a socio unico, Grugliasco (TO)/Italien	EUR	6.542	100,00
SADEM – SOCIETÀ PER AZIONI, Turin/Italien	EUR	20.310	100,00
SAIA TRASPORTI S.P.A., Brescia/Italien	EUR	21.605	100,00
SERVICIOS INTEGRALES BUS & TRUCK S.A., Madrid/Spanien	EUR	398	100,00
Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	- 405	100,00
Teamdeck Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.791	100,00
Tellings Golden Miller Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	655	100,00
TGM (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-7.119	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
TGMGroup Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.248	100,00
The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	45.348	100,00
Transcare Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	219	100,00
TRANSCENTRUM bus s.r.o., Kosmonosy/Tschechien	CZK	155.354	100,00
Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal	EUR	2.347	100,00
TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	-222	100,00
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	92,00
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	93,00
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMILICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal	EUR	-306	66,67
UCPLUS A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	30.104	100,00
United Automobile Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	13.085	100,00
White Rose Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-324	100,00
XC Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	57.530	100,00
Yorkshire Bus Group Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	38.544	100,00
Yorkshire Tiger Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.054	100,00
Zeta Automotive Limited, Bicester/Großbritannien	GBP	3.805	51,00
AT EQUITY			
Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande ^{3), 4)}	EUR	4.003	50,00
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal ²⁾	EUR	145.815	31,50
Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	65,76
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien ²⁾	EUR	10	25,57
Bus Point Srl, Lallio (BG)/Italien ²⁾	EUR	213	30,00
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien ⁷⁾	EUR	9	33,33
Explotacion Gasoleos de la Corona, s.l., Ferrol/Spanien ^{4), 5)}	EUR	83	40,00
EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/Italien ^{4), 6)}	EUR	100	30,01
Garda Trasporti Scarl, Desenzano del Garda (BS)/Italien ^{2), 3), 4)}	EUR	16	23,00
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien ²⁾	EUR	8.309	30,00
KM S.P.A., Cremona/Italien ²⁾	EUR	5.118	49,00
Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/Italien	EUR	10	56,94
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien ⁴⁾	GBP	234	50,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/Italien ²⁾	EUR	7.383	50,00
Prometro S.A., Porto/Portugal ^{2), 4)}	EUR	5.882	20,00
PTI (South East) Limited, Sunderland/Großbritannien ⁵⁾	GBP	272	20,00
Rodinform - Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon/Portugal ^{2), 3), 4)}	EUR	27	20,00
S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali SpA, Cordenons PN/Italien ^{4), 6)}	EUR	962	9,81
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/Italien ^{2), 4)}	EUR	85	15,00
Trieste Trasporti S.P.A., Trieste/Italien ²⁾	EUR	49.513	39,94
Union Ferrolana de Transportes S.A., Ferrol/Spanien ^{4), 7)}	EUR	2	50,00
Viajeros del Eo, Ferrol/Spanien ^{4), 8)}	EUR	11	50,00
VT-Arriva Szemelyszállító és Szolgáltató Kft., Székesfehérvár/Ungarn ²⁾	HUF	4.943.243	49,91
WSMR (Holdings) Limited, London/Großbritannien ^{4), 5)}	GBP	0	50,00

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB SCHENKER RAIL			
VOLLKONSOLIDIERT			
ATG Autotransportlogistic Sp. z o. o., Malaszewicze/Polen	PLN	3.526	100,00
Autologic Poland Sp. z o. o., Tychy/Polen	PLN	2.682	51,00
Auxiliar Logística de Vehiculos S.L., Saragossa/Spanien	EUR	142	65,28
Axiom Rail (Cambridge) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	678	100,00
Axiom Rail (Stoke) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-5.187	100,00
Axiom Rail Components Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-2.454	100,00
Axiom Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	-1.426	100,00
Boreal & Austral Railfreight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	67.500	100,00
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	EUR	13.524	65,28
Container Szállítmányátrakó Állomás Kft. i. L., Győr/Ungarn	EUR	105	100,00
Container-Terminal Puchov s. r. o., Puchov/Slowakei	EUR	99	100,00
Corridor Operations NMBS/SNCB DB Schenker Rail N.V., Brüssel/Belgien	EUR	1.430	51,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	EUR	3.670	100,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o. o., Stettin/Polen	PLN	12.867	96,80
DB Schenker BTT GmbH, Mainz	EUR	2.024	100,00
DB Schenker Nieten GmbH, Freilassing	EUR	3.767	100,00
DB Schenker Rail (UK) Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	195.320	100,00
DB Schenker Rail (UK) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	189.821	100,00
DB Schenker Rail Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	672.937	100,00
DB Schenker Rail Automotive GmbH, Kelsterbach	EUR	11.769	100,00
DB Schenker Rail Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	5.666	100,00
DB Schenker Rail Corridor Operations GmbH, Mainz	EUR	47	100,00
DB Schenker Rail Danmark Services A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	3.473	100,00
DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	50	100,00
DB Schenker Rail Hungaria Kft., Győr/Ungarn	HUF	1.259.592	100,00
DB Schenker Rail Information Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.078	100,00
DB Schenker Rail International Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	9.882	100,00
DB Schenker Rail Italia S.r.L., Mailand/Italien	EUR	13.942	100,00
DB Schenker Rail Italia Services S.r.L., Mailand/Italien	EUR	1.173	100,00
DB Schenker Rail Nederland N. V., Utrecht/Niederlande	EUR	5.081	100,00
DB Schenker Rail Polska S.A., Zabrze/Polen	PLN	274.664	100,00
DB Schenker Rail Romania S.R.L., Timișoara/Rumänien	RON	2.959	100,00
DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	340.382	51,00
DB Schenker Rail Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	CHF	833	100,00
DB Schenker Rail Spedkol Sp. z o. o., Kędzierzyn-Koźle/Polen	PLN	28.079	100,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl	EUR	2.146	77,33
Doker-Port Sp. z o. o., Stettin/Polen	PLN	203	96,80



TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
DUSS Italia Terminal s.r.l., Verona/Italien	EUR	84	80,00
East & West Railway Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	54.559	100,00
Guga B.V., Amsterdam/Niederlande	EUR	-25	77,33
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	PLN	6.014	100,00
KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	EUR	2.056	67,62
LGP Lagerhausgesellschaft Pfullendorf mbH i. L., Pfullendorf	EUR	0	49,08
Loadhaul Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.131	100,00
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
Logística Sanmival S.L., Burgos/Spainien	EUR	307	57,99
Mainline Freight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	21.266	100,00
Marcroft Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-3.012	100,00
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/Spainien	EUR	8.898	77,33
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	EUR	1.488	80,00
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
NordCargo S.r.l., Mailand/Italien	EUR	11.819	60,00
OOO Railion Russija Services, Moskau/Russland	RUB	94.513	100,00
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	30.241	100,00
Rail Service Center Rotterdam B. V., Rotterdam/Niederlande	EUR	4.861	51,00
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-2.061	100,00
Railway Investments Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-200	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	EUR	27.567	100,00
RES December Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.048	100,00
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Mainz	EUR	-67	100,00
TGP Terminalgesellschaft Pfullendorf mbH, Pfullendorf	EUR	296	75,50
Transervi France S.A.S., Cerbère/Frankreich	EUR	638	77,33
Transervi S.A., Madrid/Spainien	EUR	3.712	77,33
Transfesa Benelux S.P.R.L., Genk/Belgien	EUR	313	77,33
Transfesa France SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	2.856	77,33
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	EUR	324	77,33
Transfesa Rail S.A., Madrid/Spainien	EUR	564	77,33
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Großbritannien	GBP	351	77,33
Transportes Ferroviarios Especiales S.A., Madrid/Spainien	EUR	183.458	77,33
AT EQUITY			
»Cross-Baltic Terminaloperators« Sp. z o. o. i. L., Stettin/Polen	PLN	-	48,40
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss ²⁾	EUR	7.310	50,00
Autoterminal Śląsk Logistic Sp. z o. o., Dąbrowa Górnicza/Polen ²⁾	PLN	3.668	50,00
Autotrax Limited, Lufton/Großbritannien ^{3),4)}	GBP	1.635	24,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg ^{3),4)}	EUR	163	25,10
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{3),4)}	EUR	4.321	30,00
Container Terminal Enns GmbH, Enns, Österreich ²⁾	EUR	4.200	49,00
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ²⁾	EUR	1.112	22,50



TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
DCH Düsseldorf Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ^{2),4)}	EUR	602	51,00
Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen ^{2),4)}	EUR	5.248	35,00
Etiihad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate ^{2),3),4)}	AED	300	49,00
Hispanauto - Empresas Agrupadas A.E.I.E. ©, Madrid/Spainien ²⁾	EUR	0	58,04
INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i. L., Brüssel/Belgien ^{4),9)}	EUR	-5.874	36,20
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{3),4)}	EUR	17.115	50,00
Lokomotiv Gesellschaft für Schienentraction mbH, München ⁴⁾	EUR	12.391	30,00
OPF La Rochelle Maritime Rail Services SAS, La Rochelle/Frankreich	EUR	-	24,90
Omfesa Logística S.A., Madrid/Spainien ²⁾	EUR	-663	38,66
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande ^{3),4)}	EUR	812	24,34
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{2),4)}	EUR	1.473	50,00
Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/Spainien ²⁾	EUR	0	9,02
ŚLĄSKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gleiwitz/Polen ^{2),4)}	PLN	47.359	21,86
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spainien ²⁾	EUR	4.052	48,56
Stifa S.A. i. L., Malveira/Portugal ²⁾	EUR	-85	38,66
Terminal Singen TSG GmbH, Singen ^{2),4)}	EUR	854	50,00
Trans-Eurasia Logistics GmbH, Berlin ^{2),4)}	EUR	963	40,00
Xrail S.A., Brüssel/Belgien ^{3),4)}	EUR	342	32,00
ZAO Eurasia Rail Logistics i. L., Moskau/Russland ^{4),10)}	RUB	1.675	34,90
DB SCHENKER LOGISTICS			
VOLLKONSOLIDIERT			
»Scanspol« Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	3.030	99,62
Air Terminal Handling S.A., Tremblay en France/Frankreich	EUR	-536	100,00
ALB Automotive Logística LTDA, Juiz de Fora - MG/Brasilien	BRL	3.380	51,00
Anterist + Schneider Zeebrugge B.V., Zeebrugge/Belgien	EUR	1.332	100,00
AS Schenker, Tallinn/Estland	EUR	8.916	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import - Export SAS, Stiring-Wendel/Frankreich	EUR	502	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	290	100,00
BAX Global (Malaysia) Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	271	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/Südafrika	ZAR	85	100,00
BAX Global (Thailand) Limited, Bangkok/Thailand	THB	391.526	100,00
BAX Global (UK) Limited i. L., London/Großbritannien	GBP	7.979	100,00
BAX Global Inc., Norfolk/USA	USD	79.814	100,00
BAX Global Limited i. L., London/Großbritannien	GBP	2.738	100,00
BAX Global Logistics (Shanghai) Co. Ltd., Shanghai/China	CNY	108.572	100,00
BAX Global Logistics Sdn.Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	90.536	100,00



TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
BEMI JOYAU SCI, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	120	100,00
Bischof Gesellschaft mbH., Wien/Österreich	EUR	90	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/Luxemburg	SEK	42.365	100,00
DB Schenker (Cambodia) Limited, Phnom Penh/Kambodscha	USD	491	100,00
DB Schenker LLC, Minsk/Weißrussland	BYR	468.123	100,00
DB Schenker Global Services Europe S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	20.095	100,00
DP Schenker, Kiew/Ukraine	UAH	-26.793	100,00
DVA Marine Re S.A., Luxemburg/Luxemburg	EUR	11.811	65,00
ELAG Emden Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden	EUR	1.162	100,00
ELSPED Speditions-Gesellschaft m.b.H., Hamburg	EUR	4.002	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela	VEF	57.732	100,00
EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden	EUR	2.210	100,00
EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	25	100,00
Facility Plus B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	854	100,00
Fastighets Aktieförbundet Orbyn, Göteborg/Schweden	SEK	10.748	100,00
HANGARTNER Terminal AG, Zürich/Schweiz	CHF	763	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien	EUR	645	100,00
Heck Slovensko s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	35	100,00
Intertec Asia Limited, Hongkong/China	HKD	10.471	100,00
Intertec Beteiligungs-GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	31.139	100,00
Intertec GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	100,00
INTERTEC Polska Sp.zo.o., Nadarzyn/Polen	PLN	534	100,00
Intertec Retail Logistics GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	100,00
Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	19	100,00
Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	100,00
Intreprinderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	MDL	1.504	96,69
Joyau S.A., Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	17.098	100,00
Karpeles Flight Services (H.K.) Limited, Hongkong/China	HKD	7.397	100,00
Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.613	100,00
Karpeles Freight Services Inc., Delaware/USA	USD	36	100,00
KB Ädelgasen 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	108.691	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	21.635	100,00
KB Älghunden 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	28.372	100,00
KB Anholt 3, Stockholm/Schweden	SEK	9.199	100,00
KB Arbetsbasen 4-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	42.266	100,00
KB Ättehögen Östra 1-Helsingborg, Helsingborg/Schweden	SEK	67.085	100,00
KB Backa 107:3-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	134.965	100,00
KB Baggböle 2:35-Umeå, Umeå/Schweden	SEK	23.787	100,00
KB Benkammen 12-Malmö, Malmö/Schweden	SEK	132.008	100,00
KB Bleket 1-Karlstad, Karlstad/Schweden	SEK	44.009	100,00
KB Distributören 3 och 4-Örebro, Örebro/Schweden	SEK	86.211	100,00
KB Forsmark 2-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	64.171	100,00
KB Forsmark 3-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	171.222	100,00
KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg/Schweden	SEK	-290	100,00
KB Frysen 1 Visby, Visby/Schweden	SEK	16.182	100,00



TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
KB Fryshuset 3-Visby, Visby/Schweden	SEK	1.029	100,00
KB Köpmannen 10-Västerås, Västerås/Schweden	SEK	39.105	100,00
KB Kungsängens 28:1-Uppsala, Uppsala/Schweden	SEK	11.357	100,00
KB Langtradaren 2-Borlänge, Borlänge/ Schweden	SEK	35.398	100,00
KB Lertaget 1, Skara, Skara/Schweden	SEK	47.801	100,00
KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö/Schweden	SEK	66.671	100,00
KB Maskinen 3-Linköping, Linköping/Schweden	SEK	63.424	100,00
KB Neonljuset 3-Eskilstuna, Eskilstuna/Schweden	SEK	5.025	100,00
KB Önnestad 108:4-Kristianstad, Kristianstad/Schweden	SEK	42.898	100,00
KB Överön 1:66-Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/Schweden	SEK	11.068	100,00
KB Pantern 1-Växjö, Växjö/Schweden	SEK	38.833	100,00
KB Reläet 8-Norrköping, Norrköping/Schweden	SEK	26.786	100,00
KB Sandstuhagen 3-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	53.698	100,00
KB Sörby 24:3-Gävle, Gävle/Schweden	SEK	36.845	100,00
KB Storheden 1:8-Luleå, Luleå/Schweden	SEK	29.481	100,00
KB Tingstadsvassen 31:3-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	37.234	100,00
KB Transporten 1-Hultsfred, Hultsfred/Schweden	SEK	19.873	100,00
KB Transportören 1-Värnamo, Värnamo/Schweden	SEK	88.416	100,00
KB Viken 3-Karlshamn, Karlshamn/Schweden	SEK	12.103	100,00
KB Vindtrycket 1-Borås, Borås/Schweden	SEK	67.417	100,00
KB Vivstamon 1:13-Timrå, Timrå/Schweden	SEK	54.219	100,00
Kiinteistö Oy Ferryroad, Helsinki/Finnland	EUR	292	100,00
Kiinteistö Oy Helsingin Metsäläntie 2-4, Helsinki/Finnland	EUR	3.394	100,00
Kiinteistö Oy Kaakon Terminaali, Lappeenranta/Finnland	EUR	688	100,00
Kiinteistö Oy Porin Kiitolinja, Björneborg/Finnland	EUR	101	100,00
Kiinteistö Oy Reininkatu 9, Vaasa/Finnland	EUR	83	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki/Finnland	EUR	179	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere/Finnland	EUR	522	100,00
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentastankatu/Finnland	EUR	552	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku/Finnland	EUR	1.046	100,00
Kiinteistömaaliikenne Oy, Helsinki/Finnland	EUR	1.611	54,70
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden	SEK	5.625	100,00
Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/Luxemburg	EUR	1.114	100,00
Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland	EUR	36.726	100,00
PT. Schenker Petrolog Utama, Jakarta/Indonesien	USD	19.385	71,00
Rengaslinja Oy, Helsinki/Finnland	EUR	448	100,00
Romtrans Holiday Ltd., Eforie Sud, Constanța/Rumänien	RON	-230	99,46
Scantrans SAS, Rouen/Frankreich	EUR	438	100,00
SCHENKER & CO AG, Wien/Österreich	EUR	134.700	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	SGD	571.847	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware/USA	USD	118.184	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/China	HKD	89.247	100,00



TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	EUR	10.394	100,00
Schenker (L.L.C.), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	52.209	60,00
Schenker (Lao) Sole Co., Ltd., Vientiane/Laos	LAK	1.705.871	100,00
Schenker (NZ) Ltd., Auckland/Neuseeland	NZD	15.990	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand	THB	56.496	100,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	1.484.192	100,00
Schenker A.E., Athen/Griechenland	EUR	429	100,00
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	DKK	129.075	100,00
Schenker AB, Göteborg/Schweden	SEK	-38.889	100,00
Schenker Akeri AB, Göteborg/Schweden	SEK	132.235	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	EUR	801.298	100,00
Schenker Angola, Limitada, Luanda/Angola	AOA	117.081	99,90
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	ARS	9.329	100,00
Schenker AS, Oslo/Norwegen	NOK	617.519	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	AUD	152.975	100,00
Schenker B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	-5.026	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Beijing/China	CNY	968	70,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co. Ltd., Beijing/China	CNY	96.560	70,00
Schenker Business Services LLC, Moskau/Russland	RUB	7.053	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago/Chile	CLP	5.115.904	100,00
Schenker China Ltd., Pudong, Shanghai/China	CNY	1.479.104	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden	SEK	8.400	100,00
Schenker Customs Agency B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	-9	100,00
Schenker d.d., Ljubljana/Slowenien	EUR	14.356	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien-Herzegowina	BAM	947	100,00
Schenker d.o.o., Rugvica/Kroatien	HRK	14.050	100,00
Schenker d.o.o., Belgrad/Serbien	RSD	88.403	100,00
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	SEK	16.622	100,00
Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen	EUR	279	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main	EUR	56	100,00
Schenker Direct Production GmbH, Lübeck	EUR	19.260	100,00
Schenker Distribution Solutions, Inc., Paranaque-Stadt/Philippinen	PHP	17.586	98,51
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien	BRL	22.108	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien	MKD	39.365	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten	EGP	9.435	100,00
SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	10.707	100,00
Schenker Equipment AB, Göteborg/Schweden	EUR	3.910	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	5.569	100,00
SCHENKER FRANCE SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	27.846	100,00
Schenker High Tech Logistics B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	19.286	100,00
Schenker Holdings (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	NZD	19.664	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi/Indien	INR	1.913.813	100,00
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/China	HKD	1.446.680	100,00



TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker International (Macau) Ltd., Macau/China	HKD	30.981	100,00
SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen	EUR	56	100,00
Schenker International B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	221	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexiko-Stadt/Mexiko	MXN	243.740	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera/Italien	EUR	56.675	100,00
Schenker Khimji's LLC, Maskat/Sultanat Oman	OMR	388	60,00
Schenker Korea Ltd., Seoul/Republik Korea	KRW	33.757.646	100,00
Schenker Limited, London/Großbritannien	GBP	5.785	100,00
Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu/China	CNY	-18.109	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd., Chongqing/China	CNY	8.842	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China	CNY	77.234	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	120.903	100,00
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China	CNY	12.264	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China	CNY	27.043	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China	CNY	114.119	100,00
Schenker Logistics (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	3.124	100,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	CNY	55.212	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden	SEK	-23.473	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba-Stadt/Philippinen	PHP	10.379	100,00
Schenker Logistics L.L.C., Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate	AED	37.425	70,00
Schenker Logistics S.A., Barcelona/Spanien	EUR	134.446	100,00
Schenker Logistics Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	USD	100	100,00
Schenker Ltd., Nairobi/Kenia	KES	14.643	100,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange/Luxemburg	EUR	784	100,00
Schenker Maroc S.a.r.l., Casablanca/Marokko	MAD	16.379	100,00
Schenker Mauritius (Malaysian Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	USD	39.065	100,00
Schenker Mauritius (Thai Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	USD	46.610	100,00
Schenker Metafores A.G. i. L., Athen/Griechenland	EUR	786	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	55.098	100,00
SCHENKER N.V., Antwerpen/Belgien	EUR	39.837	100,00
Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek/Namibia	NAD	7.164	100,00
Schenker Nederland B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	1.190	100,00
Schenker Nemzetközi Szállítványozási és Logisztikai Kft., Szigetszentmiklos/Ungarn	HUF	4.711.817	100,00
Schenker North & East AB, Göteborg/Schweden	SEK	2.182.529	100,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	CAD	36.108	100,00
Schenker OY, Helsinki/Finnland	EUR	23.731	100,00
Schenker Panama S.A., Panama-Stadt/Panama	USD	2.478	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima/Peru	PEN	5.461	100,00
Schenker Philippines, Inc., Makati-Stadt/Philippinen	PHP	807.407	100,00
Schenker Privpak AB, Borås/Schweden	SEK	2.876	100,00
Schenker Privpak AS, Oslo/Norwegen	NOK	210	100,00



TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker Property Sweden AB, Göteborg/Schweden	SEK	52.949	100,00
Schenker Re Limited, Dublin/Irland	EUR	44.291	100,00
Schenker Romtrans S.A., Bukarest/Rumänien	RON	375.385	99,46
Schenker S.A., Guatemala-Stadt/Guatemala	GTQ	-12.190	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	2.566	100,00
Schenker SA, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	72.134	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad/Saudi-Arabien	SAR	26.828	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	CHF	44.149	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing/China	CNY	8.753	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., International Forwarders, Singapur/Singapur	SGD	168.211	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	ZAR	212.040	100,00
Schenker Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	283.079	99,62
SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechien	CZK	392.831	100,00
Schenker Technik GmbH, Essen	EUR	25	100,00
Schenker Transitarios, S.A., Loures/Portugal	EUR	-2.328	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	70.979	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	2.551	100,00
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	USD	16.037	100,00
Schenker, Inc., New York/USA	USD	151.259	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	TRY	49.339	55,00
Schenker-BTL Ltd., London/Großbritannien	GBP	-	100,00
Schenker-Gemadep Logistics Vietnam Company Limited, Provinz Binh Duong/Vietnam	USD	- 602	100,00
Schenker-ocean Ltd, Wanchai/China	HKD	5.298	100,00
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	JPY	5.306.343	60,00
SIA Schenker, Riga/Lettland	EUR	4.301	100,00
SIA Sky Partners, Riga/Lettland	EUR	43	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland	EUR	167	100,00
Stinnes (UK) Limited, Feltham, Middlesex/Großbritannien	GBP	22.298	100,00
Stinnes Immobiliendienst AG & Co. KG, Mülheim an der Ruhr	EUR	5.488	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Wees	EUR	1.186	100,00
TEGRO AG, Schwerzenbach/Schweiz	CHF	5.884	90,00
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden	SEK	1.796	100,00
TRANS A Spedition GmbH, Offenbach am Main	EUR	13.977	100,00
Transorient SA, Bukarest/Rumänien	RON	2.715	53,71
Transport Gesellschaft mbH, Hamburg	EUR	608	96,70
Transworld Asig – Broker de Asigurare Ltd., Bukarest/Rumänien	RON	415	99,46
UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen	LTL	5.045	100,00
Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	1.080	100,00
ZAO Schenker, Moskau/Russland	RUB	428.787	100,00
ZAO Schenker Russija, Moskau/Russland	RUB	3.191	100,00
Zweite Kommanditgesellschaft Stinnes Immobiliendienst AG & Co., Mülheim an der Ruhr	EUR	91.084	100,00
AT EQUITY			
ADRIA KOMBI, nacionalna družba za kombinirani promet d.o.o., Ljubljana/Slowenien ^{2),4)}	EUR	10.749	26,00
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz ^{2),4)}	CHF	3.231	26,00



TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Autoport Emden GmbH, Emden ^{2),4)}	EUR	97	33,30
Bäckebols Åkeri AB, Göteborg/Schweden ^{2),4)}	SEK	69.341	35,00
BTU – Bilspeidition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden ^{2),4)}	SEK	1.725	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel ^{2),4)}	EUR	3.709	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen ^{2),4)}	NOK	9.217	33,30
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien ^{2),4)}	EUR	907	20,00
Halmstadsakarnas Fastighets AB, Halmstad/Schweden ^{2),4)}	SEK	19.755	31,44
I.M. »Moldromukrtrans« S.R.L., Chisinau/Moldawien ^{2),4)}	MDL	17.160	33,15
Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria/Spanien ^{2),4)}	EUR	84	24,75
LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich ²⁾	EUR	4.840	49,00
Speditionsbau und Verwertungsgesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich ^{2),3),4)}	EUR	45	25,00
Trans Jelabel S.L., Aldeamayor de S Martin/Spanien ^{2),4)}	EUR	246	20,00
Transatlantic Shipping and Trading SRL, Bukarest/Rumänien ^{2),4)}	RON	6.375	49,73
Värnamo Åkeri AB, Värnamo/Schweden ^{2),4)}	SEK	15.419	50,00
Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen ^{2),4)}	NOK	14.836	50,00
DB DIENSTLEISTUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Dienstleistungen GmbH, Berlin	EUR	618.559	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	EUR	198.654	100,00
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main	EUR	3.434	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin	EUR	4.108	100,00
DB Mobility Services Austria GmbH, Wien/Österreich	EUR	- 361	100,00
DB Rent GmbH, Frankfurt am Main	EUR	32	100,00
DB Services GmbH, Berlin	EUR	11.854	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin	EUR	2.006	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	EUR	238.260	100,00
DB Systel UK Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.712	100,00
DB Waggonbau Niesky GmbH, Niesky	EUR	-25.048	100,00
DB NETZE ENERGIE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	548.063	100,00
DB NETZE FAHRWEG			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	28.889	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.544	100,00
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	7.319.400	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	2.034	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein	EUR	1.228	87,50
MegaHub Lehrte Betriebsgesellschaft mbH, Hannover	EUR	291	65,62
AT EQUITY			
EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV, Frankfurt am Main ^{3),4)}	EUR	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2),4)}	EUR	2.443	24,53



TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
TIA GmbH, Augsburg ^{4),5)}	EUR	289	42,88
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{4),5)}	EUR	18	42,88
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{3),4)}	EUR	1.655	21,88
DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB BahnPark GmbH, Berlin	EUR	4.219	51,00
DB Station & Service Aktiengesellschaft, Berlin	EUR	1.498.286	100,00
AT COST			
Immobilien-Vermietungsgesellschaft Schumacher & Co Objekt Bahnhöfe Deutschland KG, Düsseldorf ^{3),4)}	EUR	0	100,00
TUDO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe KG Düsseldorf, Düsseldorf ^{3),4)}	EUR	1	100,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	2.844	100,00
DB (UK) Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	883.214	100,00
DB (UK) Logistics Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1	100,00
DB Barnsdale AG, Berlin	EUR	10.860	100,00
DB Belgie Holding BVBA, Antwerpen/Belgien	EUR	37.744	100,00
DB Czech Holding s.r.o., Rudná/Tschechien	CZK	245.305	100,00
DB Danmark Holding ApS, Hvidovre/Dänemark	DKK	217.662	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin	EUR	991	100,00
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	539.854	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.242	100,00
DB Hungaria Holding Kft., Budapest/Ungarn	HUF	10.943.995	100,00
DB International Brasil Servicos de Consultoria Ltda., Rio de Janeiro/Brasilien	BRL	498	100,00
DB International GmbH, Berlin	EUR	34.322	100,00
DB International USA, Inc., Delaware/USA	USD	-211	100,00
DB JobService GmbH, Berlin	EUR	3.435	100,00
DB Media & Buch GmbH, Kassel	EUR	26	100,00
DB Mobility Logistics AG, Berlin	EUR	2.060.139	100,00
DB Nederland Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	225.801	100,00
DB Polska Holding Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	1.578.622	100,00
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart	EUR	1.981	100,00
DB ProjektBau GmbH, Berlin	EUR	23.307	100,00
DB Schweiz Holding AG, Zug/Schweiz	CHF	99.980	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	1.068	100,00
DBUK Holding Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1	100,00
DBUS Corporation, Tarrytown/USA	USD	463.383	100,00
DBUS Holding Corporation, Tarrytown/USA	USD	487.707	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	EUR	9.373	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	EUR	-25	100,00
Deutsche Bahn Finance B. V., Amsterdam/Niederlande	EUR	42.859	100,00
Deutsche Bahn France Voyages & Tourisme SAS, Paris/Frankreich	EUR	292	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien	EUR	236.081	100,00
Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	EUR	2.159	100,00
Deutsche Industrieholz GmbH, Essen	EUR	-440	29,15



TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz- Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	592	65,00
DVA REINSURANCE LIMITED, Dublin/Irland	EUR	6.080	65,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	360	100,00
Frank & Schulte GmbH i. L., Essen	EUR	26	100,00
Grundstückspool Potsdam Center GbR mbH, Berlin	EUR	-	70,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware/USA	USD	-19.029	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	311	100,00
Schenker International AB, Göteborg/Schweden	SEK	1.348.095	100,00
Stinnes Beteiligungs-Verwaltungs GmbH, Essen	EUR	175.181	100,00
Stinnes Handel GmbH & Co. Beteiligungs OHG, Essen	EUR	-92	100,00
Stinnes Holz GmbH, Essen	EUR	150	53,00
Stinnes Logistics GmbH, Essen	EUR	4.071	100,00
Stinnes Montan Gesellschaft mit beschränkter Haftung i. L., Essen	EUR	214	100,00
UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde/Polen	PLN	751	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	EUR	2.609	100,00
Unterstützungskasse der Firma H.M. Gehrckens Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg	EUR	57	100,00
AT EQUITY			
BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen ^{3),4)}	EUR	336	49,90
Beijing Huajing DeBe International Engineering Consulting Co., Ltd, Beijing/China ^{4),5)}	CNY	6.061	25,00
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{3),4)}	EUR	148.982	24,90
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechien ^{3),4)}	CZK	353	49,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover ²⁾	EUR	192	50,00
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, Basel/Schweiz	CHF	1.545.392	22,60
Innovationszentrum für Mobilität und gesell- schaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin ^{3),4)}	EUR	516	50,27
Rail Technology Company Limited, Jeddah/Saudi-Arabien ^{3),4)}	SAR	1.483	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),4)}	EUR	1.855	25,50
AT COST			
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin ^{3),4)}	EUR	4.155	94,00
TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG i. L., Düsseldorf ^{3),4)}	EUR	1	100,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2013.

⁴⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2012.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2011.

⁷⁾ Daten für Geschäftsjahr 2010.

⁸⁾ Daten für Geschäftsjahr 2009.

⁹⁾ Daten aus Liquidationsbilanz zum 30.09.2010.

¹⁰⁾ Daten für Geschäftsjahr 2008.

GRI
4.1**(43) Vorstand und Aufsichtsrat**

Angaben zu den Namen und Mandaten der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands der DB AG sind den nachfolgenden Seiten zu entnehmen.

Deutsche Bahn AG**VORSTAND****Dr. Rüdiger Grube**

Vorsitzender des Vorstands,
Vorsitzender des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Hamburg

- a) → DB Netz AG¹⁾ (Vorsitz)
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b) → Allianz SE (Beirat)
 - Deutsche Bank AG (Beirat Geschäftsregion Stuttgart)

Gerd Becht

Ressort Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Bad Homburg v. d. Höhe

- a) → DB Schenker Rail AG¹⁾
 - Schenker AG¹⁾
 - DB Barnsdale AG¹⁾ (Vorsitz)
 - DB International GmbH¹⁾
 - DB Sicherheit GmbH¹⁾
 - DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-Aktiengesellschaft
- b) → DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)
 - DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (Beirat)

Dr. Heike Hanagarth

Ressort Technik und Umwelt
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Oberteuringen

- a) → DB Systemtechnik GmbH¹⁾ (Vorsitz)
- b) → DB Dienstleistungen GmbH¹⁾ (Beirat)

Dr. Volker Kefer

Ressort Infrastruktur und Dienstleistungen,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Erlangen

- a) → DB Energie GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB International GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB ProjektBau GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB Station & Service AG¹⁾ (Vorsitz)
- b) → DB Dienstleistungen GmbH¹⁾ (Beirat, Vorsitz)
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Dr. Richard Lutz

Ressort Finanzen/Controlling,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Hoppegarten (Mark)

- a) → DB Barnsdale AG¹⁾
 - DB Netz AG¹⁾
- b) → Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien¹⁾ (Board of Directors)

Ulrich Weber

Ressort Personal,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Krefeld

- a) → DB Schenker Rail AG¹⁾
 - Schenker AG¹⁾
 - DB Gastronomie GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB JobService GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB Zeitarbeit GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - HDI-Gerling Industrie Versicherung AG
- b) → Sparda-Bank West eG

Deutsche Bahn AG**AUFSICHTSRAT****Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
München

- a) → DB Mobility Logistics AG (Vorsitz)
- b) → CRH plc, Dublin/Irland
 - Jungbunzlauer Holding AG, Basel/Schweiz (Verwaltungsrat)

Alexander Kirchner*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Runkel

- a) → DB Mobility Logistics AG
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
 - DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-Aktiengesellschaft
(Vorsitz)

Dr. Hans Bernhard Beus

Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin

– bis 8. Januar 2014 –

- a) → DB Mobility Logistics AG
 - Deutsche Telekom AG
- b) → Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (Verwaltungsrat)
 - g.e.b.b. Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung
und Betrieb mbH
 - KfW IPEX-Bank GmbH

Jürgen Beuttler*

Leiter ITK und CIO Fernverkehr, Datenschutz,
Compliance bei der DB Fernverkehr AG,
Wiesbaden

Christoph Dänzer-Vanotti

Rechtsanwalt,
Essen

- a) → RWE Generation SE
- b) → RAG Stiftung (Kuratorium)

Patrick Döring

Vorstandsmitglied der Agila Haustierversicherung AG,
Hannover

– bis 30. Juni 2014 –

- a) → VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH

Dr.-Ing. Dr. E.h. Jürgen Großmann

Gesellschafter Georgsmarienhütte Holding GmbH,
Hamburg

- a) → BATIG Gesellschaft für Beteiligungen mbH
 - British American Tobacco (Germany) GmbH
 - British American Tobacco (Industrie) GmbH
 - SURTECO SE (Vorsitz)
- b) → Hanover Acceptances Limited, London/Großbritannien
 - RAG Stiftung (Kuratoriumsvorsitz)

Dr. Bernhard Heitzer

Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie,
Alfter

– bis 29. Januar 2014 –

- a) → DB Mobility Logistics AG

Jörg Hensel*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Schenker Rail AG,
Hamm

- a) → DB Schenker Rail AG
- b) → DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

Klaus-Dieter Hommel*

Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Frankfurt am Main

- a) → DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - DEVK Pensionsfonds-AG
 - DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
- b) → DB Services GmbH (Beirat)

Wolfgang Joosten*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats DB Fernverkehr AG,
Lünen

– bis 30. Juni 2014 –

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

Ludwig Koller*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Karlsruhe

– seit 12. September 2014 –

- a) → DB Fernverkehr AG
- b) → Sparda-Bank Baden-Württemberg eG

Dr. Jürgen Krumnow

Ehemaliges Mitglied des Vorstands der Deutschen Bank AG,
Wiesbaden

- a) → DB Mobility Logistics AG
 - Lenze SE (Vorsitz)
- b) → Peek & Cloppenburg KG (Beirat)

Prof. Dr. Knut Löschke

Unternehmer-Berater,
Leipzig

- a) → Softline AG (Vorsitz)
- b) → Druck & Werte GmbH (Beirat, Vorsitz)
 - Universitätsklinikum Leipzig, AÖR (Vorsitz)

Kirsten Lühmann

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Berlin

– seit 17. Juli 2014 –

- a) → Nürnberger Beamten Lebensversicherung AG
- b) → BTA Betriebs- und Anlagegesellschaft mbH

Vitus Miller*

Referent »Mitarbeiterangelegenheiten fit 2014«,
Region Baden-Württemberg
Stuttgart

- a) → DB Regio AG

Fred Nowka*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Glinzig

- b) → DEVK Lebensversicherungsverein a. G. (Beirat)

Michael Odenwald

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur,
Kleinmachnow

- a) → DB Mobility Logistics AG
 - DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (Vorsitz)
 - Fraport AG

Mario Reiß*

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

- a) → DB Schenker Rail AG

Regina Rusch-Ziemba*

Stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Hamburg

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

Jens Schwarz*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Deutschen Bahn AG,
Chemnitz

- a) → DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
b) → DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)
→ DEVK Lebensversicherungsverein a. G.

Dr. Rainer Sontowski

Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie,
Berlin

– seit 30. Januar 2014, bis 8. Juli 2014 –

- a) → DB Mobility Logistics AG

Dr. Thomas Steffen

Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin

– seit 20. März 2014 –

- a) → DB Mobility Logistics AG
b) → Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin)¹⁾
(Verwaltungsrat, Vorsitz)
→ Bundesanstalt für Finanzmarktstabilisierung (FMSA)¹⁾
(Vorsitz)

Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Heinrich Weiss

Vorsitzender des Aufsichtsrats der SMS Holding GmbH,
Meerbusch

- a) → DB Mobility Logistics AG
→ SMS Holding GmbH¹⁾ (Vorsitz)
→ SMS Siemag AG¹⁾ (Vorsitz)
b) → Bombardier Inc., Montreal/Kanada

Brigitte Zypries

Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium
für Wirtschaft und Energie,
Berlin

– seit 8. September 2014 –

- a) → DB Mobility Logistics AG
→ Deutsche Gesellschaft für internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
b) → Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH (DEG)

Aufsichtsratsausschüsse**MITGLIEDER DES PRÄSIDENTIAUSSCHUSSES**

- Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
→ Alexander Kirchner
→ Sts Michael Odenwald
→ Jens Schwarz

MITGLIEDER DES PRÜFUNGS- UND COMPLIANCE-AUSSCHUSSES

- Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)
→ Sts Michael Odenwald
→ Jörg Hensel
→ Regina Rusch-Ziemba

MITGLIEDER DES PERSONALAUSSCHUSSES

- Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
→ Alexander Kirchner
→ Sts Michael Odenwald
→ Jens Schwarz

MITGLIEDER DES VERMITTLUNGS-AUSSCHUSSES

- Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
→ Alexander Kirchner
→ Sts Michael Odenwald
→ Jens Schwarz

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

¹⁾ Konzerninternes Mandat.

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien
von Wirtschaftsunternehmen.

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2014 beziehungs-
weise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Berichtsjahr. Bei einem Eintritt
nach dem 31. Dezember 2014 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

Berlin, den 17. Februar 2015

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin

VERMERK ZUM KONZERNABSCHLUSS

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, und ihrer Tochtergesellschaften – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis, Konzern-Bilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Konzern-Eigenkapitalspiegel und Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2014 – geprüft.

Verantwortung des Vorstands für den Konzernabschluss

Der Vorstand der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist verantwortlich für die Aufstellung dieses Konzernabschlusses. Diese Verantwortung umfasst, dass dieser Konzernabschluss in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften aufgestellt wird und unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Der Vorstand ist auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Verantwortung des Abschlussprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Konzernabschluss abzugeben. Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit §317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Abschlussprüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist.

Eine Abschlussprüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Konzernabschluss enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, das relevant ist für die Aufstellung eines Konzernabschlusses, der ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben. Eine Abschlussprüfung umfasst auch die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden und der Vertretbarkeit der von dem Vorstand ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Prüfungsurteil

Gemäß §322 Abs.3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des Konzernabschlusses zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315a Abs.1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2014 sowie der Ertragslage für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr.

VERMERK ZUM KONZERNLAGEBERICHT

Wir haben den beigefügten Konzernlagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014 geprüft. Der Vorstand der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den nach §315a Abs.1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit §317 Abs.2 HGB und unter Beachtung der für die Prüfung des Konzernlageberichts vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach ist die Prüfung des Konzernlageberichts so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Abschlussprüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt.

Gemäß §322 Abs.3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des Konzernlageberichts zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung des Konzernabschlusses und Konzernlageberichts gewonnenen Erkenntnisse steht der Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Berlin, den 27. Februar 2015
PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Georg Kämpfer
Wirtschaftsprüfer

Rainer Kroker
Wirtschaftsprüfer

ZUSATZINFORMATIONEN ZUR NACHHALTIGKEIT

268 DB-KONZERN

- 268 Compliance
- 269 Gesellschaftliches und gemeinnütziges Engagement

270 KUNDE UND QUALITÄT

- 270 Kundeninformationen ausbauen
- 270 Sicherheitsstandards ausbauen
- 270 Anzahl der BahnCards gestiegen
- 270 Weitere Mobilitätsangebote in Deutschland

270 SOZIALES

- 270 Top-Arbeitgeber

274 ÖKOLOGIE

- 274 Umwelt-Vorreiter

282 WEITERE INFORMATIONEN


- 282 Verbindliche Grundsätze für Lieferantenbeziehungen
- 282 Lebenszykluskosten rücken stärker in den Fokus

283 BESCHEINIGUNG ÜBER EINE UNABHÄNGIGE BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNG

285 GRI-INDEX

Die Zusatzinformationen zur Nachhaltigkeit enthalten ergänzende Angaben unter anderem zur Erfüllung von GRI-Anforderungen. Die Inhalte wurden vom Wirtschaftsprüfer mit sogenannter Limited Assurance geprüft.

GRI
2.9
3.1
3.2
3.3
3.5
3.6
3.7
3.9
3.10
3.11
4.8

 Der Integrierte Bericht 2014 des DB-Konzerns bezieht sich auf das Berichts- beziehungsweise Kalenderjahr 2014. Um einen Vergleich der Angaben zu ermöglichen, werden für den Großteil der Kennzahlen auch Werte aus den Kalenderjahren 2013 und 2012 dargestellt. Bei einigen Kennzahlen sind nur Vergleichsangaben aus dem Jahr 2013 dargestellt. Der Integrierte Bericht wird jährlich veröffentlicht.

Der Integrierte Bericht folgt dem bis März 2014 jährlich veröffentlichten Geschäftsbericht 2013 des DB-Konzerns sowie dem im September 2013 veröffentlichten Nachhaltigkeitsbericht 2012.

Der Integrierte Bericht 2014 adressiert die wesentlichen Stakeholdergruppen des DB-Konzerns. Durch die Berichterstattung werden alle wesentlichen ökonomischen, sozialen und ökologischen Aspekte abgedeckt. Alle vollkonsolidierten Gesellschaften des DB-Konzerns sind in die Berichterstattung einbezogen. Gibt es Abweichungen von diesem Berichtskreis, wird dies gekennzeichnet.

Die Erhebungsmethoden und Berechnungsgrundlagen für die Daten im Integrierten Bericht orientieren sich an geltenden Standards.

Der Integrierte Bericht entspricht der Anwendungsebene A+ der Global Reporting Initiative. Zudem wurden wesentliche Inhalte, Indikatoren und Textpassagen des integrierten Berichts durch einen unabhängigen Dritten, die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), geprüft.

DB-KONZERN

COMPLIANCE


GRI
S07

Integrität wahren


COMPLIANCE FEST VERANKERT

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

RISIKOANALYSE IM DB-KONZERN

 Der etablierte Compliance-Risikoatlas gibt einen Überblick über regionale sowie geschäftsspezifische Compliance-Risiken bei geschäftlichen Aktivitäten des DB-Konzerns. Er besteht aus kartografischen Darstellungen und Risikobetrachtungen für die Länder, in denen der DB-Konzern mit Auslandsaktivitäten vertreten ist. Er zeigt außerdem risikoreduzierende Faktoren beziehungsweise Gegensteuerungsmaßnahmen auf. Menschenrechtsthemen (zum Beispiel Kinder- und Zwangsarbeit, Vereinigungsfreiheit, Diskriminierung und Arbeitsbedingungen) sind im Compliance-Risikoatlas ebenfalls berücksichtigt.

GRI
S02


 In allen Geschäftsfeldern des DB-Konzerns wurden Maßnahmen durchgeführt und gab es Angebote, wie beispielsweise Compliance-Beratungen, spezielle Kommunikationsmaßnahmen und Risiko- und Prozessanalysen, die darauf abzielen, Korruptionsrisiken zu minimieren.

AUSBAU DER COMPLIANCE -INSTRUMENTE

Die »Konzerngrundsätze – Ethik – Verhaltenskodex« (DB-Verhaltenskodex) wurden weiterentwickelt. Im DB-Verhaltenskodex hat sich der DB-Konzern jetzt ausdrücklich auferlegt, auch einen positiven Beitrag zum Schutz und zur Förderung der international anerkannten Menschenrechte und Grundfreiheiten zu leisten.

Weiter ist eine Spendenrichtlinie für den DB-Konzern erarbeitet worden, die ab 2015 gelten wird. Die Richtlinie ersetzt die bestehenden Vorgaben des DB-Konzerns für zulässige Spenden im Sinne einer klaren und einheitlichen Regelung. Daneben plant die Deutsche Bahn Stiftung gGmbH als eigenständige, gemeinnützige Gesellschaft, eine eigene Spendenrichtlinie zu implementieren.


Geschäftspartner-Compliance weiterentwickeln

 Für eine erfolgreiche und nachhaltige Geschäftstätigkeit ist es notwendig, Geschäftspartner und Lieferanten sorgfältig auszuwählen, sie über die Werte des DB-Konzerns zu informieren und auf eine gemeinsame Wertebasis zu verpflichten. Das im Internet frei zugängliche E-Learning für Geschäftspartner informiert über einzuhaltende ethische Standards, rechtliche Fragen und das Thema Integrität. Dort sind unter anderem die Erwartungen des DB-Konzerns in Bezug auf die Einhaltung der Menschenrechte dargestellt. Als weitere Maßnahmen bietet der DB-Konzern speziell mittelständischen Geschäftspartnern Compliance-Dialoge an, in denen über das gegenseitige Verständnis von Compliance und deren Organisation gesprochen wird.

GRI
HR5
HR6
HR7


BESCHWERDEN IN BEZUG AUF MENSCHENRECHTE

Der DB-Konzern ist sich seiner Verantwortung gegenüber der Gesellschaft bewusst. Die Einhaltung der international anerkannten Menschenrechte und Grundfreiheiten – gemäß der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen – ist daher für alle Beschäftigten unabdingbar.

 Beschwerden in Bezug auf Menschenrechte können jederzeit an den Vorgesetzten und die Personalverantwortlichen vor Ort gemeldet werden. Darüber hinaus steht das zentrale Hinweismanagement als Zugangsweg jederzeit offen. Konkrete Vorfälle in Bezug auf Verletzungen der Menschenrechte sind im Berichtsjahr nicht bekannt geworden.

GRI
HR11

ANTIKORRUPTIONSTRAININGS UND MENSCHENRECHTSSCHULUNGEN

 Das Training (E-Learning) zum DB-Verhaltenskodex beinhaltet als einen Schwerpunkt das Thema Integrität (Antikorruption). Weiterer wichtiger Gegenstand des E-Learnings sind die Themen Menschenrechte, Kinderarbeit, Zwangsarbeit, Chancengleichheit und Zusammenarbeit. Führungskräfte sind zur Durchführung des E-Learnings angehalten. Risikobasiert ist in ausgewählten Gesellschaften und Bereichen die Teilnahme am E-Learning auch für alle weiteren Mitarbeiter verpflichtend. Das E-Learning ist für die Mitarbeiter über das Intranet frei zugänglich und in verschiedenen Sprachen verfügbar.

GRI
HR3
S03

GRI
S03

GRI Daneben werden zwei spezielle E-Learnings zum Thema Antikorruption angeboten («DB Korruptionsprävention» und «DB Auffrischung Korruptionsprävention»).

Aufgrund einer datenschutzrechtlichen Betriebsvereinbarung kann nicht ermittelt werden, wie viele Mitarbeiter die E-Learning-Programme konzernweit genutzt haben.

