



Königs Wusterhausen - Cottbus		
Freigelege	RE 7	Wün
13:45	RE 7	Wün
14:13	RB 14	4 B



Deutsche Bahn

Integrierter Bericht 2020

Ein starkes Team für eine starke Schiene

Auf einen Blick

Zum interaktiven
Kennzahlenvergleich



			Veränderung	
Ausgewählte Kennzahlen	2020	2019	absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz bereinigt	39.902	44.431	- 4.529	- 10,2
Umsatz vergleichbar	40.197	44.330	- 4.133	- 9,3
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 5.484	681	- 6.165	-
Jahresergebnis	- 5.707	680	- 6.387	-
EBITDA bereinigt	1.002	5.436	- 4.434	- 81,6
EBIT bereinigt	- 2.903	1.837	- 4.740	-
Eigenkapital per 31.12.	7.270	14.927	- 7.657	- 51,3
Netto-Finanzschulden per 31.12.	29.345	24.175	+ 5.170	+ 21,4
Bilanzsumme per 31.12.	65.435	65.828	- 393	- 0,6
Capital Employed per 31.12.	41.764	42.999	- 1.235	- 2,9
Return on Capital Employed (ROCE) in %	- 7,0	4,3	-	-
Tilgungsdeckung in %	0,8	15,3	-	-
Brutto-Investitionen	14.402	13.093	+ 1.309	+ 10,0
Netto-Investitionen	5.886	5.646	+ 240	+ 4,3
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.420	3.278	- 1.858	- 56,7
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende in Mio.	2.866	4.874	- 2.008	- 41,2
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Pünktlichkeit DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland in %	95,2	93,9	-	-
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	81,8	75,9	-	-
Reisende in Mio.	1.499	2.603	- 1.104	- 42,4
davon in Deutschland	1.297	2.123	- 826	- 38,9
davon DB Fernverkehr	81,3	150,7	- 69,4	- 46,1
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	51.933	98.402	- 46.469	- 47,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm	677,8	767,3	- 89,5	- 11,7
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	213,1	232,0	- 18,9	- 8,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	78.670	85.005	- 6.335	- 7,5
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ¹⁾ in %	94,5	93,1	-	-
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	95,1	93,7	-	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.066	1.090	- 24	- 2,2
davon konzernexterne Bahnen	385,5	368,3	+ 17,2	+ 4,7
Anteil konzernexterner Bahnen in %	36,2	33,8	-	-
Stationshalte in Mio.	155,4	156,4	- 1,0	- 0,6
davon konzernexterne Bahnen	44,2	40,2	+ 4,0	+ 10,0
BUSVERKEHR				
Reisende in Mio.	1.367	2.271	- 904	- 39,8
Verkehrsleistung ²⁾ in Mio. Pkm	4.207	6.462	- 2.255	- 34,9
Betriebsleistung in Mio. Buskm	1.388	1.554	- 166	- 10,7
SPEDITION UND LOGISTIK				
Sendungen im Landverkehr in Tausend	108.166	107.132	+ 1.034	+ 1,0
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.094	1.186	- 92	- 7,8
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	2.052	2.294	- 242	- 10,5
Lagerhausfläche Kontraktlogistik in Mio. m²	8,8	8,4	+ 0,4	+ 4,8
WEITERE KENNZAHLEN				
Auftragsbestand im Personenverkehr per 31.12. in Mrd. €	84,7	87,9	- 3,2	- 3,6
Betriebslänge Schienennetz per 31.12. in km	33.399	33.423	- 24	- 0,1
Personenbahnhöfe per 31.12.	5.691	5.679	+ 12	+ 0,2
Rating Moody's/S&P Global Ratings	Aa1/AA-	Aa1/AA	-	-
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	322.768	323.944	- 1.176	- 0,4
Frauenanteil per 31.12. in %	24,3	24,3	-	-
Mitarbeitendenzufriedenheit in Zi	3,9	-	-	-
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 in %	- 34,4	- 34,8	-	-
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in %	61,4	60,1	-	-
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.039	1.844	+ 195	+ 10,6
Leise aktive Güterwagen in Deutschland per 31.12.	60.180	57.644	+ 2.536	+ 4,4

¹⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

²⁾ Ohne DB Arriva.

10-Jahres-Übersicht

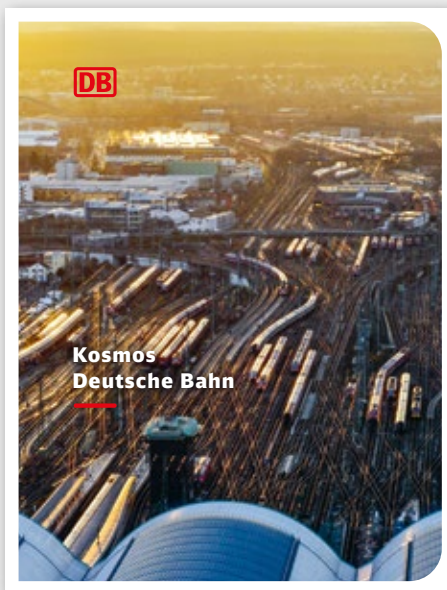
Zum interaktiven
Kennzahlenvergleich




in Mio. €	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG										
Umsatz	39.901	44.430	44.065	42.693	40.557	40.403	39.728	39.107	39.296	37.979
Gesamtleistung	43.465	47.596	47.156	45.593	43.298	43.102	42.422	41.756	41.910	40.436
Sonstige betriebliche Erträge	3.439	3.030	2.998	2.954	2.834	2.772	2.824	2.853	3.443	3.062
Materialaufwand	- 22.757	- 22.262	- 22.258	- 21.457	- 20.101	- 20.208	- 20.250	- 20.414	- 20.960	- 20.906
Personalaufwand	- 18.297	- 18.152	- 17.301	- 16.665	- 15.876	- 15.599	- 14.919	- 14.383	- 13.817	- 13.076
Abschreibungen ¹⁾	- 5.372	- 3.671	- 2.688	- 2.847	- 3.017	- 4.471	- 3.190	- 3.228	- 3.328	- 2.964
Sonstige betriebliche Aufwendungen ¹⁾	- 5.235	- 5.157	- 6.088	- 5.890	- 5.677	- 5.750	- 5.057	- 4.817	- 4.719	- 4.375
Operatives Ergebnis (EBIT)	- 4.757	1.384	1.819	1.688	1.461	- 154	1.830	1.767	2.529	2.177
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	- 21	- 12	12	14	33	22	8	3	14	19
Übriges Finanzergebnis	- 91	- 36	- 14	- 30	- 16	0	- 3	- 15	- 13	3
Zinsergebnis ¹⁾	- 615	- 655	- 645	- 704	- 772	- 800	- 898	- 879	- 1.005	- 840
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 5.484	681	1.172	968	706	- 932	937	876	1.525	1.359
Jahresergebnis	- 5.707	680	542	765	716	- 1.311	988	649	1.459	1.332
Dividendenausschüttung (für Vorjahr)	650	650	450	600	850	700	200	525	525	500
WERTMANAGEMENT										
EBITDA bereinigt ¹⁾	1.002	5.436	4.739	4.930	4.797	4.778	5.110	5.139	5.601	5.141
EBIT bereinigt	- 2.903	1.837	2.111	2.152	1.946	1.759	2.109	2.236	2.708	2.309
Capital Employed per 31.12. ¹⁾	41.764	42.999	36.657	35.093	33.066	33.459	33.683	33.086	32.642	31.732
Return on Capital Employed (ROCE) ¹⁾ in %	- 7,0	4,3	5,8	6,1	5,9	5,3	6,3	6,8	8,3	7,3
Tilgungsdeckung in %	0,8	15,3	17,6	18,7	18,1	19,0	20,3	20,8	22,2	22,0
CASHFLOW/INVESTITIONEN										
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit ¹⁾	1.420	3.278	3.371	2.329	3.648	3.489	3.896	3.730	4.094	3.390
Brutto-Investitionen ¹⁾	14.402	13.093	11.205	10.464	9.510	9.344	9.129	8.224	8.053	7.501
Netto-Investitionen ¹⁾	5.886	5.646	3.996	3.740	3.320	3.866	4.442	3.412	3.487	2.569
BILANZ PER 31.12.										
Langfristige Vermögenswerte ¹⁾	52.964	53.213	46.646	45.625	45.290	45.199	45.530	43.949	44.241	44.059
davon Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte ¹⁾	49.994	50.485	44.487	43.207	42.575	42.821	43.217	41.811	41.816	41.541
Kurzfristige Vermögenswerte	12.471	12.615	11.881	10.811	11.034	10.860	10.353	8.945	8.284	7.732
davon flüssige Mittel	3.411	3.993	3.544	3.397	4.450	4.549	4.031	2.861	2.175	1.703
Eigenkapital	7.270	14.927	13.592	14.238	12.657	13.445	14.525	14.912	14.978	15.126
Eigenkapitalquote ¹⁾ in %	11,1	22,7	23,2	25,2	22,5	24,0	26,0	28,2	28,5	29,2
Langfristiges Fremdkapital ¹⁾	37.686	32.820	29.104	27.510	28.525	28.091	28.527	26.284	25.599	24.238
davon Finanzschulden ¹⁾	27.070	23.977	20.626	19.716	20.042	19.753	19.173	18.066	17.110	16.367
davon Pensionsverpflichtungen	6.517	5.354	4.823	3.940	4.522	3.688	4.357	3.164	3.074	1.981
Kurzfristiges Fremdkapital	20.479	18.081	15.831	14.688	15.142	14.523	12.831	11.698	11.948	12.427
davon Finanzschulden ¹⁾	6.254	4.716	2.618	2.360	2.439	2.675	1.161	1.247	1.503	1.984
Netto-Finanzschulden ¹⁾	29.345	24.175	19.549	18.623	17.624	17.491	16.212	16.362	16.366	16.592
Bilanzsumme ¹⁾	65.435	65.828	58.527	56.436	56.324	56.059	55.883	52.894	52.525	51.791
LEISTUNGSDATEN IM SCHIENENVERKEHR										
PERSONENVERKEHR										
Reisende in Mio.	1.499	2.603	2.581	2.564	2.365	2.251	2.254	2.235	2.152	1.981
Fernverkehr	81	151	148	142	139	132	129	131	131	125
Regionalverkehr	1.418	2.452	2.433	2.422	2.226	2.119	2.125	2.104	2.021	1.856
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	51.933	98.402	97.707	95.854	91.651	88.636	88.407	88.746	88.433	79.228
Fernverkehr	23.542	44.151	42.827	40.548	39.516	36.975	36.102	36.777	37.357	35.565
Regionalverkehr	28.391	54.251	54.880	55.306	52.135	51.661	52.305	51.969	51.076	43.663
GÜTERVERKEHR										
Beförderte Güter in Mio. t	213,1	232,0	255,5	271,0	277,4	300,2	329,1	390,1	398,7	411,6
Verkehrsleistung in Mio. tkm	78.670	85.005	88.237	92.651	94.698	98.445	102.871	104.259	105.894	111.980
INFRASTRUKTUR										
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.066	1.090	1.086	1.073	1.068	1.054	1.044	1.035	1.039	1.051
davon konzernexterne Bahnen	386	368	349	331	322	290	261	247	231	220
SOZIALES										
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	322.768	323.994	318.528	310.935	306.368	297.202	295.763	295.653	287.508	284.319
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	3,9	-	3,7	-	3,7	-	3,7	-	3,6	-
ÖKOLOGIE										
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 in %	- 34,4	- 34,8	- 33,2	- 29,5	- 27,3	- 24,5	- 22,8	- 18,5	- 11,9	- 9,9
Leise aktive Güterwagen in Deutschland per 31.12.	60.180	57.644	50.409	39.604	32.396	20.460	14.334	8.408	7.349	-

¹⁾ Ab 2019 durch IFRS-16-Effekt (Integrierter Bericht 2019 → 101) eingeschränkte Vergleichbarkeit zu Vorjahreswerten.


Kosmos Deutsche Bahn



Die Beilage fehlt?
»Kosmos Deutsche Bahn« finden
Sie auch *online* → 

Über diesen Bericht

Integrierte Berichterstattung: Was bedeutet das?


Integrierte Berichterstattung ist mehr als die reine Zusammenführung von Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht. Unser Ziel: einen umfassenden Überblick geben über den DB-Konzern und die Leistungen in den drei Nachhaltigkeitsdimensionen **Ökonomie**, **Soziales** und **Ökologie** sowie über die Umsetzung unserer Strategie **Starke Schiene** .

Wie nutzen Sie diesen Bericht?

Um die Benutzung dieses Berichts zu vereinfachen, haben wir einige unterstützende Elemente hinzugefügt:



WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Wir verweisen auf weiterführende Informationen zu einem bestimmten Abschnitt innerhalb des Berichts:  xxx.



AUSBAUSTEINE DER STARKEN SCHIENE

Mit dem Ausbausteinsymbol zeigen wir, welche Maßnahmen auf die entsprechenden Ausbausteine unserer Strategie Starke Schiene einwirken.



UNSERE GRÜNEN PROJEKTE

Mit »Das ist grün.« zeigen wir die Vielfalt unserer grünen Projekte mit Verweis auf die entsprechende Projektnummer in unserem »Das ist grün.«-Internetportal.



ANGABEN NACH GLOBAL REPORTING INITIATIVE STANDARDS

Der GRI-Inhaltsindex zeigt Ihnen, wo Sie Informationen zu einem Indikator finden. Innerhalb des Berichts haben wir die entsprechenden Stellen zudem gekennzeichnet.



THEMATISCHE VERTIEFUNGEN

Mit einem Ausrufezeichen heben wir einzelne Themen hervor, die aus unserer Sicht von besonderem Interesse sind.




TABELLEN ZUM HERUNTERLADEN

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




INTERNETLINKS

Weitere Informationen finden Sie online über unsere Linkliste unter db.de/links_ib20  oder direkt unter der angegebenen Webseite.

GESCHLECHTERGERECHTE SPRACHE

In diesem Bericht verwenden wir eine geschlechtergerechte Sprache. In diesem Zusammenhang haben wir uns entschieden, nur Begriffe zu gendern, die sich auf natürliche Personen beziehen. Wir benutzen dafür zum Beispiel geschlechterneutrale Wörter und das Gendersternchen. Wenn dagegen von juristischen Personen, Funktionen oder Gremien die Rede ist, verwenden wir das generische Maskulinum.

Online-Bericht

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

Inhalts- verzeichnis

1 EINE STARKE SCHIENE, NICHT NUR FÜR DAS KLIMA

#Systemrelevant
#GrüneTransformation
#Verkehrsverlagerung

27 AN UNSERE STAKEHOLDER

- 28 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
- 33 Der Vorstand der Deutschen Bahn AG
- 34 Bericht des Aufsichtsrats
- 38 Corporate Governance Bericht
- 46 Nachhaltigkeitsmanagement

53 KONZERN-LAGEBERICHT

- 54 Überblick
- 55 Grundlagen
- 68 Starke Schiene
- 72 Kunde und Qualität
- 81 Ökologie
- 88 Soziales
- 96 Geschäftsverlauf
- 112 Entwicklung der Geschäftsfelder
- 168 Chancen- und Risikobericht
- 176 Nachtragsbericht
- 177 Prognosebericht

183 KONZERN-ABSCHLUSS

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

253 ANHANG ZUR NACHHALTIGKEIT

- 254 Nachhaltigkeitsberichterstattung
- 254 Compliance
- 258 Einkauf
- 260 Ökologie
- 262 Soziales
- 266 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit über Nachhaltigkeitsinformationen

267 WEITERE INFORMATIONEN

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

UMSCHLAG

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



Eine starke Schiene, nicht nur für das Klima

#Systemrelevant

#GrüneTransformation

#Verkehrsverlagerung



Eine starke Schiene für Deutschland – unser inneres Anliegen

Im Jahr 2019 haben wir unsere Strategie Starke Schiene vorgestellt. Von systemrelevant hat damals noch niemand gesprochen, aber von **#GrüneTransformation** und **#Verkehrsverlagerung**. Aus viel Energie und Entschlossenheit entstanden erste Erfolge der Starken Schiene. Dann kam Corona, und wir haben gezeigt, dass wir nicht nur wesentlich für das Klima und nicht nur entscheidend für die Mobilität sind. Wir sind relevant für die Gesellschaft.

#Systemrelevant



Wir wollen den Wachstumskurs fortsetzen

Die langfristigen Trends für die Starke Schiene sind intakt und werden immer breiter unterstützt.

Für das Klima



... weil der Klimaschutz unverändert wichtig ist und immer dringlicher wird.

Für die Wirtschaft



... weil die Vernetzung voranschreitet und der Bedarf nach »grünen« Transporten weiter wächst.

Für die Menschen



... weil Freizeit- und berufliche Mobilität Grundbedürfnisse einer digitalen Gesellschaft sind und bleiben.

Für Europa



... weil grenzüberschreitende Mobilität und Transporte in einem gemeinsamen Markt essenziell sind und immer stärker nachgefragt werden.

#Systemrelevant

Fundamental für die Mobilität

Während der Corona-Pandemie hat insbesondere der Verzicht auf nicht notwendige Reisen Auswirkungen auf unser Geschäft. Gleichzeitig waren und sind wir uns stets unserer systemrelevanten Rolle als Rückgrat der öffentlichen Mobilität bewusst und haben uns dieser Verantwortung gemeinsam mit den Aufgabenträgern gestellt.



Wir haben zu jeder Zeit mindestens ein stabiles Grundangebot aufrechterhalten. Nicht nur, damit alle dort hinkommen, wo sie gebraucht werden – sei es in Krankenhäusern, Einsatzstellen oder Supermärkten. Nein, wir konnten unseren Kund*innen auch ein Stück Normalität zurückgeben: ihren Sommerurlaub in Deutschland.

Immer da für unsere Kund*innen

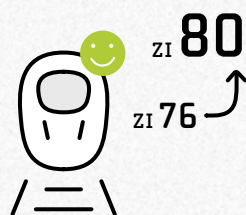
Unsere Mitarbeitenden halten Deutschland mobil. Trotz Pandemie fahren wir, damit alle sicher zu ihrem Ziel kommen. Verlässlich halten wir die Mobilität und die Versorgung in Deutschland aufrecht. Wo andere Verkehrs- und Transportmittel im Lockdown ihren Verkehr eingestellt hatten, waren wir stabil unterwegs. Damit haben wir uns als Partner präsentiert, der auch und gerade in Krisenzeiten niemanden zurücklässt.



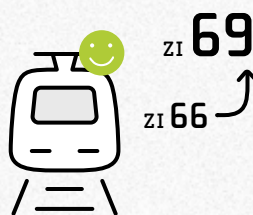
Höchste Kundenzufriedenheit und beste Markenwahrnehmung in der DB-Geschichte

Der Fels in der Mobilitätsbrandung

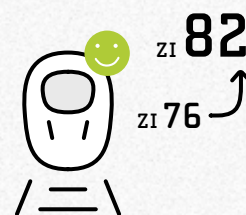
»Wir fahren weiter!« Durchgängig seit Beginn der Corona-Pandemie leisten wir einen substanziellen Beitrag, um Menschen und Güter sicher und verlässlich an ihr Ziel zu bringen. Sowohl unser Markenimage als auch die Kundenzufriedenheiten haben 2020 neue Höchstwerte erreicht. Dabei zeigt sich insbesondere, dass unsere Kund*innen unseren Einsatz und unsere Verlässlichkeit während der Pandemie sehr schätzen.



Kundenzufriedenheit
im Fernverkehr



Kundenzufriedenheit
(Schiene) im
Regionalverkehr



Pünktlichkeit
im Fernverkehr

#Systemrelevant

Rückgrat für die Wirtschaft

Groß, grün und leistungsfähig! Wir haben in der Corona-Krise gezeigt, dass auf DB Cargo und den Schienengüterverkehr Verlass ist: Wir fahren – grenzüberschreitend und staufrei. So hat DB Cargo auch während der Corona-Pandemie die Versorgung der europäischen Wirtschaft grenzüberschreitend sichergestellt.



Denn DB Cargo verbindet die europäischen Wirtschaftszentren. Als Rückgrat der deutschen und europäischen Wirtschaft zeigte sich gerade in der ersten Phase der Corona-Krise, wie wichtig DB Cargo als Anbieter im Schienengüterverkehr ist und dass wir für Wirtschaft und Menschen da sind.

A photograph of a warehouse interior. A worker wearing a red hard hat, a black face mask, a yellow high-visibility vest over a grey long-sleeved shirt, and dark trousers is using a red pallet jack. The worker is positioned between two large pallets. The pallet on the right is stacked high with numerous boxes of packaged goods, likely pasta, wrapped in clear plastic. The pallet on the left is also stacked with similar goods. The warehouse has a high ceiling with metal beams and a concrete floor.

Aufrechterhaltung von essenziellen Lieferketten

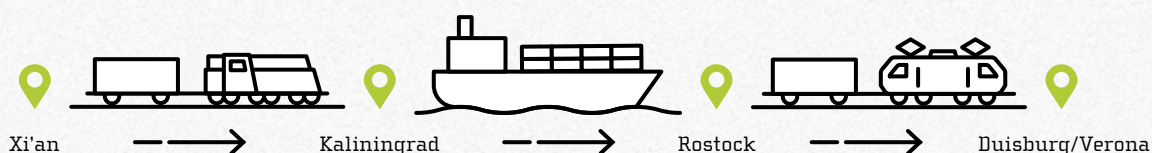
Ob Pasta, Tomatensoße oder auch Toilettenpapier – in der ersten Phase der Corona-Pandemie wurde vermeintlich Alltägliches plötzlich zum begehrten Gut. »Versorgung gesichert!« war hier die entscheidende Botschaft. DB Cargo und DB Schenker haben geholfen, die Warenströme in Europa und weltweit aufrechtzuerhalten. Und das rund um die Uhr und zu jeder Zeit. Gerade die Corona-Pandemie zeigt die Relevanz stabiler Lieferketten: Logistik hält die Welt am Laufen. Zum Beispiel mit unseren kurzfristigen Pasta-Transporten im April 2020, mit denen leere Supermarktregale schnell wieder aufgefüllt werden konnten.



Versorgung mit notwendiger Schutzausrüstung

Millionen Schutzmasken aus China kamen über die Eisenbahnbrücke Eurasia

Anfang Mai 2020 erreichte die erste Lieferung mit Millionen Masken und weiterer Schutzausrüstung über die Eisenbahnbrücke Eurasia Rostock. An Bord: vier Container mit 7,4 Millionen Schutzmasken für Deutschland und sechs Container mit dringend benötigter Schutzausrüstung für Italien. Für Vertrieb und Logistik sorgten DB Cargo und DB Schenker mit kombinierten Leistungen. In nur zwölf Tagen ging es vom Terminal im chinesischen Xi'an per Zug über Kasachstan und Russland nach Kaliningrad – insgesamt über 10.000 km Bahnstrecke. Von Kaliningrad aus gelangten die Container per Schiff nach Rostock und dann weiter per Schiene nach Duisburg beziehungsweise Verona. Lkw lieferten die Ware zum jeweiligen Endziel. Die Transporte per Schiene haben gegenüber der Luftfracht aus China zahlreiche Vorteile. So sind sie wesentlich klimafreundlicher und kostengünstiger.

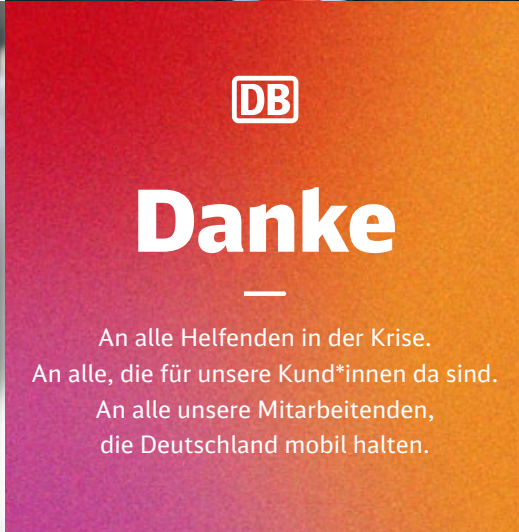


Ein starkes Team für eine starke Schiene

Für ihren besonderen Einsatz in 2020 hat der DB-Vorstand den DB Award 2020 nicht an einzelne, sondern erstmals an alle DB-Mitarbeitenden verliehen.



»Wir haben 2020 alle miteinander bewiesen, dass man auf uns zählen kann. Wir alle sind dadurch noch mehr zu dem geworden, was wir brauchen: ein starkes Team DB. Ich kann mir keine würdigeren Preisträger vorstellen und danke allen Kolleginnen und Kollegen für ihr außergewöhnliches Engagement.«



#GrüneTransformation

Unverzichtbar für eine Mobilitätswende

Die Schiene ist der Schlüssel für eine nachhaltige Mobilitätswende. Wir gehen die Grüne Transformation des DB-Konzerns ganzheitlich an: Dies bedeutet nicht nur die Vergrünung aller unserer Produkte und Dienstleistungen, sondern auch eine noch nachhaltigere und grünere Gestaltung unserer Art und Weise, zu arbeiten. So übernehmen wir Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft. Wir stärken



die Schiene in Deutschland – für das Klima, für die Menschen, für die Wirtschaft und für Europa. Dieses Verständnis haben wir in unserer Strategie Starke Schiene verankert und setzen es mit unserer Grünen Transformation um. Denn wir wissen: Nur durch die umweltfreundliche Schiene können die deutschen und europäischen Klimaziele erreicht werden.

Auf dem Weg zur Klimaneutralität

Nur mit einer starken Schiene sind Deutschlands Klimaziele zu erreichen. Klimaschutz heißt für uns: Bis 2030 werden wir unseren spezifischen CO₂-Ausstoß mehr als halbieren. Bis 2038 stellen wir unseren Bahnstrom vollständig auf 100 % Ökostrom um. Und bis zum Jahr 2050 werden wir klimaneutral sein. So werden wir als Deutsche Bahn unserer Verantwortung für eine erfolgreiche Mobilitätswende in Deutschland und in Europa gerecht. Und damit machen wir unsere Kund*innen zu Umweltschützer*innen.

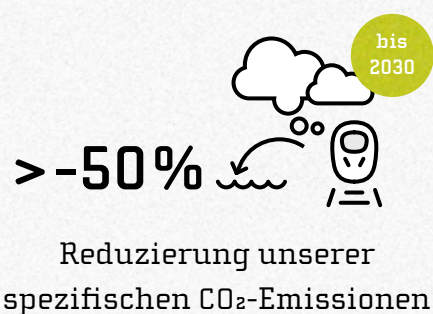




Größtes Ökostrom-Paket geschnürt

Wir bauen beim Ökostrom-Einsatz unsere Spitzenstellung in Deutschland weiter aus

Mit drei neuen Verträgen im Leistungsumfang von rund 780 Gigawattstunden Grünstrom sichern wir uns für die kommenden Jahre ab. Allein mit dieser Menge an Wasserkraft, Windkraft und Sonnenenergie ließe sich der Betrieb von täglich rund 40.000 Zügen über mehr als 20 Tage abwickeln. Das ist das größte grüne Bahnstrom-Paket in der DB-Geschichte und ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zu einer komplett grünen Bahn.