COMPLIANCE-PRÄSENZTRAININGS INTEGRITÄT

TRAININGS FÜR FÜHRUNGSKRÄFTE UND MITARBEITER	2014	2013	2012	2011	2010	2010-2012 ¹⁾	Ins-gesamt
Teilnehmer	13.500	6.507	6.134	3.009	1.247	710	31.100

Risikobasierte Auswahl der Teilnehmer (Schwerpunkt Deutschland und Europa), insbesondere aus typischen Risikobereichen (zum Beispiel Vertrieb, Einkauf, Bauüberwachung).

¹⁾ Zusätzliche jahresübergreifende Trainings.

Im Berichtsjahr stieg die Zahl der Teilnehmer infolge der Erweiterung des Sensibilisierungskonzepts an.

Der DB-Konzern hat im Berichtsjahr einen Großteil seiner Lieferanten auf die Möglichkeit hingewiesen, an einer ganztägigen, vom DB-Konzern mitentwickelten Schulung zur Korruptionsprävention und zum Kartellrecht teilzunehmen. Der DB-Konzern möchte auf diesem Weg nachhaltiges Handeln in der Lieferkette stärker verankern. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 350 Mitarbeiter und Führungskräfte aus 322 Unternehmen geschult.

ANTIKORRUPTIONSMASSNAHMEN

GRI
S04

GRI Substanzielle Hinweise auf Korruptionsfälle sind im zweistelligen Bereich zentral über das HINWEISMANAGEMENT eingegangen und wurden geprüft. Soweit Abhilfemaßnahmen erforderlich waren, wurden diese eingeleitet.

In dem nach einem anonymen Hinweis eröffneten ERMITTLUNGSVERFAHREN IN BEZUG AUF SACHVERHALTE IM LOGISTIKBEREICH [SEITE 146] des DB-Konzerns kooperieren alle DB-internen Stellen mit den staatlichen Ermittlungsbehörden.

BUSSGELDER AUFGRUND DES VERSTOSSES GEGEN RECHTSVORSCHRIFTEN UND NICHT MONETÄRE STRAFEN

GRI
S08

GRI Im Berichtsjahr wurden keine wesentlichen Bußgelder und nicht monetären Strafen aufgrund von Verstößen gegen Rechtsvorschriften verzeichnet.

BUSSGELDER IM BEREICH PRODUKTE/DIENSTLEISTUNGEN

GRI
PR9

GRI Im Berichtsjahr wurden keine wesentlichen Bußgelder aufgrund von Verstößen gegen Gesetzesvorschriften im Bereich Produkte und Dienstleistungen verzeichnet.

GESELLSCHAFTLICHES UND GEMEINNÜTZIGES ENGAGEMENT

GRI
S01

GRI Der DB-Konzern beteiligt sich an zahlreichen gesellschaftlichen Projekten und Kooperationen.

GESELLSCHAFTLICHE PROJEKTE / KOOPERATIONEN [ANZAHL]	2014	2013	2012
DB-Konzern	212	108	75

2014 DB Schenker Logistics nur wesentliche Länder, 2013 DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics nur wesentliche Länder, 2012 nur Deutschland.

GRI
S01

AUFWENDUNGEN FÜR GESELLSCHAFTLICHE PROJEKTE/KOOPERATIONEN [IN MIO. €]	2014	2013	2012
DB-Konzern	2,1	1,9	1,2

2014 DB Schenker Logistics nur wesentliche Länder, 2013 DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics nur wesentliche Länder, 2012 nur Deutschland.

Neben den eigenen Projekten unterstützt der DB-Konzern soziale Einrichtungen, Initiativen und Aktivitäten durch Spenden.

SPENDEN [IN MIO. €]	2014	2013	2012
DB-Konzern	0,9	1,3	1,1

Neben den gesellschaftlichen Projekten und Spenden unterstützt der DB-Konzern junge Menschen durch die Vergabe von Stipendien. Im Berichtsjahr verringerte sich die Anzahl der vom DB-Konzern finanzierten Stipendien. Ursache ist insbesondere die finanzielle Überführung von Stipendien in die Deutsche Bahn Stiftung.

STIPENDIEN [ANZAHL]	2014	2013	2012
DB-Konzern	21	71	63

2014 DB Schenker Logistics nur wesentliche Länder, 2013 DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics nur wesentliche Länder, 2012 nur Deutschland.

Deutsche Bahn Stiftung

Die Deutsche Bahn Stiftung hat im Berichtsjahr 20 gemeinnützige Projekte unterstützt.

GEMEINNÜTZIGE PROJEKTE IN DEUTSCHLAND [ANZAHL]	2014	2013	2012
Deutsche Bahn Stiftung	20	5	-

Vorläufige Zahlen.

AUFWENDUNGEN FÜR GEMEINNÜTZIGE PROJEKTE IN DEUTSCHLAND [IN TSD. €]	2014	2013	2012
Deutsche Bahn Stiftung	2.593	451	-

Vorläufige Zahlen.

Zudem hat die Deutsche Bahn Stiftung im Rahmen ihrer thematischen Schwerpunkte Spenden getätigt.

SPENDEN IN DEUTSCHLAND [IN TSD. €]	2014	2013	2012
Deutsche Bahn Stiftung	53	52	-

Vorläufige Zahlen.

Darüber hinaus wurden 61 Stipendien von der Deutsche Bahn Stiftung finanziert.

STIPENDIEN IN DEUTSCHLAND [ANZAHL]	2014	2013	2012
Deutsche Bahn Stiftung	61	49	-

Vorläufige Zahlen.

Die Aufwendungen für das DB Museum betragen im Berichtsjahr rund 4,8 Mio.€ (vorläufiger Wert).

KUNDE UND QUALITÄT

KUNDENINFORMATION AUSBAUEN

Gesetzlich vorgeschriebene Produktinformationen

GRI PR3 Wir bieten unseren Kunden umfassend Einblick in die gesetzlich vorgeschriebenen Produktinformationen. Für Privat- und Geschäftskunden sind diese auf den Internetseiten unserer Konzerngesellschaften weltweit veröffentlicht. Dort steht eine Vielzahl der allgemeinen Vertragsbedingungen und Tarife zum Download bereit. Auch im Rahmen der Kundenbetreuung und bei Vertragsabschluss werden diese angegeben beziehungsweise sind einsehbar, zum Beispiel als Bestandteil des Vertrags. So muss beispielsweise beim **ONLINE-KAUF VON FAHRKARTEN** den Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) zugestimmt werden.

SICHERHEITSSTANDARDS AUSBAUEN

Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen der DB-Produkte

GRI PR1 Der DB-Konzern ist bestrebt, die Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen seiner Produkte beziehungsweise Dienstleistungen im gesamten Produktlebenszyklus zu verbessern. Im Eisenbahn-, Bus- und Infrastrukturbereich in Deutschland wird dazu das Integrierte Managementsystem (IMS) verwendet. Das IMS einschließlich des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) ist ein Führungsinstrument, mit dem die Leistungserbringung hinsichtlich Arbeitsschutz, Gefahrgutmanagement, Notfallmanagement/Brandschutz, Qualität, Sicherheit und Umwelt unter Berücksichtigung gesetzlicher und normativer Anforderungen geplant, gesteuert, überwacht und ständig verbessert wird. Das SMS ist nach EU-Vorgaben verpflichtend für Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen.

Bei DB Schenker Logistics ist ein Global Occupational Health & Safety Management System installiert, das durch Verhaltensvorgaben auch direkt auf die Sicherheit von Kunden und Dritten wirkt (zum Beispiel durch Safety Driving, Safe Loading and Unloading).

Rechtskonformes und ethisches Verhalten im Bereich Werbung sichern

GRI PR6 Im Rahmen seiner werblichen Aktivitäten erfüllt der DB-Konzern Gesetze und Rechtsvorschriften und hält ethische Standards ein. Dabei sind der DB-Verhaltenskodex, die Konzernrichtlinie Marketing sowie die Richtlinie Sponsoring konzernweit maßgeblich. Der Zugang zu diesen Informationen ist über das Intranet beziehungsweise eine zentrale Regelwerksdatenbank permanent möglich. Zudem ist der Hinweis auf ethische Standards fester Bestandteil des Erstbriefings der Werbeagenturpartner. Werbekonzepte werden vor Veröffentlichung durch das Konzernmarketing auf die Einhaltung der Rechtsvorschriften und Richtlinien geprüft.

ANZAHL DER BAHNCARDS GESTIEGEN

	2014	2013	2012
ANZAHL BAHNCARDS PER 31.12. [IN TSD.]			
Insgesamt	5.090	4.963	4.942

Durch den sukzessiven Ausbau unserer Kundenbindung ist der Bestand der Bahncards auf über fünf Millionen gewachsen. Alle Inhaber einer gültigen BahnCard fahren innerhalb Deutschlands mit 100% Ökostrom.

WEITERE MOBILITÄTSANGEBOTE IN DEUTSCHLAND

	2014	2013	2012
ANZAHL PER 31.12.			
FAHRZEUGE			
Flinkster ¹⁾	3.800	3.100	3.047
davon e-Flinkster und Multicity ²⁾	760	580	165
Call a Bike	9.100	9.071	8.919
davon Pedelecs	130	132	131
KUNDEN			
Flinkster	270.000	253.000	211.643
Call a Bike	745.000	614.000	536.535

2013 und 2014 Werte gerundet.

¹⁾ Für Endkunden buchbare Fahrzeuge in Deutschland, Österreich und der Schweiz.
²⁾ Ohne Elektroautos weiterer Kooperationspartner.

Die wachsende Akzeptanz unserer Angebote unter Flinkster und Call a Bike trägt einer individuellen bedarfsgerechten Fahrzeugnutzung Rechnung. Darüber hinaus führt die Nutzung der Elektrofahrzeuge (e-Flinkster) und Call a Bikes zu einer Reduktion schädlicher Emissionen im Vergleich zu anderen Mobilitätsangeboten.

SOZIALES

TOP-ARBEITGEBER

Strategische Personalplanung

NEUEINSTELLUNGEN NACH GESCHLECHT PER 31.12. [IN NP]	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
< 30 Jahre	5.491	4.990	+501	+10,0	4.938
Anteil Frauen in %	33,3	33,1	-	-	32,4
30-49 Jahre	5.411	5.204	+207	+4,0	4.981
Anteil Frauen in %	25,0	27,4	-	-	25,0
≥ 50 Jahre	1.535	1.287	+248	+19,3	1.180
Anteil Frauen in %	20,6	22,8	-	-	21,1
Insgesamt	12.437	11.481	+956	+8,3	11.099

Deutschland (Gesellschaften mit rund 97% der inländischen Mitarbeiter). Nicht enthalten sind Einstellungen und Übernahmen von Auszubildenden und Studenten im dualen Studium.

Das weltweite Wachstum des DB-Konzerns trägt dazu bei, dass neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Zudem werden aufgrund der demografischen Entwicklung in den nächsten Jahren zahlreiche Positionen durch fluktuations- und altersbedingte Abgänge frei.

Weibliche und männliche Fach- und Führungskräfte aus den jeweiligen Ländern der Geschäftstätigkeit des DB-Konzerns vor Ort einzustellen und zu entwickeln, gehört zu den Grundprinzipien des DB-Konzerns und ergibt sich aus der geschäftlichen Notwendigkeit. Gegenüber dem Vorjahr ist in der Altersgruppe bis 30 Jahre der größte Zuwachs zu verzeichnen.

Personalgewinnung

	2014	2013	2012
ÜBERNOMMENE NACHWUCHSKRÄFTE NACH AUSBILDUNGSART [IN NP]			
Auszubildende	2.512	2.208	2.069
Studenten im dualen Studium	179	184	190

Deutschland (Gesellschaften mit rund 97% der inländischen Mitarbeiter). Übernahmen nach Abschluss der Ausbildung beziehungsweise des dualen Studiums.

Junge Menschen können in über 50 Lehrberufen ihre Ausbildung im DB-Konzern absolvieren. Für den DB-Konzern stellen die eigene Ausbildung und duale Studienangebote ein festes Fundament der Fachkräftesicherung dar.

GRI EN26

GRI LA2

GRI EC7

GRI LA1

Personalentwicklung
AUS- UND WEITERBILDUNG

GRI
LA10

AUS- UND WEITERBILDUNGSKOSTEN FÜR MITARBEITER ¹⁾ [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
Insgesamt	158	146	+12	+8,2	141
Pro Mitarbeiter (VZP) in €	796	739	+57	+7,7	719

¹⁾ Deutschland, inklusive Auszubildende und Studenten im dualen Studium.

AUS- UND WEITERBILDUNGSTAGE IN KUNDENNAHEN JOBFAMILIEN [IN TAGEN]	2014	2013	2012
Pro Mitarbeiter (VZP)	7,0	6,6	-

Deutschland (Gesellschaften mit rund 74% der inländischen Mitarbeiter). Betrachtet werden die Aus- und Weiterbildungstage nur in kundennahen Jobfamilien für Stammitarbeiter ohne Auszubildende und Studenten im dualen Studium.

Für die Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeiter im Ausland wurden im Berichtsjahr regionale Qualifizierungszentren als Pilotprojekte eingerichtet. Außerdem wurde in Singapur das DB Schenker-Ausbildungszentrum weiter ausgebaut sowie ein Programm zum befristeten internationalen Projekt- und Hospitationseinsatz für Spezialisten und den Führungskräftenachwuchs entwickelt.

Unternehmenskultur
DIVERSITY

GRI
LA13

MITARBEITER NACH ALTER, GESCHLECHT UND MIGRATIONSHINTERGRUND PER 31.12. [IN NP]	2014	2013	2012
< 30 Jahre	23.304	21.989	20.441
Anteil Frauen in %	28,2	28,8	29,2
30-49 Jahre	85.078	87.023	87.608
Anteil Frauen in %	25,5	25,3	24,8
≥ 50 Jahre	82.413	81.224	78.523
Anteil Frauen in %	18,2	17,6	16,9
Mitarbeiter insgesamt	190.795	190.236	186.572
Anteil Mitarbeiter mit Migrationshintergrund in %	8,6	8,0	7,4

Deutschland (Gesellschaften mit rund 97% der inländischen Mitarbeiter).

FÜHRUNGSEBENEN NACH ALTER PER 31.12. [IN NP]	2014	2013	2012
Aufsichtsrat (DBAG, DBMLAG)	32	32	32
< 30 Jahre	0	0	0
30-49 Jahre	3	2	2
≥ 50 Jahre	29	30	30
Top-Management	235	224	223
< 30 Jahre	0	0	0
30-49 Jahre	92	97	102
≥ 50 Jahre	143	127	121
Oberes Management	869	852	789
< 30 Jahre	1	1	0
30-49 Jahre	485	501	477
≥ 50 Jahre	383	350	312
Mittleres Management	2.177	2.147	2.094
< 30 Jahre	5	5	8
30-49 Jahre	1.280	1.323	1.290
≥ 50 Jahre	892	819	796
Führungskräfte (ohne Aufsichtsrat) insgesamt	3.281	3.223	3.106

Deutschland (Gesellschaften mit rund 97% der inländischen Mitarbeiter).

FÜHRUNGSEBENEN NACH GESCHLECHT UND MIGRATIONSHINTERGRUND PER 31.12. [IN NP]	2014	2013	2012
Aufsichtsrat (DBAG, DBMLAG)	32	32	32
Anteil Frauen in %	21,9	9,4	9,4
Top-Management	235	224	223
Anteil Frauen in %	10,6	9,8	8,5
Anteil Mitarbeiter mit Migrationshintergrund in %	4,3	4,0	4,9
Oberes Management	869	852	789
Anteil Frauen in %	15,8	14,6	13,9
Anteil Mitarbeiter mit Migrationshintergrund in %	4,1	3,9	3,7
Mittleres Management	2.177	2.147	2.094
Anteil Frauen in %	18,9	18,5	18,2
Anteil Mitarbeiter mit Migrationshintergrund in %	2,4	2,5	2,5
Führungskräfte (ohne Aufsichtsrat) insgesamt	3.281	3.223	3.106
Anteil Frauen in %	17,5	16,9	16,5
Anteil Mitarbeiter mit Migrationshintergrund in %	3,0	3,0	3,0

Deutschland (Gesellschaften mit rund 97% der inländischen Mitarbeiter).

In Deutschland arbeiten fast 200.000 Mitarbeiter aus über 100 Nationen für den DB-Konzern, darunter rund 45.000 Frauen. Über 80.000 Mitarbeiter sind älter als 50 Jahre, über 20.000 sind unter 30 Jahre.

Für den DB-Konzern gilt der Grundsatz einer einheitlichen Personalpolitik: Vergütung, berufliche Förderung und Sozial- und Nebenleistungen sind für Frauen und Männer sowie für alle Beschäftigungsgruppen nach denselben einheitlichen Grundsätzen – überwiegend durch Kollektivvereinbarungen – geregelt.

MITARBEITER MIT SCHWERBEHINDERUNG NACH ALTER PER 31.12. [IN NP]	2014	2013	2012
< 30 Jahre	234	257	227
30-49 Jahre	3.077	3.144	3.310
≥ 50 Jahre	9.464	9.231	8.777
Insgesamt	12.775	12.632	12.314

Deutschland (Gesellschaften mit rund 97% der inländischen Mitarbeiter), erfasst werden Mitarbeiter mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung.

Beschäftigungsbedingungen
VEREINBARKEIT VON BERUF UND PRIVATLEBEN

MITARBEITER NACH ARBEITSZEIT UND GESCHLECHT PER 31.12. [IN NP]	2014	2013	2012
Vollzeit	175.205	175.125	172.550
Anteil Frauen in %	18,6	18,4	18,0
Teilzeit	15.590	15.111	14.022
Anteil Frauen in %	68,4	68,6	70,1
Insgesamt	190.795	190.236	186.572

Deutschland (Gesellschaften mit rund 97% der inländischen Mitarbeiter).

Zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben bietet der DB-Konzern verschiedene Teilzeitmodelle an. Diese Flexibilisierung der Arbeitszeit wird nicht nur von weiblichen Mitarbeitern angenommen. Im Berichtsjahr stieg der Anteil der teilzeitbeschäftigten Mitarbeiter in Deutschland im Vergleich zu 2013 leicht an.

GRI
LA13

GRI
LA14

GRI
LA1

KOLLEKTIVRECHTLICHE REGELUNGEN

GRI LA4

MITARBEITER NACH BESCHÄFTIGUNGSART [IN NP]	2014		2013		2012	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Tarifkräfte	153.181	52,9	150.186	52,2	145.145	51,3
Beamte	27.776	9,1	30.177	10,0	32.510	10,8
Mitarbeiter mit Individualverträgen ¹⁾	9.838	3,2	9.873	3,3	8.917	2,9
Insgesamt	190.795	100,0	190.236	100,0	186.572	100,0

Deutschland (Gesellschaften mit rund 97% der inländischen Mitarbeiter).

¹⁾ In dem Wert für die Mitarbeiter mit Individualverträgen sind im Wesentlichen leitende Angestellte (Führungskräfte), Mitarbeiter, die übertariflich vergütet werden (sogenannte AT-Mitarbeiter), und Mitarbeiter mit einzelvertraglichen Vereinbarungen enthalten.

Die Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter des DB-Konzerns richten sich in Ergänzung zu den landesspezifischen gesetzlichen Regelungen überwiegend nach Tarifverträgen, die mit den in den jeweiligen Ländern zuständigen Gewerkschaften vereinbart sind.

Im Anteil der Mitarbeiter in Deutschland, für die kollektivrechtliche Regelungen gelten, sind auch die Beamten enthalten. Die Tätigkeit der Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 §12. Auf dieser Grundlage gelten für die Beamten sinngemäß die gleichen tariflichen Bestimmungen wie für die anderen Arbeitnehmer.

MITTEILUNGSFRISTEN IN BEZUG AUF WESENTLICHE BETRIEBLICHE VERÄNDERUNGEN

GRI LA5

Wesentliche betriebliche Veränderungen kommuniziert der DB-Konzern unter Einhaltung der gesetzlichen Informationspflichten und entsprechend den unternehmerischen Werten und der betrieblichen Praxis gegenüber den betroffenen Mitarbeitern rechtzeitig im Vorfeld durch geeignete Maßnahmen (auf Mitarbeiterversammlungen oder ausführlich in Schriftform). Betriebsübergänge werden schon aus gesetzlichen Gründen regelmäßig mindestens einen Monat vorher schriftlich angekündigt.

In Deutschland wird auf Basis geltender Betriebsvereinbarungen sichergestellt, dass die betroffenen Interessenvertreter vier bis acht Wochen vor wesentlichen betrieblichen Veränderungen mit Auswirkungen auf die Mitarbeiter informiert werden, damit diese die Maßnahme gegebenenfalls mit dem Arbeitgeber beraten können.

FLUKTUATION NACH ALTER UND GESCHLECHT

GRI LA2

FLUKTUATION VON MITARBEITERN ¹⁾ [IN NP]	2014		2013		2012	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
< 30 Jahre	1.390	6,1	1.063	5,4	1.404	6,9
Frauen	380	6,2	305	5,6	377	6,5
Männer	1.010	6,1	758	5,4	1.027	7,1
30-49 Jahre	2.101	2,4	1.572	1,8	1.893	2,1
Frauen	536	2,5	305	1,5	365	1,7
Männer	1.565	2,4	1.267	2,0	1.528	2,3
≥ 50 Jahre	5.800	7,3	4.918	6,4	5.530	7,3
Frauen	802	5,8	749	5,9	784	6,3
Männer	4.998	7,6	4.169	6,5	4.746	7,5
Insgesamt	9.291	4,9	7.553	4,2	8.827	4,8

¹⁾ Deutschland (Gesellschaften mit rund 97% der inländischen Mitarbeiter). Betrachtet wird die arbeitnehmerseitig veranlasste Fluktuation der unbefristeten Stammmitarbeiter.



RÜCKKEHR UND AUSTRITT NACH MUTTERSCHUTZ/ ELTERNZEIT PER 31.12. [IN NP]

GRI LA15

	2014		2013		2012	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Rückkehrer	971	52,9	944	52,2	1.069	54,3
davon Frauen	876	51,4	856	50,6	893	50,7
davon Männer	95	72,5	88	74,6	176	84,6
Austritte	110	6,0	94	5,2	104	5,3
davon Frauen	100	5,9	89	5,3	94	5,3
davon Männer	10	7,6	5	4,2	10	4,8
Verbleib in Elternzeit	754	41,1	771	42,6	796	40,4
davon Frauen	728	42,7	746	44,1	774	44,0
davon Männer	26	19,8	25	21,2	22	10,6

Deutschland (Gesellschaften mit rund 97% der inländischen Mitarbeiter), jeweils bezogen auf die Mitarbeiter, die zum 31.12. des Vorjahres in Mutterschutz/Elternzeit waren.

ARBEITS- UND GESUNDHEITSSCHUTZ MIT HOHEM STRATEGISCHEN STELLENWERT



Unser Selbstverständnis ist, dass wir nicht zwischen der Sicherheit unserer eigenen Beschäftigten und der unserer Geschäftspartner unterscheiden. Hier wollen wir uns in den nächsten Jahren weiter verbessern und unser proaktives Handeln weiter ausbauen. Durch das engere Zusammenwirken von Management und Beschäftigten wollen wir unser Engagement in der Sicherheitsarbeit kontinuierlich verbessern. Damit wir diese Ziele erreichen, wird der Arbeits- und Gesundheitsschutz in alle unsere Aktivitäten integriert.

GRI LA8

Arbeitsausschüsse



In Deutschland ist der Arbeitsschutzausschuss (ASA) ab einer Betriebsgröße von 20 Mitarbeitern gesetzlich verpflichtend vorgeschrieben (§11 Arbeitssicherheitsgesetz). Maßgeblich ist die Definition des Betriebs (Produktionsstätte, Niederlassung, Wahlbetrieb). Der DB-Konzern besteht in Deutschland überwiegend aus Betrieben mit mehr als 20 Mitarbeitern, sodass ein Großteil aller Mitarbeiter (über 75%) in Arbeitsschutzausschüssen vertreten wird.

GRI LA6

Arbeitsschutz



ARBEITS- UND WEGEUNFÄLLE

GRI LA7

	2014	2013	2012
Arbeits- und Wegeunfälle	7.688	7.458	7.725
davon tödliche Arbeitsunfälle	5	1	7
Arbeitsunfallquote ¹⁾ je Tausend Mitarbeiter	33,4	32,1	33,5

Deutschland (Gesellschaften mit rund 93% beziehungsweise 86% bei der Arbeitsunfallquote der inländischen Mitarbeiter).

Zählung bei Arbeitsunfähigkeit grundsätzlich bei mehr als drei Kalendertagen.

¹⁾ Arbeitsunfallquote ohne Wegeunfälle.

Im Berichtsjahr haben wir unser Ziel, tödliche Arbeitsunfälle zu reduzieren, nicht erreichen können. Das Ergebnis zeigt uns, welche Aktivitäten wir verstärkt angehen müssen. Die tödlichen Unfälle sind im Gleisbereich durch unvorhersehbare Gefahrensituationen entstanden. Es wurden Sofortmaßnahmen zur Sensibilisierung aller Beteiligten eingeleitet.

Unsere Unfallstatistik für Deutschland zeigt bei der Arbeitsunfallquote, dass wir unsere Anstrengungen der letzten Jahre auf ein solides Fundament gestellt haben. Dennoch wollen wir weiter an kreativen Ideen, technischen Innovationen und an neuen Arbeitsschutzzielen arbeiten. Die Bewertung der Unfälle, die Gefährdungssituationen aus den Verkehrsleistungen und die kulturellen Aspekte haben sich durch die internationale Ausrichtung verändert. Hier sind wir bereits heute aktiv und

GRI
LA7

haben unser Berichtswesen international umgestellt. Unsere ausländischen Konzernunternehmen werden zukünftig die Arbeitsschutzkennzahl Lost Time Injury Frequency (LTIF) berichten.

GRI
LA9

Der DB-Konzern ist sich seiner Verantwortung im Arbeits- und Gesundheitsschutz bewusst. Die Einhaltung der internen Standards nach OHSAS 18001 und der nationalen Gesetze dient dem Schutz der Mitarbeiter. Ein Beitrag für den wirtschaftlichen Erfolg sind daher die sichere Arbeitsgestaltung sowie gesunde und motivierte Mitarbeiter. Im Berichtsjahr haben wir verstärkt Sicherheitskampagnen mit unterschiedlichen Wirkrichtungen durchgeführt. Ziel war es, die Wahrnehmung der Sicherheit und das Bewusstsein bei Führungskräften und Mitarbeitern zu verbessern.

Gesundheitsschutz

GRI
LA11
LA9

Der DB-Konzern bietet seinen Mitarbeitern Schulungen, Beratung und regelmäßige ärztliche Kontrolluntersuchungen zur Gesundheitsvorsorge an. Flankiert wird dies in Deutschland von Beratungs- und Schulungsangeboten der betrieblichen Sozialeinrichtungen (BSW und VDES) und der mit dem DB-Konzern verbundenen Sozialversicherungen (Bahn-Betriebskrankenkasse (BAHN-BKK), Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) und Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS)). Schwerpunkte im betrieblichen Gesundheitsmanagement liegen auf dem Umgang mit der älter werdenden Belegschaft und der Prävention mentaler Belastungen.

Der DB-Konzern ermittelt in Deutschland für jeden Arbeitsplatztyp die möglichen Gesundheitsgefährdungen innerhalb einer Risikoanalyse und legt geeignete Maßnahmen fest: ergonomische Gestaltung der Arbeitsplätze, Trainings zum Umgang mit gefährlichen Stoffen oder zu gefährlichen Arbeiten sowie allgemeine Unterweisungen über die Gefahren im individuellen Arbeitsumfeld. Jede bekannte mögliche Gefährdung wird dem Mitarbeiter schriftlich und persönlich beschrieben.

Es sind keine betrieblichen Tätigkeiten bekannt, bei denen das Risiko besonders hoch ist, an einer anerkannten Berufskrankheit zu erkranken. Den spezifischen psychosozialen Risiken im Bahnbetrieb (Schichtarbeit, Gewalt durch Dritte und Suizide im Gleisbereich) wird durch Schulung und psychologische Betreuungsmaßnahmen entgegengewirkt.

GRI
LA7

GESUNDHEITSSZAND IN DEUTSCHLAND BASIS STUNDEN [IN %]			
	2014	2013	2012
DB Bahn Fernverkehr	93,7	93,6	93,7
DB Bahn Regio	92,9	93,1	93,6
DB Schenker Rail	93,3	93,3	93,4
DB Schenker Logistics	95,8	95,7	96,2
DB Dienstleistungen	93,3	93,2	93,5
DB Netze Fahrweg	95,0	94,8	95,1
DB Netze Personenbahnhöfe	93,9	93,5	93,7
DB Netze Energie	95,9	95,8	96,2
Sonstige	94,5	94,4	94,7
DB-Konzern	94,1	94,0	94,3

MASSNAHMEN GEGEN DISKRIMINIERUNG

GRI
HR4

Der DB-Konzern setzt sich mit ganzer Kraft für ein Betriebsklima ohne Diskriminierung und Mobbing ein. Sollten sich Mitarbeiter unkorrektem Verhalten ausgesetzt sehen, steht ihnen mit der Ombudsstelle in Deutschland kompetente Unterstützung zur Seite. Dort wird über Mediation und Gespräche versucht, Konfliktfälle konstruktiv zu lösen. Rund 80 interne Mediatoren stehen für diese Aufgabe zur Verfügung.

Entwicklung der Mitarbeiterzahl

GRI
LA1

MITARBEITER PER 31.12. [IN NP]	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
DB Bahn Fernverkehr	17.503	17.621	-118	-0,7	16.963
DB Bahn Regio	38.220	38.496	-276	-0,7	38.551
DB Arriva	47.792	48.715	-923	-1,9	42.274
DB Schenker Rail	31.212	31.290	-78	-0,2	32.127
DB Schenker Logistics	67.374	66.795	+579	+0,9	67.005
DB Dienstleistungen	26.483	27.344	-861	-3,1	27.466
DB Netze Fahrweg	44.116	42.930	+1.186	+2,8	42.066
DB Netze Personenbahnhöfe	5.122	5.095	+27	+0,5	5.046
DB Netze Energie	1.805	1.783	+22	+1,2	1.649
Sonstige	27.339	26.850	+489	+1,8	26.200
DB-Konzern	306.966	306.919	+47	-	299.347

MITARBEITER (VZP) NACH GESCHÄFTSFELDERN PER 31.12. [IN %]	2014	2013	2012
DB Bahn Fernverkehr	5,6	5,6	5,5
DB Bahn Regio	12,4	12,5	12,9
DB Arriva	15,5	15,8	13,8
DB Schenker Rail	10,4	10,5	11,1
DB Schenker Logistics	21,9	21,7	22,3
DB Dienstleistungen	8,6	8,9	9,2
DB Netze Fahrweg	14,7	14,3	14,4
DB Netze Personenbahnhöfe	1,6	1,6	1,7
DB Netze Energie	0,6	0,6	0,6
Sonstige	8,7	8,5	8,5

FRAUENANTEIL PER 31.12. BASIS NP [IN %]	2014	2013	2012
DB Bahn Fernverkehr	27,1	27,1	26,7
DB Bahn Regio	16,0	15,7	15,3
DB Arriva	13,5	12,4	10,9
DB Schenker Rail	10,9	11,4	11,0
DB Schenker Logistics	35,2	34,6	35,4
DB Dienstleistungen	18,9	18,5	18,3
DB Netze Fahrweg	16,8	16,5	16,1
DB Netze Personenbahnhöfe	47,7	46,9	46,4
DB Netze Energie	12,9	12,0	11,5
Sonstige	42,0	41,7	41,3
DB-Konzern	23,1	22,6	22,5

FRAUENANTEIL IN DEUTSCHLAND PER 31.12. BASIS NP [IN %]	2014	2013	2012
DB Bahn Fernverkehr	26,9	26,9	26,4
DB Bahn Regio	16,0	15,7	15,3
DB Schenker Rail	11,2	11,1	10,6
DB Schenker Logistics	32,6	33,1	32,7
DB Dienstleistungen	19,0	18,5	18,3
DB Netze Fahrweg	16,8	16,5	16,1
DB Netze Personenbahnhöfe	47,7	46,9	46,4
DB Netze Energie	12,9	12,0	11,5
Sonstige	44,6	44,5	44,4
DB-Konzern	22,8	22,5	22,1

GRI
LA1



MITARBEITER NACH REGIONEN PER 31.12. BASIS NP [IN %]		2014	2013	2012
Deutschland		63,8	63,8	64,8
Europa (ohne Deutschland)		28,3	28,4	27,1
Asien/Pazifik		4,6	4,5	4,7
Nordamerika		2,5	2,4	2,6
Übrige Welt		0,8	0,8	0,8



VERBUNDENHEIT DER MITARBEITER PER 31.12. [IN JAHREN]	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit	21	21	-	-	22
Altersdurchschnitt	46	46	-	-	46

Deutschland (Gesellschaften mit rund 97% der inländischen Mitarbeiter), 2012 Deutschland ohne DB Schenker Logistics.



MITARBEITER NACH VERTRAGSART PER 31.12. [IN NP]	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
Unbefristet	183.048	182.630	+418	+0,2	179.269
Anteil Frauen in %	22,3	22,1	-	-	21,6%
Befristet	7.747	7.606	+141	+1,9	7.303
Anteil Frauen in %	31,2	29,6	-	-	29,9%
Insgesamt	190.795	190.236	+559	+0,3	186.572

Deutschland (Gesellschaften mit rund 97% der inländischen Mitarbeiter).



EXTERNE ZEITARBEIT- NEHMER [IN NP]	2014	2013	Veränderung		2012
			absolut	%	
Externe Zeitarbeitnehmer	2.500	2.303	+197	+8,6	2.491

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

ÖKOLOGIE

UMWELT-VORREITER

DB-Mitarbeiter für den Umweltschutz

UMWELTSCHULUNGEN

Um den Umweltschutz zu einem integralen Bestandteil des unternehmerischen Handelns zu entwickeln, setzen wir vor allem auf die Begeisterungsfähigkeit, die Motivation und das Wissen unserer Mitarbeiter. Sie können in der täglichen Praxis mit umweltschonendem und vorausschauendem Handeln einen wesentlichen Beitrag leisten, um unseren Umweltvorsprung weiter auszubauen. Für das Thema Umweltschutz haben wir spezielle Weiterbildungsprogramme erarbeitet, die von DB Training in Zusammenarbeit mit DB Umwelt umgesetzt werden. Im Berichtsjahr haben wir rund 800 Mitarbeiter in 70 Umweltkursen geschult. Ziel ist es, alle DB-Mitarbeiter für ein verstärktes Umweltengagement zu motivieren und ihr Wissen stets auf dem neuesten Stand zu halten.

AZUBIS PRO UMWELT

Um sich stetig zu verbessern und auch der jungen Generation das Thema Umweltfreundlichkeit näherzubringen, hat DB Bahn Fernverkehr im Berichtsjahr den Wettbewerb »Fernverkehr-Azubis pro Umwelt« ins Leben gerufen.

CO₂-KOMPASS FÜR DB-MITARBEITER

Im Berichtsjahr konnten unsere Mitarbeiter am CO₂-Kompass teilnehmen, einer Online-Anwendung zum Thema Klimaschutz. Einfach umsetzbare Beispiele aus dem beruflichen und privaten Alltag sollen jeden Einzelnen dazu motivieren, den CO₂-Ausstoß zu verringern. Dabei werden Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt und die erzielten positiven Effekte nachvollziehbar gemacht. Zusätzlich spenden wir an den Verein BERGWALDPROJEKT zum Schutz heimischer Wälder. Der CO₂-Kompass ist 2014 mit dem Bundespreis Eco-Design ausgezeichnet worden. Der Preis wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) und vom Umweltbundesamt (UBA) in Zusammenarbeit mit dem Internationalen Design Zentrum Berlin e.V. für besonders umweltverträgliche Produkte und Dienstleistungen verliehen.

UMWELTFREUNDLICHE MOBILITÄT FÜR DB-MITARBEITER

In vielen Fällen spart es Zeit und Geld und schont die Umwelt, wenn Telefonkonferenzen genutzt und Dienstreisen vermieden werden. Im Berichtsjahr fanden rund 200.000 Konferenzen mit mehr als 900.000 Teilnehmern statt. Gegenüber 2013 ist dies eine Steigerung von über 20%. In 96% der Fälle kamen die Teilnehmer aus verschiedenen Städten oder wählten sich mobil ein. So wird fast immer die Reise mindestens eines Teilnehmers vermieden und Energie gespart. Die Anzahl der Videokonferenzen (65.000) hat sich mehr als verdoppelt. Zudem können Führungskräfte sowohl umweltfreundliche Dienstwagen als auch eine Netz-karte erhalten und so einen Beitrag zur CO₂-Minderung leisten.

Klimaschutz

INTERNATIONALE STANDARDS ALS BASIS DER KENNZAHLENERHEBUNG FÜR DAS KLIMASCHUTZZIEL

Das Klimaschutzziel beschreibt die Entwicklung der spezifischen CO₂-Emissionen der betrachteten Geschäftsfelder anhand methodischer Emissionen. Jedes Jahr werden dabei die ermittelten spezifischen Emissionen pro Geschäftsfeld auf der Basis der Verkehrs-/Betriebsleistungen des Basisjahres 2006 in methodische Emissionen »umgerechnet«. Dadurch halten wir das Verhältnis der Geschäftsfelder untereinander konstant.

Für die Berechnung der spezifischen Größen des Ist-Jahres berücksichtigen wir die verbrennungsbedingten CO₂-Emissionen unserer eigenen Fahrzeuge (Scope 1) und der Traktionsstrombereitstellung (Scope 2) sowie die Transportdienstleistungen unserer Subunternehmer (Scope 3). Scope 3 beinhaltet aufgrund unseres Geschäftsmodells nur die transportbedingten Emissionen gemäß Green House Gas Protocol. Emissionen aus nicht transportbedingten Prozessen werden im Klimaschutzziel nicht berücksichtigt. Die verwendeten CO₂-Emissionsfaktoren basieren seit 2013 auf der Norm EN 16258. Bei den Emissionsfaktoren für die erneuerbaren Energien werden vom UBA vorgegebene Werte verwendet.

Für den Schienenverkehr werden die Energieverbräuche und die dazugehörigen Leistungsdaten des Geschäftsjahres länderscharf erhoben und anhand von Emissionsfaktoren die spezifischen CO₂-Emissionen berechnet. Dabei werden die Emissionsfaktoren des Bahnstroms länderspezifisch differenziert. Bei DB Schenker Logistics (Land, Luft, See) werden die Emissionen auf Basis der einzelnen Sendungsdaten kalkuliert. Bei der Ermittlung der Entfernungen unterstützt das Tool EcoTRANSIT World. Aus den Entfernungen und den jeweiligen Transportmengen wird die Gesamtverkehrsleistung je Verkehrsmittel abgeleitet und mit tradelane-, entfernungsklassen- oder leistungsklassenbezogenen Emissionsfaktoren kombiniert. Berücksichtigt werden dabei auch externe Erhebungen zu Effizienzentwicklungen, die unter anderem von International Air Transport Association (IATA; Luft) und Clean Cargo Working Group (See) bereitgestellt werden. Im Busverkehr werden die Emissionen aus Verbräuchen über kraftstoffabhängige CO₂-Faktoren berechnet.

GRI
EN5

GRI
2.10

GRI
EN29

GRI
EN16

GRI
EN18

KLIMASCHUTZ AUSBAUEN

Auszeichnung im Klimaschutz

Für unsere Leistungen im Klimaschutz hat uns die renommierte **RATING-ORGANISATION CDP [SEITE 81]** im Berichtsjahr ausgezeichnet.

GRI
EN16



ABSOLUTE CO₂-EMISSIONEN NACH FAHRTEN, TRANSPORTEN UND STATIONÄREN ANLAGEN [IN MIO. T]

	2014	2013	2012
Schienenpersonennahverkehr	3,07	3,29	3,25
davon Deutschland	2,53	2,75	2,80
Schienenpersonenfernverkehr	0,38	0,72	1,48
Busverkehr	1,62	1,70	1,33
davon Deutschland	0,59	0,66	0,60
Schienengüterverkehr	2,27	2,46	2,67
Straßengüterverkehr ¹⁾	4,06	3,07	2,97
Luftfracht ²⁾	5,62	4,83	5,93
Seefracht ^{2),3)}	2,88	2,72	3,39
Sonstige Verkehre ⁴⁾	0,10	0,10	0,11
Stationäre Anlagen	1,27	1,50	1,44
Insgesamt	21,27	20,39	22,32

Well-to-Wheel (WTW), Scope 1-3, 2012 und 2013 DB Schenker Rail stationär nur Deutschland.

- ¹⁾ Inklusive Fähren.
- ²⁾ Mit Vor- und Nachlauf sowie fahrplanbedingten Distanzerhöhungen ab 2014 (15% See, 20% Luft).
- ³⁾ Methodenänderung ab 2013.
- ⁴⁾ Unter anderem DB Fuhrpark, innerbetrieblicher Verkehr.

CO₂-Äquivalente des DB-Konzerns

GRI
EN16
EN17



ABSOLUTE CO₂-ÄQUIVALENTE NACH FAHRTEN, TRANSPORTEN UND STATIONÄREN ANLAGEN [IN MIO. T]

	2014	2013	2012
Schienenpersonennahverkehr	3,28	3,51	3,48
davon Deutschland	2,72	2,96	3,02
Schienenpersonenfernverkehr	0,43	0,79	1,60
Busverkehr	1,69	1,76	1,34
davon Deutschland	0,60	0,67	0,61
Schienengüterverkehr	2,43	2,60	2,84
Straßengüterverkehr ¹⁾	4,26	3,20	3,08
Luftfracht ²⁾	5,66	4,87	5,98
Seefracht ^{2),3)}	2,91	2,75	3,42
Sonstige Verkehre ⁴⁾	0,10	0,11	0,11
Stationäre Anlagen	1,33	1,57	1,34
Insgesamt	22,09	21,16	23,17

Well-to-Wheel (WTW), Scope 1-3, 2012 und 2013 DB Schenker Rail stationär nur Deutschland.

- ¹⁾ Inklusive Fähren.
- ²⁾ Mit Vor- und Nachlauf sowie fahrplanbedingten Distanzerhöhungen ab 2014 (15% See, 20% Luft).
- ³⁾ Methodenänderung ab 2013.
- ⁴⁾ Unter anderem DB Fuhrpark, innerbetrieblicher Verkehr.

In der Logistik sind die Erhöhungen der absoluten CO₂-Emissionen, der CO₂-Äquivalente sowie der Primärenergieverbräuche auf eine gesteigerte Verkehrsleistung zurückzuführen. Die Aufteilung der CO₂-Äquivalente auf die verschiedenen Emissionsbereiche (Scopes) zeigt, dass mit mehr als 60% ein hoher Anteil der Treibhausgasemissionen bei beauftragten Dienstleistern im Speditions- und Logistikgeschäft anfällt. Dies bedeutet eine besondere Herausforderung bei der Steuerung von Reduktionsmaßnahmen, aber auch bei der Erhebung der Daten. Der DB-Konzern arbeitet kontinuierlich an Maßnahmen zur Verbesserung der Datengrundlagen.



CO₂-ÄQUIVALENTE NACH SCOPE 1-3 [IN MIO. T]

	2014	2013	2012
Scope 1 in %	18	16	14
Scope 2 in %	20	27	28
Scope 3 in % ¹⁾	62	57	58
Insgesamt	20,76	19,59	21,85

Ohne stationäre Anlagen und verbrennungsbedingte Treibhausgase, Methodenänderung ab 2013 führt bei der Darstellung der Scopes zu keiner Veränderung.

¹⁾ Nur transportbezogene Scope-3-Emissionen.

Anpassung an den Klimawandel

Extreme Wettersituationen sind eine große Herausforderung für uns. Mit Blick auf die aktuellen Prognosen erscheint es wahrscheinlich, dass der Klimawandel trotz weltweiter Bemühungen um den Klimaschutz nicht mehr vollständig aufzuhalten ist und die heutigen Wetterextreme in Zukunft weitaus häufiger auftreten könnten. Ein Beispiel für diese Wetterextreme war 2014 das **UNWETTER ELA [SEITE 154]**.

Gemeinsam mit verschiedenen Forschungseinrichtungen, staatlichen Stellen, aber auch anderen europäischen Bahnen engagieren wir uns in Projekten für die Klimafolgenabschätzung und wirken aktiv an den Stakeholderprozessen mit. Die Ergebnisse fließen kontinuierlich in die Planung unserer Produktionsmittel ein. So müssen bereits in frühen Planungsphasen bei Neu- und Umbaumaßnahmen Aspekte des Klimawandels berücksichtigt werden. Gleichzeitig arbeiten wir in nationalen und internationalen Expertengremien mit, die eine Anpassung externer technischer Regelwerke an veränderte klimatische Bedingungen zum Ziel haben. Auch die DB-eigenen Regelwerke werden überprüft und bei Bedarf angepasst.

ENERGIEEFFIZIENZ STEIGERN

Primärenergieverbräuche



ABSOLUTER PRIMÄRENERGIEVERBRAUCH DER FAHRTEN UND TRANSPORTE DES DB-KONZERNS [IN TJ]

	2014	2013	2012
Schienenpersonennahverkehr	51.472	54.814	58.182
davon Deutschland	43.317	46.254	48.456
Schienenpersonenfernverkehr	13.797	17.478	25.390
Busverkehr	25.577	24.847	23.620
davon Deutschland	8.570	9.163	8.637
Schienengüterverkehr	38.718	40.927	44.224
Straßengüterverkehr ¹⁾	59.689	45.063	43.288
Luftfracht ²⁾	76.648	65.912	80.861
Seefracht ^{2),3)}	37.872	35.766	44.496
Sonstige Verkehre ⁴⁾	1.453	1.498	1.521
Insgesamt	305.226	286.305	321.582

Well-to-Wheel (WTW); Scope 1-3.

- ¹⁾ Inklusive Fähren.
- ²⁾ Mit Vor- und Nachlauf sowie fahrplanbedingten Distanzerhöhungen ab 2014 (15% See, 20% Luft).
- ³⁾ Methodenänderung ab 2013.
- ⁴⁾ Unter anderem DB Fuhrpark, innerbetrieblicher Verkehr.



ABSOLUTER PRIMÄRENERGIEVERBRAUCH STATIONÄRE ANLAGEN [IN TJ]

	2014	2013	2012
Anteil Wärme ¹⁾ in %	25	27	26
Anteil Strom in %	75	73	74
Insgesamt	22.743	26.631	25.404

2012 und 2013 DB Schenker Rail nur Deutschland, Fernkälte unter Strom.

¹⁾ Fernwärme, Öl, Gas und Kohle.

GRI
EN16
EN17

GRI
EC2

GRI
EN3
EN4

GRI
EN3
EN4



PRIMÄRENERGIETRÄGERMIX DER FAHRTEN, TRANSPORTS UND STATIONÄREN ANLAGEN NACH ENERGIETRÄGERN [IN %]

	2014	2013	2012
Mineralöle/Heizöle ¹⁾	69	65	65
Strom ²⁾	29	33	34
Gas	1	1	1
Fernwärme	1	1	0

Scope 1-3, 2012 und 2013 DB Schenker Rail nur Deutschland.

¹⁾ Inklusive Heizöl, Kohle, Diesel, Schweröl, Kerosin.

²⁾ Inklusive Fernkälte. Analog zu den Vorgaben der Global Reporting Initiative wird Strom als eigenständiger Primärenergieträger betrachtet, auch wenn beispielsweise Kohle als Energieträger zur Stromerzeugung genutzt wurde. Die Ausweisung des Bahnstrommixes finden Sie auf Seite 119.

Bremsenergieerückspeisung erhöht Energieeffizienz

GRI
EN5



BREMSENERGIERÜCKSPEISUNG¹⁾ [IN GWH]

	2014	2013	2012
Schienenpersonennahverkehr	697	620	566
Anteil am Gesamtstrombezug in %	16	14	13
Schienenpersonenfernverkehr	280	279	288
Anteil am Gesamtstrombezug in %	11	11	11
Schienengüterverkehr	153	140	143
Anteil am Gesamtstrombezug in %	6	6	5
Insgesamt	1.130	1.040	997

¹⁾ Deutschland, Tank-to-Wheel (TTW).