#Verkehrsverlagerung

Wir schaffen mehr Kapazität

Um das erwartete Wachstum des Schienenverkehrs zu bewältigen, bauen wir die Schieneninfrastruktur weiter aus und verbessern Qualität und Kundenservice. Für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten essenziell. Mit unserer Strategie Starke Schiene haben wir dafür einen größeren Rahmen geschaffen. Um die ehrgeizigen Vorhaben zu realisieren, ist ein



gemeinsamer Kraftakt von uns, der gesamten Branche und der Politik vonnöten. Mit der Starken Schiene nehmen wir zentrale verkehrs- und klimapolitische Vorhaben der Bundesregierung in Angriff und schaffen die Basis für eine nachhaltige Verkehrsverlagerung.

Rekordinvestitionen in Schienennetz und Bahnhöfe

Wir machen die Infrastruktur fit für die Zukunft und schaffen so die Voraussetzungen für noch mehr Wachstum auf der Schiene. Und dafür brauchen wir vor allem eins: mehr Kapazität! Ziel ist es, dass unsere Infrastruktur mindestens 30 % mehr Verkehr in hoher Qualität bewältigen kann. Deshalb investieren wir gemeinsam mit dem Bund massiv in die Modernisierung des Bestandsnetzes sowie den Aus- und Neubau von Strecken, Knoten und Serviceeinrichtungen für den Personen- und Güterverkehr. Mehr Kapazitäten werden auch durch die Digitalisierung des Bahnbetriebs möglich – die Digitale Schiene Deutschland ist hier der entscheidende Schlüssel zum Erfolg: Wir führen das europaweit einheitliche digitale Zugleitsystem ETCS und digitale Stellwerke flächendeckend ein. Damit ermöglichen wir nicht nur eine engere Taktung von Zügen sowie höhere Geschwindigkeiten, sondern reduzieren Störungen und steigern so die Betriebsqualität.



Ausbau der ICE-Flotte

Milliardeninvestitionen in unsere Flotten

Der Ausbau der Fahrzeugkapazitäten ist neben der Infrastruktur und den Mitarbeitenden eine zentrale Voraussetzung für die Erreichung unserer Wachstumsziele und einer nachhaltigen Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Im Zielzustand werden wir bei DB Fernverkehr bis zu 600 Züge im Einsatz haben. Die ICE-4-Flotte wird dann das Herzstück unserer Hochgeschwindigkeitsflotte sein. Auch im Regionalverkehr arbeiten wir zusammen mit den Aufgabenträgern an einem Ausbau der Flotte und einer Erweiterung des Sitzplatzangebots.

137

ICE-4-Züge
insgesamt
bis 2026

26

neue ICE 4
ergänzten unsere
Flotte 2020

415

ICE-Züge
umfasst die
Flotte 2026

#Verkehrsverlagerung

Wir machen die Schiene digital

Für die Digitalisierung bedeutet die Starke Schiene die Realisierung eines hochintelligenten Mobilitätsnetzwerks. Digitalisierung ist zentral für einen Kapazitätsausbau: Technologische Innovation und die Digitalisierung des Netzes sind neben dem physischen Ausbau der größte Hebel zur Kapazitätssteigerung im Schienennetz. Konsequente Digitalisierung und eine höhere Automatisierung der Fahrzeug-



instandhaltung sind wichtige Voraussetzungen für eine höhere Verfügbarkeit unserer Flotten. Und nicht zuletzt: Mobilität muss Spaß machen – durch maximale Selbstbestimmung und Individualisierung des Reiseerlebnisses. Die Digitalisierung legt auch dafür die Basis.

Das WLAN, das mitreist

Wir bauen unsere technische WLAN-Infrastruktur an den Bahnhöfen sowie in den Zügen und Bussen kontinuierlich aus. Mit WIFI@DB werden unsere Züge noch ein Stück mehr zum erweiterten Wohnzimmer oder zum mobilen Büro. Unsere Kunden können im Zug, am Bahnhof und in der DB Lounge durchgängig surfen. Insgesamt haben wir dafür in den vergangenen Jahren mehr als 200 Mio.€ investiert. Bis jetzt wurden rund 3.800 Access Points verbaut.



Flexibilisierung unserer IT-Infrastruktur- Kapazitäten

Verzogen ... in die Cloud

Die Cloudmigration war eines unserer größten IT-Projekte in den letzten Jahren. Unsere Teams haben es geschafft, die IT »unter dem rollenden Rad« in die Cloud zu verlagern – ohne Beeinträchtigungen für den Bahnbetrieb. In der Ausnahmesituation der Corona-Pandemie zeigte sich, wie wichtig die Entscheidung für die Cloud war. Einige IT-Systeme waren plötzlich sehr stark beansprucht, andere wiederum fast gar nicht. Die Cloud sorgt für eine schnelle Anpassung der Kapazitäten. Auch die Stabilitätsgewinne und die höhere Ausfallsicherheit sind gerade in Krisenzeiten enorm wichtig, denn wenn die IT nicht läuft, fährt auch die Bahn nicht.



Wir haben unsere IT aus unseren Rechenzentren komplett in die Cloud verlagert.



Mehrere Hundert Anwendungen, darunter etwa die Ticketvertriebssysteme oder die SAP-Landschaft, als eine der größten in Europa, wurden im laufenden Betrieb migriert.



Durch die Cloud sind die IT-Systeme leistungsfähiger und wirtschaftlicher. Wir bezahlen nur die IT-Ressourcen, die wir tatsächlich nutzen.

Wir machen die Schiene stark



Wir werden **robuster**.

Der DB-Konzern wird robuster – durch mehr Trassen, mehr Züge und mehr Mitarbeitende.



Wir werden **schlagkräftiger**.

Der DB-Konzern wird schlagkräftiger – durch eine einfache Aufstellung, klare Abläufe und gemeinsames Anpacken.



Wir werden **moderner**.

Der DB-Konzern wird moderner – durch einen schnelleren Takt, stärkere Vernetzung und smarteren Service.

...und noch **grüner**.



An unsere Stakeholder

28 > Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

33 > Der Vorstand der Deutschen Bahn AG

34 > Bericht des Aufsichtsrats

38 > Corporate Governance Bericht

46 > Nachhaltigkeitsmanagement



Vorwort des Vorstands- vorsitzenden

Dr. Richard Lutz

Vorstandsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG



Sehr geehrte Damen und Herren,

GRI *es mag paradox klingen, aber 2020 war für die DB ein Jahr, das uns gestärkt hat. Wir durchleben eine Corona-*
102-14 *Krise, keine Krise der Deutschen Bahn. Im Gegenteil. Das vergangene Jahr hat eindrucksvoll bestätigt: Wir sind unverzichtbarer Teil der Lebensadern dieses Landes. Wir sind systemrelevant. Auf uns war und ist Verlass.*

Das ist der Kern unserer Unternehmensstrategie Starke Schiene. Eine starke Schiene bedeutet, für unsere Gesellschaft da zu sein – für die Mobilität der Menschen und für die logistische Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft. Ganz besonders dann, wenn vieles nicht mehr so selbstverständlich ist wie bisher. Wir stehen zu unserer Verantwortung.

Wesentliche Werte und Prioritäten haben sich im vergangenen Jahr weltweit verschoben. Noch immer bestimmt Corona unseren Alltag. Noch immer ist Abstand halten die Devise. Noch immer ist ein unbeschwertes Miteinander weit entfernt.

Im Lockdown waren wir alle aufgerufen, zu Hause zu bleiben. Im Frühjahr 2020 genauso wie im Winter 2020/2021. Die Erfolgsgeschichte der Eisenbahn in Deutschland wurde durch die Pandemie hart ausgebremst. Wir waren Mobilitätsanbieter für eine Gesellschaft, die plötzlich nicht mehr mobil sein durfte. Auf Rekordwerte bei unseren Reisendenzahlen noch zu Beginn des Jahres 2020 folgten schmerzlich leere Züge – und eine äußerst angespannte finanzielle Lage.

Dennoch hat sich an meinem Grundoptimismus zur Zukunft der Eisenbahn wenig geändert. Im Gegenteil – er ist stärker denn je. Denn unser Auftrag und unser »Warum« wurden durch die Krise bestätigt und bekräftigt.

*Die globale Klimaveränderung bleibt eine massive Bedrohung. Sie mag zwar durch Corona temporär an Beachtung verloren haben, nicht aber an Bedeutung für unsere Zukunft. Gegen den Klimawandel gibt es keinen Impfstoff. Nur durch eine andere Mobilität können wir unseren Planeten kurieren. Das wissen auch unsere Kund*innen.*

Bahnfahren ist aktiver Klimaschutz, daran hat sich nichts geändert. Und wir machen das klimafreundlichste Verkehrsmittel noch grüner und attraktiver. Mit über 160 grünen Initiativen machen wir uns für Klima-, Natur-, Ressourcen- und Lärmschutz sowie für soziale Verantwortung stark. Beim Ausbau von Ökostrom sind wir Spitzenreiter. Bis zum Jahr 2050 werden wir klimaneutral sein und bereits bis 2030 unseren CO₂-Ausstoß gegenüber 2006 mehr als halbiert haben. Derzeit sind wir mit 61 Prozent erneuerbaren Energien im Bahnstrommix bereits größter Ökostromnutzer in Deutschland.

Auch deshalb ist die Deutsche Bahn erneut mit der Bestnote A in der renommierten Klimaschutz-Rangliste der globalen gemeinnützigen Umweltorganisation CDP (»Carbon Disclosure Project«) bewertet worden. Grün ist für uns mehr als eine Haltung. Es prägt unser Handeln. Mit ihren Anstrengungen gegen den Klimawandel gilt

die DB international als führend. Außerdem bekennt sich die Deutsche Bahn ausdrücklich zu den Prinzipien des United Nations Global Compact, der weltweit größten Initiative für nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung.

Die Europäische Kommission hat 2021 zum Europäischen Jahr der Schiene erklärt. Mit dem »Green Deal« bekennt sich die Europäische Union zu ihrem Ziel, bis 2050 klimaneutral zu sein. Dafür ist eine Verkehrsverlagerung unabdingbar und ein starkes Schienennetz demnach unverzichtbar. Ein Beispiel für einen leistungsfähigen und modernen europäischen Schienenverkehr ist der TransEuropExpress (TEE) 2.0, eine Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Damit sollen künftig bestehende Zugverbindungen besser miteinander verknüpft werden. Ziel ist ein Europa-Takt, der Europa noch enger und vor allem klimafreundlich verbindet.

Ohne eine massive Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene sind weder die innerdeutschen noch die europäischen Klimaziele zu erreichen. Eine große Unterstützung ist dabei das nachdrückliche Engagement der Politik. Ob der Masterplan Schienenverkehr, die Maßnahmen zur Stärkung der Schiene im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 oder die weiteren Mittelhochläufe von schienenrelevanten Titeln im Bundeshaushalt 2021 – all das zeigt: Die Schiene ist die Zukunft.

Die finanziellen Konsequenzen der Pandemie werden wir gemeinsam bewältigen. Aufgrund der zweiten Welle mussten wir unsere Prognosen überarbeiten und deutlich nach unten korrigieren. Für den Zeitraum bis 2024 gehen wir im Eisenbahngeschäft von einem Schaden von rund zehn Milliarden Euro aus. Einen drastischen Einbruch hat es in der Geschichte der DB noch nie gegeben. Der bereinigte Umsatz des DB-Konzerns sank 2020 um 10 Prozent auf 39,9 Milliarden Euro. Das operative Ergebnis (EBIT bereinigt) lag bei – 2,9 Milliarden Euro, ein Minus von 4,7 Milliarden Euro.

Um diese finanziellen Schäden in den Griff zu bekommen und gleichzeitig unser Investitionsprogramm für die Starke Schiene fortsetzen zu können, bedarf es einer gemeinsamen Kraftanstrengung aller wesentlichen Beteiligten: der Unternehmen, Führungskräfte, Mitarbeitenden und Eigentümer. Diese Philosophie prägt das »Bündnis für unsere Bahn« von Politik, Bahn und Arbeitnehmendenvertretung. Wir haben erklärt, dass wir unseren Beitrag leisten, indem wir die Hälfte des erwarteten Corona-Schadens im Eisenbahngeschäft in Deutschland selbst tragen. Einen erheblichen Teil davon haben wir bereits im vergangenen Jahr umgesetzt. Der mit der EVG abgeschlossene Tarifvertrag ist ein wesentlicher Beitrag dazu.

Was uns bei den großen Herausforderungen sehr positiv bestätigt, ist das Vertrauen unserer Fahrgäste. Im Jahr 2020 wurde unser Engagement mit der höchsten Kundenzufriedenheit und der besten Markenwahrnehmung in der DB-Geschichte belohnt. Unsere Stammkunden halten uns die Treue und schätzen unsere Verlässlichkeit und Flexibilität. Auch deshalb bin ich überzeugt davon, dass die Bahnreisenden zurückkommen

werden. Dafür stecken wir all unsere Energie in noch mehr Sicherheit und Service. Die komplette ICE-Flotte, mehr als 130 Bahnhöfe, alle DB Lounges, erste Regionalzüge und Busse verfügen inzwischen über WLAN. Und WIFI@DB wächst weiter: 2021 folgen mehrere Hundert Regionalzüge und Busse sowie die Intercity-Züge.

Ganz intensiv – und erfolgreich – arbeiten wir an noch mehr Pünktlichkeit. Im Jahr 2020 waren 81,8 Prozent aller ICE- und IC/EC-Züge pünktlich unterwegs. Das ist eine Steigerung von 5,9 Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr (2019: 75,9 Prozent) und der beste Wert seit 15 Jahren. Der deutliche Aufwärtstrend, der sich bereits Ende 2019 abzeichnete, hat sich im Laufe des Jahres 2020 verstetigt. Auch im Regionalverkehr hat die DB die Pünktlichkeit ihrer Züge gegenüber 2019 weiter gesteigert. Mit 95,6 Prozent erreichte DB Regio im Jahr 2020 die beste Pünktlichkeit seit Bestehen der DB AG.

Gründe für die höhere Pünktlichkeit waren zum einen natürlich weniger Fahrgäste, wodurch sich die Haltezeiten an den Bahnhöfen verringerten. Zeitweise waren weniger Züge im Einsatz, auch im Güterverkehr. Dadurch war das Streckennetz weniger belastet, insbesondere die Bahnknoten. Positiven Einfluss auf die Pünktlichkeit hatte aber auch die weiter verbesserte und kundenfreundlichere Bauplanung. Wir haben trotz Corona so viel gebaut wie nie – zeitweise an über 900 Baustellen am Tag. Dabei hat sich unser Lagezentrum Bau sehr bewährt. 14 Prozent weniger Züge waren durch ein besseres Management der Baustellen verspätet – trotz 20 Prozent höherer Bautätigkeit.

Wir haben gemeinsam mit Bund und Ländern die Rekordsumme von 12,2 Milliarden Euro in die Eisenbahninfrastruktur investiert und damit Qualität und Kapazität deutlich gesteigert. Darunter fällt auch unsere Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe, die von uns 2020 erfolgreich weiter vorangetrieben wurde: Rund 1,6 Milliarden Euro haben wir gemeinsam mit Bund und Ländern in den barrierefreien Ausbau, die Modernisierung und die Errichtung neuer Stationen investiert. Wichtige Weichen wurden gemeinsam mit dem Bund auch für die Digitalisierung der Infrastruktur gestellt.

Gleichzeitig kümmern wir uns um die Erweiterung der Flotte, damit mehr Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Über 50 neue ICE 4 sind bereits im Einsatz. Zusätzlich hat DB Fernverkehr im vergangenen Jahr neun Doppelstock-Intercity-Züge in Betrieb genommen und 30 neue ICE 3neo bestellt. Bis zum Jahr 2026 wird die Fernverkehrsflotte für rund 8,5 Milliarden Euro modernisiert.

*Durch mehr Kapazitäten auf der Strecke und in unseren Werken verkürzen wir die Reisezeit und machen das Bahnfahren noch attraktiver. Einen ersten Vorgeschmack auf den Deutschland-Takt bekommen unsere Kund*innen seit dem Fahrplanwechsel im Dezember zwischen Hamburg und Berlin, wo wir erstmals einen Halbstundentakt anbieten.*

Im Nahverkehr konnte DB Regio seine Position als Marktführer behaupten. Das Unternehmen verteidigte alle Bestandsverkehre und konnte Leistungen vom Wettbewerb hinzugewinnen. Insgesamt konnte so der neu-vergebene Auftragsbestand im zweiten Jahr in Folge durch wettbewerbsfähige und profitable Angebote ver-

größert werden. Der Marktanteil von DB Regio liegt damit stabil bei rund 61 Prozent der gefahrenen Zugkilometer im wachsenden Regionalverkehrsmarkt. Nahverkehr denken wir verkehrsträgerübergreifend und setzen mit On-Demand-Services wie ioki auch erfolgreich auf neue Formen des ÖPNV.

Wie wichtig auch der Schienengüterverkehr ist, hat sich gerade während der Corona-Krise gezeigt. DB Cargo fährt rund 20.000 Züge pro Woche und ist damit klimaschonendes Rückgrat der Wirtschaft in Deutschland und Europa. Ein einziger Güterzug transportiert beispielsweise die Fracht von 52 Lkw. Und jede Tonne, die auf die Schiene verlagert wird, spart 80 Prozent CO₂ gegenüber dem Lkw ein. Das spornt uns an. DB Cargo hat sich deshalb ganz bewusst 2020 eine Wachstumsstrategie gegeben: für das Klima und für eine nachhaltige Wirtschaftlichkeit.

DB Schenker hat sich im Corona-Jahr 2020 als verlässlicher Versorger in der Krise erwiesen. Die stabile Sicherung der Lieferketten durch unsere Logistikkolleg*innen hat dazu beigetragen, dass die Menschen in Deutschland, Europa und weltweit mit wichtigen Medizinprodukten versorgt wurden – zum Beispiel mit den heute selbstverständlichen Schutzmasken. Belohnt werden die enormen Leistungen von DB Schenker unter schwierigen Bedingungen mit einem Rekordergebnis. Auch dieses Jahr wird DB Schenker eine wichtige Aufgabe übernehmen: Unsere Logistiktochter hilft bei der weltweiten Versorgung der Menschen mit Impfstoffen gegen Covid-19.

Antreiber des Fortschritts in all unseren Geschäftsbereichen ist die Digitalisierung. Wir haben unsere IT, soweit möglich, in die Cloud überführt und das konzerneigene Rechenzentrum geschlossen. Damit haben wir eines der größten IT-Projekte zwei Jahre früher als geplant beendet, sind europaweit Vorreiter und einer der ersten großen Konzerne, die konsequent auf die Cloud setzen. Diese Entscheidung hat sich in Zeiten von Corona als goldrichtig erwiesen. Unsere IT-Systeme funktionierten auch geräuschlos, als Zehntausende Mitarbeitende gleichzeitig ins Homeoffice wechselten.

2020 war nicht das Jahr der Fahrgastrekorde oder Gewinne. Es war ein Jahr voller Herausforderungen, Einschränkungen und Umstellungen. Die wirtschaftlichen Konsequenzen sind enorm. Aber wir haben gezeigt: Wir sind für die Menschen da. Wir investieren massiv in die Zukunft und bauen jeden Tag weiter an der Starken Schiene. Wir haben den richtigen Auftrag, wir haben die richtige Strategie. Und wir haben das richtige Team. Mein großer Dank gilt unseren Mitarbeitenden, die gerade im vergangenen Jahr alle miteinander bewiesen haben, dass auf uns Verlass ist. Das Team DB steht für die Zukunft bereit.

Herzlichst

Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Der Vorstand der Deutschen Bahn AG

Die Lebensläufe finden Sie [online](#)



Martin Seiler
Personal & Recht



Prof. Dr. Sabina Jeschke
Digitalisierung & Technik



Dr. Sigrid Nikutta
Güterverkehr



Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender



Dr. Levin Holle
Finanzen & Logistik



Ronald Pofalla
Infrastruktur



Berthold Huber
Personenverkehr

Bericht des Aufsichtsrats

- 35 > Sitzungen des Aufsichtsrats
- 35 > Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats
- 36 > Corporate Governance
- 36 > Jahresabschluss
- 37 > Veränderung in der Besetzung von
Aufsichtsrat und Vorstand



Michael Odenwald

Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

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

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für die DBAG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden. Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen und zwei außerordentlichen Sitzungen sowie zu einer Strategieklausur zusammen. Ferner hat der Aufsichtsrat nach dem turnusmäßigen Ende der vorherigen Amtsperiode mit einer konstituierenden Sitzung eine neue Amtsperiode begonnen. Dem Aufsichtsrat wurden darüber hinaus in zwei Informationsveranstaltungen Details des Jahresabschlusses erläutert sowie mit Beginn der neuen Amtsperiode insbesondere für die neuen Gremienmitglieder wesentliche Eckdaten und für das Gremium relevante Sachverhalte des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) dargelegt. Im Berichtszeitraum haben alle Mitglieder des Aufsichtsrats mindestens an der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. Im Berichtszeitraum wurden vier Beschlüsse in schriftlichen Verfahren gefasst. Die turnusmäßigen Sitzungen des Aufsichtsrats der DBAG wurden regelmäßig durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet. Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten im Berichtszeitraum, insbesondere seit dem zweiten Quartal 2020, die erheblichen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Entwicklung des DB-Konzerns. In diesem Kontext wurden auch Fragen der Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern sowie die Entwicklung der wesentlichen Investitions- und Beteiligungsprojekte erörtert. Der Aufsichtsrat befasste sich in seinen turnusmäßigen Sitzungen im Berichtszeitraum regelmäßig – jeweils unter Einbeziehung des Vorsitzenden des Beirats

der DB Projekt Stuttgart – Ulm GmbH – mit dem Fortschritt und der Kostenentwicklung der Großprojekte Stuttgart 21/ Wendlingen – Ulm. In der jährlichen Strategiediskussion hat das Gremium die vom Vorstand vorgelegten Umsetzungsstände der Strategie Starke Schiene, mit Schwerpunkt auf der Strategie und den Sanierungsmaßnahmen für DB Cargo, ausführlich diskutiert. Der Aufsichtsrat hat ferner wesentliche Einzelsachverhalte, wie zum Beispiel den Fortgang der Prüfung von Beratungsverträgen, das weitere Vorgehen hinsichtlich der Veräußerung von DB Arriva und die weitere Investitionstätigkeit des Geschäftsfelds sowie die Entwicklung des Breitbandausbaus, beraten und die erforderlichen Beschlüsse gefasst. Auch hat der Aufsichtsrat im Berichtszeitraum über die Wiederbestellung eines Vorstandsmitglieds der DBAG entschieden.

Dominierend war im Berichtszeitraum insbesondere die Beratung der erheblichen Folgen der Corona-Pandemie auf den DB-Konzern, die seit März 2020 deutliche Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation des DB-Konzerns hatte. Der Vorstand hat die wirtschaftliche Situation des DB-Konzerns, die Auswirkungen auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung in den Geschäftsfeldern und die Unternehmensplanung sowie die beabsichtigten Maßnahmen zum Ausgleich der wirtschaftlichen Auswirkungen mit dem Aufsichtsrat erörtert. Der Aufsichtsrat hat im Dezember die Mittelfristplanung 2021 bis 2025 für den DB-Konzern beraten sowie das Budget des DB-Konzerns für das Geschäftsjahr 2021 und die Projekt- und Investitionsplanung des DB-Konzerns für den Mittelfristzeitraum verabschiedet. Die Mittel- und Langfristplanung des DB-Konzerns wurde zur Kenntnis genommen.

SITZUNGEN DER AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DBAG vier ständige Ausschüsse gebildet. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu sechs Sitzungen zusammen und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr sechs Sitzungen durchgeführt und sich, in Vorbereitung der Erörterungen im Plenum des Aufsichtsrats, insbesondere intensiv auf Grundlage der jeweils aktuellen Monats- beziehungsweise Halbjahreszahlen mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die wirtschaftliche Lage des DB-Konzerns und in einzelnen Geschäftsfeldern befasst. Seinem

Arbeitsprogramm entsprechend, hat der Ausschuss sich mit dem Fortgang und der Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21 auf Grundlage der quartalsweisen Berichterstattung des Vorstands, die jeweils von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und einem Ingenieurbüro durch einen Review begleitet wurde, erörtert. In seiner Dezembersitzung hat der Ausschuss auch den Risikobericht, die vorgelegte Budget- und Investitionsplanung sowie die Mittel- und Langfristplanung des DB-Konzerns ausführlich beraten. Der Ausschuss befasste sich weiter mit der Fortschreibung der Corporate Governance und des internen Kontrollsystems durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über Compliance-Sachverhalte und die Ergebnisse der Prüfungen der internen Revision informieren lassen. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung für den Berichtszeitraum diskutiert. Der Ausschuss hat sich außerdem über wirtschaftlich bedeutsame Einzelsachverhalte unterrichten lassen, unter anderem über die Investitionstätigkeit bei Ausschreibungen von DB Arriva. Ferner hat sich der Ausschuss mit der Fortentwicklung des Berichtsformats für Investitionen befasst und Entscheidungen über eine Neufassung des Katalogs der zustimmungsbedürftigen Geschäfte, insbesondere der zustimmungsbedürftigen Investitionsvorhaben, für den Aufsichtsrat vorbereitet. Auch der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

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

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

CORPORATE GOVERNANCE

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG haben sich auch im Berichtsjahr mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance befasst. Mit Kabinettsbeschluss vom 1. Juli 2009 hat die Bundesregierung den Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) verabschiedet und diesen mit Beschluss

vom 16. September 2020 novelliert. Der PCGK enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat der DB AG hat sich mit der Umsetzung des PCGK im DB-Konzern befasst und die dazu notwendigen Entscheidungen getroffen. Die Umsetzung der Anforderungen, die sich aus der unterjährig in Kraft getretenen Novelle des PCGK ableiten, wurde zum Zeitpunkt der Drucklegung des Berichts noch geprüft und vorbereitet. Der Aufsichtsrat wird sich hiermit im Berichtsjahr 2021 weiter befassen und den Fortgang der Umsetzung mit dem Vorstand erörtern.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2020 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüferin gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Der Bericht der Abschlussprüferin war am 22. März 2021 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 24. März 2021 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2020 wurde gebilligt und ist damit festgestellt. Auch der vom Vorstand erstellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft 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 Schlussfolgerung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die PwC keine Einwendungen erhoben.

GRI

102-56

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Die Amtszeit der von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats, Frau Dr. Ingrid Hengster, Frau Prof. Dr. Susanne Knorre, Herr Dr. Jürgen Krumnow, Frau Kirsten Lühmann, Herr Michael Odenwald, Herr Eckhardt Rehberg, Herr Christian Schmidt, sowie die Amtszeit der von der Bundesregierung entsandten Mitglieder des Aufsichtsrats, Herr Staatssekretär Werner Gatzert (BMF), Herr Oliver Wittke (ehemals Bundesministerium für Wirtschaft und Energie; BMWi) und Frau Staatssekretärin Dr. Tamara Zieschang (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; BMVI), sowie auch die Arbeitnehmendenvertreter*innen im Aufsichtsrat (Herr Jürgen Beuttler, Herr Jörg Hensel, Herr Klaus-Dieter Hommel, Herr Alexander Kirchner, Herr Jürgen Knörzer, Frau Heike Moll, Herr Mario Reiß, Frau Regina Rusch-Ziemba, Herr Jens Schwarz sowie Herr Veit Sobek) endete turnusmäßig mit Ablauf der Hauptversammlung am 25. März 2020. In dieser Hauptversammlung wurden als Anteilseignervertreter*innen Frau Dr. Ingrid Hengster, Frau Prof. Dr. Susanne Knorre, Frau Kirsten Lühmann, Herr Michael Odenwald, Herr Dr. Immo Querner, Herr Eckhardt Rehberg sowie Herr Christian Schmidt mit Wirkung vom 25. März 2020 für die Dauer bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt, in den Aufsichtsrat gewählt. Als weitere Anteilseignervertreter*innen wurden vom BMVI Herr Staatssekretär Werner Gatzert (BMF), Frau Staatssekretärin Dr. Tamara Zieschang (BMVI) sowie Frau Parlamentarische Staatssekretärin Elisabeth Winkelmeier-Becker (BMW) mit Wirkung zum 25. März 2020 unmittelbar in den Aufsichtsrat entsandt. Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie konnten die für den 10./11. Februar 2020 geplanten Delegiertenversammlungen zur Wahl der Arbeitnehmendenvertreter*innen in die mitbestimmten Aufsichtsräte des DB-Konzerns, auch des Aufsichtsrats der DB AG, nicht stattfinden, sodass stattdessen eine gerichtliche Ersatzbestellung der Arbeitnehmendenvertreter*innen des Aufsichtsrats der DB AG beantragt wurde. Am 12. März 2020 hat das Amtsgericht Berlin-Charlottenburg mit Wirkung zum 25. März 2020 nachstehende Personen zu Mitgliedern des Aufsichtsrats bestellt: Herrn Jürgen Beuttler, Herrn Jörg Hensel, Herrn Klaus-Dieter Hommel, Frau Cosima Ingenschay, Herrn Jürgen Knörzer, Frau Heike Moll, Herrn Mario Reiß, Herrn Jens Schwarz, Herrn Veit Sobek sowie Herrn Torsten Westphal.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats, die ebenfalls am 25. März 2020 stattfand, wurde Herr Michael Odenwald erneut zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie Herr Torsten Westphal zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Herr Torsten Westphal legte am 25. April 2020 sein Mandat als stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats mit sofortiger Wirkung und sein Mandat im Aufsichtsrat der DB AG zum Ablauf des 31. Mai 2020 nieder. In seiner Nachfolge wurde in der Sitzung des Aufsichtsrats am 15. Mai 2020 Herr Klaus-Dieter Hommel zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt. Das Amtsgericht Berlin-Charlottenburg hat am 18. Juni 2020 zur Nachbesetzung des nach dem Ausscheiden von Herrn Westphal vakanten Mandats Herrn Martin Burkert als Vertreter der Arbeitnehmenden zum Mitglied des Aufsichtsrats gerichtlich bestellt.

Im Vorstand der DB AG haben sich im Berichtszeitraum folgende Veränderungen ergeben: Der Aufsichtsrat der DB AG hat in seiner Sitzung am 7. November 2019 Frau Dr. Sigrid Nikutta für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2022 zum Vorstandsmitglied der DB AG, verantwortlich für das neu geschaffene Ressort Güterverkehr, bestellt. In seiner Sitzung am 11. Dezember 2019 hat der Aufsichtsrat der DB AG Herrn Dr. Levin Holle für den Zeitraum vom 1. Februar 2020 bis zum 31. Januar 2023 zum Vorstandsmitglied der DB AG, verantwortlich für das Ressort Finanzen & Logistik, bestellt. Weiterhin hat der Aufsichtsrat der DB AG in seiner Sitzung am 19. Februar 2020 Herrn Martin Seiler, Arbeitsdirektor und Vorstandsmitglied der DB AG, verantwortlich für das Ressort Personal & Recht, vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2025 wiederbestellt.

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 Mitarbeitenden sowie der Mitarbeitendenvertretung der DB AG und der verbundenen Unternehmen für ihren im Berichtsjahr geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2021

Für den Aufsichtsrat

Michael Odenwald
 Aufsichtsratsvorsitzender
 der Deutschen Bahn AG

Corporate Governance Bericht

- 38 > Entsprechenserklärung
- 38 > Zusammenwirken von Vorstand und Aufsichtsrat
- 41 > Transparenz
- 41 > Risikomanagement
- 41 > Compliance
- 41 > Rechnungslegung und Abschlussprüfung
- 41 > Effizienzprüfung des Aufsichtsrats
- 42 > Vergütungsbericht

GRI Corporate-Governance-Regelungen sollen eine gute, verantwortungsvolle und wertorientierte Unternehmensführung sicherstellen. Die Bundesregierung hat am 1. Juli 2009 den PCGK zu Grundsätzen guter Unternehmens- und Beteiligungsführung verabschiedet und diesen mit Beschluss vom 16. September 2020 novelliert. Der PCGK enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Ziel des PCGK ist es, die Unternehmensführung und -überwachung transparenter und nachvollziehbar zu machen und die Rolle des Bundes als Anteilseigner klarer zu fassen. Zugleich soll das Bewusstsein für eine gute Corporate Governance erhöht werden.

102-16
102-18

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, Mitarbeitenden und der Öffentlichkeit zu fördern sowie das Vertrauen in den DB-Konzern zu bewahren und auszubauen.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Laut Hinweis des zuständigen Bundesministeriums für Finanzen (BMF) zum PCGK 2020 auf seiner Website kann die Entsprechenserklärung für das Jahr 2020 – vor dem Hintergrund der im September 2020 in Kraft gesetzten Neufassung – noch konform mit der zuvor gültigen Fassung des PCGK (PCGK 2009) abgegeben werden. Demgemäß erklären Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG:

»I. Aufsichtsrat und Vorstand der Deutschen Bahn AG erklären, dass seit Abgabe der letzten Erklärung am 25. März 2020 den von der Bundesregierung am 1. Juli 2009 verabschiedeten Empfehlungen zum PCGK (PCGK 2009) mit Aus-

nahme des Selbstbehalts beim Abschluss der D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat (Ziffer 3.3.2), der im Kontext der Umsetzung des novellierten PCGK 2020 erörtert werden soll, entsprochen wurde.

II. Aufsichtsrat und Vorstand der DB AG erklären weiter, dass den von der Bundesregierung am 16. September 2020 verabschiedeten Empfehlungen zum PCGK (PCGK 2020) mit der vorgenannten Ausnahme grundsätzlich entsprochen wird.

III. Ebenfalls wird beabsichtigt, dass die Konzerngesellschaften unter einheitlicher Leitung der DB AG, soweit auf sie der PCGK 2020 Anwendung findet, diesem entsprechen. Eine Umsetzung der neuen Empfehlungen des PCGK 2020 befand sich zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses Berichts noch in Prüfung. Die diesbezügliche Konzernentsprechenserklärung nach dem PCGK 2020 wird, im Einklang mit den Hinweisen des Bundes im Rahmen der Novelle, erstmals vollständig im Integrierten Bericht zum Geschäftsjahr 2021 ausgewiesen. Die hierzu erforderlichen vorbereitenden Arbeiten werden im Laufe des Geschäftsjahres 2021 durchgeführt.«

ZUSAMMENWIRKEN VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

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

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

Eine Übersicht über die *Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG* → 246 ff. einschließlich der von ihnen wahrgenommenen Mandate ist im Konzern-Anhang enthalten.

Vorstand

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

Der Aufsichtsrat der DB AG hat in seiner Sitzung am 7. November 2019 Frau Dr. Sigrid Nikutta für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2022 zum Mitglied des Vorstands der DB AG für das neu geschaffene Vorstandsressort Güterverkehr bestellt. In seiner Sitzung am 11. Dezember 2019 hat der Aufsichtsrat der DB AG Herrn Dr. Levin Holle für den Zeitraum vom 1. Februar 2020 bis zum 31. Januar 2023 zum Mitglied des Vorstands der DB AG für das Vorstandsressort Finanzen & Logistik bestellt. Weiterhin hat der Aufsichtsrat der DB AG in seiner Sitzung am 19. Februar 2020 Herrn Martin Seiler, Arbeitsdirektor und Vorstandsmitglied für das Ressort Personal & Recht, vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2025 wiederbestellt. Der Vorstand der DB AG besteht damit aus sieben Ressorts. Neben dem Ressort des Vorsitzenden umfasst der Vorstand die Ressorts Finanzen & Logistik, Personal & Recht, Digitalisierung & Technik, Personenverkehr, Güterverkehr sowie Infrastruktur.

Die Vorstandsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und die anderen Vorstandsmitglieder darüber informieren.

Frau Dr. Nikutta hat, dieser Regelung entsprechend, mit Beginn ihrer Vorstandstätigkeit die Gremien darüber informiert, dass eine verwandtschaftliche Beziehung zu einem Geschäftsführungsmitglied eines Schienenfahrzeugherstellers besteht. Zur Vermeidung etwaiger Interessenkonflikte wirkt sie an Beschaffungsvorgängen mit diesem Schienenfahrzeughersteller nicht mit.

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*innen und zehn Mitglieder Arbeitnehmendenvertreter*innen sind. Die

Anteilseignervertreter*innen werden teils entsandt und teils durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmendenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt.

Die Amtszeit der von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats, Frau Dr. Ingrid Hengster, Frau Prof. Dr. Susanne Knorre, Herr Dr. Jürgen Krumnow, Frau Kirsten Lühmann, Herr Michael Odenwald, Herr Eckhardt Rehberg, Herr Christian Schmidt, sowie die Amtszeit der von der Bundesregierung entsandten Mitglieder des Aufsichtsrats, Herr Staatssekretär Werner Gatzler (BMF), Herr Oliver Wittke (ehemals BMWi) und Frau Staatssekretärin Dr. Tamara Zieschang (BMVI), sowie auch der Arbeitnehmendenvertreter*innen im Aufsichtsrat (Herr Jürgen Beuttler, Herr Jörg Hensel, Herr Klaus-Dieter Hommel, Herr Alexander Kirchner, Herr Jürgen Knörzer, Frau Heike Moll, Herr Mario Reiß, Frau Regina Rusch-Ziemba, Herr Jens Schwarz sowie Herr Veit Sobek) endete turnusmäßig mit Ablauf der Hauptversammlung am 25. März 2020. In dieser Hauptversammlung wurden als Anteilseignervertreter*innen Frau Dr. Ingrid Hengster, Frau Prof. Dr. Susanne Knorre, Frau Kirsten Lühmann, Herr Michael Odenwald, Herr Dr. Immo Querner, Herr Eckhardt Rehberg sowie Herr Christian Schmidt mit Wirkung vom 25. März 2020 für die Dauer bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt, in den Aufsichtsrat gewählt. Als weitere Anteilseignervertreter*innen wurden vom BMVI Herr Staatssekretär Werner Gatzler (BMF), Frau Staatssekretärin Dr. Tamara Zieschang (BMVI) sowie Frau Parlamentarische Staatssekretärin Elisabeth Winkelmeier-Becker (BMWi) mit Wirkung zum 25. März 2020 unmittelbar in den Aufsichtsrat entsandt. Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie konnten die für den 10./11. Februar 2020 geplanten Delegiertenversammlungen zur Wahl der Arbeitnehmendenvertreter*innen in die mitbestimmten Aufsichtsräte des DB-Konzerns, auch des Aufsichtsrats der DB AG, nicht stattfinden, sodass stattdessen eine gerichtliche Ersatzbestellung der Arbeitnehmendenvertreter*innen des Aufsichtsrats der DB AG beantragt wurde. Am 12. März 2020 hat das Amtsgericht Berlin-Charlottenburg mit Wirkung zum 25. März 2020 nachstehende Personen zu Mitgliedern des Aufsichtsrats bestellt: Herrn Jürgen Beuttler, Herrn Jörg Hensel, Herrn Klaus-Dieter Hommel, Frau Cosima Ingenschay, Herrn Jürgen Knörzer, Frau Heike Moll, Herrn Mario Reiß, Herrn Jens Schwarz, Herrn Veit Sobek sowie Herrn Torsten Westphal.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats, die ebenfalls am 25. März 2020 stattfand, wurde Herr Michael Odenwald erneut zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie Herr Torsten Westphal zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Herr Torsten Westphal legte am

25. April 2020 sein Mandat als stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats mit sofortiger Wirkung und sein Mandat im Aufsichtsrat der DB AG zum Ablauf des 31. Mai 2020 nieder. In seiner Nachfolge wurde in der Sitzung des Aufsichtsrats am 15. Mai 2020 Herr Klaus-Dieter Hommel zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt. Das Amtsgericht Berlin-Charlottenburg hat am 18. Juni 2020 zur Nachbesetzung des nach dem Ausscheiden von Herrn Westphal vakanten Mandats Herrn Martin Burkert als Vertreter der Arbeitnehmenden zum Mitglied des Aufsichtsrats gerichtlich bestellt.

Persönliche oder geschäftliche Beziehungen einzelner Aufsichtsratsmitglieder zur Gesellschaft werden im Konzern-Anhang angegeben.

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

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

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

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

AUFSICHTSRATSAUSSCHÜSSE

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, neben dem nach dem Mitbestimmungsgesetz einzurichtenden Vermittlungsausschuss weitere Ausschüsse zu bilden, und einen Präsidialausschuss, einen Prüfungs- und Compliance-Ausschuss sowie einen Personalausschuss gebildet. Eine Übersicht über die *Mitglieder der Ausschüsse* → 249 finden Sie im Konzern-Anhang. Über die *Arbeit der Ausschüsse* → 35 im Berichtsjahr informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht. Eine *Funktionsbeschreibung* → der einzelnen Ausschüsse finden Sie auf unserer Internetseite.

Frauenanteil in Vorstand und Aufsichtsrat

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

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

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

Per 31. Dezember 2020 wurde auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 24,5 % realisiert. Auf der zweiten Unterstellungsebene konnten 28,9 % erreicht werden. Somit wurden die Ziele auf erster und zweiter Unterstellungsebene im Wesentlichen erreicht.

Der DB-Konzern bekennt sich zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen und hat auf Basis des Gesetzes für alle betroffenen Tochtergesellschaften über alle Ebenen (Aufsichtsräte, Vorstände/Geschäftsführungen, erste und zweite Führungsebene) eine gesamthafte Zielgröße von 30 % Frauen in Führung bis zum 31. Dezember 2024 beschlossen.

TRANSPARENZ

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

RISIKOMANAGEMENT

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

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

COMPLIANCE

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

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

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

Weitere Informationen zum Thema **Compliance** → finden Sie im **Anhang zur Nachhaltigkeit** → 253 und auf unserer Internetseite.

RECHNUNGSLEGUNG UND ABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Hauptversammlung der DB AG hat am 25. März 2020 die PwC, Berlin, zur Abschlussprüferin für das Geschäftsjahr 2020 bestellt. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat die Vorschläge des Aufsichtsrats zur Wahl der Abschlussprüfungsgesellschaft vorbereitet und nach deren Wahl durch die Hauptversammlung mit der Abschlussprüfungsgesellschaft die Prüfungsschwerpunkte festgelegt. Mit der Abschlussprüfungsgesellschaft wurde auch in diesem Geschäftsjahr vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird. Es wurde zudem vereinbart, dass der Ausschussvorsitzende von der Abschlussprüfungsgesellschaft 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 2019 statt.

VERGÜTUNGSBERICHT

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

Das Vergütungssystem des Vorstands

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

Die Angemessenheit der Vergütung wird regelmäßig in einem Vergütungsvergleich überprüft. Im Rahmen dieser Überprüfung wird die Höhe der Vorstandsvergütung sowohl im Vergleich zum externen Markt (horizontale Angemessenheit) als auch zu den sonstigen Vergütungen im Unternehmen (vertikale Angemessenheit) gewürdigt. Sollte sich hieraus die Notwendigkeit einer Veränderung des Vergütungssystems oder der Vergütungshöhe ergeben, macht der Personalausschuss des Aufsichtsrats dem Aufsichtsrat entsprechende Vorschläge zur Beschlussfassung. Die letzte Überprüfung der Angemessenheit der Vergütung der Vorstandsmitglieder erfolgte im Jahr 2019.

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.

Im März 2020 hat der Aufsichtsrat die Systematik des Long-term Incentive Plans des Vorstands für künftig auszureichende Tranchen modifiziert. Im Fokus der angepassten LTI-Methodik stehen nunmehr auch langfristige verkehrs- und klimapolitische Ziele sowie weiterhin die nachhaltige Bonität und Rentabilität des DB Konzerns. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit von vier Jahren wird die Zielerreichung des LTI am Ende der Tranche über die durchschnittliche Zielerreichung der einzelnen Jahre gemessen. Der Auszahlungsgrad des Long-term Incentive Plans ist nach oben begrenzt und kann zwischen 0 und 200 % liegen. Der Anspruch aus der Long-term-Incentive-Zusage ist vererblich.

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

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

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

Konzernweite Vergütungssystematik für Führungskräfte

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

Die Jahrestantieme für die leitenden Angestellten und außertariflichen Arbeitnehmenden im Systemverbund Bahn wird als Erfolgsbeteiligung ausgestaltet. Persönliche Ziele werden dann im Rahmen eines regelmäßigen Prozesses mit den Führungskräften vereinbart. Die Zielerreichungen werden dann bei Entscheidungen zur Erhöhung der Grundvergütung regelmäßig in die Bewertung mit einbezogen.

Soweit die Führungskräfte Organe von Tochtergesellschaften der DB AG sind, wird sich der jeweilige Aufsichtsrat der Tochtergesellschaft mit den persönlichen Zielen möglichst bereits zum Ende des vorherigen Geschäftsjahres befassen. Die Beschlussfassung dazu erfolgt dann gegebenenfalls nachgelagert zu der Aufsichtsratssitzung der DB AG, in der die Mittelfristplanung und die Ziele für den Konzernvorstand verabschiedet werden. Diese zeitliche Abfolge der Behandlung der persönlichen Ziele in den Aufsichtsräten der Tochtergesellschaften ist der Konzernstruktur der DB AG geschuldet.

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

Ruhegeldansprüche

Der Aufsichtsrat der DB AG hatte für die Vorstandsmitglieder eine grundsätzliche Altersgrenze von 65 Jahren festgelegt. Im Berichtsjahr wurde, im Einklang mit den Vorgaben des PCGK 2020, die Regelung dergestalt modifiziert, dass dem Vorstand keine Mitglieder angehören sollen, die die Regelaltersgrenze der gesetzlichen Rentenversicherung vollendet haben. Die Vorstandsmitglieder haben nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Anspruch auf Ruhegeldzahlungen. Die bereits vor 2017 amtierenden Vorstandsmitglieder haben spätestens mit Vollendung des 65. Lebensjahres Anspruch auf ein lebenslanges Ruhegeld, wenn das Dienstverhältnis wegen dauernder Dienstunfähigkeit endet oder der Vertrag vor dem vereinbarten Beendigungstermin endet oder nicht verlängert wird, ohne dass ein wichtiger Grund vorliegt, oder das Vorstandsmitglied die Fortsetzung des Dienstvertrags zu gleichen oder für ihn/sie günstigeren Bedingungen ablehnt.

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

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

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

Vertragliche Nebenleistungen

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

Für die Mitglieder des Vorstands besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung). Die Versicherung war im Berichtsjahr als Gruppenversicherung mit dem gesetzlich vorgesehenen Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Vorstandsmitglieder 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 2020

Vorstand DB AG

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

Für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr erhalten die Vorstandsmitglieder der DB AG folgende Vergütung:

		Variable Vergütung				
	Feste Vergütung	kurzfristig ¹⁾	langfristige Auszahlung	Rückstellung ²⁾	Sonstiges ³⁾	Insgesamt ⁴⁾
Gesamtbezüge des Vorstands (in T €)						
AM 31.12.2020 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG						
Dr. Levin Holle	367	-	-	69	10	377
Berthold Huber	650	-	-	- 295	10	660
Prof. Dr. Sabina Jeschke	435	-	-	- 27	6	441
Dr. Richard Lutz	900	-	-	- 455	17	917
Dr. Sigrid Nikutta	400	-	-	75	7	407
Ronald Pofalla	650	-	-	- 295	19	669
Martin Seiler	400	-	-	- 150	10	410
Insgesamt	3.802	-	-	- 1.079	79	3.881

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.

²⁾ Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung / -auflösung (RST) für Long-term Incentives (LTI). Aufgrund der prognostizierten Auswirkungen insbesondere der Corona-Pandemie auf den DB-Konzern wurden in Vorjahren gebildete Rückstellungen für LTI-Pläne 2017 bis 2020 und 2018 bis 2021 im Berichtsjahr aufgelöst (2.277 T €).

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

⁴⁾ Summe ohne langfristige variable Vergütung.

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

Versorgungsansprüche des Vorstands für das Geschäftsjahr 2020

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag in Höhe von 1.633 T € zugeführt.

Zuführung zu den Pensionsrückstellungen (in T €)	2020
AM 31.12.2020 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Dr. Levin Holle	176
Berthold Huber	603
Prof. Dr. Sabina Jeschke	183
Dr. Richard Lutz	334
Dr. Sigrid Nikutta	162
Ronald Pofalla	0
Martin Seiler	175
Insgesamt	1.633

Die *Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder* → 237 sind als Gesamtsumme im Konzern-Anhang ausgewiesen.

Vergütung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2020

Die Vergütung des Aufsichtsrats der DB AG wurde zuletzt durch Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung von 20.000 € sowie eine erfolgsorientierte jährliche Vergütung. Die erfolgsabhängige Vergütung bemisst sich nach dem Verhältnis des im Konzern-Abschluss ausgewiesenen operativen Ergebnisses (EBIT) des Geschäftsjahres im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr sowie dem Erreichen bestimmter operativer Leistungskennziffern. Die erfolgsabhängige Vergütung ist auf maximal 13.000 € begrenzt. Der/die Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein*e Stellvertreter*in

das Eineinhalbfache der Vergütung. Diese Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel. Für den Vorsitz im Präsidialausschuss und im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss erhöht sich die Vergütung um das Einfache, für den Vorsitz im Personalausschuss um die Hälfte der Vergütung. Die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach § 27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss bleiben unberücksichtigt.

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

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB 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 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/die Aufsichtsratsvorsitzende*n und seine*n Stellvertreter*in sowie für die Erhöhung der Vergütung für Mitgliedschaft und Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss.

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

Die Vergütung einschließlich der persönlichen BahnCard 100 First und der fünf Freifahrtsscheine 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 24. März 2021 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats (in T €)	Jahresvergütung 2020				
	feste Vergütung	variable Vergütung	Sitzungsgeld	Nebenleistungen	Insgesamt
AM 31.12.2020 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG ¹⁾					
Michael Odenwald	70,0	-	3,8	0,9	74,7
Klaus-Dieter Hommel	33,3	-	3,3	6,2	42,8
Jürgen Beuttler	20,0	-	1,8	-	21,8
Martin Burkert	11,7	-	1,5	-	13,2
Werner Gatzert	18,3	-	2,3	-	20,6
Dr. Ingrid Hengster	20,0	-	1,8	6,2	28,0
Jörg Hensel	25,0	-	3,3	0,9	29,2
Cosima Ingenschay	20,8	-	2,8	-	23,6
Prof. Dr. Susanne Knorre	20,0	-	1,8	6,2	28,0
Jürgen Knörzer	20,0	-	1,8	6,2	28,0
Kirsten Lühmann	20,0	-	1,8	0,9	22,7
Heike Moll	20,0	-	1,8	6,2	28,0
Dr. Immo Querner	33,3	-	2,8	6,2	42,3
Mario Reiß	20,0	-	1,8	-	21,8
Eckhardt Rehberg	20,0	-	1,3	-	21,3
Christian Schmidt	20,0	-	1,8	0,9	22,7
Jens Schwarz	30,0	-	3,5	6,2	39,7
Veit Sobek	20,0	-	1,8	6,2	28,0
Elisabeth Winkelmeier-Becker ²⁾	-	-	-	-	-
Dr. Tamara Zieschang	35,0	-	4,5	-	39,5
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG ¹⁾					
Alexander Kirchner	10,0	-	1,3	6,2	17,5
Dr. Jürgen Krumnow	10,0	-	0,8	0,9	11,7
Regina Rusch-Ziemba	6,3	-	0,8	-	7,0
Oliver Wittke	5,0	-	0,8	-	5,8
Torsten Westphal	8,3	-	0,3	-	8,6
Aufsichtsratsvergütung für weitere Mandate in DB-Tochtergesellschaften					120,3
Insgesamt					746,4

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Einige Aufsichtsratsmitglieder geben an, ihre Vergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

²⁾ Frau Winkelmeier-Becker hat auf die ihr für die 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.

Nachhaltigkeitsmanagement

- 46 > Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung
- 46 > Nichtfinanzieller Konzernbericht
- 47 > Unser Bekenntnis zu den SDG
- 47 > Nachhaltigkeitsorganisation
- 50 > Offener Stakeholderdialog
- 50 > Gesellschaftliches Engagement

GRI RAHMEN DER NACHHALTIGKEITSBERICHTERSTATTUNG

102-16
102-46
102-49

Mit unserer *Strategie Starke Schiene* → 68 ff. haben wir für den DB-Konzern den Fahrplan für die kommenden Jahre festgelegt. Sie bildet den übergeordneten Rahmen für unsere Berichterstattung.