Moderne Schienenfahrzeuge wie die BR 442 im Regionalverkehr können beim Bremsen einen Teil ihrer Bewegungsenergie in elektrische Energie umwandeln und wieder in das Bahnstromnetz einspeisen. In der Region Nord-Ost hat DB Bahn Regio über 80 Fahrzeuge dieses Typs im Einsatz; die durchschnittliche Bremsenergieerückspeisung lag im Berichtsjahr bei über 30%. Bei DB Bahn Fernverkehr gingen im Berichtsjahr die ersten neuen ICE3 der BR 407 in den Fahrgastbetrieb und speisten dabei rund 24% der bezogenen Energie zurück. Das sind 15% mehr als bei vergleichbaren älteren Fahrzeugen der BR 403. Im Berichtsjahr hat sich die Menge des recycelten Stroms erhöht, es wurden rund 14% am Gesamtstrombezug eingespart.

WEITERE MASSNAHMEN ZUR ENERGIE- UND CO₂-EINSPARUNG

Energiesparen bei DB Bahn Fernverkehr

GRI
EN5
EN7



Während der Zugfahrt stehen unseren Lokführern mehrere Fahrstrategien zur Verfügung, um den Energieverbrauch zu reduzieren (vorausschauendes Fahren, Fahrzeitzusätze nutzen, den Zug »ausrollen« lassen). Bei DB Bahn Fernverkehr wurden im Berichtsjahr dadurch 5% weniger Energie pro Kilometer verbraucht als im Vorjahr.

Eine bei DB Bahn Fernverkehr durchgeführte »EnergieLiga« hat zusätzlich spielerisch den Sportsgeist der Lokführer geweckt. In einem Wettbewerb von Mai bis Oktober 2014 sind zwölf Mannschaften im energieeffizienten Fahren angetreten. Die fünf besten Mannschaften haben eine betriebliche Veranstaltung für ihr Team gewonnen.

Mitarbeitern mit innovativer Technik beim Energiesparen helfen

GRI
EN5
EN26



Das innovative Fahrerassistenzsystem für Eisenbahnen FASSI ist ein modulares Lösungskonzept, das dem Triebfahrzeugführer unter anderem Empfehlungen für eine energiesparende und nachhaltige Fahrweise anzeigt und damit auch die Reduktion der CO₂-Emissionen ermöglicht. Es wurde von der DB Kommunikationstechnik entwickelt und eingeführt. Im Berichtsjahr wurden bei der S-Bahn Berlin 650 Fahrzeuge mit dem System ausgestattet. Insgesamt besitzen nun rund 800 Fahrzeuge dieses

System für energiesparendes Fahren. Weitere Leistungsmerkmale des FASSI-Systems können zum Beispiel künftig zu einer Reduktion der Spitzenlast im Bahnstromnetz genutzt werden.

Einleuchtende Einsparung



Eine Tochtergesellschaft von DB Bahn Regio Bus hat im Berichtsjahr ihren Betriebshof mit LED-Beleuchtung und Bewegungsmeldern ausgestattet. Die Leuchtdioden benötigen deutlich weniger Energie als die bisherigen Leuchtstoffröhren, und zudem profitieren die Mitarbeiter von einer besseren Ausleuchtung ihres Arbeitsplatzes. Gut 28.200 KWH Strom werden so jährlich eingespart. Der CO₂-Ausstoß verringert sich dadurch pro Jahr um 16,5 t.

GRI
EN5
EN26

EconoSpeed hilft Kraftstoff sparen



Im Berichtsjahr wurden mehr als 2.000 EconoSpeed-Systeme für Busse von DB Arriva in Großbritannien beschafft. ECONOSPEED führt durch automatische Kontrolle der Beschleunigung zu Kraftstoffeinsparungen. Der Einsatz in weiteren Bussen sowie Pkw und Lkw ist zukünftig denkbar. EconoSpeed ist patentiert durch die Zeta Automotive Ltd, an der DB Arriva eine Mehrheitsbeteiligung hält.

GRI
EN5

Alternative Kraftstoffe immer häufiger im Einsatz

In Tschechien, Italien, Niederlanden, Dänemark, der Slowakei und Großbritannien gehören mehr als 200 gasbetriebene Busse zu DB Arrivas Flotte. Sie werden durch komprimiertes Erdgas oder Flüssiggas gespeist. DB Arriva betreibt außerdem fast 400 Hybridbusse. 337 sind in Großbritannien im Einsatz, 51 in den Niederlanden, neun in Spanien und einer in Tschechien. Darüber hinaus wird beispielsweise in Schweden und Tschechien Biodieselmotoren genutzt. Zehn batteriebetriebene Elektrobusse fahren in London und den englischen Regionen.

Grüne Angebote in der Logistik



Im Schienengüterverkehr gibt es das Angebot »Eco Plus«, mit dem Kunden ihre Transporte »vergrünen« können. Seit März 2014 nutzt BMW das CO₂-freie Transportangebot für seine Fahrzeugkomponenten auf einer zweiten Relation. Seit Juli 2014 kann Eco Plus auch für alle österreichischen Relationen gebucht werden. Damit sind in Europa erstmalig CO₂-freie grenzüberschreitende Verkehre zwischen Deutschland und Österreich möglich. Neben Eco Plus bietet DB Schenker seinen Kunden weitere ökologische Angebote unter dem Namen ECO SOLUTIONS an. DB Schenker Logistics nutzt mit den Produkten DBSCHENKERhangartner und DBSCHENKERrailog die Transportmittel effizient im Kombinierten Verkehr Straße – Schiene, womit zwei Drittel bis drei Viertel der CO₂-Emissionen eingespart werden können. Kunden nutzten diese Angebote im Berichtsjahr in einem Gesamtwert von 116 Mio. €. CO₂-Emissionen, die sich derzeit noch nicht vermeiden lassen, können mit der Produkt Eco Neutral kompensiert werden.

GRI
EN6
EN26

Vereinbarung zur CO₂-Reduktion



DB Schenker Logistics und Maersk Line haben im Berichtsjahr eine strategische Vereinbarung zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes in der Seefracht unterzeichnet. Darin verpflichtet sich die weltweit größte Containerreederei, bis 2020 bei jedem für DB Schenker Logistics beförderten Container die CO₂-Emissionen um 20% gegenüber 2014 zu senken.

GRI
EN7

Internet-Tools zeigen die Ökobilanz für Verkehre



Unternehmen können mit ECOTRANSIT WORLD feststellen, wie viele Schadstoffe ihre Transporte verursachen, und deren Ökobilanz berechnen. Dieses Tool bietet den Kunden die Möglichkeit, Emissionen

GRI
EN6

GRI
EN6

auf allen Strecken weltweit, über alle Verkehrsmittel hinweg zu ermitteln. Im Berichtsjahr haben 18 Unternehmen aus Logistik und Industrie Eco-TransIT World (Business Solutions) genutzt (im Vorjahr: 14), darunter DB Schenker als Grundlage für seine Beratungsleistungen. Unternehmen können sowohl detaillierte Umweltbilanzen auf Basis normengerechter Berechnungsmethoden erstellen als auch individuelle Konzepte entwickeln, um Luftschadstoffe zu vermeiden und zu reduzieren.

Im Personenverkehr bieten wir online im Rahmen der Reiseauskunft den **UMWELTMOBILCHECK** an. Wer wissen will, welches Verkehrsmittel auf seiner gewählten Strecke umweltfreundlicher ist, kann dieses Tool innerhalb der Reiseauskunft nutzen. Hier kann die Umweltbilanz von Reisen mit Bahn, Auto und Flugzeug hinsichtlich Fahrtdauer, Energieverbrauch sowie Ausstoß von CO₂ und Schadstoffen verglichen werden. Die Anzahl der Nutzer pro Monat verringerte sich mit rund 250.000 gegenüber dem Vorjahr leicht (im Vorjahr: rund 270.000).

Alternative Energieversorgung (Eco Rail Innovation)

GRI
EN6
EN26

Im Berichtsjahr arbeiteten wir im Rahmen der Innovationsplattform Eco Rail Innovation gemeinsam mit unseren Partnern aus Industrie und Wissenschaft an einem Konzept, wie durch weitere alternative Energieerzeugungsanlagen (wie Photovoltaik- und Windenergieanlagen sowie Blockkraftheizwerke) bestehende DB-Infrastruktur, wie Bahnhöfe oder große Werke, nachhaltig und (teil-)autark versorgt werden kann. Untersuchungsschwerpunkte sind dabei der Bahnhof Berlin Südkreuz und das Instandhaltungswerk Dessau.

ZUKUNFTSBAHNHOF BERLIN SÜDKREUZ

GRI
EN26

Am Bahnhof **BERLIN SÜDKREUZ [SEITE 158]** wurde Ende April 2014 die in Deutschland erste Windkraftanlage auf einem Bahnhofsdach installiert. Ende September erhielt der Bahnhof durch DB Netze Energie zusätzlich eine bewegliche Solaranlage mit Speicherbatterien (Solar Mover). Die Anlagen liefern erneuerbare Energie, mit der zukünftig an der Bahnhofstation Elektroautos und -fahrräder aufgeladen werden können. Die Leistung der Windkraftanlage beträgt 2 kW. Die Leistung des Solar Movers erreicht 7 kW. Das Vorhaben wird vom BMVI unterstützt.

Photovoltaikanlagen auf DB-Flächen ausgebaut

GRI
EN6
EN26

INSTALLIERTE LEISTUNG VON PHOTO-VOLTAIKANLAGEN AUF FLÄCHEN DES DB-KONZERNS [IN MWp]	2014	2013	2012
Leistung insgesamt	19,6	14,4	6,8

Wir stellen Investoren Flächen und Dächer für die Errichtung von Photovoltaikanlagen zur Verfügung. Im Berichtsjahr haben Projekte in Schwandorf, Nordhausen und bei DB Regio Nürnberg zur Steigerung der installierten Leistung auf 19,6 MWp geführt. Der produzierte Strom wird in das öffentliche Netz eingespeist und spart gegenüber der herkömmlichen Stromerzeugung rund 9.300 t CO₂ pro Jahr ein.

Lärmreduktion

LÄRMMINDERUNG IN DER INFRASTRUKTUR VORANTREIBEN

GRI
EN26

Das Lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) der DB Netz AG sieht seit Juni 2013 einen Zuschlag für laute Güterzüge von zunächst 1,0% auf den regulären Trassenpreis vor. Dieser wurde ab dem 14. Dezember 2014 auf 2,0% erhöht. Güterzüge, die zu 90% (bis 14. Dezember 2014: 80%) aus Wagen mit leiser Bremstechnik bestehen, sind von der Zahlung ausgenommen. In der Netzfahrplanperiode 2014 hat die DB Netz AG mit dem lärmabhängigen Trassenentgelt für laute Güterzüge eine Gesamt-

summe von 7,4 Mio. € generiert. Diese kommt der Finanzierung von Bonuszahlungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen zugute, die ihre Güterwagen mit leisen Bremstechnologien wie K- oder insbesondere LL-Sohlen ausgerüstet haben. Im September 2014 haben wir für das Förderjahr 2013 146 Anträge bewilligt und rund 0,04 Mio. € ausgezahlt. Die Auszahlung für das Jahr 2014 erfolgt im September 2015. Das Programm ist auf acht Jahre angelegt. Um einen starken Anstieg des Malus zu vermeiden, übersteigen die Einnahmen zum Start des Programms die Ausgaben in dem Maße, wie sie sich mit zunehmenden Umrüstmaßnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Ende des Programms ausgleichen werden.

Im Berichtsjahr hat der Beirat »Leiseres Mittelrheintal« die von ihm in Auftrag gegebene Machbarkeitsuntersuchung über zusätzliche Maßnahmen zur Lärminderung an der Infrastruktur der Bahnstrecken im Mittelrheintal, die über die Lärmsanierung hinausgehen, vorgestellt. Die Realisierung des Maßnahmenpakets kostet nach derzeitigem Stand rund 80 Mio. €. Im Berichtsjahr war die Finanzierung für diese Maßnahmen noch nicht geklärt.

Ebenfalls im Mittelrheintal wurden im Berichtsjahr zwei Lärmmessungen in Betrieb genommen.

Informationen über die aktuelle Lärmsituation sind in unserem **LÄRMSCHUTZPORTAL** verfügbar.

Material- und Ressourceneffizienz

GRI
EN26

ABFALLMENGE NACH ABFALLARTEN [IN TAUSEND T]	2014	2013	2012
Abfall insgesamt	6.381	5.693	5.320
davon Bauabfälle	5.782	5.067	4.633
davon Schrott	481	498	476
davon Elektronikschrott	3,3	1,3	3,2
davon Siedlungsabfälle	56	97	119
davon Papier	16,8	8,0	9,5
davon Altöl	5,1	5,3	7,1
davon Sonstige ¹⁾	37,2	16,7	72,1

GRI
EN22

Die Daten für das Jahr 2014 entsprechen den per Februar 2015 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Werte gerundet; ohne DB Arriva. Methodenänderung ab 2014. Werte für 2013 unbereinigt.

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

Die zusätzlichen rund 690.000 t Abfälle im Jahr 2014 stammen aus den erhöhten Bauaktivitäten der Infrastrukturbereiche.

MATERIALEINSATZ IN DEUTSCHLAND

GRI
EN1
EN2

MATERIALEINSATZ IN DER INFRASTRUKTUR IN DEUTSCHLAND [IN TAUSEND T] ¹⁾	2014	2013	2012
Materialeinsatz insgesamt	4.685	4.567	4.794
Schotter	3.662	3.776	3.866
Anteil Recyclingschotter in %	17	20	17
Betonschwellen	767	591	730
Anteil Recycling-Betonschwellen in %	13	13	9
Holzschwellen ²⁾	31,4	8,8	8,4
Schienenstahl	223	191	190
Anteil Recycling-Schienenstahl in %	2	2	9

Die Daten für das Jahr 2014 entsprechen den per Dezember 2014 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

¹⁾ Werte gerundet.

²⁾ Recycling-Holzschwellen sind aufgrund der rechtlichen Anforderungen an ihre Entsorgung (thermische Verwertung) am Markt nicht verfügbar.

GRI
EN1
EN2

SCHOTTER UND BETONSCHELLEN WIEDERVERWENDEN

Für die regelmäßige Erneuerung und Instandhaltung des Schotterbetts haben wir einen Materialkreislauf für Schotter, Betonschwellen und Schienen etabliert. Rund 4 bis 5 Mio. t des alten und abgenutzten Materials werden jährlich aus dem Netz aus- und fast ebenso viel wieder eingebaut.

Rund 1,5 bis 2 Mio. t Schotter werden jährlich vor Ort durch gleisgebundene Bettungsreinigungsmaschinen oder mobile Aufbereitungsanlagen maschinell aufbereitet und direkt wieder eingebaut. Damit wird nicht nur die benötigte Menge an Neuschotter, sondern auch der Transportaufwand und der CO₂-Ausstoß deutlich reduziert. Rund die Hälfte des Schotters wird in externe zertifizierte Entsorgungsanlagen für einen Wiedereinbau im Gleisbett als güteüberwachter Recyclingschotter oder zu anderen Recyclingstoffen, wie Split oder Brechsand für den Straßenbau, aufbereitet oder direkt verwertet. Im Berichtsjahr wurden rund 3,6 Mio. t Schotter eingesetzt, davon rund 640.000 t Recyclingschotter.

Betonschwellen haben eine begrenzte Einsatzdauer und müssen ausgetauscht werden. Im Berichtsjahr wurden rund 2,4 Millionen Betonschwellen (767.000 t) eingesetzt, davon waren rund 358.000 Recycling-Betonschwellen. Die Liegedauer einer Recycling-Betonschwelle entspricht der einer neuen Betonschwelle. Das ökonomische wie ökologische Einsparpotenzial ist daher hoch und noch nicht voll ausgeschöpft. Die gemäß den erforderlichen Qualitätskriterien nicht mehr aufarbeitungsfähigen Betonschwellen werden recycelt und weiteren wirtschaftlichen Verwendungszwecken außerhalb des DB-Konzerns zugeführt.

GEFÄHRLICHE GÜTER UND ABFÄLLE WERDEN VERANTWORTUNGSVOLL TRANSPORTIERT

GRI
EN24

Das Thema Sicherheit hat im Entsorgungsmanagement für uns einen hohen Stellenwert. Der verantwortungsvolle Transport von gefährlichen Gütern und Abfällen ist an der Tagesordnung. DB Schenker Rail ist für den Transport von Abfällen aller Art als Entsorgungsfachbetrieb zertifiziert und hat damit die Voraussetzungen geschaffen, jederzeit fachgerecht und verantwortungsvoll gefährliche Abfälle transportieren zu können. DB Schenker Logistics verfügt über eine Erlaubnis des Regierungspräsidiums Darmstadt zur Beförderung gefährlicher Abfälle.

FAHRZEUGMODERNISIERUNG

GRI
EN5

Derzeit führen wir ein umfassendes Redesign am ICET durch. Der Fokus des Redesigns liegt auf der Erhöhung der technischen Stabilität der Züge; so werden wichtige Komponenten wie die Wagenübergangskabel und Dichtungen getauscht, die aufgrund der Alterung nicht weiter eingesetzt werden können. Darüber hinaus werden Sitze und Fußbodenbeläge aufgearbeitet und Verbesserungen im WC-Bereich vorgenommen. Im 1.-Klasse-Bereich stehen zwei zusätzliche Sitzplätze zur Verfügung.

EINSATZ VON RECYCLINGPAPIER

GRI
EN1
EN2

Jährlich verbrauchen wir 600 Millionen Blatt Papier im Bürobereich in Deutschland in den Formaten DIN A3 und DIN A4. Bisher bestanden noch 90% dieser Papiere aus Frischfaser- oder Mixmaterialien. Diese Papiere haben wir 2014 auf 100% Recyclingpapier umgestellt. Auch das Papier, das wir etwa für den Druck von Broschüren einsetzen, stellen wir nach und nach um. Beispielsweise haben wir für den Offsetdruck 2014 rund 2.381 t Papier eingekauft, davon waren rund 1.680 t, also rund 70%, Recyclingpapier. Im Vergleich zu Frischfaserpapier spart Recyclingpapier bis zu 70% Wasser, 60% Energie und erhebliche Mengen CO₂.

VERPACKUNGSMATERIALIEN

Auch in der Logistik ist Wiederverwertbarkeit ein wichtiges Thema. Hier fallen hauptsächlich Verpackungsmaterialien an. Diese sind zum größten Teil Umlaufmaterialien, zum Beispiel Paletten und Gitterboxen, die dauerhaft in Verwendung sind. Alle übrigen Abfälle von DB Schenker Logistics werden bereits weltweit zu 70% recycelt – ohne thermische Verwertung.

GRI
EN27

Luftreinhaltung



ABSOLUTE PARTIKELEMISSIONEN DER FAHRTEN UND TRANSPORTE [IN T]	2014	2013	2012
Schienenpersonenfernverkehr	105	108	80
Schienenpersonennahverkehr	424	261	229
Busverkehr	140	61	58
Schienengüterverkehr	383	490	523
Straßengüterverkehr ¹⁾	380	490	473
Luftfracht ²⁾	625	524	643
Seefracht ²⁾	7.014	5.843	8.761
Sonstige Verkehre ³⁾	3	4	6
Insgesamt	9.075	7.781	10.772

GRI
EN20

Well-to-Wheel (WTW), Scope 1-3, ab 2013 nach Bilanzierungsregel des UBA für erneuerbare Energien; ab 2014 inklusive DB Arriva.

- ¹⁾ Inklusive Fahren.
- ²⁾ Mit Vor- und Nachlauf sowie fahrplanbedingten Distanzerhöhungen ab 2014 (15% See, 20% Luft).
- ³⁾ Unter anderem DB Fuhrpark, innerbetrieblicher Verkehr.



ABSOLUTE KOHLENWASSERSTOFFEMISSIONEN (NMHC) DER FAHRTEN UND TRANSPORTE [IN T]	2014	2013	2012
Schienenpersonenfernverkehr	57	77	118
Schienenpersonennahverkehr	1.402	498	539
Busverkehr	583	246	228
Schienengüterverkehr	1.013	1.356	1.648
Straßengüterverkehr ¹⁾	1.902	1.781	1.717
Luftfracht ²⁾	2.672	2.265	2.777
Seefracht ²⁾	4.349	3.924	5.522
Sonstige Verkehre ³⁾	37	39	41
Insgesamt	12.015	10.186	12.590

Well-to-Wheel (WTW), Scope 1-3; Summe der Nichtmethankohlenwasserstoffe, Methanemissionen (CH₄) erfasst (siehe CO₂-Äquivalente) ab 2013 nach Bilanzierungsregel des UBA für erneuerbare Energien; ab 2014 inklusive DB Arriva.

- ¹⁾ Inklusive Fahren.
- ²⁾ Mit Vor- und Nachlauf sowie fahrplanbedingten Distanzerhöhungen ab 2014 (15% See, 20% Luft).
- ³⁾ Unter anderem DB Fuhrpark, innerbetrieblicher Verkehr.



ABSOLUTE SCHWEFELDIOXIDEMISSIONEN (SO ₂) DER FAHRTEN UND TRANSPORTE [IN T]	2014	2013	2012
Schienenpersonenfernverkehr	375	728	1.519
Schienenpersonennahverkehr	2.793	2.550	2.752
Busverkehr	951	371	333
Schienengüterverkehr	2.385	2.723	2.939
Straßengüterverkehr ¹⁾	4.566	4.195	4.024
Luftfracht ²⁾	7.811	6.635	8.140
Seefracht ²⁾	47.308	39.986	59.000
Sonstige Verkehre ³⁾	59	61	61
Insgesamt	66.248	57.249	78.767

Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW), Scope 1-3, ab 2013 nach Bilanzierungsregel des UBA für erneuerbare Energien; ab 2014 inklusive DB Arriva.

- ¹⁾ Inklusive Fahren.
- ²⁾ Mit Vor- und Nachlauf sowie fahrplanbedingten Distanzerhöhungen ab 2014 (15% See, 20% Luft).
- ³⁾ Unter anderem DB Fuhrpark, innerbetrieblicher Verkehr.

GRI EN20



ABSOLUTE STICKOXIDEMISSIONEN (NO _x) DER FAHRTEN UND TRANSPORTE [IN T]	2014	2013	2012
Schienenpersonenfernverkehr	979	1.317	1.922
Schienenpersonennahverkehr	14.127	8.329	8.962
Busverkehr	8.429	3.601	3.470
Schiengüterverkehr	10.986	13.741	15.393
Straßengüterverkehr ¹⁾	16.360	16.314	16.025
Luftfracht ²⁾	23.520	19.861	24.368
Seefracht ²⁾	77.790	65.865	97.873
Sonstige Verkehre ³⁾	382	404	412
Insgesamt	152.573	129.432	168.425

Ohne DB Arriva, verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW), Scope 1-3, ab 2013 nach Bilanzierungsregel des UBA für erneuerbare Energien; ab 2014 inklusive DB Arriva.

¹⁾ Inklusive Fähren.

²⁾ Mit Vor- und Nachlauf sowie fahrplanbedingten Distanzerhöhungen ab 2014 (15% See, 20% Luft).

³⁾ Unter anderem DB Fuhrpark, innerbetrieblicher Verkehr.

EINSATZ UMWELTFREUNDLICHER DIESELLOKOMOTIVEN

GRI EN5

DB Bahn Fernverkehr hat mit Bombardier einen Auftrag über die Lieferung von sieben TRAXX-Diesellokomotiven mit Mehrmotorenantrieb unterschrieben. Die Lokomotiven werden für Autozüge vom Festland nach Sylt eingesetzt. Das Besondere an den TRAXX-Lokomotiven ist, dass sie über vier einzelne Motoren verfügen, die je nach Bedarf einzeln zugeschaltet werden können. Dieselrußpartikelfilter sorgen außerdem dafür, dass der Ausstoß von Feinstaub im Vergleich zur BR 218 um 99,9% reduziert wird.

NEUE FAHRZEUGE ALS BEITRAG ZUR LUFTREINHALTUNG BEI DB BAHN REGIO BUS

GRI EN5 EN26

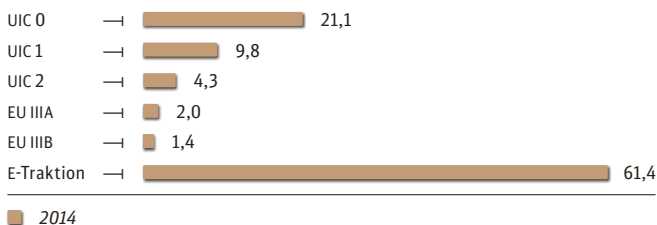
DB Bahn Regio Bus wird für die Jahre 2015 und 2016 über 800 Stadt- und Überlandbusse aus einem Rahmenvertrag mit MAN und Iveco abrufen, der ein Volumen von insgesamt 200 Mio.€ hat. Außerdem besitzt DB Bahn Regio Bus für die Jahre 2017 und 2018 eine Option auf weitere Fahrzeuge. Durch den Einkauf der umweltfreundlichen Neufahrzeuge, die die strenge Abgasnorm Euro VI einhalten, tragen wir dazu bei, dass weniger Luftschadstoffe freigesetzt werden und die Umweltbelastung reduziert wird.

HOHE EMISSIONSSTANDARDS IM FLOTTENBESTAND

GRI EN20

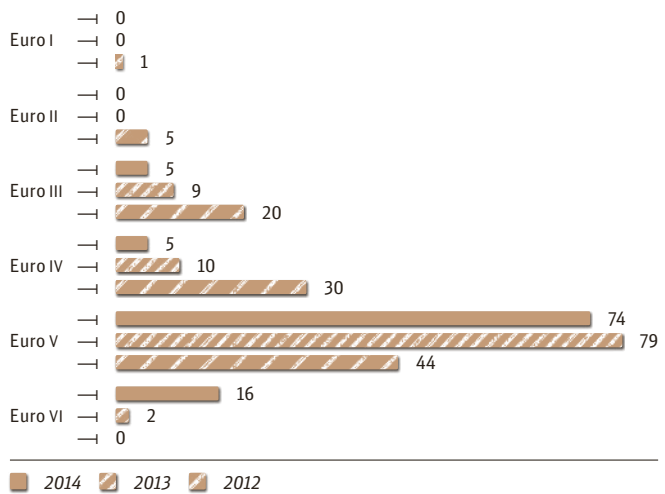


AUFTEILUNG DER SCHIENENFAHRZEUGFLOTTE NACH SCHADSTOFFNORMEN [IN %]



GRI EN20

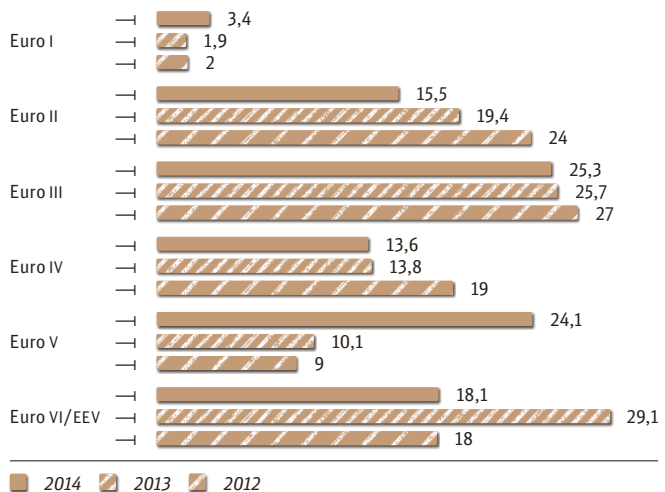
AUFTEILUNG DER LKW-FLOTTE NACH EURO-NORMEN [IN %]¹⁾



¹⁾ Langstrecken im Straßengüterverkehr.



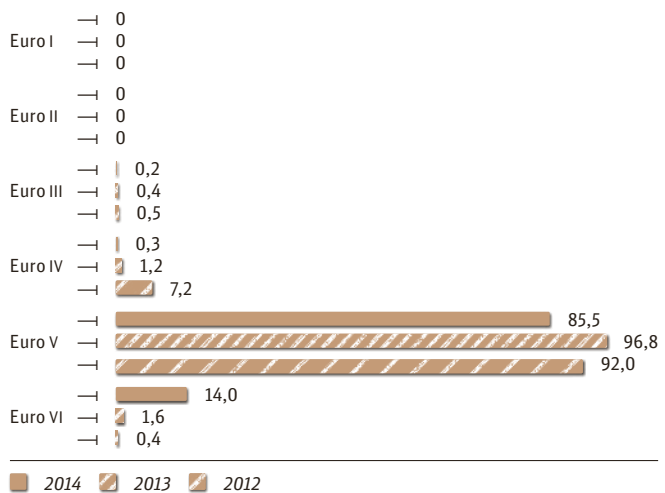
AUFTEILUNG DER BUSFLOTTE NACH EURO-NORMEN [IN %]¹⁾



¹⁾ 2014 inklusive DB Arriva.



AUFTEILUNG DER PKW-FLOTTE IN DEUTSCHLAND NACH EURO-NORMEN [IN %]



EINSATZ EMISSIONSÄRMERER FAHRZEUGE

GRI
EN5
EN26

Im Nahverkehr sind die ersten Fahrzeuge der insgesamt 200 bestellten umweltfreundlichen TRAXX-Lokomotiven im Einsatz. Im Kölner Dieselnetz setzt DB Bahn Regio die ersten der bestellten 56 Alstom-Coradia-LINT-Züge der Baureihe VT 620 ein. Die neuen Dieseltriebzüge erfüllen die strenge Abgasnorm-Stufe IIIB und sind mit einer SCR-(Selective-Catalytic-Reduction-)Abgasreinigung ausgerüstet, die Stickoxide so weit wie technisch möglich reduziert und den Partikelaustritt gegenüber den bislang eingesetzten Fahrzeugen um rund 90% vermindert.

Bei der S-Bahn Mitteldeutschland ist eine Hybridrangierlok mit 60% geringeren Schadstoffemissionen im Einsatz, die zudem erheblich geräuschärmer ist und bis zu 40% Kraftstoff sparen soll.

Im Projekt »EcoTrain« baut die DB RegioNetz Verkehrs GmbH gemeinsam mit sächsischen Forschungspartnern einen Hybridantrieb für ein dieselelektrisches Triebfahrzeug. Das BMVI fördert das Projekt. Für den Zug wird zudem eine umweltfreundliche CO₂-Klimaanlage entwickelt.

RECYCLING IN BETRIEBSHÖFEN AUSBAUEN

GRI
EN8
EN22

Auf dem Canton-Betriebshof von Arriva Trains Wales in Cardiff wird Regenwasser anstelle von Trinkwasser für die Zugtoiletten genutzt. Zudem arbeitet Arriva Trains Wales gemeinsam mit Entsorgungsunternehmen an Lösungen, um bis zu 90% des in den verschiedenen Niederlassungen und Betriebshöfen anfallenden Mülls zu recyceln.

**Naturschutz
MANAGEMENT FÜR DIE NATUR**

GRI
EN14

Zur Förderung der Artenvielfalt haben wir im DB-Konzern ein eigenes Naturschutzmanagement verankert. Federführend ist die Fachgruppe Naturschutz, die sich aus Experten von DB Umwelt und den Fachstellen der Geschäftsfelder zusammensetzt. Sie erarbeitet unter anderem Handlungsempfehlungen zu naturschutzfachlichen Fragestellungen, um den DB-Mitarbeitern konkrete Hilfestellungen für die Arbeit zu geben. So wurden im Berichtsjahr unter anderem neue Informationsmaterialien zum Umgang mit invasiven Neophyten auf Bahnanlagen zusammengestellt.

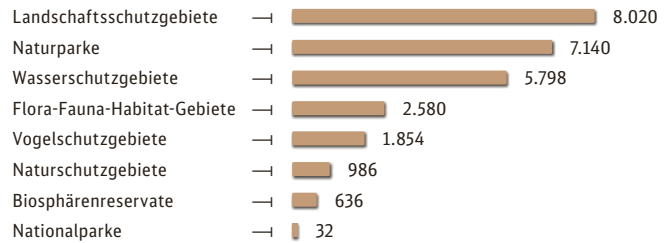
Darüber hinaus werden DB-Mitarbeiter regelmäßig in speziellen Schulungen über das Thema Naturschutz informiert. Nach interner Vorgabe müssen Fachkräfte aus den Bereichen Umweltschutz und Landschaftsplanung alle zwei Jahre eine Auffrischungsschulung besuchen. Darüber hinaus richten sich die Angebote auch an Projektleiter und Projektingenieure in Bau- und Instandhaltungsprojekten.

Im Berichtsjahr haben Vertreter der vier Verbände Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU), Verkehrsclub e.V. (VCD) und Deutsche Umwelthilfe (DUH), der Vorstandsvorsitzende der DBAG, Dr. Rüdiger Grube, und die Vorständin für Technik und Umwelt, Dr. Heike Hanagarth, eine gemeinsame Erklärung zur Nutzung von DB-Flächen unterschrieben. Zukünftig sollen für den Eisenbahnbetrieb nicht mehr notwendige Flächen für den Naturschutz identifiziert und an Verbände und Stiftungen übergeben werden.

BERÜHRUNGEN MIT SCHUTZGEBIETEN



BERÜHRUNG VON DB-STRECKEN MIT SCHUTZGEBIETEN IN DEUTSCHLAND [IN KM]

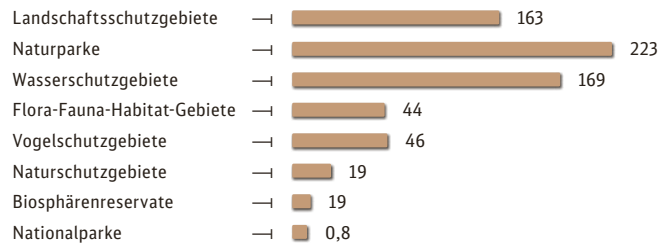


2014

Berührung bis zu 25 m von der Gleisachse. Schutzgebiete können sich überschneiden.



BERÜHRUNG VON DB-FLÄCHEN MIT SCHUTZGEBIETEN IN DEUTSCHLAND [IN QKM]



2014

Schutzgebiete können sich überschneiden.

AUSGLEICHS- UND ERSATZMASSNAHMEN



Wenn wir Bahnanlagen neu bauen oder bestehende umgestalten, berücksichtigen wir den Schutz der Natur bereits während der Planung. Ziel ist es, Eingriffe in Natur und Landschaft weitgehend zu vermeiden. Sollten dennoch Beeinträchtigungen auftreten, streben wir einen Ausgleich oder Ersatz an. Alle relevanten Daten zu diesen sogenannten Kompensationsverpflichtungen werden zukünftig im webbasierten Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation (FINK) geführt. Damit kommen wir der vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) geforderten Berichtspflicht gemäß Bundesnaturschutzgesetz nach. FINK unterstützt die gesamte Prozesskette von der Planung über die Umsetzung bis zu Unterhaltungspflege der Maßnahmen. Es ermöglicht allen Beteiligten, jederzeit einen aktuellen Überblick über den Status der Kompensation zu erhalten.

Im Zuge des Projekts »Elektronisches Stellwerk rechte Rheinstrecke« wurden zum Beispiel mehrere Bahnübergänge angepasst, die mit kleinen Eingriffen in das unmittelbare Umfeld einhergingen. Anstatt für jeden der sieben Bahnübergänge eine separate Maßnahme zu erstellen, haben wir die Kompensation in einer Maßnahme gebündelt und eine alte Weinbergs-trockenmauer saniert. Hier finden nun streng geschützte Mauereidechsen ein neues Zuhause. Um den Erfolg der Maßnahme nachzuweisen, wird ein dreijähriges Monitoring durchgeführt.

GRI
EN11

GRI
EN13
EN14
EN15

RENATURIERUNGSMASSNAHMEN IM PROJEKT KARLSRUHE-BASEL

GRI
EN13
EN15

Im Zuge der Baumaßnahmen im Großprojekt Ausbau- und Neubaus-
strecke Karlsruhe–Basel setzt der DB-Konzern verschiedene Renaturie-
rungsmaßnahmen um. In Ötigheim, Niederbühl und bei Auggen sind neue
Quartiere für geschützte Tierarten wie Reptilien, Amphibien oder Fleder-
mäuse entstanden. Bei Kappel-Grafenhausen läuft seit 2005 das Projekt
»Revitalisierung des Fluss-Ökosystems Taubergießen«. Außerdem wurde
dort an der Alten Elz eine Fischtreppe errichtet. Auch die Dreisam östlich
von Freiburg wird renaturiert: Dort entsteht unter anderem ein neuer
Lebensraum für Lachse. Zudem wird das Gewässerbett aufgeweitet, um
vor Hochwasser zu schützen.

VEGETATIONSKONTROLLE FÜR SICHEREN BAHNBETRIEB

Der sichere Eisenbahnverkehr hat höchste Priorität. Dafür müssen wir
Gleise und Trassen regelmäßig warten. Dazu entfernen wir auch Pflanzen,
damit sie nicht das Gleisbett beeinträchtigen, die Sicht auf Signale ver-
sperren oder zu Hindernissen werden.

Bei der Vegetationskontrolle werden chemische Pflanzenschutz-
mittel in enger Absprache mit den zuständigen Behörden grundsätzlich
nur dort eingesetzt, wo keine nicht chemischen Alternativen zur Auf-
wuchsvermeidung zur Verfügung stehen. Dieses Vorgehen haben wir in
unseren internen Leitlinien zum integrierten Pflanzenschutz beschrieben.
Auf rund 57.500 km Gleis wurde im Berichtsjahr eine Wirkstoffmenge von
80,9 t eingesetzt – dies entspricht 1,41 kg/km und ungefähr 0,4% des
Gesamtherbizidabsatzes in Deutschland. Damit wurden rund 94% der
Gleise mit Herbiziden behandelt. Eingesetzt wurden die vom Bundesamt
für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit speziell für den Gleis-
bereich zugelassenen und nur unmittelbar dort angewandten Wirkstoffe
Flazasulfuron, Flumioxazin und Glyphosat. Dabei stellen wir sicher, dass
keine Wirkstoffe in angrenzende Flächen gelangen. Im Gleisumfeld sowie
auf Bahnhöfen, Wegen und Plätzen wenden wir mechanische Verfahren an.

VOGELSCHUTZ AN OBERLEITUNGSANLAGEN

GRI
EN13
EN15

Neue Oberleitungsanlagen werden schon beim Bau vogelsicher aus-
gestaltet. Ziel der Vogelschutzmaßnahmen ist es, durch konstruktive Maß-
nahmen Vögel gegen Stromschlag zu schützen.

Bei bestehenden Anlagen verursachen Vögel und Kleintiere jährlich
bis zu 5.000 Kurzschlussereignisse in den Oberleitungen. Hier verbessert
die DB Netz AG den Vogel- und Kleintierschutz beispielsweise durch den
Einbau sogenannter »Animal Guards«, die verhindern, dass Tiere Isola-
toren überqueren oder sich daraufsetzen. Die Verbesserung des Vogel-
schutzes erfolgt vor allem durch freiwillige, ergänzende Schutzeinrich-
tungen an den Oberleitungsanlagen. Durch das Ziel, die Anzahl der
Kurzschlussereignisse zu verringern, können auch die resultierenden
Instandhaltungs- und Schadensfolgekosten spürbar reduziert werden.

Weitere Umweltthemen

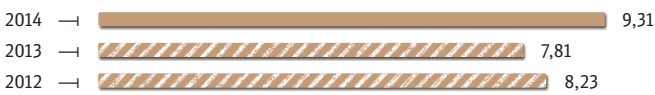
WASSERVERBRAUCH GESTIEGEN

GRI
EN8
EN21

Im Berichtsjahr war ein Mehrverbrauch beim Wasserbezug zu ver-
zeichnen. Genaue Ursachen sind derzeit nicht bekannt. Ermittelt wird
der Wert durch den öffentlichen Bezug.



VERBRAUCHTES WASSER [IN MIO. M³]



DB Schenker Rail nur Deutschland ohne DB Bahn Regio, öffentlicher Bezug.

Unsere Züge in Deutschland werden in bundesweit 54 Waschanlagen
gewaschen, von denen 28 bereits durch geschlossene Neubauten ersetzt
wurden. Diese verhindern, dass Reste des Reinigungsmittels durch Wind
in die Umwelt getragen werden. Bis zu 40% des benutzten Wassers sind
recyceltes Wasser.

GRI
EN10

Ressourcenschonende Fahrzeugreinigung

Annähernd die Hälfte aller Waschanlagen für Schienenfahrzeuge
verfügt bereits über ein Kreislaufsystem für das Waschwasser. Auch viele
Busse können schon ressourcenschonend gereinigt werden. In Herford
wird derzeit beispielsweise eine Waschanlage errichtet, die mit Regen-
wasser gespeist wird.

GRI
EN8

BUSSGELDZAHLUNGEN UND STRAFVERFAHREN FÜR NICHT-EINHALTUNG VON UMWELTAUFLAGEN

Im Berichtsjahr sind keine Bußgeld- und Strafverfahren für Nicht-
einhaltung von Umweltauflagen erfolgt, deren Geldwert 500.000 € über-
schritten hat.

GRI
EN28

WESENTLICHE FREISETZUNGEN

Freisetzung können durch Unfälle beim Transport von Gefahrgü-
tern erfolgen. Bei Überschreitung vorgegebener Mengenschwellen
beziehungsweise Schweregrade bestehen Meldepflichten. Im Berichtsjahr
fanden bei DB Schenker Rail in Deutschland drei Ereignisse im Sinne
der Meldekriterien statt. Im Einzelnen handelte es sich dabei um ein
Ereignis am 3. August 2014 in Frankfurt/Oderbrücke mit dem Austritt
von 10.000 kg einer Chemikalie UN 1033, ein Ereignis am 12. August 2014
in Mühldorf (Oberbayern) mit dem Austritt von 55.000l einer Chemikalie
UN 1993 sowie ein Ereignis am 7. September 2014 in Mannheim Rbf mit
dem Austritt von 620 kg einer Chemikalie UN 2014. Umweltschäden
wurden von DB Schenker Rail dabei so gering wie möglich gehalten. 2012
und 2013 gab es keine meldepflichtigen Ereignisse. Bei DB Schenker
Logistics Landverkehr fand im Berichtsjahr wie auch in den Jahren 2013
und 2012 in Europa kein meldepflichtiges Ereignis statt.

GRI
EN23

UMWELTMANAGEMENTSYSTEM

Operativ unterstützt werden unsere Umweltziele durch ein DB-kon-
zernweites Umweltmanagementsystem. Wir orientieren uns dabei an der
Norm ISO 14001. Im Berichtsjahr verfügten insgesamt 55% der aktiven
Unternehmen des DB-Konzerns über dieses Umweltmanagementsystem.
34% der Unternehmen sind bereits nach ISO 14001 zertifiziert.

GRI
4.8

Bei den Unternehmen des DB-Konzerns mit zertifiziertem Umwelt-
managementsystem nach ISO 14001 ergab sich eine Steigerung um 4 Pro-
zentpunkte. Diese resultierte im Wesentlichen aus der hohen internati-
onalen Zertifizierungsrates durch DB Schenker Logistics. Der Anteil in
Deutschland war stabil und der leichte Rückgang auf Umstrukturie-
rungen innerhalb des DB-Konzerns zurückzuführen, beispielsweise Fusi-
onen von Gesellschaften.

GRI 4.8



ANTEIL UNTERNEHMEN DES DB-KONZERNS MIT ZERTIFIZIERTEM UMWELTMANAGEMENTSYSTEM NACH ISO 14001, PER 31.12. [IN %]

	2014 ¹⁾	2013	2012
In Deutschland	39	43	31
In Europa (ohne Deutschland)	26	22	21
Weltweit (ohne Europa und Deutschland)	61	49	50
DB-Konzern	34	30	27

¹⁾ Per 30.11.

FAHRTZIEL NATUR AUSGEBAUT

GRI 2.10 EN26



Gemeinsam mit den großen Umweltverbänden BUND, NABU und VCD sind wir Träger der Kooperation FAHRTZIEL NATUR. Partner sind 22 Nationalparks, Naturparks und Biosphärenreservate in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Wichtigstes Ziel der Kooperation ist die Verlagerung touristischer Verkehre auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Insbesondere legt die Kooperation den Fokus auf die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote vor Ort. Dies ist daher die wichtigste Beurteilungsgrundlage für den Erfolg der Kooperation. Wurde bis Ende 2012 noch in mehr als einem Drittel der Fahrtziel-Natur-Gebiete eine kostenlose oder zu einem günstigen Festpreis mögliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs angeboten, so verfügte im Berichtsjahr bereits die Hälfte der Gebiete über entsprechende Angebote. Hierdurch wird ein wichtiger Anreiz für Feriengäste geschaffen, bereits mit dem Zug anzureisen und trotzdem am Urlaubsziel umweltfreundlich mobil zu sein. Im Berichtsjahr wurde Fahrtziel Natur als »Internationales Best Practice« mit dem Mobilitätspreis des Verkehrsclubs Österreich ausgezeichnet.

WEITERE INFORMATIONEN

GRI 4.8 EC6

VERBINDLICHE GRUNDSÄTZE FÜR LIEFERANTENBEZIEHUNGEN

Gestiegene Anforderungen an die Einhaltung von ökologischen und sozialen Standards erfordern vom DB-Konzern deren Etablierung auch bei seinen globalen Lieferantenbeziehungen. Dies erfolgt durch ein IT-gestütztes Lieferantenmanagement. Im Berichtsjahr lag der Fokus auf der Weiterentwicklung des Prozesses zur Lieferantenentwicklung, um Leistung, Qualität und Innovationsfähigkeit strategisch bedeutsamer Lieferanten zu verbessern.

GRI HR1 HR5 HR6 HR7



Durch das Lieferantenmanagement ist der DB-Konzern in der Lage, Regelungen zu Nachhaltigkeitskriterien als verbindliche Standards gegenüber seinen Lieferanten einzuführen. Dazu gehört auch der DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner, der verbindliche und verpflichtende Grundsätze zum Umgang mit Mitarbeitern und dem Gemeinwesen enthält. Es finden sich dort beispielsweise Regelungen zu Menschenrechten, zum Verbot von Kinder- und Zwangsarbeit, zur Versammlungs- und Vereinigungsfreiheit sowie zu Umweltthemen und zur Korruptionsprävention. Alle Lieferanten müssen vor Aufnahme einer Geschäftsbeziehung den DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner oder einen vergleichbaren Branchen- beziehungsweise firmeneigenen Verhaltenskodex akzeptieren. Zudem sind die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) einzuhalten sowie in den relevanten Bereichen Umweltmanagementsysteme nachzuweisen.

GRI HR2 HR5 HR6 HR7



Im Berichtsjahr sowie in den Vorjahren hat die Qualitätssicherung des DB-Konzerns im Auftrag der Zentralen Beschaffung bei Lieferanten vor Ort Audits durchgeführt. Für Lieferanten güteprüfungspflichtiger Produkte oder von Produkten mit einer herstellerbezogenen Produktqualifikation wurden die Systeme, Prozesse und Produkte überprüft. Auffälligkeiten aus diesen Audits werden der Zentralen Beschaffung gemeldet. Im Berichtsjahr sind aus den Audits keine Feststellungen bezüglich Menschenrechtsverletzungen, Vereinigungsfreiheit, Kinderarbeit und Zwangs- oder Pflichtarbeit bekannt.

Darüber hinaus hat die Zentrale Beschaffung für jede wichtige Produkt- und Dienstleistungsgruppe sogenannte Warengruppenstrategien entwickelt. Hierbei werden alle relevanten Parameter wie Markt, Umfeld und Kunden analysiert sowie Handlungsempfehlungen für die Geschäftsfelder abgeleitet. Diese unterstützen über individuelle Ausprägungen die Erreichung der ökonomischen, ökologischen und sozialen Ziele für die konkrete Warengruppe.



Der DB-Konzern hat mithilfe eines anerkannten Verfahrens der externen CSR-Rating-Agentur EcoVadis sein Risikomanagement in Bezug auf ökologische und soziale Standards in der Lieferkette erweitert. Lieferanten nehmen eine Selbsteinschätzung in den Themenbereichen Menschenrechte, Arbeitsbedingungen (inklusive Verbot von Kinder-, Zwangs- und Pflichtarbeit, Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivvereinbarungen), Umwelt, fairer Wettbewerb, Verbraucherfragen, Beteiligung der Gemeinschaft und Entwicklung vor. Basierend auf dieser Selbsteinschätzung, werden sie von EcoVadis bewertet und ihre Leistungen anschließend regelmäßig überprüft. Von den rund 300 Lieferanten, die wir angeschrieben haben, haben sich bislang bereits über 140 bewerten lassen. Parallel dazu engagieren wir uns bei der Etablierung eines einheitlichen CSR-Branchenstandards in der europäischen Bahnindustrie.