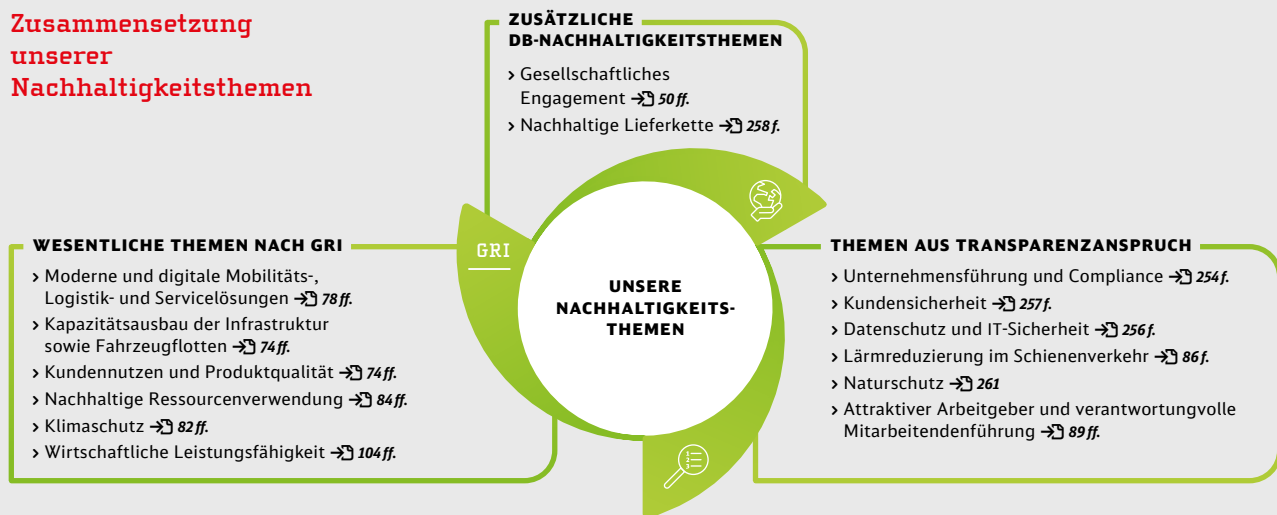
GRI Um eine starke Schiene erfolgreich umzusetzen, sind wir auch auf die Unterstützung und die Akzeptanz unserer Stakeholder angewiesen. Wir haben sie deswegen im Vorjahr im Rahmen der *Wesentlichkeitsanalyse 2019* → 51 (*Integrierter Bericht 2019*) um eine Einschätzung zu 16 wichtigen Handlungsfeldern der Nachhaltigkeit gebeten. Diese bilden die inhaltlichen Schwerpunkte unserer Strategie ab und ergänzen sie

um weitere relevante Themen aus der Sicht unserer Stakeholder. In der Wesentlichkeitsanalyse wurden die Relevanz der Handlungsfelder für den DB-Konzern und die Auswirkungen abgefragt, die wir als Unternehmen auf diese Handlungsfelder haben. Ergänzend wurden Top-Führungskräfte des DB-Konzerns zur Geschäftsrelevanz der Handlungsfelder befragt.

Unsere Nachhaltigkeitsthemen setzen sich aus den wesentlichen Themen nach der Global Reporting Initiative (GRI), aus einer internen Bedeutungseinschätzung (zusätzliche DB-Nachhaltigkeitsthemen) sowie aus unserem umfassenden Transparenzanspruch gegenüber unseren Stakeholdern zusammen.

GRI 102-47

Zusammensetzung unserer Nachhaltigkeitsthemen



GRI NICHTFINANZIELLER KONZERNBERICHT

102-16

Der DB-Konzern hat sich für eine freiwillige Abgabe eines Nichtfinanziellen Konzernberichts (NFB) entschieden. Im Rahmen unseres integrierten Berichtsansatzes berichten wir umfassend über alle wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen.

Aus der Wesentlichkeitsanalyse wurden drei Handlungsfelder als wesentlich im Sinne des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes (CSR-RUG) identifiziert, die auch im Berichtsjahr ihre Wesentlichkeit behalten haben:

- > *Kapazitätsausbau der Infrastruktur sowie Fahrzeugflotten* → 74 ff.
- > *Klimaschutz* → 82 ff. und
- > *Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit* → 104 ff.

Die Inhalte des NFB finden sich in den relevanten Kapiteln des Konzern-Lageberichts sowie im Anhang zur Nachhaltigkeit und wurden unter Anwendung der internationalen Standards der GRI in der Kern-Option sowie unter Berücksichtigung der Berichtsanforderungen des Global Compact der Vereinten Nationen (UNGC) erstellt. Darüber hinaus machen wir ergänzende freiwillige Angaben zu weiteren Belangen.

Bestandteile des nichtfinanziellen Berichts	
DB-Themen	
Geschäftsmodell	Geschäftsmodell → 60 ff.
Umweltbelange	Klimaschutz → 82 ff.
Sozialbelange	Kapazitätsausbau der Infrastruktur und Fahrzeugflotten → 74 ff., → 133 ff., → 144
Andere Belange (wirtschaftliche Leistungsfähigkeit)	Geschäftsverlauf → 96 ff.
FREIWILLIGE ZUSATZANGABEN	
Umweltbelange	Naturschutz → 261 Luftreinhaltung → 260 f. Wasserverbrauch → 261
Arbeitnehmendenbelange	Arbeit der Zukunft → 92 ff. Beschäftigungsbedingungen → 93 f., → 263 ff. Konzernsicherheit → 257 f. Transformation → 263
Achtung der Menschenrechte	Menschenrechte → 255
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Compliance → 254 f.

Risikomanagement

Im Zusammenhang mit den Vorgaben des CSR-RUG konnten wir keine wesentlichen Risiken, die mit unserer Geschäftstätigkeit und unseren Geschäftsbeziehungen, Produkten und Dienstleistungen verknüpft sind, identifizieren, die wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die wichtigsten nichtfinanziellen Aspekte (Umwelt-, Sozial-, Arbeitnehmendenbelange sowie die Achtung von Menschenrechten und die Bekämpfung von Korruption und Bestechung) haben könnten. Mit den Auswirkungen setzen wir uns in den in diesem Integrierten Bericht intensiv auseinander.

Der DB-Konzern berücksichtigt in seinem **Risikomanagementsystem** → 168 ff. auch Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte und Sachverhalte.

GRI UNSER BEKENNTNIS ZU DEN SDG

102-12
102-16

Mit den 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals; SDGs) haben sich die Vereinten Nationen auf einen Weltzukunftsvertrag geeinigt, der eine gemeinsame Agenda 2030 definiert. Die SDGs umfassen ökologische, soziale und wirtschaftliche Ziele einer nachhaltigen Entwicklung. Sie bilden zudem die Basis für die nationale Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung. Der DB-Kon-

zern bekennt sich ausdrücklich zu den **zehn Grundsätzen des UNGC** → 269. Deswegen fühlen wir uns auch den Zielen der Agenda 2030 und den SDGs verpflichtet.

Als weltweit tätiger Konzern zahlen wir in vielfältiger Weise auf die SDGs ein und betrachten sie als wichtigen Ankerpunkt, um die Schwerpunkte unserer Nachhaltigkeitsarbeit kritisch zu prüfen und weiterzuentwickeln. Im Ergebnis wurden fünf Fokus-SDGs identifiziert, die die größte Übereinstimmung mit unseren strategischen Schwerpunkten und den wesentlichen Themen unserer Stakeholder aus der **Wesentlichkeitsanalyse** → 51 (**Integrierter Bericht 2019**) aufweisen. Dabei handelt es sich um folgende SDGs:

- > Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum
- > Industrie, Innovation und Infrastruktur
- > Nachhaltige Städte und Siedlungen
- > Verantwortungsvoll konsumieren und produzieren
- > Handeln für den Klimaschutz

Die Priorisierung der genannten SDGs hatte auch für 2020 Bestand. Für 2021 streben wir eine Weiterentwicklung an.

NACHHALTIGKEITSORGANISATION

GRI
102-16
102-43

Die Verantwortung für das Thema Nachhaltigkeit obliegt dem Chief Sustainability Officer (CSO). Das Amt wird vom Vorstandsvorsitzenden ausgeübt. Die übergreifende Koordination im Bereich Nachhaltigkeit erfolgt durch das Nachhaltigkeitsmanagement. Seit 2020 sind die Themen Nachhaltigkeit und Umwelt in einer Organisationseinheit zusammengefasst und direkt beim Vorstandsvorsitzenden angesiedelt. Beide Themenbereiche haben Top-Priorität im Rahmen der Strategie Starke Schiene und wurden noch stärker als bisher miteinander verzahnt.

Der neue Bereich Nachhaltigkeit und Umwelt stellt die **Grüne Transformation** → 82 ff. des DB-Konzerns sicher und ist insbesondere für die Definition der Themen, die integrierte Nachhaltigkeits- und Umweltstrategie, die Planung, Steuerung und Durchführung von konzernweiten Umsetzungsprojekten sowie die kommunikative Begleitung der Grünen Transformation verantwortlich. Die inhaltliche Verantwortung für fachspezifische Nachhaltigkeitsthemen obliegt den jeweiligen Fachabteilungen. Die Geschäftsfelder tragen wiederum die Umsetzungsverantwortung.

Nachhaltigkeitsratings

Wir sind bestrebt, sowohl bei finanziellen als auch bei nichtfinanziellen Belangen eine gute Leistung zu erzielen und das Vertrauen und die Unterstützung unserer **Stakeholder** → 49 zu gewinnen und zu erhalten. Das Feedback von ESG-Rating-Agenturen ist als Maßstab und Indikator für die Hauptanliegen unserer Stakeholder für uns sehr wichtig.

- > Der DB-Konzern wurde von der internationalen **Rating-Organisation CDP** → 2020 erneut mit der Bestnote »A« bewertet und als eines der weltweit führenden Unternehmen beim Engagement gegen den Klimawandel ausgezeichnet. Zum vierten Mal in Folge erhielten wir die Bestnote und stehen mit weltweit 273 Unternehmen und einem weiteren Schienenverkehrsunternehmen erneut in der Spitzengruppe. Beim jährlichen Rating-Prozess wendet CDP eine detaillierte und unabhängige Methodik an, bei der Noten von A bis D– vergeben werden. Bewertet werden der Grad der Transparenz und der Offenlegung von Klimadaten, das Bewusstsein und das Management von Umwelt Risiken sowie Best Practices im Zusammenhang mit ökologischer Führung, wie zum Beispiel die Festlegung ambitionierter Ziele.
 - > Im Rating 2020 von **ECOVADIS** → liegen wir weiterhin unter den Top-4 % in der Branche Schienentransport und konnten unser Ergebnis um 2 auf 61 Punkte verbessern (Stand: Oktober 2020). Das Ziel des EcoVadis Corporate Social Responsibility (CSR) Ratings ist es, die Qualität des CSR-Managementsystems eines Unternehmens anhand von dessen Richtlinien, Aktionen und Ergebnissen zu bewerten. Die Bewertung konzentriert sich auf 21 CSR-Kriterien in vier Themenbereichen: Umwelt, Arbeits- und Menschenrechte, Ethik und nachhaltige Beschaffung. Die EcoVadis-Gesamtnote (0–100) spiegelt die Qualität des CSR-Managementsystems des Unternehmens zum Zeitpunkt der Bewertung wider.
 - > Im **ISS ESG Corporate Rating** → haben wir unsere gute Bewertung von B– und den Prime-Status auch in 2020 gehalten. Darüber hinaus hat der DB-Konzern den Dezil-Rang 1 (Stand: 22. Dezember 2020). Das ISS ESG Corporate Rating bewertet die Nachhaltigkeitsleistung der Unternehmen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance (sogenannte ESG-Kriterien). Etwa ein Drittel der Rating-Kriterien sind vollständig branchenspezifisch. Das ESG Corporate Rating verwendet ein zwölfstufiges Notensystem von A+/4,00 bis D–/1,00. Das Rating hat einen absoluten Best-in-Class-Ansatz: Mit dem Prime-Status werden Unternehmen ausgezeichnet, die im Rahmen des ISS ESG Corporate Ratings die definierten Nachhaltigkeitsanforderungen (Prime-Schwelle) von ISS ESG für eine bestimmte Branche erreichen oder überschreiten. Der Dezil-Rang gibt zusätzlich zum Gesamtrating die Leistung im Vergleich zur Branche an. Ein Dezil-Rang von 1 bedeutet eine hohe relative Leistung, während eine 10 eine niedrige relative Leistung anzeigt.
 - > Im **MSCI ESG Rating** → waren wir 2020 weiterhin mit der Bewertung »A« vertreten. Im Branchenvergleich schneiden wir mit der Bewertung sehr gut ab. Das MSCI ESG Rating soll die Widerstandsfähigkeit eines Unternehmens gegenüber langfristigen, branchenrelevanten ESG-Risiken messen. MSCI verwendet eine regelbasierte Methodik, um Branchenführer und Nachzügler anhand ihrer Exposition gegenüber ESG-Risiken und der Frage zu identifizieren, wie gut sie diese Risiken im Vergleich zu ihren Mitbewerbern managen. Die ESG-Ratings von MSCI reichen von führend (AAA, AA) über durchschnittlich (A, BBB, BB) bis hin zu rückständig (B, CCC). Mit einer A-Bewertung fallen wir in den oberen Bereich der zweiten Gruppe. Die ESG-Risiken und -Chancen können je nach Branche und Unternehmen variieren.
 - > Mit einem Score von 19,5 haben wir uns beim **Sustainalytics' ESG Risk Rating** → 2020 verbessert und nehmen mit unserer Bewertung eine gute Position in der Branche Transport ein. Sustainalytics bewertet die Nachhaltigkeit börsennotierter Unternehmen anhand ihrer ESG-Leistungen. Das ESG-Risiko-Rating von Sustainalytics kombiniert eine Bewertung der Abschätzung der Exposition gegenüber branchenspezifischen materiellen ESG-Themen und wie gut Unternehmen mit diesen Risiken umgehen. Unternehmen werden in fünf verschiedene Risikokategorien eingeteilt, die von vernachlässigbar (0–10) über gering (10–20), durchschnittlich (20–30) und hoch (30–40) bis schwerwiegend (40+) reichen.
- Mitgliedschaften in Nachhaltigkeitsnetzwerken**

 - > Unser Bekenntnis zum UNGC unterstreichen wir mit der jährlichen Darstellung unserer Fortschritte entlang der zehn Prinzipien des UNGC (Communication on Progress). Darüber hinaus engagieren wir uns im Deutschen Global Compact Netzwerk (DGCN), dem deutschen Multistakeholder-Forum zur Umsetzung und Förderung der UNGC-Prinzipien sowie der SDGs.
 - > Wir sind Unterzeichner des **Deutschen Nachhaltigkeitskodex** →, mit dem wir unsere Stakeholder transparent über unsere Nachhaltigkeitsleistung informieren.
 - > Wir sind aktives Mitglied von **econsense** →, dem Forum Nachhaltige Entwicklung der deutschen Wirtschaft.
 - > Wir sind im **The Conference Board** →, einer globalen, unabhängigen Wirtschaftsvereinigung, vertreten.
 - > Als Mitglied unterstützen wir die **Stiftung 2°** → in ihrem Ziel, die weltweiten Treibhausgasemissionen zu reduzieren und die Erderwärmung auf maximal 2° C zu begrenzen.
 - > Wir sind Gründungsmitglied der Brancheninitiative **Rail-sponsible** →. Die Initiative hat sich zum Ziel gesetzt, Transparenz über soziale, ökologische und sozioökonomische

GRI	Stakeholder	Themen 2020	Die wichtigsten Dialog- und Kommunikationsformate
102-12 102-16 102-40 102-44	Reisende	<ul style="list-style-type: none"> › Information über Maßnahmen für sicheres Reisen während der Corona-Pandemie › Weiterentwicklung und Digitalisierung Ticketangebote (10er TagesTicket, E-Tarife) › Fahrplan- und Taktverbesserungen › Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit › Digitalisierung Kundenschnittstelle (WLAN / Streckenagent / Zugportal) › Individualisierte Echtzeit-Reisendeninformation › Fahrzeugmodernisierung / Ideenzug › Digitale Services › Umwelt- und Klimaschutz 	<ul style="list-style-type: none"> › Kundenbeirat › Online-Dialog-Plattformen / Soziale Netzwerke › Kundendialog (telefonisch) / Kundenbefragungen › Virtuelle und / oder hybride Dialogformate und Produktkonferenzen › Digital verlängerte Roadshows / Produktpräsentationen › Labs (d.lab, DB mindbox)
	Geschäftskunden	<ul style="list-style-type: none"> › Aufrechterhaltung des Betriebs während der Corona-Pandemie › Neue strategische Ausrichtung (Starke Cargo) › Initiative Weiterentwicklung Produktion › Digitale Automatische Kupplung › Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit › Digitalisierung › Innovative Güterwagen › Grüne Logistik 	<ul style="list-style-type: none"> › Direkter Kundenaustausch (einschließlich Messen und Kongresse sowie alternativer digitaler Formate) › Eigene Dialog- oder Kundenveranstaltungen › Kundenworkshops › Jährliche Kundenzufriedenheitsbefragung › Monatlicher Zufriedenheitscheck › Soziale Netzwerke › Digitale Kundenplattform link2rail (E-Services für Kunden)
	Politik / Regulierer	<ul style="list-style-type: none"> › Pandemiebewältigung › Masterplan Schienenverkehr › Umwelt- und Klimaschutz › Infrastrukturentwicklung und -finanzierung › Digitalisierung › Deutschland-Takt › Intermodaler Wettbewerb › Finanzierung des öffentlichen Verkehrs › Ordnungspolitischer Rahmen 	<ul style="list-style-type: none"> › Parlamentarische Abende › Verbandsaktivitäten › Beteiligung an Diskussionsrunden und Fachvorträgen › Beteiligung an Dialogformaten des BMVI, zum Beispiel Zukunftsbündnis Schiene › Eigene Veranstaltungen, wie Wettbewerbssymposium oder Kaminabende
	Mitarbeitende	<ul style="list-style-type: none"> › Ausbaucamps für weitere strategische Ausbausteine der Mitarbeitenden im Rahmen der Starke Schiene › Corona-Krisenmanagement › Projekt »Mobiles Arbeiten von morgen« › Netzwerk Frauen bei der Bahn › Tarifverhandlungen › Digitalisierung Recruiting, Onboarding Qualifizierung und Ausbildung 	<ul style="list-style-type: none"> › DB Planet (digitale Informations- und Austauschplattform) › DB Lernwelt (virtuelle Lernplattform) › Events und Netzwerke zum Thema New Work und Diversity, zum Beispiel »Woche der Neuen Arbeit« und »Diversity Woche« › Zielgruppenspezifische Arbeitgeberkampagnen, zum Beispiel #wirsindin › Weltweite Mitarbeitendenbefragung
	Investoren	<ul style="list-style-type: none"> › Wettbewerbssituation / regulatorisches Umfeld › Dividendenpolitik / Kapitalerhöhung › Verschuldung › Entwicklung Faktorkosten › Profitabilität 	<ul style="list-style-type: none"> › Virtuelle Roadshows › Virtuelle One-on-ones › Direkte Kontakte › Investor-Relations-Internetauftritt
	Lieferanten	<ul style="list-style-type: none"> › Qualität / Qualifizierung › Innovation / Digitalisierung › Kartellrecht › Ombudspersonen › Lieferantenmanagement › Vertrauensvolle Zusammenarbeit › Termintreue › Geschäftspartnerprüfungen › Nachhaltigkeit in der Lieferkette › Fachkräfteverknappung 	<ul style="list-style-type: none"> › Railway Forum Digital Edition › Direkte Lieferantenentwicklungsgespräche › Innovationsworkshops › Diskussionsrunden und Fachvorträge › Compliance-Dialoge mit Geschäftspartnern › Branchennetzwerk Railsponsible › Wettbewerbliche Dialoge › Innovationspartnerschaften › Dialogische Begleitung der Lieferantennachhaltigkeitsbewertungen › Lieferantentage in den Produktbereichen › Zukunftsinitiative Bahnbau (ZIB)
	Verbände / Fachöffentlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> › Umwelt- und Klimaschutz / Grüne Transformation › Infrastrukturentwicklung und -finanzierung › Beschleunigung von Planungs- und Bauprozessen › Energiepolitischer Rahmen › Lärmschutz › Compliance / Antikorruption 	<ul style="list-style-type: none"> › Jahrestagung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen › Spitzengespräche und Fachaustausch mit Fahrgast-, Umwelt- und Branchenverbänden sowie Aufgabenträgern, zum Beispiel Spitzengespräch mit den wichtigsten Umweltverbänden, Verbändeworkshop Fahrgäste, Forum Leise Bahn der Allianz pro Schiene › Mitgliedschaft in relevanten Gremien wie der Stiftung 2 Grad und econsense › Mitgliedschaft im Verwaltungsrat des Deutschen Instituts für Compliance › Korporative Mitgliedschaft bei Transparency International Deutschland
	Medien	<ul style="list-style-type: none"> › Steigerung Arbeitgeberattraktivität › Ausbau digitaler Services › Ausbau und Digitalisierung der Infrastruktur › Ausbau Flotte oder Beschaffung von Zügen › Umwelt- und Klimaschutz sowie Natur-, Ressourcen- und Lärmschutz und soziale Verantwortung 	<ul style="list-style-type: none"> › Presse-Internetauftritt › Presse- und Fototermine, auch digitale und hybride Formate › Hintergrundgespräche, teilweise auch digital › Interviews, teilweise auch digital › Soziale Netzwerke

Die jeweilige Reihenfolge der Themen und Dialogformate stellt keine Priorisierung dar.

Auswirkungen entlang der gesamten Lieferkette zu schaffen und Lieferanten bei der Verbesserung ihrer Nachhaltigkeitspraktiken zu unterstützen.

- > Im Rahmen der Korruptionsbekämpfung engagieren wir uns als Mitglied bei *Transparency International* →

GRI OFFENER STAKEHOLDERDIALOG

102-16
102-42
102-43

Klare Leitlinien für den Stakeholderdialog

Wir setzen auf einen partnerschaftlichen Dialog und vertrauensvollen Umgang mit allen Stakeholdergruppen. Grundlage und Richtschnur aller Dialogaktivitäten ist unsere Stakeholdercharta. Auf ihrer Basis diskutieren wir mit unseren Stakeholdern offen über ihre Ansprüche und bringen zugleich unsere Positionen in den Dialog ein.

GRI DIALOG MIT POLITIK UND ÖFFENTLICHKEIT

102-13

Dem DB-Konzern kommt eine wichtige Rolle bei der Weiterentwicklung des Eisenbahnsystems in Deutschland und in Europa zu. Deshalb sind wir ein gefragter Dialogpartner in der öffentlichen Diskussion und suchen aktiv den Dialog mit der gesamten Branche. Wir beziehen eigene verkehrspolitische Positionen auf nationaler und internationaler Ebene und wollen mit Sachargumenten zu einem Meinungsfindungsprozess beitragen. Die Arbeit in und mit Verbänden spielt dabei eine wichtige Rolle. Die nachfolgenden Mitgliedschaften haben besondere Relevanz für den politischen Dialog (in alphabetischer Reihenfolge):

- > Allianz pro Schiene (ApS)
- > Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (AGV MOVE)
- > Comité international des transports ferroviaires (CIT)
- > Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)
- > Deutsches Verkehrsforum (DVF)
- > Union Internationale des Chemins de Fer (UIC)
- > Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

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

KUNDENBEIRAT GIBT WICHTIGE IMPULSE

Der DB Kundenbeirat gibt in Workshops, Umfragen und Diskussionen Impulse zu Verbesserungen von Produkten und Services. Zweimal im Jahr kommt das Gremium, das sich aus 30 Privatkund*innen zusammensetzt, zu ordentlichen Sitzungen zusammen. Daneben berät und unterstützt es in zahlreichen Projekten mit Relevanz für Kund*innen. In 2020 fand die Einbindung des DB Kundenbeirats erstmals ausschließlich in digitalen Formaten statt – der DB Kundenbeirat war so in unterschiedliche Projekte von DB Fernverkehr und DB Regio eingebunden; seine Mitglieder nahmen auch an Veranstaltungen mit innengerichteter Wirkung teil und brachten hier die direkte Perspektive der Kund*innen in die Diskussionen ein.

Wesentliche Aktivitäten

SPITZENTREFFEN MIT UMWELTVERBÄNDEN

Am 25. Februar 2020 hat sich Dr. Richard Lutz mit den Umweltverbänden – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Deutscher Naturschutzring (DNR), Deutsche Umwelthilfe (DUH), Greenpeace, Naturschutzbund Deutschland (NABU) und Verkehrsclub Deutschland (VCD) – getroffen. Es wurde über den Netzausbau und die fortschreitende Elektrifizierung, den Ausbau erneuerbarer Energien und die Beschleunigung von Planungs- und Bauprozessen diskutiert.

BEIRAT LEISERES MITTELRHEINTAL

2020 hat ein weiteres Treffen des Beirats für ein leiseres Mittelrheintal (MRT) stattgefunden. Die Mitglieder des Beirats wurden über den Stand der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen informiert. Insgesamt werden in den kommenden Jahren auf beiden Seiten des Rheins über 135 Mio. € in zusätzliche lärmindernde Projekte investiert. Bis zum Jahresende 2020 wurden insgesamt auf einer Gleislänge von rund 100 km Schienenstegdämpfer eingebaut. Schallschutzwände, niedrige Schallschutzwände und Geländerausfachungen aus der Machbarkeitsuntersuchung MRT sind derzeit in Planung.

GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

GRI
102-16

Die *Deutsche Bahn Stiftung gGmbH* → wurde 2013 gegründet, um das gemeinnützige Engagement und das DB Museum unter einem Dach zu bündeln. Die Stiftung will eine chancengerechte Gesellschaft mitgestalten und den gesellschaftlichen Zusammenhalt stärken.

Die Deutsche Bahn Stiftung unterstützt gemeinnützige Projekte.

Gemeinnützige Projekte in Deutschland	2020	2019	2018
Deutsche Bahn Stiftung	26 ¹⁾	25	16

¹⁾ Vorläufiger Wert.

Aufwendungen für gemeinnützige Projekte in Deutschland (in T €)	2020	2019	2018
Deutsche Bahn Stiftung	2.569 ¹⁾	2.687	2.194

¹⁾ Vorläufiger Wert.

Zudem hat die Deutsche Bahn Stiftung aus dem schwerpunktübergreifenden Reaktionsbudget für Spendenanfragen gespendet.

Spenden in Deutschland (in T €)	2020	2019	2018
Deutsche Bahn Stiftung	123 ¹⁾	136	133

¹⁾ Vorläufiger Wert.

Die Aufwendungen für das DB Museum betrugen 2020 5,9 Mio. € (im Vorjahr: 6,4 Mio. €).

Die Corona-Krise stellte auch den gemeinnützigen Sektor vor große Herausforderungen. Beim DB Museum kam es zu temporären Schließungen aller Standorte, und Vorhaben mussten teilweise angepasst und Veranstaltungen verschoben werden.

Bildung und Integration

Die Deutsche Bahn Stiftung macht sich gemeinsam mit der **Stiftung Lesen** →🌐 für die Lese- und Sprachförderung stark. Ausdruck des gemeinsamen Engagements sind die Vorlesestudie, 2020 mit dem Thema »Wie wird Vorlesen im Alltag möglich«, und der bundesweite Vorlesetag.

Deutschlandweit wurden Kinderstationen in Krankenhäusern und Hospizen mit 750 neuen Vorlesekokern ausgestattet. Die Deutsche Bahn Stiftung erweiterte während der ersten Corona-Welle die wöchentlich angebotenen Vorlesegeschichten auf der Website www.einfachvorlesen.de →🌐. Die Frequentierung der Seite steigerte sich im April 2020 um das Fünffache.

Im April 2020 reagierte die Deutsche Bahn Stiftung auf die Folgen der Schutzmaßnahmen zu Corona und initiierte das Soforthilfeprogramm »Anschluss sichern in Corona-Zeiten!«. Sie förderte damit Ad-hoc-Bildungsangebote für benachteiligte Kinder und Jugendliche, um den Folgen von Schul- und Kitaschließungen entgegenzuwirken. Mit Spenden wurden 19 Einrichtungen unterstützt, die Kinder beim Lernen begleiteten und auf kritische Situationen in den Familien reagieren konnten. Finanziert wurden Maßnahmen wie Hausaufgabenhilfe, Lernbegleitung und die Anschaffung von Laptops.

Die Deutsche Bahn Stiftung stärkt zusammen mit der **Open Knowledge Foundation** →🌐 Kinder und Jugendliche im Bereich digitale Kompetenzen in strukturschwachen Regionen.

An fünf Standorten wurden lokale Labs eröffnet, um einen Beitrag zu mehr Bildungsgerechtigkeit zu leisten. Weitere Labs sind geplant.

Berufliche Integration

Ausbildungsplätze bleiben unbesetzt, da viele Schüler*innen nicht wissen, welche Berufe es gibt und welche zu ihnen passen. An dem Übergang von Schule zu Beruf setzt das von der Deutsche Bahn Stiftung und der **Stiftung Lernen** →🌐 durch Engagement entwickelte Projekt »Berufene Helden – Lernen durch Engagement für Chancen im Beruf« an. Die Schüler*innen organisieren selbst ein Projekt und eignen sich dadurch spezifische Ausbildungskompetenzen und -fähigkeiten an. Es wurde mit der bundesweiten Verstetigung und Verbreitung des Projekts begonnen.

Zusammen mit dem **Verbund der sozial-kulturellen Migrantenvereine in Dortmund (VMDO e. V.)** →🌐 unterstützt die Deutsche Bahn Stiftung zudem Frauen mit Flucht- und Migrationshintergrund bei der beruflichen Integration.

Das Ehrenamt stärken

Zum fünften Mal hatten DB-Mitarbeitende, die sich in gemeinnützigen Organisationen engagieren, die Möglichkeit, sich bei der Deutsche Bahn Stiftung zu bewerben. Trotz der Corona-Pandemie konnten 101 Projekte unter anderem in den Kategorien Kinder- und Jugendarbeit, Bürgerengagement und Gesundheit gefördert werden. Die Deutsche Bahn Stiftung unterstützte auch 2020 als einer von drei Hauptförderern den Deutschen Engagementpreis, den Dachpreis für bürgerschaftliches Engagement in Deutschland.

Hilfe für Menschen in Not

Die Deutsche Bahn Stiftung arbeitet eng mit den **Bahnhofsmissionen** →🌐 zusammen, die in Deutschland an über 100 Bahnhöfen Hilfe leisten. Die Deutsche Bahn Stiftung führte im Frühjahr und Winter 2020 Corona- Soforthilfeprogramme für die Bahnhofsmissionen durch. Aus diesen Mitteln konnten Hilfsgüter wie zum Beispiel Lebensmittel, Hygiene- oder Schutzartikel sowie für die Kältesaison Kleidung, Schlafsäcke und Isomatten beschafft werden.

Das Projekt Video-Dolmetschen der Deutsche Bahn Stiftung und des Vereins Bahnhofsmission Deutschland erleichtert an mehr als 20 Standorten Hilfesprache mit fremdsprachigen Gästen: Per Tablet können Video-Dolmetscher*innen in mehr als 60 Sprachen für Beratungsgespräche hinzugezogen werden, um Sprachbarrieren abzubauen.

Die Deutsche Bahn Stiftung unterstützt in der Nähe des Berliner Hauptbahnhofs eine Ambulanz, in der Menschen ohne Krankenversicherung kostenlos medizinische Hilfe erhalten. Das Angebot wurde 2020 vermehrt angenommen.

Darüber hinaus bietet die Deutsche Bahn Stiftung am Berliner Hauptbahnhof mit den »Mutmachern am Bahnhof« Menschen mit psychischen und psychosozialen Problemlagen strukturierte Gespräche an und vermittelt sie im Bedarfsfall in das soziale und psychiatrische Hilfesystem Berlins. Auch hier war ein steigender Bedarf zu verzeichnen. Es wurde damit begonnen, das Angebot auf weitere Bahnhofmissionsstandorte auszuweiten.

Hilfe für Straßenkinder

Zusammen mit der *Off Road Kids Stiftung* → hilft die Deutsche Bahn Stiftung dabei, dass Ausreißer*innen und Sofahopper*innen keine Straßenkinder werden. Mithilfe der Online-Plattform und ersten virtuellen Streetwork-Station Deutschlands *sofahopper.de* → können von Obdachlosigkeit bedrohte Jugendliche auf eine überall in Deutschland erreichbare Anlauf- und Beratungsstelle zurückgreifen. Jugendliche können hier anonym mit Streetworkern sprechen und erhalten Hilfe. Die Corona-Pandemie, Kontaktverbote und familiäre Enge führten 2020 zum Anstieg an Konflikten, häuslicher Gewalt und psychischen Überlastungen. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Hilferufe junger Menschen, die in den ersten vier Monaten 2020 von Obdachlosigkeit bedroht waren, auf der Plattform *sofahopper.de* vervierfacht.

Die Corona-Pandemie hat die Situation für Straßenkinder auch weltweit verschlimmert. Daher unterstützte die Deutsche Bahn Stiftung 2020 zusammen mit *terre des hommes* in Simbabwe und mit *Misereor* in Indien zwei Straßenkinderprojekte.

Förderung der psychischen Gesundheit

Zusammen mit der *Stiftung Deutsche Depressionshilfe* → unterstützt die Deutsche Bahn Stiftung das in über 80 Städten und Regionen wirkende *Deutsche Bündnis gegen Depression* → . Die gemeinsame jährliche Studie Deutschland-Barometer Depression untersuchte 2020 das Schwerpunktthema »Covid-19 und seine Folgen für die psychische Gesundheit«. Die mit der Corona-Pandemie verbundenen Ängste und Einschränkungen stellten besonders für an Depression erkrankte Menschen eine große Herausforderung dar. Das digitale Selbstmanagementprogramm *iFightDepression* → wurde während des Lockdowns zur Nutzung ohne fachärztliche Begleitung geöffnet. Zudem wurden drei kleinere Pilotprojekte zur Stärkung der psychischen Gesundheit von jungen Menschen gefördert.

Humanitäre Hilfe

In Zusammenarbeit mit dem *Bündnis Entwicklung Hilft* → unterstützt die Deutsche Bahn Stiftung Menschen in akuten humanitären Notlagen. Im indischen Hilfsprojekt *Nai Disha* (New Direction) wird entlang der meistfrequentierten Strecken für Lkw-Fahrer*innen Präventions- und Aufklärungsarbeit zur Verbreitung von Tuberkulose und anderen ansteckenden Krankheiten geleistet sowie Zugang zu medizinischer Diagnose und Behandlung organisiert. Der Projektpartner *DAHW Deutsche Lepra- und Tuberkulosehilfe e.V.* → wird dabei vor Ort von DB Schenker-Mitarbeitenden unterstützt. 1.012 mutmaßliche Fälle konnten so identifiziert und 85 Tuberkulosefälle bestätigt und behandelt werden.

DB Museum – lebendige Geschichte

Die Deutsche Bahn Stiftung betreibt das *DB Museum* → in Nürnberg mit seinen Standorten in Koblenz und Halle (Saale), die in Kooperation mit der Stiftungsfamilie BSW & EWH von ehrenamtlichen Mitarbeitenden unterstützt werden.

Das Herzstück im Nürnberger Haus bildet eine Dauerausstellung zur Geschichte der Eisenbahn in Deutschland. 2020 wurde der Abschnitt zur Geschichte der Bahnhöfe unter dem Titel »Bahnhofszeiten« ergänzt. Die pandemiebedingten Einschränkungen haben das DB Museum belastet. Nach Schließungen im Frühjahr 2020 konnte der Betrieb erst im Mai 2020 (Nürnberg) beziehungsweise im Juli 2020 (Koblenz und Halle) unter strengen Hygienebedingungen wieder aufgenommen werden. Mit angepassten Angeboten, neuen digitalen Formaten, Aktivitäten in den Außenbereichen sowie der Sonderausstellung »Fokussiert« zum hundertsten Gründungsjubiläum der Reichsbahn gelang es dem Museum, im zweiten Halbjahr 2020 viele Gäste zurückzugewinnen. Wegen der Absage vieler Veranstaltungen und Zugfahrten sowie der erneuten Schließung ab November 2020 musste insgesamt jedoch 2020 ein Besuchsrückgang von 66 % im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet werden.



Konzern- Lagebericht

54	>	Überblick
55	>	Grundlagen
68	>	Starke Schiene
72	>	Kunde und Qualität
81	>	Ökologie
88	>	Soziales
96	>	Geschäftsverlauf
112	>	Entwicklung der Geschäftsfelder
168	>	Chancen- und Risikobericht
176	>	Nachtragsbericht
177	>	Prognosebericht

Überblick

54 > Umgang mit der Corona-Pandemie

UMGANG MIT DER CORONA-PANDEMIE

2020 war geprägt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie. Die Zahl der Reisenden und die Menge der beförderten Güter sanken deutlich durch die behördlichen Maßnahmen, Empfehlungen zur Minimierung sozialer Kontakte, ein temporäres Herunterfahren von Industrieproduktion und von Handel und Dienstleistungen sowie eine allgemeine Mobilitätszurückhaltung. Wir halten aber weiter an unseren langfristigen strategischen Wachstumszielen fest. Die weitere Erhöhung der Kapazitäten vor allem in der Infrastruktur lief planmäßig.

Vereinbarung mit dem Eigentümer

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat mit der Bundesrepublik Deutschland (Bund) vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Krise auf den Deutschen Bahn Konzern (DB-Konzern) gemeinsam zu tragen. Wir planen die Hälfte der Auswirkungen auf den Systemverbund Bahn durch Gegensteuerungsmaßnahmen zu kompensieren. Der Bund plant zum partiellen Ausgleich von coronabedingten Schäden, das *Eigenkapital der DB AG zu stärken* → 62. Aus dem Konjunkturpaket der Bundesregierung erhält DB Regio Mittel aus der *Branchenlösung* → 62.

Krisenmanagement

Unser Corona-Krisenmanagement begann im Januar 2020 in einem Arbeitsstab unter Leitung des Gesundheitsmanagements. Im Februar 2020 wurde die Arbeit in einem konzernweiten *Krisenstab Pandemie* → 94 fortgesetzt. Dadurch waren wir in der Lage, die Vorgaben der Behörden schnell und strukturiert für Kund*innen und Mitarbeitende umzusetzen, effiziente Hygiene- und Sicherheitskonzepte zu entwickeln und zu kommunizieren und gleichzeitig einen stabilen Bahnbetrieb in Deutschland sicherzustellen.

Vereinbarung »Gemeinsam gegen Corona«

Im März 2020 haben wir mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) eine befristete Vereinbarung »Gemeinsam gegen Corona« abgeschlossen. Darin verständigten sich die Tarifpartner unter anderem auf eine Unterstützung für Eltern im Zusammenhang mit Kita- und Schulschließungen und das Bekenntnis zu sicheren Arbeitsplätzen.

Bündnis für unsere Bahn

Im Mai 2020 haben wir zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der EVG, dem Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und

Verkehrsdienstleister (AGV MOVE) das *Bündnis für unsere Bahn* → 93 unterzeichnet, um die wirtschaftlichen und sozialen Folgen der Corona-Krise zu bewältigen.

Maßnahmen im operativen Geschäft

- > DB Fernverkehr hat ein stabiles Grundangebot aufrechterhalten. In der ersten Corona-Welle mindestens 75 % (in der zweiten: mindestens 85 %) des Sitzplatzangebots. Zusätzlich wurden Maßnahmen zum Schutz der Mitarbeitenden und Reisenden umgesetzt.
- > DB Regio Schiene hat ab Mitte März 2020 ein stabiles Grundangebot mit 70 % zur Verfügung gestellt und war dazu in ständigem Austausch mit den Bestellerorganisationen der Länder. Ab April 2020 wurde das Angebot schrittweise wieder hochgefahren. Seit Juni 2020 erbringt DB Regio Schiene wieder das komplette Betriebsangebot. Wenige Ausnahmen sind vereinzelte Einschränkungen bei grenzüberschreitenden Verkehren.
- > DB Regio Bus erbringt zur Entzerrung des Schülerverkehrs auch regional unterschiedlich ausgeprägte Zusatzleistungen. Wir halten am Prinzip fest, in Abstimmung mit den Aufgabenträgern und Ländern ein hohes Betriebsprogramm anzubieten.
- > DB Cargo hat auch während der Corona-Pandemie die Versorgung der europäischen Wirtschaft grenzüberschreitend zuverlässig sichergestellt. In den Monaten April und Mai 2020 ging die Verkehrsleistung in einzelnen Branchen drastisch um bis zu 80 % zurück.
- > DB Netze Personenbahnhöfe hat verschiedene Maßnahmen umgesetzt, um einen Beitrag zur Eindämmung der Corona-Pandemie zu leisten. So wurden unter anderem über 600 Desinfektionsstelen an rund 350 Bahnhöfen aufgestellt. Auf dem DB-Portal www.gemeinsamgehtdas.de → 98 erhalten Reisende Informationen zum sicheren Reisen und zu den Hygienemaßnahmen an Bahnhöfen.
- > DB Arrivas oberste Priorität sind die Gesundheit, die Sicherheit und das Wohlergehen der Mitarbeitenden, Kund*innen und der Gemeinden, die DB Arriva bedient, sowie die Unterstützung der Bestellerorganisationen. DB Arriva hat die Ratschläge und Richtlinien der Regierungen und der Gesundheitsbehörden umfassend befolgt.
- > DB Schenker konnte durch proaktive Sicherheits- und Gesundheitsschutzmaßnahmen, wirksame Notfallpläne sowie einen hohen Einsatz Betriebsunterbrechungen weltweit auf ein Minimum reduzieren und gleichzeitig eine hohe Liefersicherheit garantieren und die benötigte Flexibilität unter Beweis stellen.

Grundlagen

55 > Der DB-Konzern

62 > Umfeldentwicklungen

66 > Rechtliche Themen

DER DB-KONZERN

GRI Organisationsstruktur

102-1
 102-2
 102-3
 102-4
 102-5
 102-6
 102-7
 102-18

Der DB-Konzern ist ein führender Anbieter im Bereich Mobilität und Logistik. Im Wesentlichen besteht der DB-Konzern aus dem Systemverbund Bahn sowie den zwei internationalen Großbeteiligungen DB Schenker und DB Arriva. Der Systemverbund Bahn umfasst unsere Personenverkehrsaktivitäten in Deutschland, unsere Schienengüterverkehrsaktivitäten, die operativen Serviceeinheiten sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Der DB-Konzern, mit Sitz der Konzernleitung in Berlin, beschäftigt rund 340.000 Mitarbeitende. Der Fokus unserer Geschäftstätigkeit liegt auf dem Schienenverkehr in Deutschland.

Unser elementares Anliegen ist dabei die Verlagerung von Verkehr auf die klimafreundliche Schiene. Hierfür setzen wir auf einen integrierten Betrieb von Verkehr und Eisenbahninfrastruktur, die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger sowie die Zusammenarbeit in deutschen und europäischen Netzwerken. Wir betreiben das längste Schienennetz Europas und sind auch einer der größten Energieversorger Deutschlands.

In unseren relevanten Märkten nehmen wir mit unseren nationalen und internationalen Dienstleistungen führende Marktpositionen ein.

Die DB AG ist die Muttergesellschaft des DB-Konzerns. Sie ist seit ihrer Gründung 1994 eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht und verfügt über eine duale Führungs- und Kontrollstruktur mit Vorstand und Aufsichtsrat. Die *Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand* → 37 sind im *Bericht des Aufsichtsrats* → 34 ff. dargestellt. Alleiniger Eigentümer der DB AG ist der Bund.

Im DB-Konzern führt die DB AG alle Geschäftsfelder in der Funktion einer operativen Managementholding und unterstützt die Geschäftsfelder durch diverse zentrale *Governancefunktionen* → 58 sowie *DB Business Services* → 58. Zudem erbringen *DB Operational Services* → 58 als rechtlich selbstständige Beteiligungen der DB AG primär Leistungen für konzerninterne Kunden. Die EIU des DB-Konzerns sind rechtlich selbstständige Gesellschaften mit separaten Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen und erfüllen damit alle Entflechtungsvorgaben des europäischen und des nationalen Rechts. Zudem besteht eine sogenannte funktionale Entflechtung, die unabhängige Entscheidungen der DB Netz AG zum Infrastrukturzugang und zu den Entgelten gewährleistet. Verlässlichkeit und Stabilität sind Basis einer hohen Infrastrukturqualität. Wesentliche Eckpfeiler für ein profitables Geschäft sind die nachhaltige Finanzierung der bestehenden

Organigramm DB-Konzern

DB-KONZERN

Vorstand

Vorsitzender

Digitalisierung & Technik

Personal & Recht

Finanzen & Logistik

Personenverkehr

Infrastruktur

Güterverkehr

Geschäftsfelder

DB Schenker

DB Fernverkehr

DB Netze
Fahrweg

DB Cargo

DB Arriva

DB Regio

DB Netze
Personenbahnhöfe

DB Netze
Energie

| Großbeteiligungen | Systemverbund Bahn

Marktpositionen

PERSONENVERKEHR

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

- 1** **Nr. 1** im Schienenpersonennahverkehr in Europa (auf Umsatzbasis)
- 1. DB-Konzern**
 2. SNCF
 3. Nederlandse Spoorwegen (NS)
 4. First Group
 5. FS

- 3** **Nr. 3** im öffentlichen Straßenpersonenverkehr in Europa (auf Umsatzbasis)
1. SNCF
 2. Régie autonome des transports Parisiens (RATP)
 - 3. DB-Konzern**
 4. Transdev
 5. Transport for London

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

Marktpositionen beziehen sich auf das Kalenderjahr 2019.

GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

- 1** **Nr. 1** im Schienengüterverkehr in Europa (auf Basis tkm)
- 1. DB Cargo**
 2. Fret SNCF
 3. Rail Cargo Group
 4. PKP Cargo
 5. Mercitalia Rail

- 1** **Nr. 1** im europäischen Landverkehr (auf Umsatzbasis)
- 1. DB Schenker**
 2. Dachser
 3. DHL
 4. DSV ¹⁾
 5. Kuehne + Nagel

- 4** **Nr. 4** in der weltweiten Luftfracht (auf Basis t)
1. DHL
 2. DSV ¹⁾
 3. Kuehne + Nagel
 - 4. DB Schenker**
 5. Expeditors

- 5** **Nr. 5** in der weltweiten Seefracht (auf Basis TEU)
1. Kuehne + Nagel
 2. Sinotrans
 3. DHL
 4. DSV ¹⁾
 - 5. DB Schenker**

- 5** **Nr. 5** in der weltweiten Kontraktlogistik (auf Umsatzbasis)
1. DHL
 2. XPO Logistics
 3. Kuehne + Nagel
 4. CEVA Logistics
 - 5. DB Schenker**

¹⁾ Rankingrelevante Volumina für DSV (Merger mit Panalpina im August 2019) beinhalten auch die Volumina von Panalpina bis zum Zeitpunkt des Mergers. Teilweise Schätzungen.

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

Marktpositionen beziehen sich auf das Kalenderjahr 2019.

Infrastruktur und deren bedarfsgerechter Ausbau. Die **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)** → 236 leistet dabei einen wesentlichen Beitrag, um den Erhalt des Bestandsnetzes zu sichern.

Der DB-Konzern fokussiert sich auf die Geschäftstätigkeit des **Systemverbunds Bahn** → 55.

Wegen der Bedeutung der **Starken Schiene** → 68 ff. für Europa bleibt Europa auch zukünftig das Wirkungsfeld für den DB-Konzern. Internationale Großbeteiligungen werden am Beitrag zur Starken Schiene gemessen:

- > Strategisch relevante Beteiligungen wie DB Schenker werden als Finanzbeteiligungen geführt. Gemeinsame operative Initiativen konzentrieren sich auf die Erzielung von Synergien innerhalb des integrierten Netzwerks.

- > Der Wertbeitrag von DB Arriva für die Starke Schiene ist operativ und strategisch gering. Synergien auf Kunden-, Produktions- oder Produktseite mit dem Systemverbund Bahn sind aktuell nicht wesentlich. Deshalb wird an der Verkaufsabsicht festgehalten.

Corporate Governance

Der **Corporate Governance Bericht** → 38 ff. ist Bestandteil dieses Konzern-Lageberichts.

Leistungs- und Finanzbeziehungen im DB-Konzern

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

GRI

102-2
102-16
102-18

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 in Anspruch nimmt und dafür Trassenentgelte bezahlt.
- > Leistungsbeziehungen mit der Konzernleitung: Die DB AG erbringt Leistungen für die operativen Gesellschaften wie zum Beispiel den zentralen Einkauf.
- > Konzernfinanzierung: Die DB AG übernimmt und bündelt die Finanzierungsfunktion im DB-Konzern. In diesem Rahmen beschafft die DB AG über ihre Finanzierungstochtergesellschaft Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) 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 steuerpflichtige Gesellschaft in Deutschland.

Als grundlegendes Merkmal der Ausgestaltung von Leistungsbeziehungen gilt dabei die Marktüblichkeit (At-Arm's-Length-Prinzip). Das heißt, die Vergütung orientiert sich immer an marktüblichen Preisen. Im DB-Konzern gilt dies für die Verrechnung von operativen Leistungsbeziehungen, Serviceeinheiten und die Konzernfinanzierung. Konzerninterne Kunden zahlen die gleichen Trassennutzungspreise wie konzernexterne Kunden. Die Preise für konzernintern bezogene Dienstleistungen werden regelmäßig auf Basis von Marktstudien auf Marktkonformität überprüft. Die Konditionen für Finanzierungstransaktionen basieren auf aktuellen Marktkonditionen am Geld- und Kapitalmarkt. Governancefunktionen nehmen steuernde und überwachende Aufgaben wahr. Diese Leistungen werden grundsätzlich nicht verrechnet. Die Leistungen der Serviceeinheiten werden in aller Regel leistungsgerecht mit den internen Leistungsempfängern verrechnet.

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

- > Eine wertorientierte Unternehmenssteuerung gelingt nur, wenn sie auf allen Ebenen des DB-Konzerns erfolgt. Dies setzt Leistungsbeziehungen zu marktgerechten Konditionen voraus. Erfolg und Misserfolg müssen transparent werden, um eine wirtschaftliche Steuerung zu ermöglichen.
- > Die EIU sind gesetzlich dazu verpflichtet, ihre Leistungen diskriminierungsfrei anzubieten. Die Marktkonformität der Preise wird von der Bundesnetzagentur (BNetzA) überprüft. Die Preise sind für jeden transparent.

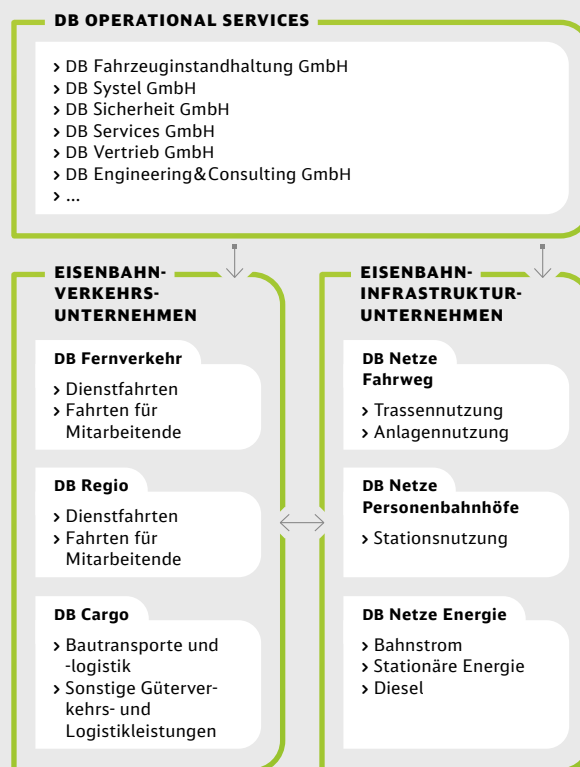
- > Auch aus steuerlichen Gründen und aus Sicht von Minderheitsgesellschaftern von Tochtergesellschaften ist eine marktgerechte Ausgestaltung von Leistungsbeziehungen notwendig und gefordert.

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

OPERATIVE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN

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

Wesentliche operative Leistungsbeziehungen (Systemverbund Bahn)



◀ Wesentliche konzerninterne Beziehungen

Die wesentlichen konzerninternen Leistungsbeziehungen im Bereich der Infrastrukturnutzung sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Konzerninterne Leistungsbeziehungen aus Infrastrukturnutzung 2020 (in Mio. €)	DB Fern- verkehr	DB Regio	DB Cargo	Sonstige
Trassennutzung	- 1.019	- 2.210	- 343	- 2
Nutzung örtlicher Infrastruktur	- 34	- 53	- 143	- 2
Stationsnutzung	- 103	- 577	-	-
Energieverrechnung	- 339	- 555	- 248	- 281

LEISTUNGSBEZIEHUNGEN MIT DER KONZERNLEITUNG

In der Konzernleitung sind verschiedene Governance- und Servicefunktionen angesiedelt, die ihre Aufgaben mit einigen regulatorisch bedingten Ausnahmen für den gesamten DB-Konzern wahrnehmen. Die Kosten für Governancefunktionen werden grundsätzlich nicht an die Geschäftsfelder weiterverrechnet (keine Konzernumlage).