Schließlich werden im Rahmen der delegierten Beschaffung sogenannte Business-Partner-Due-Diligences – das heißt Risikoüberprüfungen der Integrität bei der Auswahl von Geschäftspartnern – durchgeführt. DB International benutzt insoweit seit 2013 für seinen IT-basierten Arbeitsprozess ein Softwareprogramm, das im Berichtsjahr mit Blick auf die zu untersuchenden Lieferantengruppen weiterentwickelt und insgesamt anwenderfreundlicher gestaltet wurde. Daneben werden manuelle Integritätsprüfprozesse bei DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics angewendet. Bei DB Schenker Rail wurde der Prüfprozess 2014 auf andere Länder in Europa ausgeweitet. Zudem wurde im Berichtsjahr für das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen ein manueller Integritätsprüfprozess entwickelt, der Geschäftspartner für die Fahrzeuginstandhaltung in den Fokus nehmen soll.

LEBENSZYKLUSKOSTEN RÜCKEN STÄRKER IN DEN FOKUS

Nachhaltiger Erfolg in der Beschaffung ist mittel- und langfristig nur durch einen ganzheitlichen Optimierungsansatz der Lebenszykluskosten (LCC) möglich. Dies gilt insbesondere für das anlagenintensive Geschäft des DB-Konzerns mit lang laufenden Anlagegütern im Bereich der Infrastruktur und der Schienenfahrzeuge.

Mit dem LCC-Ansatz wird nicht allein die ökonomische Zielsetzung unterstützt. Er ist auch für die Erreichung der ökologischen Ziele von Bedeutung. Bereits heute wird bei großen Investitionsvorhaben für Schienenfahrzeuge und Schienenfahrzeugersatzteile eine Lebenszykluskostenbetrachtung als Entscheidungsgrundlage herangezogen. Dass ökonomische und ökologische Ziele vereinbar sind, zeigt ein Beispiel aus der Nachrüstung von Rangierlokomotiven für DB Schenker Rail mit einer Start-Stopp-Automatik. Hier amortisieren sich langfristig die Aufwendungen der Nachrüstung durch Einsparungen im Energieverbrauch. Diese entlastet nicht nur die Umwelt durch geringeren Dieselvebrauch und damit geringeren CO₂-Ausstoß, sondern bietet zukünftig ökonomische Vorteile durch geringere Betriebskosten. Im nächsten Schritt gilt es, diesen Ansatz auch auf andere Beschaffungsbereiche zu übertragen. Eine stärkere Berücksichtigung der LCC-Systematik stellt für den DB-Konzern ein wesentliches Mittel dar, um Zielkonflikte zwischen ökonomischen und ökologischen Kriterien im Sinne der Strategie DB2020 in Einklang zu bringen.

GRI HR5 HR6 HR7

BESCHEINIGUNG ÜBER EINE UNABHÄNGIGE BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNG

An die Deutsche Bahn AG, Berlin

Wir haben auftragsgemäß eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit hinsichtlich der Informationen im Abschnitt »Zusatzinformationen zur Nachhaltigkeit« des »Integrierten Berichts 2014« der Deutschen Bahn AG, Berlin, (im Folgenden die »Gesellschaft«) für das Geschäftsjahr 2014 durchgeführt.

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Der Vorstand der Gesellschaft ist verantwortlich für die Erstellung der Informationen im Abschnitt »Zusatzinformationen zur Nachhaltigkeit« des »Integrierten Berichts 2014« der Gesellschaft in Übereinstimmung mit den in den Sustainability Reporting Guidelines Vol. 3.1 (Seite 7 bis 17) der Global Reporting Initiative (GRI) genannten Kriterien:

- Wesentlichkeit,
- Einbezug von Stakeholdern,
- Nachhaltigkeitskontext,
- Vollständigkeit,
- Ausgewogenheit,
- Klarheit,
- Genauigkeit,
- Aktualität,
- Vergleichbarkeit und
- Zuverlässigkeit.

Diese Verantwortung umfasst zum einen die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Erstellung des Abschnitts »Zusatzinformationen zur Nachhaltigkeit« des »Integrierten Berichts 2014« sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen plausibel sind. Zum anderen umfasst die Verantwortung die Konzeption, Implementierung und Aufrechterhaltung von Systemen und Prozessen, soweit sie für die Erstellung des Abschnitts »Zusatzinformationen zur Nachhaltigkeit« des »Integrierten Berichts 2014« von Bedeutung sind.

UNABHÄNGIGKEIT UND QUALITÄTSSICHERUNG DER WIRTSCHAFTSPRÜFUNGSGESELLSCHAFT

Wir haben die Anforderungen an die Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen des Verhaltenskodex für Berufsangehörige (»Code of Ethics for Professional Accountants«) des International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-Kodex), der auf den fundamentalen Grundsätzen der Integrität, Objektivität, berufliche Kompetenz und erforderliche Sorgfalt, Verschwiegenheit sowie berufswürdiges Verhalten basiert, eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet den International Standard on Quality Control 1 an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebenden gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen umfasst.

VERANTWORTUNG DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Tätigkeit eine Beurteilung darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Annahme veranlassen, dass die Nachhaltigkeitsinformationen im Abschnitt »Zusatzinformationen zur Nachhaltigkeit« des »Integrierten Berichts 2014« der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2014 in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Kriterien der Sustainability Reporting Guidelines Vol. 3 (Seite 7 bis 17) der GRI erstellt worden sind.

Nicht Gegenstand unseres Auftrags waren die materielle Prüfung produktbezogener oder dienstleistungsbezogener Angaben (z.B. CO₂ freie Angebote) im »Integrierten Berichts 2014« sowie die materielle Prüfung von Verweisen auf externe Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen sowie von zukunftsbezogenen Aussagen.

Darüber hinaus wurden wir beauftragt, auf Basis der Ergebnisse unserer betriebswirtschaftlichen Prüfung Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitsmanagements und der Nachhaltigkeitsberichterstattung auszusprechen.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 vorgenommen. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und den Auftrag unter Beachtung des Grundsatzes der Wesentlichkeit so zu planen und durchzuführen, dass wir unsere Beurteilung mit einer begrenzten Sicherheit abgeben können.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, so dass dementsprechend eine geringere Sicherheit gewonnen wird.

Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer betriebswirtschaftlichen Prüfung haben wir unter anderem folgende Tätigkeiten durchgeführt:

- Befragung von Mitarbeitern der für die Erstellung des Abschnitts »Zusatzinformationen zur Nachhaltigkeit« des »Integrierten Berichts 2014« verantwortlichen Abteilungen über den Prozess zur Erstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung und über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem;
- Verschaffung eines Verständnisses der Nachhaltigkeitsorganisationsstruktur, des Stakeholderdialogs sowie des Entwicklungsprozesses für das Nachhaltigkeitsprogramm der Gesellschaft;
- Befragung von Mitarbeitern der Fachabteilungen, die einzelne Berichtskapitel (Teilprojekte) verantworten;
- Aufnahme der Verfahren und Einsichtnahme in die Dokumentation der Systeme und Prozesse zur Erhebung, Analyse, Plausibilisierung und Aggregation der Nachhaltigkeitsdaten sowie deren stichprobenartige Überprüfung;

- Durchführung von Vor-Ort-Besuchen im Rahmen der Untersuchung der Prozesse zur Erhebung, Analyse und Aggregation ausgewählter Angaben bei:
 - DB Schenker AG – Geschäftsfeld DB Schenker Logistics (Essen, Deutschland),
 - Schenker Deutschland AG (Dortmund, Deutschland – telefonisch),
 - DB Netz AG (Saarbrücken, Deutschland),
 - DB Netz AG (Frankfurt, Deutschland),
 - DB Energie GmbH (Frankfurt, Deutschland),
 - DB ProjektBau GmbH (Berlin, Deutschland),
 - DB Zeitarbeit GmbH (Berlin, Deutschland)
- Analytische Beurteilung der Angaben innerhalb des Abschnitts »Zusatzinformationen zur Nachhaltigkeit«;
- Abgleich von ausgewählten Daten mit den entsprechenden Angaben im Lagebericht des »Integrierten Berichts 2014« der Gesellschaft;
- Erlangung von weiteren Nachweisen für ausgewählte Angaben des Abschnitts »Zusatzinformationen zur Nachhaltigkeit« des »Integrierten Berichts 2014« durch Einsichtnahme in interne Dokumente, Verträge und Rechnungen/Berichte von externen Dienstleistern.

Urteil

Auf der Grundlage unserer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass die Nachhaltigkeitsinformationen im Abschnitt »Zusatzinformationen zur Nachhaltigkeit« des »Integrierten Berichts 2014« der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2014 in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Kriterien der Sustainability Reporting Guidelines Vol. 3 (Seite 7 bis 17) der GRI erstellt worden sind.

ERGÄNZENDE HINWEISE - EMPFEHLUNGEN

Ohne das oben dargestellte Urteil einzuschränken, sprechen wir folgende Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitsmanagements und der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Gesellschaft aus:

- Weitere Formalisierung des internen Kontrollsystems für Nachhaltigkeitsinformationen;
- Weiterentwicklung der IT-Systeme zur Nachhaltigkeitsberichterstattung und der entsprechenden Prozessdokumentation;
- Ausweitung und Harmonisierung der Berichtssysteme zur Nachhaltigkeitsberichterstattung unter Einbezug der ausländischen Gesellschaften, um alle wesentlichen Nachhaltigkeitsinformationen weltweit berichten zu können;
- Vorbereitung der Berichterstattung gemäß der Anforderungen der GRI G4 Guidance.

Berlin, den 27. Februar 2015
PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Michael Werner

ppa. Dr. Angelika Sawczyn

GRI-INDEX

Den vollständigen GRI-INDEX mit Kern- und Zusatzindikatoren finden Sie online.



GRI-INDIKATOR	THEMA	SEITE
Profil		
1.1-1.2	Strategie und Analyse	33-35, 72-75, 170
2.1-2.10	Organisationsprofil	60-69, 81, 94, 95, 107, 111, 116, 134, 195-200, 268, 274, 282
3.1-3.4	Berichtsprofil	268, 292
3.5-3.11	Berichtsumfang und -grenzen	192-194, 253-262, 268
3.12	GRI-Content-Index	285, 286
3.13	Externe Berichtsprüfung	39, 266, 283, 284
4.1-4.10	Corporate Governance	4, 5, 36-56, 76, 81, 113-115, 168-177, 263-265, 268, 281, 282
4.11-4.13	Verpflichtungen gegenüber externen Initiativen	55-56, 81, 286
4.14-4.17	Einbeziehung von Stakeholdern	49-54, 224
Ökonomische Leistungsindikatoren		
DMA EC	Managementansatz	Umschlagseite 3; 76-78, 82, 101-104,
EC1-EC4	Wirtschaftliche Leistung	60, 89, 95-98, 107, 189, 211, 234-238, 239, 275
EC5-EC7	Marktpräsenz	112, 115, 165-167, 270, 282
EC8-EC9	Mittelbare wirtschaftliche Auswirkungen	72, 82, 89, 175, 249, 250
Ökologische Leistungsindikatoren		
DMA EN	Managementansatz	76-79, 121, 281, 282
EN1, EN2	Materialien	277, 278
EN3-EN7	Energie	118, 119, 121, 158, 274-280
EN8-EN10	Wasser	280, 281
	<i>Der DB-Konzern agiert weltweit in über 130 Ländern an über 2.000 Standorten. Der damit einhergehende Wasserbezug erfolgt fast ausschließlich von öffentlichen oder privaten Wasserversorgungsunternehmen und beinhaltet im Wesentlichen die Trinkwasserversorgung sowie die Bereitstellung von Wasser für sanitäre Zwecke und Reinigungsprozesse. Dem DB-Konzern sind keine Umstände bekannt, die auf eine erhebliche Betroffenheit der dabei genutzten Wasserquellen schließen lassen.</i>	
	<i>Soweit es sich über die Versorgung der eigentlichen Betriebsstandorte hinaus um temporäre Wasserentnahmen im Zuge von Baumaßnahmen an der durch den DB-Konzern betriebenen Verkehrsinfrastruktur handelt und hierbei eine erhebliche Betroffenheit der jeweiligen Wasserquellen bestehen könnte, unterliegen diese Tätigkeiten den dafür üblichen genehmigungs- und aufsichtsrechtlichen Regularien. Eine zentrale Erfassung der dabei geförderten und anschließend um- oder abgeleiteten Grundwassermengen erfolgt nicht.</i>	
EN11-15	Biodiversität	121, 280, 281
EN16-24	Emissionen, Abwasser und Abfall	118, 121, 274, 275, 277-281
	<i>In den Produktionsprozessen des DB-Konzerns werden keine ozonschichtschädigenden Stoffe freigesetzt.</i>	
	<i>Alle relevanten verbrennungsbedingten Emissionen, die bei der Bereitstellung der Transport- und Mobilitätsdienstleistungen entstehen, sind berichtet. POP werden in Regelprozessen gar nicht und VOC in nicht relevanten Größenordnungen freigesetzt. VOC entstehen bei Reinigungs- und Farbgebungsprozessen, bewegen sich im gesetzlichen Rahmen und erfolgen sowohl direkt als auch diffus.</i>	
	<i>Die Gesamtwasserentnahme und Gesamtwassereinleitung werden gemeinsam in Form des verbrauchten Wassers berichtet, da aufgrund der Produktionsprozesse im DB-Konzern kein wesentlicher Unterschied zwischen Entnahme und Einleitung besteht.</i>	
	<i>Die Abwässer des DB-Konzerns werden gemäß den geltenden Vorschriften behandelt, die Einhaltung der Grenzwerte für die Einleitung von Abwässern wird durch akkreditierte Labore regelmäßig analysiert. Das behandelte Abwasser wird überwiegend in die öffentliche Kanalisation eingeleitet. Direkteinleitungen von Abwässern (außer Niederschlagswasser) sind nicht bekannt.</i>	

GRI-INDIKATOR	THEMA	SEITE
EN26, EN27	Produkte und Dienstleistungen	119, 120, 121, 270, 276-279, 282
EN28	Einhaltung von Rechtsvorschriften	281
EN29	Transport	119, 151, 274
EN30	Gesamte Umweltschutzausgaben und -investitionen nach Art <i>Umweltschutzausgaben lassen sich im DB-Konzern nicht eindeutig von anderen Investitionen im Unternehmen trennen, insbesondere nicht, da im Rahmen des Nachhaltigkeitsansatzes ökologische und ökonomische Ziele konsequent miteinander verbunden werden.</i>	
Soziale Leistungsindikatoren		
ARBEITSPRAKTIKEN UND MENSCHENWÜRDIGE BESCHÄFTIGUNG		
DMA LA	Managementansatz	76-78, 111-116, 270-274
LA1-LA3	Beschäftigung	111-116, 270-274
LA4-LA5	Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis	114, 272
LA6-LA9	Arbeitsschutz	114, 272, 273
LA10-LA12	Aus- und Weiterbildung	111, 112, 114, 271, 273
LA13-LA15	Vielfalt und Chancengleichheit	113, 114, 271, 272
MENSCHENRECHTE		
DMA HR	Managementansatz	55, 56, 268, 282
HR1-HR3	Investitions- und Beschaffungspraktiken	268, 282
HR4	Gleichbehandlung	273
HR5	Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen	268, 282
HR6	Kinderarbeit	268, 282
HR7, HR10, HR11	Zwangs- und Pflichtarbeit, Bewertung, Wiedergutmachung	55, 268, 282
GESELLSCHAFT		
DMA SO	Managementansatz	55, 56, 70-71, 89-91, 268, 269
SO1	Gemeinwesen	70-71, 269
SO2-SO4	Korruption	55, 268, 269
SO5	Politik	49-51
SO7	Wettbewerbswidriges Verhalten	268, 269
SO8	Einhaltung der Gesetze	269
PRODUKTVERANTWORTUNG		
DMA PR	Managementansatz	56, 76, 77, 270
PR1	Kundengesundheit und -sicherheit	270
PR3 & PR5	Kennzeichnung von Produkten und Dienstleistungen	270, 93, 124
PR6	Werbung	270
PR9	Einhaltung von Gesetzesvorschriften	269

WEITERE INFORMATIONEN

288 GLOSSAR

- 288 Nachhaltigkeitsbegriffe
- 289 Finanzwirtschaftliche Begriffe
- 290 Geschäftsspezifische Begriffe

291 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

292 KONTAKTINFORMATIONEN

292 FINANZKALENDER

GLOSSAR

NACHHALTIGKEITSBEGRIFFE

Abfall

Unter Abfall versteht man nicht mehr benötigte Überreste im festen Zustand, was Flüssigkeiten und Gase in Behältern einschließt. Chemische Rückstände werden ebenfalls als Abfallstoffe bezeichnet.

Austritte

Mitarbeiter, die während oder direkt nach dem Mutterschutz/der Elternzeit den Konzern verlassen.

Bahnstrommix

Der Bahnstrommix stellt die Zusammensetzung der Strommenge dar, die DB Netze Energie für Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland beschafft.

Beschaffungsmix

Zusammensetzung der Energiequellen im Strombezug von DB Netze Energie.

Eco Plus

Angebot für Güterverkehrskunden, ihre Waren auf allen Strecken innerhalb Deutschlands CO₂-frei mit dem Zug transportieren zu lassen.

Eco Rail Innovation

Gemeinschaftsprojekt des DB-Konzerns und weiterer Partner zur Entwicklung emissionsarmer und energieeffizienter Antriebssysteme für Schienenfahrzeuge.

Eco Solutions

Innovative und klimafreundliche Transport- und Logistiklösungen von DB Schenker.

Erneuerbare Energien

Energiequellen, die erneuerbar und prinzipiell unbegrenzt vorhanden sind, zum Beispiel Wind oder Sonnenlicht.

Erneuerbare-Energien-Gesetz

Bundesgesetz zur Förderung der Einspeisung von Strom aus erneuerbaren Energien.

Flüsterbremse

Siehe K-Sohle.

Gesundheitsquote

Anteil der Arbeitstage ohne alle krankheitsbedingten Ausfalltage (mit Entgeltfortzahlung).

Klima

Nicht nur Wetter, sondern eine Momentaufnahme der sogenannten Klimafaktoren (Höhe, Relief, Vegetation etc.) und Klimaelemente (Regen, Sonneneinstrahlung etc.) an einem Ort.

K-Sohle

Leise Bremstechnologie aus Komposit-Werkstoffen (K), die das Rollgeräusch der Güterzüge halbiert.

Kunden- und Qualitätsinitiative

Geschäftsfeldübergreifend gesteuertes, DB-konzernweit angelegtes Portfolio aus Projekten mit dem Ziel der Verbesserung von Qualität und Kundenzufriedenheit.

Lärm

Störende oder gesundheitsschädigende Geräusche für Mensch und Umwelt.

Lärminderung

Reduktion von Lärm durch aktiven (zum Beispiel Lärmschutzwände) und passiven (zum Beispiel Schallschutzfenster) Lärmschutz.

Lärmsanierungsprogramm

Freiwilliges Programm des Bundes zur Reduktion des Lärms an bestehenden Bahnstrecken, das vom DB-Konzern umgesetzt wird.

Lärmvorsorge

Lärmschutzmaßnahmen an Neu- und Ausbaustrecken.

LL-Sohle

Leise Bremstechnologie aus Komposit-Werkstoffen (LL).

Luftschadstoffe

Ein Luftschadstoff ist eine Luftverunreinigung, die eine schädliche Umwelteinwirkung verursachen kann. Die Herkunft eines Luftschadstoffs kann sowohl natürlich oder durch den Menschen bedingt sein, zum Beispiel NO_x oder CO.

Methan (CH₄)

Treibhausgas, farb- und geruchsloser Kohlenwasserstoff, Hauptbestandteil von Erdgas.

Migrationshintergrund

Ausländische Staatsbürgerschaft oder Geburtsland abweichend vom Arbeitsland.

Nachhaltigkeit

Leitbild der Vereinbarkeit von ökologischen, sozialen und ökonomischen Zielen für eine zukunftsfähige und generationengerechte Entwicklung.

Partikel

Kleine Teilchen, wie zum Beispiel Staub.

Primärenergie

Energie, gerechnet ab dem Energieträger in seiner natürlichen Form, also inklusive Gewinnung, Transport und Umwandlung.

Recycling

Stoffliche Verwertung, zum Beispiel von Abfall.

Ressource

Hilfsmittel, Geldmittel, Reserve, Rohstoff.

Rückkehrer

Mitarbeiter, die aus dem Mutterschutz/der Elternzeit zurückkehren.

Rußpartikel

Emissionen, die bei der Verbrennung von Dieseldieselkraftstoffen entstehen, zum Beispiel NO_x, HC, SO₂, CO und NMHC. Zu den Dieselemissionen zählt ebenfalls Feinstaub.

Schallschutzwand

Mittel des aktiven Schallschutzes an Bahnstrecken, meist aus Materialien wie Aluminium, Holz, Beton. Neuartig sind Schallschutzwände aus mit Steinen gefüllten Drahtkörben (Gabionen).

Scope 1-3 (gemäß Green House Gas Protocol)

Im Rahmen des Carbon Accountings werden die Emissionen in drei sogenannte »Scopes« (Geltungsbereiche) eingeteilt. Für den DB-Konzern gilt: Scope 1 = CO₂-Emissionen unserer eigenen Fahrzeuge, Scope 2 = Traktionsstrombereitstellung, Scope 3 = Transportdienstleistungen unserer Subunternehmer. Scope 3 beinhaltet aufgrund unseres Geschäftsmodells nur die transportbedingten Emissionen gemäß Green House Gas Protocol. Emissionen aus nicht transportbedingten Prozessen werden im Klimaschutzziel nicht berücksichtigt.

Spezifisch

Relativ, zum Beispiel: auf die Verkehrsleistung gerechnet.

Stakeholder

Interessen-/Anspruchsgruppen und -vertreter.

Stickoxide (NO_x)

Luftschadstoffe (saurer Regen) und Treibhausgase (N₂O). Verbindungen aus Stickstoff- und Sauerstoffatomen, zum Beispiel Lachgas (N₂O), die teilweise gesundheitsschädlich/giftig sind.

Strommix

Zusammensetzung des Stroms nach Art der Energieerzeugung (zum Beispiel Steinkohle, Windkraft).

Umwelt-Plus

Spezielle Angebote für Kunden, im Personenverkehr ihre Reisen CO₂-frei zu unternehmen.

Vegetationskontrolle

Überprüfung und Zuschneiden/Entfernen der Vegetation im und am Gleiskörper durch mechanische und chemische (nur im unmittelbaren Gleisbereich) Verfahren.

Verbleib in Elternzeit

Mitarbeiter, die weder zurückgekehrt noch ausgetreten sind und zum 31.12. des Vorjahres in Mutterschutz/Elternzeit waren.

Zufriedenheitsindex

Index, basierend auf der Zufriedenheit, dargestellt auf einer Skala von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden). Diese Noten werden auf eine Skala von 0 bis 100 umgerechnet (0 Punkte = Note 6; 20 Punkte = Note 5; 40 Punkte = Note 4; 60 Punkte = Note 3; 80 Punkte = Note 2; 100 Punkte = Note 1).

FINANZWIRTSCHAFTLICHE BEGRIFFE

Brutto-Investitionen

Insgesamt getätigte Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände – unabhängig von der Finanzierungsart.

Capital Employed

Umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) sowie das Nettoumlaufvermögen.

Commercial-Paper-Programm (CP-Programm)

Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung kurzfristiger Schuldverschreibungen.

Debt-Issuance-Programm

Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung von Anleihen. Hierdurch wird eine hohe Flexibilität in der Emissionstätigkeit gewährleistet.

Derivative Finanzinstrumente (Derivate)

Derivate sind Finanzinstrumente, deren Preis oder Wert von den künftigen Kursen oder Preisen anderer Güter, Vermögensgegenstände oder Referenzgrößen (Zinsen, Indizes) abhängt. Es handelt sich hierbei um Verträge, in denen die Vertragsparteien vereinbaren, Vermögensgegenstände zu festgelegten Bedingungen in der Zukunft zu kaufen, zu verkaufen oder zu tauschen beziehungsweise alternativ Wertausgleichszahlungen zu leisten.

Earnings before Interest and Taxes (EBIT)

Operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern.

Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA)

Operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

Eigenkapitalquote

Finanzkennzahl, die auf die Bilanzstruktur abstellt: Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme in Prozent.