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



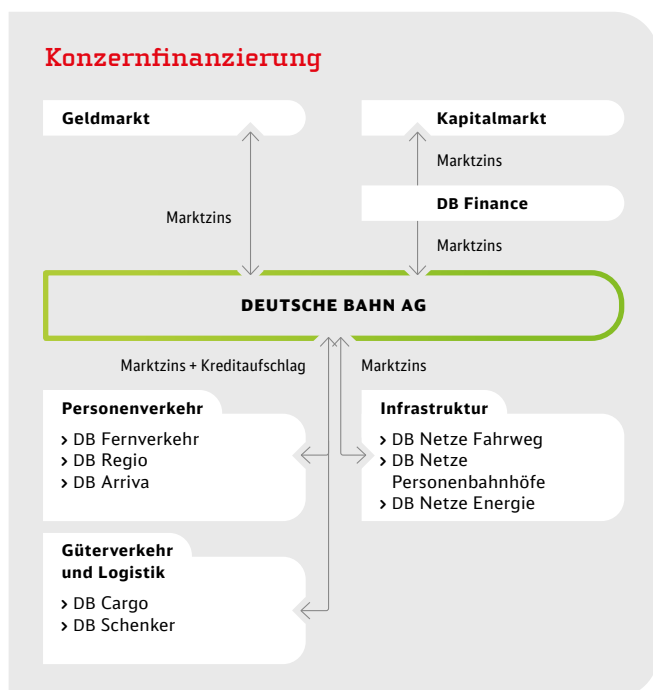
Eine wichtige zentrale Funktion ist der Konzernarbeitsmarkt. Die DB JobService GmbH beschäftigt Mitarbeitende, deren Arbeitsplätze in deutschen Gesellschaften des DB-Konzerns entfallen, mit dem Ziel, sie konzernintern weiterzuvermitteln. Sie ist damit wesentlich für das Funktionieren des konzerninternen Arbeitsmarktes.

KONZERNFINANZIERUNG

Die Finanzierung des DB-Konzerns ist im Konzern-Treasury der DB AG gebündelt. Hierdurch stellen wir sicher, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor. Bei Aufnahme konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance. Die Finanzmittel werden durch kurzfristige Kreditlinien, die im Rahmen des Cashpoolings auf internen Kontokorrentkonten und/oder durch feste kurzfristige Kreditausreichungen in Anspruch genommen werden können, oder in Form von langfristigen Darlehen an die Konzerngesellschaften weitergereicht.

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

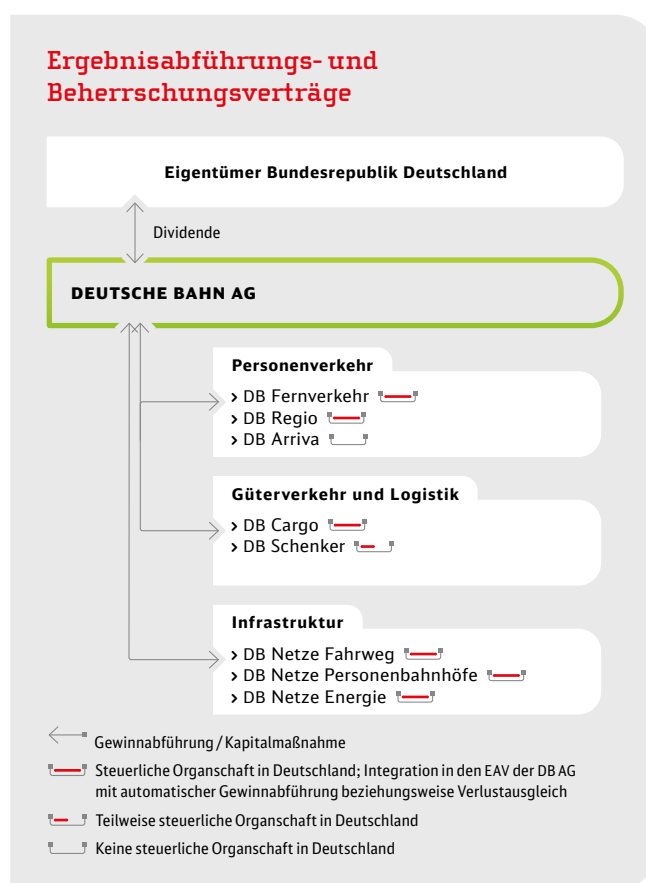
Die Bündelung der Konzernfinanzierungsfunktion bei der DB AG gewährleistet einen einheitlichen Marktauftritt am Geld- und Kapitalmarkt, Skaleneffekte und Kostenvorteile. Außerdem ermöglicht eine zentrale Konzernfinanzierung eine adäquate Überwachung der Finanzgeschäfte und ein gesamthaftes Risikomanagement.



ERGEBNISABFÜHRUNGS- UND BEHERRSCHUNGSVERTRÄGE

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

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



Finanzflüsse DB AG und DB- Infrastruktur- gesellschaften (in Mio. €)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Insgesamt
AUS EAV																						
DB Netz AG	+790	+181	+548	+324	+183	+260	+212	-146	-338	-768	+44	-307	-197	-66	-217	-81	-280	-390	-509	-402	+23	-1.136
DB Station & Service AG	+70	-0	+251	-37	-55	-69	-52	-90	-190	-150	-141	-155	-160	-169	-188	-203	-176	-186	-190	-146	+32	-2.004
DB Energie GmbH	-34	-2	-29	-43	-47	-44	-111	-106	-18	-91	-38	+38	-62	+37	-39	-51	-35	-59	-12	+3	+66	-677
AUS KAPITAL- ERHÖHUNGEN DURCH DIE DB AG																						
DB Netz AG	-	-	-	-	-	+600	-	-	-	-	+620	-	-	+5	-	-	-	+1.000	-	-	-	+2.225
DB Station & Service AG	-	-	-	-	-	-	-	+286	-	+28	+111	+14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+439

(+) Zufluss an Tochtergesellschaft (-) Abfluss an DB AG

GRI Geschäftsmodell

102-2
 102-4
 102-6
 102-16
 102-18

Der DB-Konzern bietet attraktive, kundenorientierte und umweltfreundliche Mobilitäts-, Transport- und Logistiklösungen und -netzwerke aus einer Hand. Dafür nutzen wir gezielt die Potenziale digitaler Technologien, um unsere operativen und administrativen Prozesse zu verbessern, unsere Angebote für den Kunden stetig weiterzuentwickeln sowie neue Services zu integrieren und Vereinfachungen an der Kundenschnittstelle zu erreichen. Der **Systemverbund Bahn** stellt den wesentlichen Kern unserer Geschäftsaktivitäten dar. Zudem entwickeln wir sukzessive unser Geschäftsportfolio im Bereich Mobilität und Logistik weiter, um Kundenbedürfnisse besser befriedigen zu können und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden.

- > Unsere Aktivitäten im Personenverkehr sind breit aufgestellt. Sie umfassen neben Bus- und Schienenverkehren auch intelligente Vernetzungen mit anderen Verkehrsmitteln wie dem Auto und dem Fahrrad, aber auch mit neuen Mobilitätsformen, die in Ergänzung zum Kerngeschäft Tür-zu-Tür-Mobilität ermöglichen. Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) bieten wir innerhalb Deutschlands und in die Nachbarländer an. DB Arriva hat im Regional- und Nahverkehr einen europaweiten Auftritt, um an den Marktchancen aus sich öffnenden Bus- und Schienenverkehrsmärkten partizipieren zu können.
- > Die Geschäftsaktivitäten im Güterverkehrs- und Logistikmarkt wurden frühzeitig auf eine internationale Plattform gestellt. DB Cargo und DB Schenker sind dabei überwiegend im Business-to-Business-Geschäft tätig. Im europäischen Schienengüterverkehr (SGV) und dem weltweiten Landtransport, in der weltweiten Luft- und Seefracht sowie in der globalen Kontraktlogistik bieten wir unseren Kunden industriespezifische Lösungen an. Durch die Abdeckung aller relevanten Verkehrsträger sind wir in der Lage, komplexe kombinierte Logistikdienstleistungen anzubieten und damit im Interesse unserer Kunden Synergien aus unseren Netzwerken zu gewinnen.

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

- > Die Nachfrage im Personenverkehr wird wesentlich vom Wachstum der Metropolen, von der Bevölkerungszahl, der Zahl der Erwerbstätigen sowie dem real verfügbaren Einkommen bestimmt. Die relative Wettbewerbssituation mit dem Pkw wird durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise maßgeblich beeinflusst.
- > Im Bereich Güterverkehr und Logistik hängen wir in besonderem Maße von der konjunkturellen Entwicklung ab. Aufgrund unserer weltweiten Netzwerke beobachten wir

neben der Entwicklung des Welt-Bruttoinlandsprodukts (BIP) und des Welthandels vor allem das Wirtschaftswachstum in jenen Regionen, Ländern und Handelsrelationen, in denen wir über hohe Marktanteile verfügen beziehungsweise in denen mit hohen Wachstumsraten im Warenaustausch zu rechnen ist. Marktübliche Frühwarnindikatoren zum Geschäftsklima und Erwartungen von Einkaufsmanager*innen sind fester Bestandteil unseres Monitoringsystems.

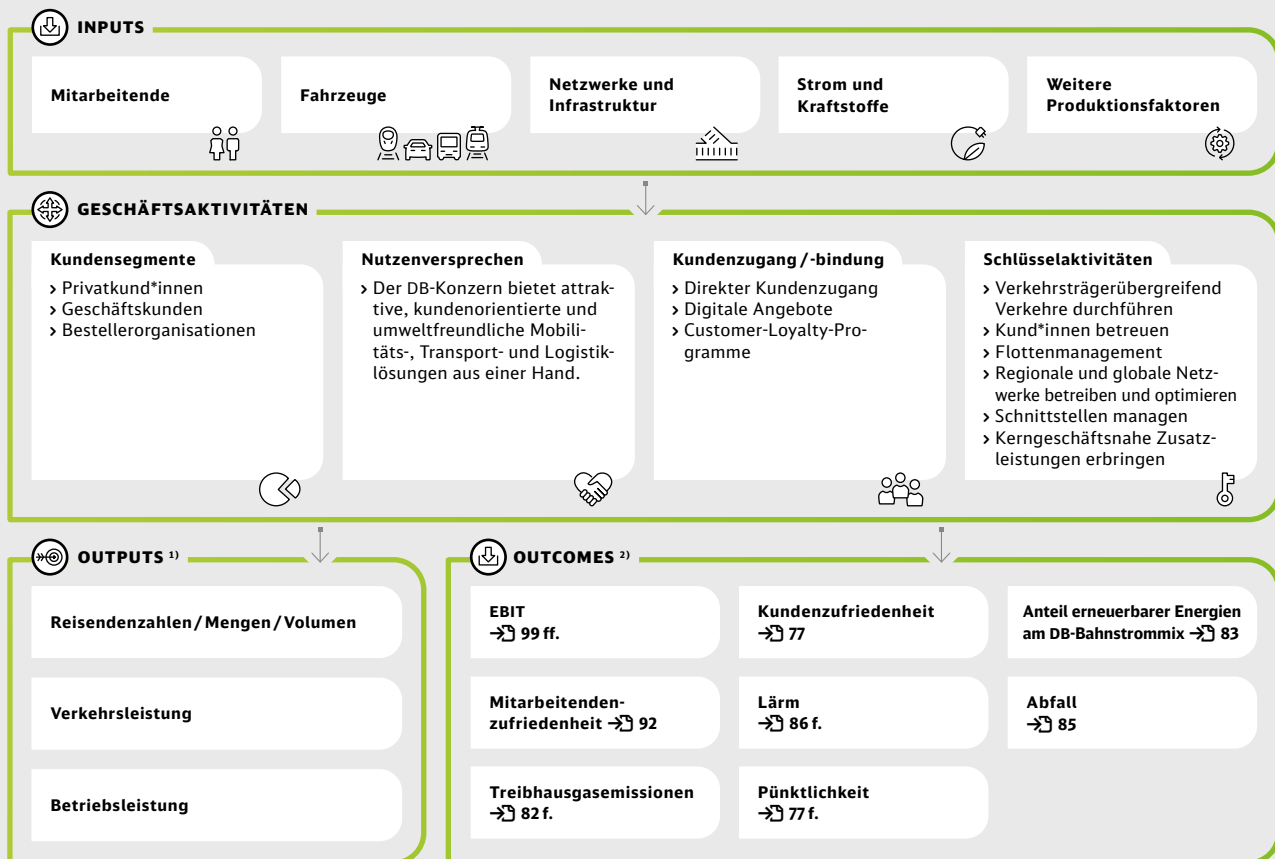
- > Das Marktumfeld von DB Cargo wird in besonderem Maße durch die industrielle Produktion und dabei von der Entwicklung der Montan- und Chemieindustrie beeinflusst. Darüber hinaus steigt die Bedeutung grenzüberschreitender Verkehre innerhalb Europas weiter.
- > Die Geschäftsfelder in der Infrastruktur decken mit ihren Leistungen wichtige Bestandteile der Wertschöpfungskette ihrer Kunden ab. Insoweit ist die Nachfrageentwicklung eine weitgehend aus den vorgelagerten Verkehrsmärkten im Personen- und Güterverkehr abgeleitete Größe. Bedeutung hat zudem der Vermarktungsbereich von DB Netze Personenbahnhöfe. Hier ist – vergleichbar mit dem 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.

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

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

Geschäftsmodell DB-Konzern



¹⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

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

Mit unseren nationalen und internationalen Tochtergesellschaften sind wir in allen Segmenten des Verkehrsmarktes tätig. Unser umfassendes Leistungsportfolio ermöglicht es uns, unseren Kunden Leistungen kombiniert aus einer Hand anzubieten.

In den meisten Geschäftsfeldern ist der Auftragseingang keine relevante Steuerungsgröße. Anders verhält es sich bei DB Regio und DB Arriva. Hier hat der Auftragsbestand in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung. Auch in der Sparte Kontraktlogistik von DB Schenker bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden.

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

- > **Gesellschaftliche Verantwortung:** Als bundeseigener Anbieter von Mobilitäts- und Logistiklösungen trägt der DB-Konzern eine große Verantwortung für die Zukunft unseres Landes. Als Rückgrat der grünen und vernetzten Mobilität von morgen erfüllt die Schiene eine Schlüssel-funktion für unser Land: Sie hilft, die Klimaziele zu erreichen, sie fördert Teilhabe und Lebensqualität der Menschen, stärkt den Wirtschaftsstandort und Menschen und Wirtschaft in Europa. Von einer starken Schiene profitiert die ganze Gesellschaft. Wir richten unsere Geschäftstätigkeit konsequent auf die Realisierung der **Starken Schiene** → 68 ff. aus und priorisieren unsere Aktivitäten entlang des Wertbeitrags dazu.
- > **Unternehmerische Ausrichtung:** Im Zuge der Bahnreform richtete sich der DB-Konzern als Wirtschaftsunternehmen aus. Hierzu gehören insbesondere der Aufbau einer modernen und effizienten Organisation sowie die Verankerung einer **wertorientierten Unternehmensführung** → 104 ff.

- > Integrierter Konzern: Als Systemintegrator in Deutschland optimieren wir das Rad-Schiene-System im Ganzen. Dabei erfüllen wir eine wichtige technologische Treiberfunktion. Der Konzernverbund erlaubt es uns, positive Synergien zu realisieren, und ermöglicht die Ausrichtung der Infrastruktur auf Effizienz, Marktorientierung und Wirtschaftlichkeit. Die Digitalisierung der Schiene kann nur im Systemverbund erfolgreich entwickelt und realisiert werden. Auch unsere Kunden profitieren vom integrierten Konzern. Durch die ökonomisch, ökologisch und technologisch intelligente Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger bieten wir unseren Kunden Tür-zu-Tür-Mobilitäts- und -Logistiklösungen aus einer Hand.
 - > Wirkungsfeld Europa: Die Starke Schiene ist mehr als Deutschland. Als geografisches und wirtschaftliches Herz Europas hat Deutschland eine besondere Verantwortung für die Zukunft des Kontinents. Wegen der Bedeutung der Starke Schiene für Europa bleibt Europa daher auch zukünftig unser Wirkungsfeld. Um dem Kundenbedürfnis nach grenzüberschreitenden Lösungen Rechnung zu tragen, positionieren wir uns mit unseren Personenverkehrsaktivitäten auch weiterhin auf europäischer Ebene. Mit der europäischen- und weltweiten Ausrichtung unserer Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten bieten wir unseren Kunden den notwendigen Zugang zu globalen Netzwerken.
 - > Digitalisierung: Wir nutzen die Technologien und Methoden der Digitalisierung, um Kunden attraktive Produkte anzubieten. Das bedeutet, dass wir auf der einen Seite neue Verkehrsangebote wie On-Demand-Mobilität in unser Produktportfolio integrieren und auch Plattformen an unseren Kundenschnittstellen etablieren. Auf der anderen Seite unterstützen wir unsere internen Prozesse mit Technologien wie künstlicher Intelligenz, um mit effizienten Prozessen den Kunden auch weiterhin ein angemessenes Preisniveau anbieten zu können.
 - > Für den partiellen Ausgleich von Schäden infolge der Corona-Pandemie ist eine Stärkung des Eigenkapitals der DB AG vorgesehen. Im Nachtragshaushalt 2020 wurden hierfür 5 Mrd. € berücksichtigt, die im Rahmen des neuen Bundeshaushalts auf das Jahr 2021 übertragen wurden, weil die beihilferechtliche Abstimmung mit der Europäischen Kommission 2020 nicht abgeschlossen wurde.
 - > Mit dem Gesetz über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets erfolgte die zusätzliche, einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel in 2020 um 2,5 Mrd. € und die Möglichkeit, die EEG-Umlage auf 6,5 ct/kWh in 2021 beziehungsweise 6 ct/kWh in 2022 durch Ausgleichsleistungen zu senken.
 - > Zur Verbesserung des Mobilfunkempfangs entlang der Schienenwege werden für 2020 und 2021 zusätzliche Fördermittel für störteste GSM-R-Endgeräte in Höhe von 150 Mio. € bereitgestellt.
 - > Die Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen wird für Sofortmaßnahmen in 2020 und 2021 um insgesamt 160 Mio. € aufgestockt.
 - > Auch die Digitalisierung der Infrastruktur erhält zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 500 Mio. € bis Ende 2021.
- Am 7. August 2020 ist die Bundesrahmenregelung öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) von der Europäischen Kommission genehmigt worden. Damit kann sich der Bund am ÖPNV-Rettungsschirm mit 2,5 Mrd. € beteiligen. Die Länder wollen einen gleich hohen Finanzierungsbeitrag leisten. Vereinbart ist, dass der anteilige Betrag, der der DB Regio zufließt, von der Berechnung zur Bemessung der Eigenkapitalstärkung abgezogen wird.

Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 haben sich Bundesministerium der Finanzen (BMF) und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie DB AG, DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH in einer Absichtserklärung auf den Zufluss und die Verwendung der Mittel verständigt. Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und sollen je zur Hälfte als Eigenkapital (zur Aufstockung des Eigenkapitals der DB Netz AG und der DB Station&Service AG) und als Zuschüsse zufließen. Inhaltlich sollen die Mittel in den Kategorien robustes Netz, digitale Schiene, attraktive Bahnhöfe und eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden. Die als Eigenkapitalerhöhung auszureichenden Mittel stehen unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission, die 2020

UMFELDENTWICKLUNGEN

Nationales Umfeld

DB-KONZERN

Konjunkturpaket der Bundesregierung

Der Koalitionsausschuss hat sich am 3. Juni 2020 auf umfassende Maßnahmen zum Thema »Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken« verständigt. Diese enthalten zahlreiche generelle Entlastungen für die deutsche Wirtschaft und setzen zugleich branchenspezifische Impulse. Die Maßnahmen sind gegliedert in ein Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket, ein weiter reichendes Zukunftspaket sowie Maßnahmen aufgrund europäischer und internationaler Verantwortung. Besondere Relevanz für die Schiene haben insbesondere folgende Maßnahmen:

noch nicht abgeschlossen wurde. Die für 2020 vorgesehenen Mittel wurden in den Bundeshaushalt 2021 übertragen. Weitere wesentliche Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 für die Schiene und den öffentlichen Verkehr wurden 2020 konkretisiert beziehungsweise umgesetzt:

- > Am 1. Januar 2020 trat die Senkung der Mehrwertsteuer von 19% auf 7% auf Fernverkehrstickets (für SPFV über 50 km) in Kraft. Die damit verbundene Preisreduktion wurde vollständig an die Kund*innen weitergegeben.
- > Bundestag und Bundesrat haben Anfang 2020 eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel der Länder für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) beschlossen. Die für 2020 vorgesehenen 8,8 Mrd. €, die bis 2031 jährlich um 1,8% dynamisiert werden, werden demnach weiter erhöht: So gibt es 2020, 2021 und 2023 jeweils bestandswirksam 150 Mio. € zusätzlich. Da auf diese Erhöhung ebenfalls die Dynamisierung von 1,8% angewendet wird, ergibt sich daraus im Zeitraum 2020 bis 2031 insgesamt eine Aufstockung um 5,2 Mrd. €.
- > Parallel wurden von Bundestag und Bundesrat auch die Mittel zur Förderung des Baus und Ausbaus des schienengebundenen ÖPNV (vor allem Schiene) erhöht. Die jährlichen Bundesmittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) steigen von bisher 332 Mio. € auf 665 Mio. € in 2020 und auf 1 Mrd. € ab 2021. Eine weitere Erhöhung ist 2025 auf dann 2 Mrd. € vorgesehen. Ab 2026 wird dieser Betrag analog zum RegG um 1,8% dynamisiert. Zudem sind mehr Projektarten als bisher förderfähig und der Bund wird bei den geförderten GVFG-Projekten jeweils einen höheren Finanzierungsanteil übernehmen.

GRI **Nationale Plattform Zukunft der Mobilität**

102-13 In der vom Bund eingerichteten Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) ist der DB-Konzern im Lenkungsreis und in den Arbeitsgruppen Klimaschutz im Verkehr sowie Digitalisierung für den Mobilitätssektor vertreten. Vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) und vom Umweltbundesamt sowie vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) beauftragte und im März 2020 veröffentlichte Gutachten zeigen, dass die bisherigen Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele für 2030 insbesondere im Sektor Verkehr zwar wichtige Beiträge leisten, jedoch noch nicht ausreichen. Zum Umsetzungsmonitoring und zur Weiterentwicklung der Maßnahmen wird die NPM daher weiter eng eingebunden. Vor diesem Hintergrund prüft die Arbeitsgruppe Klimaschutz im Verkehr, wie sich die bereits getroffenen Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 weiter beschleunigen und ausbauen lassen.

Masterplan Schienenverkehr und Schienenpakt des Zukunftsbündnisses Schiene

Am 30. Juni 2020 fand im BMVI der 2. Schienengipfel statt. Bundesminister Andreas Scheuer, der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Enak Ferlemann, sowie Vertreter*innen der Bahnwirtschaft unterzeichneten einen Pakt zur Stärkung des Bahnsektors und stellten den Masterplan Schienenverkehr sowie den Zielfahrplan des Deutschland-Takts vor.

Der Masterplan ist das Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene, in dem in den vergangenen zwei Jahren Vertreter*innen des Ministeriums und der Branche in sechs Arbeitsgruppen die zentralen Herausforderungen für die Schiene untersucht und konkrete Handlungsfelder für die Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland entwickelt haben. Ziel des Masterplans ist, bis 2030 doppelt so viele Fahrgäste im Schienenpersonenverkehr (SPV) zu gewinnen sowie mehr Güter auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern und deren Anteil am Modal Split bis 2030 auf mindestens 25% zu steigern. Wesentliche Voraussetzungen für Wachstum und Verlagerung auf die Schiene sind die Steigerung der Kapazitäten bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal, der Einsatz innovativer Technologien und Produkte sowie die Steigerung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene aus Sicht der Nutzer*innen. Um diese Voraussetzungen zu schaffen, wurden im Masterplan Schienenverkehr 32 Handlungsfelder und 96 Maßnahmen vereinbart, unter anderem die etappenweise Realisierung eines Deutschland-Takts für alle Verkehrsarten. Die Umsetzung wird durch eine Arbeitsgruppe aus Sektorvertreter*innen gemeinsam mit dem BMVI kontinuierlich begleitet und an den Lenkungsreis berichtet. Der DB-Konzern ist im Lenkungsreis beteiligt und bringt sich in die Umsetzung der Maßnahmen ein. Für den Sommer 2021 ist erneut ein Schienengipfel angekündigt.

Eisenbahnregulierungsrecht

Entsprechend den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag hat die Bundesregierung beginnend 2019 eine umfassende Evaluierung des Eisenbahnregulierungsregimes durchgeführt. Hierzu hat das BMVI zunächst einen Erfahrungsbericht der BNetzA bei der Anwendung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) eingeholt und den Ländern und Verbänden 2019 zur Stellungnahme übersandt. Hieran hat sich der DB-Konzern ebenso beteiligt wie an einem im Dezember 2020 durchgeführten Stellungnahmeverfahren zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts. Mit Kabinettsbeschluss vom 20. Januar 2021 wurde das parlamentarische Verfahren gestartet.

GRI
102-13

INFRASTRUKTUR

Beschleunigung von Verkehrsprojekten

Wichtige Verkehrsprojekte in Deutschland sollen künftig schneller geplant und umgesetzt werden können. Darauf zielt ein weiteres Beschleunigungsgesetz ab, das Bundestag und Bundesrat Anfang 2020 beschlossen haben. Vorgesehen ist unter anderem, dass Kommunen von Kosten des Baus von Brücken und Unterführungen zur Beseitigung von Bahnübergängen entlastet werden. Bei Ersatzbauwerken – vor allem Brücken und Bahnsteigen – ermöglicht das Gesetz, stärker als bisher auf Genehmigungsverfahren zu verzichten. Mit einem sogenannten Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz ist zudem vorgesehen, dass für acht ausgewählte Vorhaben auf der Schiene statt von Behörden künftig direkt vom Bundestag Baurecht erteilt werden kann.

Am 9. Dezember 2020 trat mit Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt das Investitionsbeschleunigungsgesetz in Kraft. Für die Schiene regelt es unter anderem den Verzicht auf Planfeststellungsverfahren im Rahmen des *DSD-Rollouts* → 132 sowie bei der Herstellung barrierefreier Bahnsteige und bei Errichtung von Lärmschutzwänden zur *Lärmsanierung* → 86f. Auch bei Elektrifizierungen als Einzelvorhaben soll auf die Planfeststellung verzichtet werden können. Zudem werden für Schienenprojekte die Spielräume zum Verzicht auf Raumordnungsverfahren und auf Umweltverträglichkeitsprüfungen erhöht.

Zudem wurde im Mai 2020 ein bis Ende März 2021 befristetes Planungssicherstellungsgesetz beschlossen. Mit diesem soll gewährleistet werden, dass Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung auch unter den erschwerten Bedingungen der Corona-Pandemie ohne erhebliche Verzögerungen durchgeführt werden können. Ermöglicht wird unter anderem eine Online-Konsultation.

Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen

Der Bundestag und der Bundesrat haben am 3. Juli 2020 das Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen verabschiedet. Am 14. August 2020 ist es in Kraft getreten. Damit wurde der rechtliche Rahmen für die Gewährung finanzieller Hilfen für Investitionen und weitere Maßnahmen in den Kohleregionen in Höhe von bis zu 40 Mrd. € bis 2038 geschaffen. Das Strukturstärkungsgesetz sieht unter anderem Investitionen in 40 Schienenwegeausbauprojekte vor. Zwölf der Maßnahmen wurden in das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz aufgenommen. Ebenfalls enthalten ist die Möglichkeit zur Förderung des Ausbaus eines Fahrzeuginstandhaltungswerks in Cottbus.

Rechtsgrundlage für Ausgleichszahlungen für höhengleiche Kreuzungen

Im Juni 2020 haben Bundestag und Bundesrat eine Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) beschlossen, mit der eine Ausdehnung der Regelungen zu Ausgleichszahlungen auf bundeseigene Eisenbahnen erfolgt. Dadurch gibt es rückwirkend ab dem 1. Januar 2018 wieder eine Rechtsgrundlage für Ausgleichszahlungen für den Betrieb und Erhalt höhengleicher Kreuzungen für alle öffentlichen Eisenbahnen.

GÜTERVERKEHR

Masterplan Schienengüterverkehr

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Wichtige Anliegen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr finden sich auch im Masterplan Schienenverkehr wieder. Die erstmalige Dotierung des Bundesprogramms Zukunft SGV im Bundeshaushalt 2020 mit 30 Mio. € bietet die Basis für eine anteilige Förderung von Projekten in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik. Die Förderrichtlinie wurde am 20. Mai 2020 veröffentlicht. Als weitere Maßnahme zur Stärkung des SGV wurde im Bundeshaushalt 2020 eine Anlagenpreisförderung in Höhe von 40 Mio. € hinterlegt, die 2021 auf 80 Mio. € erhöht wird. Die Förderrichtlinie wurde in Brüssel notifiziert und im November 2020 veröffentlicht.

Der Runde Tisch Schienengüterverkehr tagt als Steuerungsgremium des Masterplans Schienengüterverkehr halbjährlich, unter Beteiligung des DB-Konzerns. 2020 standen neben der weiteren Umsetzung des Masterplans die wirtschaftliche Situation des Schienengüterverkehrs vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie und die Kranbarkeit von Sattelauflegern im Kombinierten Verkehr im Fokus.

Vollzug des nationalen Schienenlärmschutzgesetzes

Das Schienenlärmschutzgesetz verbietet seit dem Fahrplanwechsel 2020/2021 grundsätzlich den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz. Die DB Netz AG hat in Vollzug des Gesetzes die Schienennetznutzungsbedingungen fortgeschrieben. Die Europäische Kommission hält in einem Aufforderungsschreiben an die Bundesregierung das Schienenlärmschutzgesetz für unionsrechtswidrig und sieht darin einen Verstoß gegen das Interoperabilitätsgebot. Das begonnene Verfahren ist noch nicht abgeschlossen. Mit Schreiben vom 23. November 2020 hat das BMVI das Wirksamwerden der Regelung bekräftigt und die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Einhaltung der Vorgaben aufgefordert. Gleichzeitig hat das BMVI darüber informiert, dass Verstöße befristet für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 nicht sanktioniert werden.

PERSONENVERKEHR

Mobilfunkversorgung entlang der Schienenwege

Aktuell steht die Umsetzung der Versorgungsaufgaben aus der 5G-Auktion 2019 im Fokus. Bis Ende 2024 sollen alle Schienenwege mit Mobilfunk ausgeleuchtet werden. Die Eisenbahnen sind nach den Auktionsbedingungen zur Mitwirkung bei der Ausleuchtung entlang der Schienenwege aufgefordert. Der DB-Konzern hat zur Erfüllung dieser Mitwirkungsobliegenheit das Projekt Masterplan Konnektivität Schiene initiiert, mit dem Ziel, die Mitwirkungsbedarfe der Mobilfunkunternehmen zu erfassen und hierfür gezielte Angebote zu erstellen. Auch die DB broadband GmbH zahlt mit ihrem weitreichenden Angebot von Glasfaserkapazitäten entlang der Schienenwege auf die Mitwirkung ein. Bis zum 20. Dezember 2020 musste der Europäische Kodex für die elektronische Kommunikation im nationalen Telekommunikationsgesetz umgesetzt werden. Ein Gesetzentwurf der Bundesregierung liegt inzwischen vor und befindet sich im parlamentarischen Abstimmungsprozess. Die TKG-Novelle könnte Auswirkungen auf den Umfang und die Bedingungen der Mitwirkung des DB-Konzerns haben.

Europäisches Umfeld

DB-KONZERN

Mehrjähriger Finanzrahmen und europäischer Aufbauplan

Am 17. Dezember 2020 haben die Institutionen der Europäischen Union (EU) den Mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) 2021 bis 2027 in Höhe von rund 1,1 Bio. € zu Preisen von 2018 endgültig angenommen. Die Mittelausstattung für den Verkehrsbereich der Fazilität Connecting Europe liegt bei 11,4 Mrd. € (plus zusätzlich 10 Mrd. € für die Kohäsionsländer), für das Forschungsprogramm Horizon Europe bei 81,4 Mrd. € (inklusive 5 Mrd. € aus dem Aufbauplan) und bei Military Mobility bei 1,5 Mrd. €. Ebenso wurden die Kernelemente für den europäischen Aufbauplan Next Generation EU, der die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie beheben soll, in Höhe von 750 Mrd. € beschlossen. Im Rahmen von Next Generation EU wird eine Aufbau- und Resilienzfazilität eingerichtet, die Finanzhilfen in Höhe von insgesamt 312,5 Mrd. € an die Mitgliedsstaaten für Reformen und Investitionen zwischen 2021 und 2026 ermöglicht. Dafür müssen die Mitgliedsstaaten nationale Aufbaupläne mit Projekten zur Bewertung an die Europäische Kommission einreichen. Für die Umsetzung der Aufbaufazilität müssen die nationalen Parlamente noch den neuen EU-Eigenmittelbeschlusses ratifizieren.

Der europäische Grüne Deal

Der europäische Grüne Deal ist der Fahrplan der Europäischen Kommission für eine nachhaltige, klimaorientierte Wirtschaft. Im Rahmen des europäischen Grünen Deals setzt die Kommission das Ziel der Klimaneutralität für Europa bis 2050 (null Emissionen). Wesentlicher Baustein ist der am 4. März 2020 vorgelegte Entwurf für ein europäisches Klimagesetz. Darin wird auch das Zwischenziel zur Emissionssenkung bis 2030 definiert und erhöht – auf mindestens 55 %.

Mit dem Grünen Deal hat die Kommission legislative Maßnahmen angekündigt, die nahezu alle Politikbereiche betreffen, insbesondere die Energiepolitik sowie die Verkehrspolitik. Besondere Relevanz für den Verkehrssektor haben unter anderem die Strategie zu nachhaltiger und intelligenter Mobilität, die Ausweitung des Emissionshandels, die Überarbeitung der Energiebesteuerung oder der Richtlinie zur Energieeffizienz. Die konkreten Gesetzesvorschläge will die Kommission bis Mitte 2021 vorlegen. Umfangreiche Folgeabschätzungen und Konsultationen wurden bereits gestartet.

Europäisches Jahr der Schiene 2021

2021 ist von den europäischen Institutionen zum Europäischen Jahr der Schiene ausgerufen worden. Dies ist das erste Mal, dass ein europäisches Jahr einem spezifischen Sektor gewidmet wird, und zeigt, dass die EU der Schiene eine Schlüsselrolle bei der Erreichung der Ziele des europäischen Grünen Deals zubilligt. Denn die Schiene ist der einzige Verkehrsträger, der seine CO₂-Emissionen seit 1990 fast ununterbrochen senken konnte, während das Beförderungsvolumen gleichzeitig zunahm.

Das thematische Jahr soll dazu beitragen, die Schiene als umweltfreundlichen Verkehrsträger zu positionieren und damit die Ziele des europäischen Grünen Deals im Verkehrssektor zu erreichen. Mit Veranstaltungen, Kampagnen und Initiativen soll für den nachhaltigen, innovativen und sicheren Verkehrsträger Schiene geworben werden. Das Europäische Jahr baut vor allem auf Kommunikationsmaßnahmen des Sektors und seiner Stakeholder auf.

Handels- und Kooperationsabkommen zwischen Vereinigtem Königreich und EU

Das Vereinigte Königreich und die EU haben sich am 24. Dezember 2020 auf ein Freihandelsabkommen geeinigt, das vorläufig am 1. Januar 2021 in Kraft getreten ist. Erforderlich ist noch die formelle Ratifizierung durch das EU-Parlament. Das Abkommen sieht für den Warenhandel zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich weder Zölle noch Quoten vor und enthält stattdessen weitreichende Regelungen, um den fairen Wettbewerb zu garantieren. In Bezug auf den Ver-

kehr sieht das Abkommen eine dauerhafte Vernetzung in den Bereichen Luft-, Straßen- und Seeverkehr vor, wenn auch der Marktzugang hinter dem des Binnenmarktes zurückbleibt. Der Eisenbahnverkehr durch den Kanaltunnel ist gemäß der bereits zuvor beschlossenen EU-Notfallverordnung für die kommenden neun Monate gesichert. In dieser Zeit sollen Frankreich und das Vereinigte Königreich ein grenzüberschreitendes Abkommen abschließen, um die Kanaltunnelverkehre auch langfristig zu sichern.

GÜTERVERKEHR

EU schränkt Nutzung von lauten Güterwagen ab 2024 europaweit ein

Die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems »Fahrzeuge – Lärm« (TSI Noise) sieht ab Ende 2024 ein Verbot für laute Güterwagen auf stark befahrenen Strecken in der ganzen EU vor. Zu sogenannten Quieter Routes werden alle Strecken gezählt, auf denen nachts mehr als zwölf Güterzüge auf einem Streckenabschnitt von mehr als 20 km verkehren.

Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) hat eine Taskforce eingerichtet, um das Ausmaß des gemeldeten Mangels an Bremsleistung bei mit lärmarmen Verbundstoffsohlen ausgerüsteten Wagen unter strengen nordischen Winterbedingungen zu bewerten. Die ERA empfiehlt, zunächst weitere Tests durchzuführen, bevor eine abschließende Bewertung erfolgt. Die Kommission hat sich in ihrem Bericht vom 22. Oktober 2020 dieser Auffassung angeschlossen. Zunächst sollen weitere Tests im Winter 2020/2021 durchgeführt und die Arbeiten im Rahmen einer auf die sicherheitsrelevanten Aspekte fokussierten Taskforce unter der Leitung der ERA fortgesetzt werden. In 2021 soll ein neuer Bericht vorgelegt werden, auf dessen Basis die Kommission über das weitere Vorgehen entscheiden wird.

Kompromiss zu Sozialvorschriften im europäischen Straßengüterverkehr

Rat und Europäisches Parlament haben im April beziehungsweise Juli 2020 einen Kompromiss zum sogenannten Mobilitätspaket I angenommen. Damit ist das legislative Verfahren über neue europäische Vorgaben für Lenk- und Ruhezeiten, Entsendung und Kabotage nach rund drei Jahren intensiver Verhandlung abgeschlossen. Lkw-Fahrer sollen künftig das Recht erhalten, mindestens alle drei oder vier Wochen an ihren Heimatort zurückkehren zu dürfen. Die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (45 Stunden) muss außerhalb der Fahrerkabine verbracht werden. Bei der Kabotage sollen auch weiterhin drei Transporte innerhalb von sieben Tagen mög-

lich sein. Zusätzlich muss jedoch eine Cooling-off-Periode von vier Tagen eingehalten werden. Diese Regelung bezieht den Zu- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs ein.

Für ein verbessertes Monitoring müssen neue Lkw zukünftig mit einem intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet werden.

PERSONENVERKEHR

Einigung zur Revision der europäischen Fahrgastrechteverordnung

Rat und Parlament haben am 1. Oktober 2020 eine Einigung zur Revision der europäischen Fahrgastrechteverordnung erzielt. Die Einigung sieht vor, dass die aktuell geltenden Verspätungsentschädigungshöhen unverändert bleiben (25 % des Fahrpreises nach einer Stunde Verspätung, 50 % nach zwei Stunden). Bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände kann sich ein EVU künftig von der Pflicht zur Verspätungsentschädigung befreien. Die strenge Verpflichtung zu Hilfeleistungen für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität bleibt grundsätzlich auf die personalbesetzten Bahnhöfe beschränkt. Vier Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung müssen EVU zudem bei der Beschaffung neuer Züge und der wesentlichen Modernisierung von Zügen eine verpflichtende Anzahl von Fahrradstellplätzen vorhalten. Die Zahl der Plätze kann von den Unternehmen in Plänen zur Fahrradbeförderung definiert werden, die eine angemessene Zahl vorsehen und öffentlich konsultiert werden müssen. Legt das EVU keine Zahl fest, so sollen mindestens vier Fahrradstellplätze verpflichtend sein.

Die Einigung wurde vom Rat am 13. Januar 2021 final bestätigt und muss nun noch vom Parlament formell angenommen werden. Die Regelungen müssen zwei Jahre nach Veröffentlichung im Amtsblatt angewendet werden.

RECHTLICHE THEMEN

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

Ende 2016 haben wir zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeteiligung auf Grundlage der sogenannten Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht (*Integrierter Bericht 2019* → 70). Ende August/Anfang September 2020 haben wir die Dupliken der Projektpartner erhalten. Das Verwaltungsgericht hat uns Gelegenheit gegeben, bis zum 31.

Dezember 2020 zu den Dupliken Stellung zu nehmen. Diese Frist wurde bis Ende Februar 2021 verlängert. Wir gehen davon aus, dass ein Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart nicht vor dem zweiten Quartal 2021 stattfindet.

Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten

Es ist weiterhin eine Vielzahl an Streitigkeiten zu den Trassen- und Stationsentgelten bei den Zivilgerichten anhängig. Dabei geht es um die Frage, ob und nach welchen Maßstäben die Zivilgerichte die regulierten Entgelte überhaupt einer weiteren zivilgerichtlichen Bewertung unterziehen dürfen. Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) 2011 konnten Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auf Grundlage der Rechtslage vor Inkrafttreten des ERegG zivilgerichtliche am Maßstab des § 315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden, auch wenn sie regulierungsrechtlich wirksam waren. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied 2017, dass eine Billigkeitskontrolle von Wegeentgelten durch Zivilgerichte gemäß § 315 BGB unvereinbar mit dem europäischen Eisenbahnrecht ist. Der BGH hielt daraufhin aber weiterhin an einer Überprüfung durch die Zivilgerichte am Maßstab des Kartellrechts fest. Ende 2020 hat das KG Berlin dem EuGH Fragen zur Überprüfbarkeit regulierter Eisenbahninfrastrukturentgelte durch die Zivilgerichte am Maßstab des Kartellrechts vorgelegt. Mit einer Entscheidung des EuGH ist nicht vor 2022 zu rechnen.

Kartellrechtliche Themen

KLAGE DES LANDES SACHSEN-ANHALT

Das Land Sachsen-Anhalt hat gegen die DB Netz AG, die DB Regio AG und die DB AG Klage auf Kartellschadenersatz wegen einer vermeintlich rechtswidrigen Trassenpreisgestaltung der DB Netz AG durch die Erhebung von Regionalfaktoren in den Jahren 2005 bis 2011 erhoben. Die DB Regio AG hat ihrerseits das Land Sachsen-Anhalt für die Jahre 2008 bis 2014 verklagt. Das Landgericht Frankfurt am Main hat die Klage des Landes Sachsen-Anhalt abgewiesen. Das Land hat dagegen Berufung eingelegt. Eine Entscheidung in dem von der DB Regio AG angestrebten Verfahren ist noch offen.

Weitere Informationen *Integrierter Bericht 2019* → 61f.

VERFAHREN DES BUNDESKARTELLAMT ZUM ONLINE-VERTRIEB

Das Bundeskartellamt (BKartA) hat im November 2019 ein Verwaltungsverfahren wegen des Verdachts des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung und Verstoßes gegen das Kartellverbot aufgrund der Gestaltung der Webservice-

Verträge gegen DB Vertrieb eingeleitet. An dem Verfahren sind die Online-Vertriebsunternehmen GoEuro und Trainline als Beigeladene beteiligt. Das BKartA untersucht in dem Verfahren Werbebeschränkungen (insbesondere AdWords-Regelung) sowie Rabattbeschränkungen von Rabatt- beziehungsweise Gutscheinkaktionen in Verträgen zwischen DB Vertrieb und Online-Vertriebspartnern. Im Fokus des BKartA stehen zudem der Umgang von DB Vertrieb mit Echtzeitdaten sowie die Gestaltung der Vertriebsprovisionen durch DB Vertrieb. Anfang 2020 hat das BKartA ein umfangreiches Auskunftersuchen an die DB Vertrieb übermittelt, das im März fristgerecht beantwortet wurde. Anfang Dezember 2020 hat das BKartA zudem einen umfangreichen Fragebogen mit Fragen zum Online-Vertrieb an mehrere in Deutschland tätige Online-Plattformen versendet. Der weitere Fortgang des Verfahrens ist offen.

SCHADENERSATZANSPRÜCHE GEGEN FLUGGESELLSCHAFTEN

Der DB-Konzern verfolgt Schadenersatzansprüche gegen die an dem sogenannten Luftfrachtkartell beteiligten Fluggesellschaften, die sich nach den Feststellungen verschiedener Kartellbehörden weltweit von 1999 bis mindestens 2006 zulasten von Spediteuren wie DB Schenker unter anderem über Kerosin- und Sicherheitszuschläge abgesprochen haben (*Integrierter Bericht 2019* → 70). Das US-Verfahren konnte inzwischen durch außergerichtliche Vergleiche beendet werden. Ferner konnten bisher mit sieben Fluggesellschaften außergerichtliche Vergleiche zur Beilegung des in Deutschland anhängigen Verfahrens abgeschlossen werden. Mit einer weiteren Fluggesellschaften werden Vergleichsgespräche zur Beilegung dieses Verfahrens geführt.

KLAGE GEGEN VERBOTENE ABSPRACHEN ZU BRUTTOLISTENPREISEN

Im Dezember 2017 hat der DB-Konzern beim Landgericht München Klage gegen die Unternehmensgruppen DAF, Daimler, Iveco, MAN und Volvo/Renault wegen des sogenannten Lkw-Kartells eingereicht (*Integrierter Bericht 2019* → 70). Der DB-Konzern macht neben eigenen Ansprüchen auch die der Bundeswehr und von über 40 Unternehmen aus allen Bereichen der deutschen Wirtschaft geltend. Mit der Klage wird Schadenersatz in Höhe von insgesamt rund 500 Mio. € (inklusive Zinsen) eingeklagt.

Starke Schiene

68 > Unser inneres Anliegen

68 > Umsetzung der Starken Schiene

UNSER INNERES ANLIEGEN

Eine starke Schiene in Deutschland ist unser inneres Anliegen. Sie hilft unserem Land, existenzielle Herausforderungen zu meistern:

- > **Für das Klima.** Kein motorisiertes Verkehrsmittel ist heute so klimafreundlich wie die Schiene. Kein Verkehrsmittel ist zudem so elektromobil wie die Schiene, die den größten Marktanteil an E-Mobilität in Deutschland hält. Auch kann kein anderes Massenverkehrsmittel so schnell einen 100%-Anteil an erneuerbaren Energien erreichen. Eine starke Schiene ist daher eine wesentliche Voraussetzung für die Erfüllung der Klimaziele des Bundes und der EU, denn ohne eine massive Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene ist eine Reduzierung der Emissionen im Verkehrssektor nicht zu erreichen. Die Starke Schiene ist ein zentraler Hoffnungsträger für unser Klima. Konkret bedeutet das: eine Reduzierung des CO₂-Gesamtausstoßes um bis zu 10,5 Mio. t pro Jahr, was dem jährlichen CO₂-Fußabdruck von einer Million Menschen entspricht.
- > **Für die Menschen.** Bis 2050 werden voraussichtlich fast 85% der Bevölkerung in Deutschland in Ballungsräumen leben. Eine Folge: Der wachsende Personen- und Güterverkehr stellt schon heute unsere Städte und Ballungszentren vor logistische, soziale und ökologische Herausforderungen. Anders ist die Situation in vielen ländlichen Räumen: Hier wird der Erhalt individueller Mobilitätschancen zu einer zentralen Herausforderung. Eine starke Schiene kann hier auch in Zukunft ein lebendiges, urbanes Miteinander und die Anbindung ländlicher Regionen garantieren, denn sie ermöglicht auch in Zukunft echte Bewegungsfreiheit und Reisezeit, die vielseitig genutzt werden kann, ohne dabei wertvolle Lebenszeit zu verschwenden. Konkret bedeutet das: Eine Verdoppelung der Passagierzahlen im SPV und täglich fünf Millionen Pkw-Fahrten und 14.000 Flugreisen weniger in Deutschland.
- > **Für die Wirtschaft.** Die Nachfrage nach dem Transport von Gütern wird erwartungsgemäß wieder stetig anwachsen. Zugleich werden Arbeitswege als Verkehre aus dem Umland der Metropolen und die Flexibilisierung von Arbeitsorten und -zeiten zu höheren Ansprüchen an beruflich bedingte Mobilität führen. Mit einer starken Schiene ist dieses steigende Verkehrsaufkommen zu bewältigen und

ein ökologisches Wirtschaftswachstum möglich. Das ist ein entscheidender Wettbewerbsfaktor für den zukünftigen wirtschaftlichen Erfolg Deutschlands und sichert die Position Deutschlands als führende Exportnation. Mit einer starken Schiene behaupten wir uns im Wettbewerb um die modernste Transportlogistik und entwickeln entscheidende technologische Impulse nach vorne. Konkret bedeutet das: ein Wachstum des Modalanteils des SGV von 18% auf 25%. Das entspricht 13 Millionen weniger Lkw-Fahrten pro Jahr auf deutschen Straßen.

- > **Für Europa.** Deutschland hat eine besondere Verantwortung für die Zukunft Europas. Es ist das bevölkerungsreichste Land sowie das geografische und wirtschaftliche Herz des Kontinents. Deutschland muss aus dieser Rolle heraus Vorbild und Vorreiter sein, um die Verwirklichung der europäischen Ziele voranzutreiben. Klimaschutz, Arbeitsplätze, Wirtschaftswachstum, gesellschaftlicher Wohlstand: Viel hängt davon ab, dass die Verkehrswege zukunftsfähig bleiben. Die Starke Schiene ist dabei das notwendige Bindeglied zwischen Ost und West und Nord und Süd. Sie ist hierbei nicht nur ein wichtiges Instrument für die kulturelle Verständigung zwischen den einzelnen Ländern. Sie ist auch ein entscheidender Faktor für das gemeinsame Erreichen der gesetzten Ziele. Konkret bedeutet das: eine gemeinsame Verwirklichung der europäischen Vernetzung.

UMSETZUNG DER STARKEN SCHIENE

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, die Dimensionen **Ökonomie**, **Soziales** und **Ökologie** unternehmerisch in Einklang zu bringen. Nachhaltigkeit ist handlungsleitend verankert und fester Bestandteil unserer DNA. Als Reaktion auf die sich rasant ändernden ökologischen, gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie die internen Herausforderungen haben wir unseren Gestaltungsanspruch – unser inneres Anliegen – formuliert, dessen Kern die Strategie Starke Schiene ist. Mit der Starken Schiene bekennen wir uns ausdrücklich zu unserer gesellschaftlichen Verantwortung und definieren unseren konkreten Beitrag zur Erreichung der zentralen verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung. Zudem fokussieren wir uns mit der neuen strategischen Ausrichtung stärker auf das Kerngeschäft Eisenbahn in Deutschland und tragen damit internen Herausforderungen und steigenden Erwartungen aller Stakeholder, von Kunden über Politik bis zu den Bürger*innen in Deutschland, zur herausgehobe-

nen Verantwortung des DB-Konzerns Rechnung. Um dieser Verantwortung gerecht zu werden, messen wir als DB-Konzern alles, was wir tun, am Wertbeitrag zu einer starken Schiene. Dies beinhaltet auch unsere Beteiligungen. Beteiligungen mit strategischer Bedeutung für die Starke Schiene (wie DB Schenker) werden als Finanzbeteiligungen weitergeführt. Gemeinsame operative Initiativen konzentrieren sich auf die Erzielung von Synergien innerhalb des integrierten Netzwerks. Beteiligungen ohne strategische Relevanz für die Starke Schiene werden auf den Prüfstand gestellt.

Mit der Strategie Starke Schiene haben wir die Weichen für eine Verkehrsverlagerung gestellt und begonnen, zusätzliche Kapazitäten zu schaffen, die Produktqualität zu erhöhen und die Kundenzufriedenheit zu verbessern. Unsere Strategie bildet ein Rahmenwerk, mit dem wir gleichermaßen die internen Voraussetzungen für eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene schaffen und mit der **Grünen Transformation** → 82 des DB-Konzerns die nachhaltige Ausrichtung sicherstellen. Um die notwendigen Voraussetzungen für die Verkehrsverlagerung zu schaffen, haben wir im Rahmen der Starken Schiene drei Ausbaufelder identifiziert:

> **Robuster:** Wir setzen auf den umfassenden Ausbau erfolgskritischer Kapazitäten. Mit einer langfristigen Wachstumsausrichtung und technologischen Innovationen schaffen wir die notwendigen Kapazitäten bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal. Unter anderem investieren wir gemeinsam mit der Politik in den Aus- und Neubau von Strecken und Knoten, zusätzliche Terminals für den Gü-

terverkehr sowie die Anschaffung neuer Fahrzeuge. Mehr Kapazität schaffen zudem die Digitalisierung des Bahnbetriebs, ein besseres Kapazitätsmanagement sowie umfangreiche Maßnahmen bei Recruiting und Qualifizierung. Mehr Züge, mehr Trassen und mehr Mitarbeitende werden uns in die Lage versetzen, mehr Menschen und Güter bei höherer Qualität zu transportieren.

> **Schlagkräftiger:** Um langfristig ein hohes Leistungsniveau erreichen zu können, werden wir auch strukturelle Veränderungen durchführen. Wir werden die Organisation vereinfachen und konsequent auf das gemeinsame Ziel einer starken Schiene ausrichten. Um näher an den Kund*innen und schneller bei den Mitarbeitenden zu sein, setzen wir auf eine starke Regel- und Funktionalorganisation, die Einführung von kundenorientierten Verbundprozessen zur Verbesserung der geschäftsfeldübergreifenden Zusammenarbeit sowie eine verbindliche Prozessphilosophie mit einheitlichen Standards und Methoden. Mit einfachen Prozessen und klaren Zuständigkeiten erreichen wir mehr Umsetzungsdisziplin und -geschwindigkeit.