Equity-Methode/At-Equity-Bilanzierung

Verfahren zur Bilanzierung von Beteiligungen, die nicht auf Basis einer Vollkonsolidierung mit allen Aktiva und Passiva in den Konzern-Abschluss einbezogen werden. Hierbei wird der Beteiligungsbuchwert um die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals an der Beteiligung fortgeschrieben.

Gearing

Finanzkennzahl, die als Strukturkennziffer das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital in Prozent beschreibt.

International Financial Reporting Standards (IFRS)

International anerkannter Rechnungslegungsstandard. Seit 2002 gilt die Bezeichnung IFRS für das Gesamtkonzept der vom International Accounting Standards Board verabschiedeten Standards. Bereits zuvor verabschiedete Standards werden weiter als International Accounting Standards (IAS) zitiert.

Investitionszuschüsse

Finanzierungsbeteiligungen Dritter an spezifizierten Investitionsvorhaben ohne zukünftige Tilgungserfordernisse.

Kapitalkosten

Auf Basis von Marktwerten als gewichteter Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital berechnete Mindestrenditeanforderung.

Konsolidierungskreis

Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzern-Abschluss einbezogen sind.

Kreditfazilitäten

Von Banken eingeräumte Kreditmöglichkeiten, die bei Bedarf in Anspruch genommen werden können. Es handelt sich hier um fest zugesagte Kreditlinien mit unterschiedlichen Laufzeiten, die zum Teil als jederzeit verfügbare Liquiditätsreserve dienen, während die »Umbrella-Linien« insbesondere den ausländischen Tochtergesellschaften zur Working-Capital-Finanzierung und als Garantielinie zur Verfügung stehen.

Netto-Finanzschulden

Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing sowie den liquiden Mitteln und verzinslichen Außenforderungen.

Netto-Investitionen

Brutto-Investitionen abzüglich der Investitionszuschüsse von Dritten, zum Beispiel für Infrastrukturinvestitionen.

Operate Leases

Außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente: gepachtete oder gemietete Vermögensgegenstände.

Operatives Ergebnis nach Zinsen

Ergebniskennzahl, die für eine nachhaltige Ergebnisbeurteilung zusätzlich die Finanzierungskosten berücksichtigt (vor allem in den Infrastrukturgeschäftsfeldern relevant). Daher wird im Vergleich zum EBIT zusätzlich der operative Zinssaldo berücksichtigt.

Rating

Bonitätseinstufung, die durch Rating-Agenturen vorgenommen wird und Auswirkungen auf die Refinanzierungsmöglichkeiten und -kosten eines Unternehmens hat.

Return on Capital Employed (ROCE)

Kennziffer zur wertorientierten Steuerung. Entspricht der Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Capital Employed). Verhältniszahl in Prozent, definiert als (bereinigtes) EBIT im Verhältnis zum Capital Employed.

Rohrertrag

Betrag, der vom Umsatz nach Abzug der variablen (=umsatzabhängigen) Kosten beziehungsweise direkten (=auftragsabhängigen) Kosten verbleibt.

Saldierungsfähiges Planvermögen

Vermögensgegenstände, die bilanziell mit Brutto-Pensionsverpflichtungen verrechnet werden.

Swap

Ein Swap stellt den Grundbegriff für Finanzinstrumente dar, die den Austausch von zukünftigen Zahlungsströmen zum Inhalt haben. Dadurch können finanzielle Risiken (Zinsen, Währungen, Rohstoffe) gezielt abgesichert werden.

Tilgungsdeckung

Finanzkennziffer, die das Verhältnis zwischen laufender Finanzierungskraft und den finanziellen Verpflichtungen des Unternehmens (adjustierte Netto-Finanzschulden) beschreibt.

Zinslose Darlehen

Zu tilgende, aber unverzinsliche Darlehen des Bundes. Resultieren aus Finanzierungsbeteiligungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege.

GESCHÄFTSSPEZIFISCHE BEGRIFFE

Anlagenqualität

Bewertung des Zustands der aktiven Anlagen des Geschäftsfelds DB Netze Personenbahnhöfe.

Auslastung

Realer Anteil der Nutzung an der möglichen Kapazität.

Bedarfsplan

In den Bundesverkehrswegeplan eingestellte Neu- und Ausbaustrecken.

Bestandsnetz

Bestehendes Schienennetz und damit Rückgrat der Infrastruktur.

Besteller

In der Regel Bundesländer, die als Aufgabenträger für den SPNV Nahverkehrsleistungen bei Verkehrsunternehmen bestellen.

Betriebsleistung

Von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienennetz zurückgelegte Strecke. Maßgröße: Trassenkilometer (Trkm).

Buskilometer (Buskm)

Ein Buskilometer entspricht der Fahrt eines Busses über eine Entfernung von 1km.

Einzelwagenverkehr

Angebot im Güterverkehr zur Beförderung einzelner Güterwagen, die mit anderen Güterwagen zu einem Zug zusammengeschlossen werden. Die einzelnen Güterwagen eines solchen Zuges können unterschiedliche Ausgangs- und Zielbahnhöfe haben.

Fernverkehr

Verkehre mit Entfernungen >50km oder einer Fahrzeit >1 Stunde. Hier: Verkehre mit den Produkten ICE, IC/EC und NZ.

Frachtführer

Unternehmen, das für den Warentransport eingesetzt wird.

Ganzzugverkehr

Angebot im Güterverkehr zur Beförderung von zu einem ganzen Zug zusammengestellten Güterwagen.

Gesamtpünktlichkeit

Die Gesamtpünktlichkeit bei DB Netze Fahrweg umfasst alle Zugverkehre auf der Infrastruktur der DB Netz AG.

Integrierte Konzernstruktur

Eisenbahnverkehrsunternehmen, das zugleich auch Eisenbahninfrastrukturbetreiber ist.

Intermodaler Wettbewerb

Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern, zum Beispiel zwischen Schiene und Luftverkehr.

Interoperabilität (Mehrsystemfähigkeit)

Fähigkeit von Schienenfahrzeugen, sich an unterschiedliche technische Standards (zum Beispiel Spurweiten oder Stromsysteme) anzupassen und so möglichst durchgängig zwischen verschiedenen Schienennetzen einzelner Staaten zu verkehren.

Intramodaler Wettbewerb

Wettbewerb innerhalb eines Verkehrsträgers, zum Beispiel innerhalb des Eisenbahnsektors.

Kombinierter Verkehr (KV)

Verknüpfter Transport von Containern oder ganzen Lkw auf Schiene und Straße.

Kontraktlogistik

Leistungsbündel, das mehrere logistische Aktivitäten umfasst. Der Dienstleister ist nicht nur Organisator von Transportaufträgen, sondern übernimmt eigenverantwortlich Teile der Wertschöpfungskette.

Nahverkehr

Fahrten mit einer Länge <50km oder einer Fahrzeit <1 Stunde. Hier: Verkehre mit RB, RE und ähnlichen Produkten.

Netzzugang

Eisenbahninfrastrukturunternehmen stellen ihr Schienennetz gegen Entgelt Eisenbahnverkehrsunternehmen für Zugfahrten zur Verfügung.

Personenkilometer (Pkm)

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Personenverkehr: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiserreichweite.

Pünktlichkeit

Anteil pünktlicher Halte in Bezug auf alle Unterwegs- und Endhalte. Ein Halt wird als pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit im Personenverkehr um weniger als sechs beziehungsweise im Güterverkehr um weniger als 16 Minuten überschritten wurde.

Stationäre Anlagen

Gebäude und Anlagen wie Werke und Bahnhöfe.

Stationspreissystem

Transparentes und diskriminierungsfreies Preissystem für die Nutzung der Personenbahnhöfe. Die Höhe der Stationspreise ist maßgeblich von dem Leistungs- und Ausstattungsstand des jeweiligen Bahnhofs abhängig.

Supply Chain (Wertschöpfungskette)

Die Supply Chain eines Produkts umfasst alle wertgenerierenden Aktivitäten sämtlicher Fertigungs- und Absatzstufen, angefangen bei den Rohmaterialien bis hin zu den fertigen Produkten.

Tonnenkilometer (tkm)

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Güterverkehr: Produkt aus der transportierten Menge (Tonnen) und der zurückgelegten Entfernung (Kilometer).

Traktion

Antrieb zur Beförderung von Zügen. Je nach Energiequelle, Antriebsmaschine und Kraftübertragung werden unter anderem elektrische, diesel-elektrische und dieselhydraulische Traktion unterschieden. Triebfahrzeuge, die neben der elektrischen Traktion auch über eine dieselgestützte Traktion verfügen, werden auch als Hybridfahrzeuge bezeichnet.

Trasse

Im Fahrplan festgelegter Laufweg eines Zuges.

Trassenkilometer (Trkm)

Siehe Betriebsleistung.

Trassenpreissystem (TPS)

Regelt transparent und diskriminierungsfrei die Preise für die Nutzung des Schienennetzes durch interne und externe Kunden unter Berücksichtigung der individuellen Charakteristiken der benutzten Infrastruktur.

Twenty Foot Equivalent Unit (TEU)

Standardisierte Containereinheit mit 20 Fuß Länge (1 Fuß=30 cm).

Verkehrsleistung

Zentrale Kennzahl zur Messung der erbrachten Leistung im Personen- und Güterverkehr. Maßgrößen: Personenkilometer (Pkm), Tonnenkilometer (tkm).

Verkehrsträger

Streckenart der Verkehrsmittel, wie beispielsweise Straße oder Schiene.

Verkehrsvertrag

Vertrag zwischen Besteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Erbringung von Personennahverkehrsleistungen.

Versorgungssicherheit

Maß für die Zuverlässigkeit der Energieversorgung des Eisenbahnbetriebs in Deutschland.

Zugkilometer (Zugkm)

Ein Zugkilometer entspricht der Fahrt eines Zuges über eine Entfernung von 1km.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

- A**
- ABS – Ausbaustrecke
 - AgvMoVe – Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister
- B**
- bbl – Barrel
 - BEV – Bundeseisenbahnvermögen
 - BGH – Bundesgerichtshof
 - BilMoG – Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts
 - BIP – Bruttoinlandsprodukt
 - BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
 - BNetzA – Bundesnetzagentur
 - BPS – Bahnstrompreissystem
 - BR – Baureihe
 - BSWAG – Bundesschienenwegeausbaugesetz
 - Bund – Bundesrepublik Deutschland
 - Buskm – Buskilometer
 - B2B – Business-to-Business
 - B2C – Business-to-Consumer
- C**
- CGU – Cash-generating Units (zahlungsmittelgenerierende Einheit)
 - CHF – Schweizer Franken
 - COSO – Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission
 - CO₂ – Kohlenstoffdioxid, auch Kohlendioxid
 - CRI – Corporate Reputation Index
 - CSA – Credit Support Agreements
 - CSO – Chief Sustainability Officers
- D**
- DBAG – Deutsche Bahn AG
 - DB Finance – Deutsche Bahn Finance B. V.
 - DBGrG – Deutsche Bahn Gründungsgesetz
 - DB-Konzern – Deutsche Bahn Konzern
 - DBMLAG – DB Mobility Logistics AG
 - DBML-Konzern – DB Mobility Logistics Konzern
 - DfT – Department for Transport
 - DSA – Dynamischer Schriftanzeiger
- E**
- EAV – Ergebnisabführungsvertrag
 - EBA – Eisenbahn-Bundesamt
 - EBR – Europäischer Betriebsrat
 - EC – EuroCity
 - EE – Erneuerbare Energien
 - EEG – Erneuerbare-Energien-Gesetz
 - EEV – Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
 - EIU – Eisenbahninfrastrukturunternehmen
 - ERA – Europäische Eisenbahnagentur
 - ERTMS – European Rail Traffic Management System
 - ESTW – Elektronisches Stellwerk
 - ET – Elektrischer Triebzug
 - ETCS – Europäisches Leit- und Sicherungssystem
 - EU – Europäische Union
 - EUROFIMA – Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial
- EVG – Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
- EVU – Eisenbahnverkehrsunternehmen
- EZB – Europäische Zentralbank
- F**
- FRN – Floating Rate Note
 - FS – Ferrovie dello Stato (italienische Staatsbahn)
- G**
- GBP – Britisches Pfund Sterling
 - GDL – Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
 - GIS – Geoinformationssystem
 - GRI – Global Reporting Initiative
 - GWh – Gigawattstunde
- H**
- HFM – Hyperion Financial Management
 - HGB – Handelsgesetzbuch
 - HKD – Hongkong-Dollar
 - HR – Human Resources
- I**
- IATA – International Air Transport Association
 - IBP – Infrastrukturbeschleunigungsprogramm
 - IC – InterCity
 - ICE – Intercity-Express
 - IFRIC – IFRS Interpretations Committee
 - IFRS – International Financial Reporting Standards
 - IKS – Internes Kontrollsystem
 - IZB – Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht
- J**
- JPY – Japanischer Yen
- K**
- KBR – Konzernbetriebsrat
 - KonTraG – Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich
 - KSPS – Kartellschadenspräventionssystem
- L**
- LaTPS – Lärmabhängiges Trassenpreissystem
 - LCC – Lebenszykluskosten
 - Lkw – Lastkraftwagen
 - LuFV – Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
- M**
- M & A – Mergers & Acquisitions
 - MaRisk – Mindestanforderungen an das Risikomanagement
 - MIV – Motorisierter Individualverkehr
 - MJ – Megajoule
 - MWh – Megawattstunde
 - MWp – Megawatt Peak
- N**
- NBS – Neubaustrecke
 - NGO – Nichtregierungsorganisation
 - Nkm – Nutzwagenkilometer
 - NOK – Norwegische Krone
 - NP – Natürliche Personen
 - NS – Niederländische Bahnen
- O**
- ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr
 - ÖSPV – Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
- P**
- P – Personen
 - PBefG – Personenbeförderungsgesetz
 - PCA – Prüfungs- und Compliance-Ausschuss
 - PCGK – Public Corporate Governance Kodex des Bundes
 - Pkm – Personenkilometer
 - PKP – Polskie Koleje Państwowe (polnische Staatsbahn)
 - Pkw – Personenkraftwagen
 - PPA – Kaufpreisallokation
 - PwC – PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
- R**
- Renfe – Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (spanische Staatsbahn)
 - RMS – Risikomanagementsystem
 - ROCE – Return on Capital Employed
- S**
- SBB – Schweizerische Bundesbahnen
 - SCM – Supply Chain Management
 - SJ – Schwedische Eisenbahn
 - SMP – Strategischer Managementprozess
 - SNCF – Société Nationale des Chemins de fer Français (französische Staatsbahn)
 - SPNV – Schienenpersonennahverkehr
 - SPP – Strategische Personalplanung
 - SPS – Stationspreissystem
 - S & P – Standard & Poor's
- T**
- t – Tonnen
 - TEU – Twenty Foot Equivalent Unit
 - TJ – Terajoule
 - tkm – Tonnenkilometer
 - TPS – Trassenpreissystem
 - Trkm – Trassenkilometer
- U**
- UIC – Internationaler Eisenbahnverband
 - USD – US-Dollar
- V**
- VDE – Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
 - VLV – Verkehrsleistungsfaktor
 - V-Sohle – Verbundstoffbremssohle
 - VZP – Vollzeitpersonen
- W**
- WACC – Weighted Average Cost of Capital (gewichtete Kapitalkosten)
- Z**
- Zugkm – Zugkilometer
 - ZI – Zufriedenheitsindex

GRI
3.4

KONTAKTINFORMATIONEN

Investor Relations

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin



Telefon: 030.297-64031
Telefax: 069.265-20110
E-Mail: ir@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/ir

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



Dieser Integrierte Bericht, der Geschäftsbericht des DB Mobility Logistics Konzerns und der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG erscheinen auch in englischer Sprache.

Der Integrierte Bericht 2014 wurde am 19. März 2015 veröffentlicht und ist auch im Internet unter www.db.de/ib abrufbar.

Konzernkommunikation

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

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

DB-Servicenummer

Unsere Servicenummer 0180.6996633 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kunden.

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

FINANZKALENDER

29. Juli 2015

Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Zwischenberichts Januar–Juni 2015

16. März 2016

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2015



Impressum

- Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations
- Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
- Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
- Lithografie: Koch Lichtsatz und Scan, Wiesbaden
- Druck: ColorDruck Solutions, Leimen
- Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin
- Bildnachweis (jeweils von oben nach unten): Titel Umschlag: Max Lautenschläger → Seite 4: Max Lautenschläger → Seite 6: Pablo Castagnola → Seite 7: Syda Productions/shutterstock.com, iStockphoto.com/Jag_cz → Seite 8: Sergey Nivens/fotolia.com, peshkova/fotolia.com → Seite 9: Tina Axelsson, Max Lautenschläger → Seite 10: Max Lautenschläger, Jet-Foto Kranert → Seite 11: Lothar Mantel, Pablo Castagnola, Max Lautenschläger → Seite 12: Benjamin Pritzkuleit → Seite 13: Benjamin Pritzkuleit → Seite 14: DB AG → Seite 15: Max Lautenschläger, vege/fotolia.com → Seite 16: Max Lautenschläger, Michael Neuhaus, Uwe Miethe → Seite 17: Volker Emersleben, Andreas Labes → Seite 18: Max Lautenschläger → Seite 19: Max Lautenschläger, Philipp von Recklinghausen/lux-fotografen.de → Seite 20: DB AG, Max Lautenschläger → Seite 21: Max Lautenschläger → Seite 22: GTA Maschinensysteme GmbH, Peer Hauschild → Seite 23: Max Lautenschläger, Uwe Miethe, Max Lautenschläger → Seite 24: Max Lautenschläger → Seite 25: Jo Kirchherr, Max Lautenschläger → Seite 26: Max Lautenschläger → Seite 27: Max Lautenschläger, vege/fotolia.com → Seite 28: Stephan Minx, DB AG → Seite 29: Evren Kalinbacak/fotolia.com → Seite 30: Max Lautenschläger → Seite 32: Wolfgang Wilde → Seite 37: Max Lautenschläger → Seite 51: Max Lautenschläger → Seite 71: Jet-Foto Kranert, Mike Beims → Seite 113: Max Lautenschläger → Seite 118: Max Lautenschläger → Seite 120: Pablo Castagnola

10-JAHRES-ÜBERSICHT



[IN MIO. €]	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG										
Umsatz	39.728	39.107	39.296	37.979	34.410	29.335	33.452	31.309	30.053	25.055
Gesamtleistung	42.422	41.756	41.910	40.436	36.617	31.271	35.324	33.254	31.943	26.728
Sonstige betriebliche Erträge	2.824	2.853	3.443	3.062	3.120	3.864	3.046	3.219	2.859	2.366
Materialaufwand	-20.250	-20.414	-20.960	-20.906	-19.314	-15.627	-18.544	-17.166	-16.449	-12.650
Personalaufwand	-14.919	-14.383	-13.817	-13.076	-11.602	-11.115	-10.583	-9.913	-9.782	-9.211
Abschreibungen	-3.190	-3.228	-3.328	-2.964	-2.912	-2.825	-2.723	-2.795	-2.950	-2.801
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.057	-4.817	-4.719	-4.375	-4.092	-3.360	-3.927	-3.704	-3.144	-3.080
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.830	1.767	2.529	2.177	1.817	2.208	2.593	2.895	2.477	1.352
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	8	3	14	19	17	9	21	32	18	76
Übriges Finanzergebnis	-3	-15	-13	3	-23	-4	-47	-3	1	7
Zinsergebnis	-898	-879	-1.005	-840	-911	-826	-760	-908	-941	-945
Ergebnis vor Ertragsteuern	937	876	1.525	1.359	900	1.387	1.807	2.016	1.555	490
Jahresergebnis	988	649	1.459	1.332	1.058	830	1.321	1.716	1.680	611
BETRIEBLICHE ERGEBNISGRÖSSEN										
EBITDA bereinigt	5.110	5.139	5.601	5.141	4.651	4.402	5.206	5.113	-	-
EBIT bereinigt	2.109	2.236	2.708	2.309	1.866	1.685	2.483	2.370	2.143	1.350
WERTMANAGEMENT										
Capital Employed per 31.12.	33.683	33.086	32.642	31.732	31.312	28.596	27.961	27.393	28.693	27.013
Return on Capital Employed (ROCE) in %	6,3	6,8	8,3	7,3	6,0	5,9	8,9	8,7	7,5	5,0
Tilgungsdeckung in %	20,9	20,5	22,1	20,5	18,1	19,4	22,5	21,1	18,6	14,7
Gearing in %	112	110	109	110	118	115	131	151	213	256
Netto-Finanzschulden/EBITDA	3,2	3,2	2,9	3,2	3,6	3,4	3,1	3,2	3,9	-
CASHFLOW/INVESTITIONEN										
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.896	3.730	4.094	3.390	3.409	3.133	3.539	3.364	3.678	2.652
Brutto-Investitionen	9.129	8.224	8.053	7.501	6.891	6.462	6.765	6.320	6.584	6.381
Netto-Investitionen	4.442	3.412	3.487	2.569	2.072	1.813	2.599	2.060	2.836	2.362
BILANZ PER 31.12.										
Langfristige Vermögenswerte	45.530	43.949	44.241	44.059	44.530	41.308	42.353	42.046	43.360	42.907
davon Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	43.217	41.811	41.816	41.541	42.027	39.509	39.976	39.855	41.081	40.430
davon aktive latente Steuern	1.604	1.404	1.548	1.461	1.471	1.173	1.692	1.644	1.800	1.556
Kurzfristige Vermögenswerte	10.353	8.945	8.284	7.732	7.473	5.995	5.840	6.483	5.080	4.194
davon flüssige Mittel	4.031	2.861	2.175	1.703	1.475	1.470	879	1.549	295	305
Eigenkapital	14.525	14.912	14.978	15.126	14.316	13.066	12.155	10.953	9.214	7.675
Eigenkapitalquote in %	26,0	28,2	28,5	29,2	27,5	27,6	25,2	22,6	19,0	16,3
Langfristiges Fremdkapital	28.527	26.284	25.599	24.238	24.762	23.359	23.161	25.612	26.319	27.963
davon Finanzschulden	19.173	18.066	17.110	16.367	16.394	14.730	14.083	16.228	17.165	18.310
davon Pensionsverpflichtungen	4.357	3.164	3.074	1.981	1.938	1.736	1.649	1.594	1.514	1.414
Kurzfristiges Fremdkapital	12.831	11.698	11.948	12.427	12.925	10.878	12.877	11.964	12.907	11.463
davon Finanzschulden	1.161	1.247	1.503	1.984	2.159	1.780	2.770	1.834	2.716	1.664
Netto-Finanzschulden	16.212	16.362	16.366	16.592	16.939	15.011	15.943	16.513	19.586	19.669
Bilanzsumme	55.883	52.894	52.525	51.791	52.003	47.303	48.193	48.529	48.440	47.101
LEISTUNGSDATEN IM SCHIENENVERKEHR										
PERSONENVERKEHR										
Reisende in Mio.	2.254	2.235	2.152	1.981	1.950	1.908	1.920	1.835	1.854	1.785
Fernverkehr	129	131	131	125	126	123	123	119	120	119
Regional- und Stadtverkehr	2.125	2.104	2.021	1.856	1.824	1.785	1.797	1.717	1.735	1.667
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	88.407	88.746	88.433	79.228	78.582	76.772	77.812	74.792	74.788	72.554
Fernverkehr	36.102	36.777	37.357	35.565	36.026	34.708	35.457	34.137	34.458	33.641
Regional- und Stadtverkehr	52.305	51.969	51.076	43.663	42.556	42.064	42.355	40.654	40.331	38.913
GÜTERVERKEHR										
Beförderte Güter in Mio. t	329,1	390,1	398,7	411,6	415,4	341,0	378,7	312,8	307,6	274,6
Verkehrsleistung in Mio. tkm	102.871	104.259	105.894	111.980	105.794	93.948	113.634	98.794	96.388	88.022
INFRASTRUKTUR										
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.044	1.035	1.039	1.051	1.034	1.003	1.043	1.050	1.016	998
davon konzernexterne Kunden	261	247	231	220	195	170	162	147	128	110
MITARBEITER IN VZP										
Im Jahresdurchschnitt	296.094	293.765	286.237	282.260	251.810	239.888	240.008	231.356	228.990	220.343
Per 31.12.	295.763	295.653	287.508	284.319	276.310	239.382	240.242	237.078	229.200	216.389

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