> **Moderner:** Wir werden das Innovationstempo für unsere Kund*innen erhöhen. Mit dem Ausbau unserer Aktivitäten im Bereich New Mobility (zum Beispiel ioki) bieten wir unseren Kund*innen ein integriertes Angebot, das die Schiene quasi bis zur Haustür verlängert und den öffentlichen Nahverkehr sinnvoll ergänzt. Durch den Einsatz digitaler Technologien werden wir zudem den mühelosen Wechsel zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitt-

Die Ausbausteine der Starken Schiene

AUSBAUSTEINE ZUR ORGANISATION DER VERKEHRSVERLAGERUNG

Robuster.



Schlagkräftiger.



Moderner.



AUSBAUSTEIN DER GRÜNEN TRANSFORMATION



teln ermöglichen. Die Integration neuer und innovativer Mobilitätsformen und der Einsatz smarter Services und digitaler Plattformen schaffen einen klaren Mehrwert für unsere Kund*innen. So tragen wir den steigenden Erwartungen Rechnung und schaffen ein attraktives Angebot für nachhaltige Mobilität und Logistik in der Stadt und auf dem Land.

Für jedes der drei Ausbaufelder haben wir fünf zentrale Themen identifiziert, die sogenannten Ausbausteine. Zentrales Kriterium für die Auswahl der Ausbausteine ist ihre geschäftsfeldübergreifende Bedeutung für unser Ziel einer starken Schiene in Deutschland und somit für die verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung. In Summe ergeben sich daraus 15 Ausbausteine, die uns bei der Organisation der Verkehrsverlagerung helfen. Sie werden durch geschäftsfeldspezifische Ausbausteine ergänzt.

Eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene kann jedoch nur dann ihr volles Potenzial entfalten, wenn auch die Eisenbahn ihre Klimafreundlichkeit weiter stärkt und ausbaut. Die Vergrünung des DB-Konzerns ist somit eine zentrale Voraussetzung für die Wirksamkeit der Verkehrsverlagerung. Um der Bedeutung dieser Thematik gerecht zu werden, haben wir einen weiteren, übergreifenden Ausbaustein definiert, über den wir die Wirksamkeit der Verkehrsverlagerung sicherstellen wollen. Zusammen bilden diese 15+1 Ausbausteine den strategischen Rahmen unserer Geschäftsausrichtung.



Mobilisierung der Mitarbeitenden

Eine besondere Bedeutung kommt dem Ausbaustein 15 Ausbausteine der Mitarbeitenden zu. Es handelt sich um einen moderierten, partizipativen Entwicklungsprozess. Alle DB-Mitarbeitenden in Deutschland sind dazu angehalten und eingeladen, sich zu beteiligen. Ziel des Prozesses ist die Entwicklung 15 zusätzlicher Ausbausteine, die die Anliegen der Mitarbeitenden abbilden und zukünftig den DB-Konzern in die Lage versetzen soll, die Ausbausteine der Strategie erfolgreich umzusetzen. Die zusätzlichen Ausbausteine haben zum Ziel, Rahmenbedingungen zu schaffen, die den Mitarbeitenden dauerhaft ermöglichen, im Sinne der Strategie zu handeln und sich für sie einzusetzen. In interdisziplinären Teams entwickeln die Mitarbeitenden eigene Lösungsansätze für die aus ihrer Sicht größten Herausforderungen in Form von sogenannten Prototypen.

Der Vorstand der DB AG hat sich gemeinschaftlich dazu verpflichtet, die Umsetzung aller 15 Ausbausteine der Mitarbeitenden sicherzustellen. Darüber hinaus gilt es für eine erfolgreiche Mobilisierung, das innere Anliegen, die strategischen Ziele und Kernbotschaften bei allen Mitarbeitenden zu verankern und den Optimismus in den Erfolg und die Zukunft des Konzerns nachhaltig zu stärken. Hierzu setzen wir auf eine verstärkte interne und externe Change-Kommunikation.

Die Ausbausteine der Mitarbeitenden entstehen in sogenannten AusbauCamps. Das Ergebnis des ersten Camps im Herbst 2019 war der Ausbaustein *Sicher unterwegs* → 258. Mit der Umsetzung haben wir im Januar 2020 begonnen.

Im Februar und März 2020 fanden unter diesem Fokus drei AusbauCamps statt, die zu drei Ausbausteinen führten:

- > **Mein Wissen – Dein Wissen – Unser Wissen** adressiert das Bedürfnis der Mitarbeitenden, auf dokumentiertes Wissen einfacher zugreifen zu können und einen besseren Zugang zu internen Wissensträger*innen zu bekommen.
- > **Kolleg*innen gehen – ihr Wissen bleibt** hat zum Ziel, die Sicherung und Übergabe von Erfahrungswissen zu strukturieren. Unter anderem soll durch die Nutzung digitaler Tools sowie eine überlappende Stellenbesetzung die Übergabe besser strukturiert und zusätzlich mittels Standardisierung von Prozessen das Erfahrungswissen ausscheidender Mitarbeitender dokumentiert und an die nachfolgenden transferiert werden.
- > **Wissen, wie Eisenbahn geht**, hat zum Ziel, ein breiteres Verständnis von System- und Verbundwissen zu etablieren. Der Ausbaustein enthält verpflichtende Seminare für ausgewählte Zielgruppen und die konsequentere Nutzung von E-Learnings sowie die Entwicklung von neuen Lösungsansätzen für die gesamte Aus- und Weiterbildung im Systemverbund Bahn.

Starke-Schiene-Ziele

Die Ausbausteine dienen als Ordnungsrahmen für die Umsetzung und das Monitoring der Strategie. Jedem Ausbaustein liegen konkrete Maßnahmen zugrunde. Für die operative Steuerung wurde je Ausbaustein ein*e Bauleiter*in mit Verantwortung für die Ausgestaltung der Maßnahmen sowie deren operative Umsetzung gegenüber dem Vorstand benannt. Die Ausbausteine wurden in der Mittelfristplanung verankert. Den Zielbeitrag steuern wir mit entsprechenden Kennzahlen (Key Performance Indicators). Diese Messung erfolgt kontinuierlich und wird in der Starke-Schiene-Sitzung, einem eigens dafür geschaffenen Gremium, unter Aufsicht des Vorstands und der Vorsitzenden der Geschäftsfelder des Systemverbunds Bahn gesteuert und gemonitort.

Auf Basis der verkehrspolitischen Sektorziele der Bundesregierung:

- > Verdopplung der Reisenden im SPV,
 - > Marktanteil der Schiene von 18 % auf 25 % am Güterverkehr und
 - > Bahnstrom zu 100 % aus erneuerbaren Energien (bis 2038)
- verfolgen wir die Zielerreichung der Strategie anhand von insgesamt zehn DB-spezifischen Zielgrößen. Oberstes Ziel ist dabei unser Beitrag zur Verkehrsverlagerung. Hierfür fokussieren wir uns gleichermaßen auf Wachstum im SPV wie SGV.

Top-Ziele der Strategie Starke Schiene

WAS WOLLEN WIR ERREICHEN?	WIE MESSEN WIR DAS?	WAS TUN WIR DAFÜR?
VERKEHRSVERLAGERUNG		
Verdopplung der Reisenden im Fernverkehr	260 Millionen Reisende bei DB Fernverkehr	<ul style="list-style-type: none"> > Zuverlässige, schnellere und häufigere Verbindungen. > Erhöhung der Frequenzen – Einführung des Deutschland-Takts. > Verkürzung der Reisezeit zwischen vielen Großstädten durch zusätzliche Sprinterverbindungen. > Mehr Sitzplätze durch den Umbau von bestehenden Zügen und die Beschaffung neuer Züge. > Bessere Anbindung von Tür zu Tür im Schulterschluss mit unseren Partnern durch Integration neuer Mobilitätsformen.
Steigerung der Reisenden im Nahverkehr	+1 Mrd. Reisende im Nahverkehr (bezogen auf das Jahr 2015), davon 0,7 Mrd. bei DB Regio Schiene und 0,3 Mrd. im Bereich New Mobility	<ul style="list-style-type: none"> > Zuverlässige, schnellere und häufigere Verbindungen. > Mehr Sitzplätze durch den Umbau von bestehenden Zügen und die Beschaffung neuer Züge. > Bessere Anbindung von Tür zu Tür im Schulterschluss mit unseren Partnern durch Integration neuer Mobilitätsformen. > Intuitiv einfache Reisebegleitung im Alltag durch intermodale Mobimeo-Technologie.
Erhöhung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr	+70% Verkehrsleistung bei DB Cargo (Deutschland) (bezogen auf das Jahr 2015)	<ul style="list-style-type: none"> > Ausbau Aktivitäten als Bahnlogistiker und Operateur, Angebot Schienenlogistiklösungen. > Weiterentwicklung des Einzelwagenverkehrs. > Ausbau von Produktionskapazitäten durch Investitionen in Multisystemloks, Güterwagen sowie Automatisierung und Digitalisierung. > Wachstum der Transportleistung auf europäischen Top-Korridoren durch länderübergreifende Steuerung von Verkehren mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen.
Erhöhung der Kapazität im Schienennetz	+> 30% Betriebsleistung auf dem Netz (bezogen auf das Jahr 2015)	<ul style="list-style-type: none"> > Ausbau der Netzkapazität. Das umfasst auch Maßnahmen der Netzkonzeption 2030 und den Deutschland-Takt. > Vorantreiben der Digitalisierung des Netzes, zum Beispiel durch den Flächenrollout von ETCS, digitalen Stellwerken und digitalem Bahnbetrieb. > Vorhandene Kapazitäten besser nutzen: weniger Störungen, kapazitätsschonendes Fahren und Bauen, verkehrliche Optimierung und bessere Auslastung unterausgelasteter Infrastruktur.
KUNDE		
Erhöhung der Kundenzufriedenheit	> 80 ZI bei DB Fernverkehr > 75 ZI bei DB Regio > 70 ZI bei DB Cargo	<ul style="list-style-type: none"> > Konsequente Neuausrichtung aller Kernprozesse an den Kund*innen. > Steigerung der Basisqualität an Bahnhöfen durch erhöhte Reinigungsfrequenz an stark frequentierten Stationen sowie mehr Personal und Technik für mehr Sauberkeit und Sicherheit. > Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen, unter anderem durch Ausweitung der Angebotsvielfalt und Einbindung neuer Mobilitätsformen. > Implementierung eines intelligenten Systems für Reisendeninformation und Ausstattung aller Bahnhöfe mit neuen Fahrgastinformationsanzeigern.
Verbesserung der betrieblichen Pünktlichkeit	> 85% bei DB Fernverkehr > 95% bei DB Regio > 77% bei DB Cargo	<ul style="list-style-type: none"> > Kurzfristige Entschärfung von Engpässen, unter anderem durch die Ertüchtigung hochbelasteter Infrastruktur mit gezielten Instandhaltungsmaßnahmen. > Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität, unter anderem durch den Ausbau der Instandhaltungskapazitäten. > Einführung unterstützender Systeme, unter anderem Implementierung intelligenter Prognosesysteme (Big Data) zur frühzeitigen Reaktion auf Störungen.
MITARBEITENDE		
Ausbau der Mitarbeitenden-zufriedenheit	> 3,8 ZI	<ul style="list-style-type: none"> > Fortführung der Mitarbeitendenbefragung und Etablierung von »Miteinander-Werkstätten« zur Ableitung von Veränderungs- und Verbesserungsmaßnahmen. > Implementierung und Rollout des Kompasses für ein starkes Miteinander als zentrales Orientierungsinstrument und Maßstab für bessere Zusammenarbeit und Leistungsfähigkeit. > Etablierung attraktiver Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, unter anderem durch Partizipations- und Wahlmöglichkeiten. > Proaktive Gestaltung der Arbeit der Zukunft, unter anderem durch Zukunftslabs.
KLIMA		
Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix	100% Grünstrom bis 2038	<ul style="list-style-type: none"> > Auslaufende Kraftwerksverträge ersetzen wir konsequent durch erneuerbare Energien, zum Beispiel aus im Berichtsjahr geschlossenen Rahmenverträgen. > DB Netze Energie hat mit der innogy SE und der RWE Supply&Trading Vereinbarungen über die Lieferung von grünem Strom aus dem Offshore-Windpark Nordsee Ost unterzeichnet. Der Stromvertrag hat eine Laufzeit von fünf Jahren und beginnt 2024.
WIRTSCHAFTLICHKEIT		
Rendite oberhalb der Kapitalkosten	ROCE \geq 6,5%	<ul style="list-style-type: none"> > Wir tätigen alle Investitionen und Ausgaben, die notwendig sind, um die Starke Schiene zu realisieren. > Gegensteuerung zum Ausgleich eines wesentlichen Teils der Corona-Schäden. > Vereinfachung und Verschlinkung von Strukturen und Prozessen.
Gewährleistung der finanziellen Stabilität	Tilgungsdeckung \geq 20%	<ul style="list-style-type: none"> > Verbesserung der Ergebnissituation. > Anpassungen im Konzernportfolio.

Kunde und Qualität

73 > Kennzahlenübersicht (Schiene in Deutschland)

74 > Kunden im Mittelpunkt unseres Handelns

78 > Digitalisierung



**Sicher reisen
trotz Corona**

Die Bundesländer haben sich auf die deutschlandweite Einführung einer Maskenpflicht in Zügen verständigt. Wir informieren über die Maskenpflicht in Zügen und Bahnhöfen und appellieren an die Fahrgäste, dies zu beachten. Unsere Präventionsteams sensibilisieren für das Tragen einer Maske und informieren, wie man sich unterwegs vor einer Corona-Ansteckung schützen kann.

Ab 2022 verstärken 30 neue Hochgeschwindigkeitszüge unsere Fernverkehrsflotte. Der neue ICE 3neo wird an Siemens-Standorten in Nordrhein-Westfalen, Bayern und Österreich gefertigt und soll zuerst auf Linien zwischen Nordrhein-Westfalen und München zum Einsatz kommen, die über die Schnellfahrstrecke Köln/Rhein-Main führen. Das Platzangebot für die Fahrgäste von DB Fernverkehr wächst mit den neuen Zügen um 13.000 Sitze.



**Der neue
ICE 3neo**



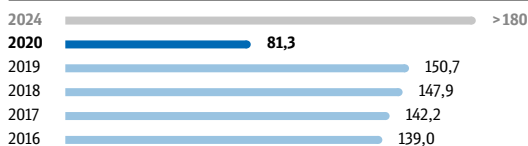
**Digitale Auto-
matische Kupplung
bei Güterwagen**

Ein von uns geführtes Konsortium testet seit Juli 2020 den Einsatz der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) bei Güterwagen. Mit der DAK werden Güterwagen sowie deren Strom-, Daten- und Druckluftleitungen automatisch und ohne schwere körperliche Arbeit miteinander gekuppelt. Das Zusammenstellen von Güterzügen wird damit wesentlich effizienter. Sechs Unternehmen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Frankreich haben den Zuschlag für ein Projekt des BMVI erhalten. Das Pilotprojekt läuft von Juli 2020 bis Dezember 2022.

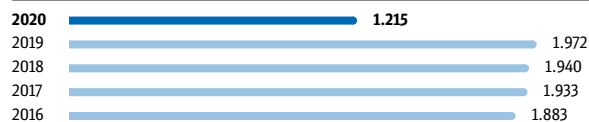
KENNZAHLENÜBERSICHT (SCHIENE IN DEUTSCHLAND)

Verkehrsverlagerung

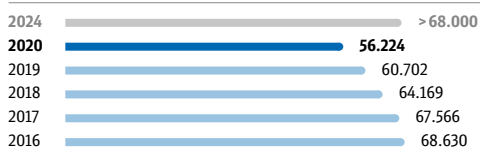
Reisende Fernverkehr (in Mio.)

Ziel: 260


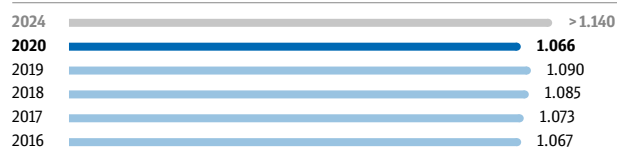
Reisende Nahverkehr (in Mio.)

Ziel: 2.500


Verkehrsleistung Schienengüterverkehr (in Mio. tkm)

Ziel: 120.000 ¹⁾


Betriebsleistung auf dem Netz (in Mio. Trkm)

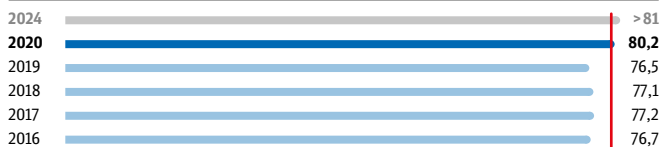
Ziel: 1.400 ¹⁾

¹⁾ +70 % im Vergleich zu 2015.

Kurz-/Mittelfristziel Langfristziel

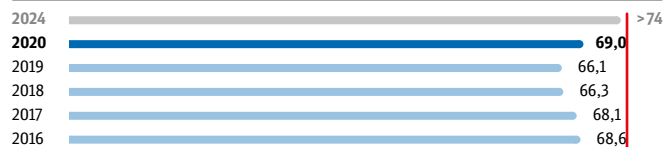
¹⁾ +> 30 % im Vergleich zu 2015.

Kunden

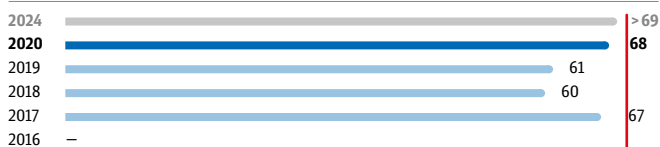
Kundenzufriedenheit DB Fernverkehr (in Zi)

Ziel: > 80


Kundenzufriedenheit DB Regio (in Zi)

Ziel: > 75


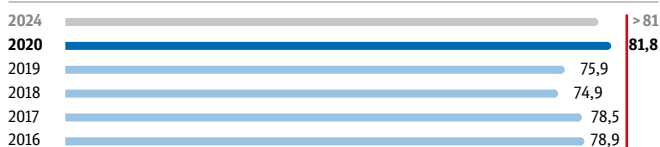
Kundenzufriedenheit DB Cargo Deutschland ¹⁾ (in Zi)

Ziel: > 70

¹⁾ Seit 2017 jährlich.

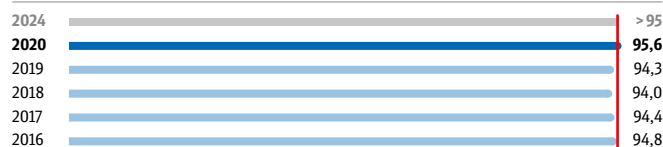
Kurz-/Mittelfristziel Langfristziel

Pünktlichkeit

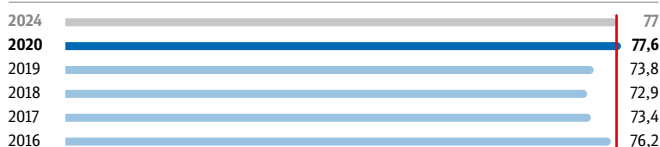
Pünktlichkeit DB Fernverkehr (in %)

Ziel: > 85


Pünktlichkeit DB Regio (in %)

Ziel: > 95


Pünktlichkeit DB Cargo Deutschland (in %)

Ziel: > 77


Kurz-/Mittelfristziel Langfristziel

KUNDEN IM MITTELPUNKT UNSERES HANDELNS

GRI Ziele und Managementansatz

103

Die Verbesserung der Pünktlichkeit stellt für uns den wichtigsten Hebel zur Steigerung der Produktqualität dar. Die interne Steuerung der Pünktlichkeit erfolgt auf Basis von Lost Units (Anzahl Verspätungsfälle). Für die Messung der Pünktlichkeit erfassen wir kontinuierlich für jede Zugfahrt/Busfahrt die Ist-Ankunftszeit im Vergleich zur Soll-Ankunftszeit. Ein Halt wird als pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit im Personenverkehr um weniger als sechs beziehungsweise im Güterverkehr um weniger als 16 Minuten überschritten wird. Die Ankunft der planmäßigen beziehungsweise der bis zu einer definierten Maximaldauer verspäteten Züge/Busse fassen wir im Pünktlichkeitsgrad zusammen. Bei DB Regio Bus werden zudem seit 2020 mit rückwirkender Änderung auch mehr als eine Minute zu früh abgefahrte Busse als unpünktlich gewertet. Die Zahlen werden täglich erfasst und zusammen mit den aktuellen Störungen (Lost Units) sowie weiteren Steuerungskennzahlen den Führungskräften und Mitarbeitenden online zur Verfügung gestellt, sodass Steuerungsmaßnahmen ergriffen werden können. Außerdem werden die Pünktlichkeitswerte mitsamt den dazugehörigen Indikatoren regelmäßig aufbereitet und mit dem Vorstand die aktuellen Handlungs- und Entscheidungsbedarfe abgeleitet. Die Pünktlichkeit ist einer der wesentlichen Indikatoren für die Produktqualität auf Konzernebene im Rahmen der *Strategie Starke Schiene* → 68 ff. und ein bestimmender Faktor bei der Ermittlung der Höhe der variablen Vergütung der Führungskräfte im DB-Konzern.

Zu den weiteren wichtigen Hebeln zur Steigerung der Produktqualität zählen der Einsatz moderner Fahrzeuge, eine verlässliche und umfassende Kunden- und Transportinformation, die Qualität und Zuverlässigkeit der angebotenen Dienstleistungen sowie angemessene Beförderungs- und Transportzeiten. Aus diesem Grund investieren wir kontinuierlich in unsere Flotte und die Infrastruktur und optimieren die Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern und Branchepartnern. Intensiv werden hierbei die Chancen der Digitalisierung genutzt. Die Initiativen zur Erhöhung der Produktqualität und Verbesserung der Kundenzufriedenheit sind wichtiger Bestandteil des Umsetzungsprogramms für unsere Strategie.

Die kontinuierlichen Optimierungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses und Produktinnovationen insbesondere in der *Digitalisierung* → 82 ff. sind maßgeblicher Hebel zur Steigerung der Kundenzufriedenheit. Wir arbeiten intensiv an der Erbringung unserer Basisleistung und konzentrieren uns auf die Optimierung der Produkt- und Servicequalität. Unseren Kund*innen bieten wir ein umfassendes Angebot für ihre Informationsbedürfnisse. Ziel ist es, unsere Produkte zu einem

angemessenen Preis-Leistungs-Verhältnis anzubieten, um die Erwartungen unserer Kund*innen zu erfüllen. Dabei stehen Maßnahmen im Fokus, die die Qualität unserer Leistungen und die Effizienz unserer Prozesse steigern. Um den Erfolg der Maßnahmen aus der Sicht unserer Kund*innen zu beurteilen, nutzen wir unmittelbare Indikatoren wie Umsatz und Reisendenzahlen. Auch die Ergebnisse regelmäßiger Kundenbefragungen dienen der Erfolgsmessung und zeigen Verbesserungspotenziale auf.



KAPAZITÄTSAUSBAU FÜR EINE STARKE SCHIENE

Der Kapazitätsausbau der Infrastruktur und Flotten stellt eine weitere wesentliche Einflussgröße für unsere Produktqualität und somit auch für unsere Pünktlichkeit dar.

Ausbau Infrastruktur

Mit der Umsetzung der verkehrlichen Ziele der Starke Schiene soll es zu einer weiteren Steigerung der Betriebsleistung im Netz um mehr als 30 % kommen, das heißt um rund 350 Mio. Trkm pro Jahr. Das Wachstum wird überproportional auf den heute schon hoch ausgelasteten Schienennetzen stattfinden. Der zusätzliche Verkehr muss daher durch den Ausbau der Infrastrukturkapazität aufgefangen werden. Gleichzeitig besteht die Notwendigkeit, auch in der Ausbauphase eine hohe Zuverlässigkeit und Kapazität des Netzes sicherzustellen. Eine hohe Leistungsfähigkeit und das Wachstum im Netz können nur gemeinsam mit dem Bund erreicht werden. Mit der *LuFV III* → 236 wird die Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes gewährleistet.

Für die Steigerung der Kapazität des Netzes und die Ermöglichung einer Erhöhung der Betriebsleistung gibt es drei wesentliche Hebel:

- > **Neu- und Ausbau:** Die Realisierung von *Neu- und Ausbaumaßnahmen* → 133 ff. ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für zusätzliche Netzkapazität. Hier schaffen wir ein Potenzial von zusätzlichen 180 Mio. Trkm und damit die Voraussetzung für Mehrverkehr auf Korridoren und für neue Angebotskonzepte. Notwendige Projekte hierfür sind im vordringlichen Bedarfsplan des Bundes enthalten und werden sukzessive umgesetzt. Zusätzliche Maßnahmen, wie zum Beispiel weitere Ausbauten zur Ermöglichung des Deutschland-Takts oder Streckenausbauten im Zuge des Strukturstärkungsgesetzes, ergänzen diese Vorhaben. 
- > **Digitale Schiene Deutschland (DSD):** Unser langfristiges Programm für mehr Kapazität, Zuverlässigkeit, Produktivität und Interoperabilität ist die *DSD* → 132. Mit dem flächendeckenden Ausrollen der europäischen Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) in Verbindung mit digitalen Stellwerken (DSTW) sowie dem digitalen Bahnbetrieb heben wir ein Potenzial von zusätzlichen 100 Mio. Trkm – ohne neue Gleise zu bauen. Das Programm beinhaltet 

die Fertigstellung laufender ETCS-Projekte, die Umsetzung des sogenannten Starterpakets und den industrialisierten Flächenrollout.

➤ **Kapazitätsmanagement:** Mit weiteren Zusatzmaßnahmen werden wir die Betriebsleistung um nochmals 70 Mio. Trkm steigern können. Ein wesentlicher Baustein hierfür ist ein verbessertes Kapazitätsmanagement. Darunter sind die Koordinierung der Kapazitätssteigerung, das kapazitätsschonende Bauen, die verkehrliche Optimierung und die Reduzierung der Störungen zu verstehen. Mit der *LuFV III* ➡ 236 ist ab 2020 erstmals ein Budget für kapazitätsschonendes Bauen vorgesehen, um zukünftig für weniger Einschränkungen bei den EVU zu sorgen.

➤ **Ausbau Flotte und Werke**

Für eine starke Schiene bauen wir außerdem unsere Instandhaltungswerke aus und investieren in neue Züge. Zusätzlich investieren wir in die Modernisierung unserer bestehenden Fahrzeugflotte. Mit diesen Hebeln werden wir unsere Fahrzeugverfügbarkeit weiter ausbauen.

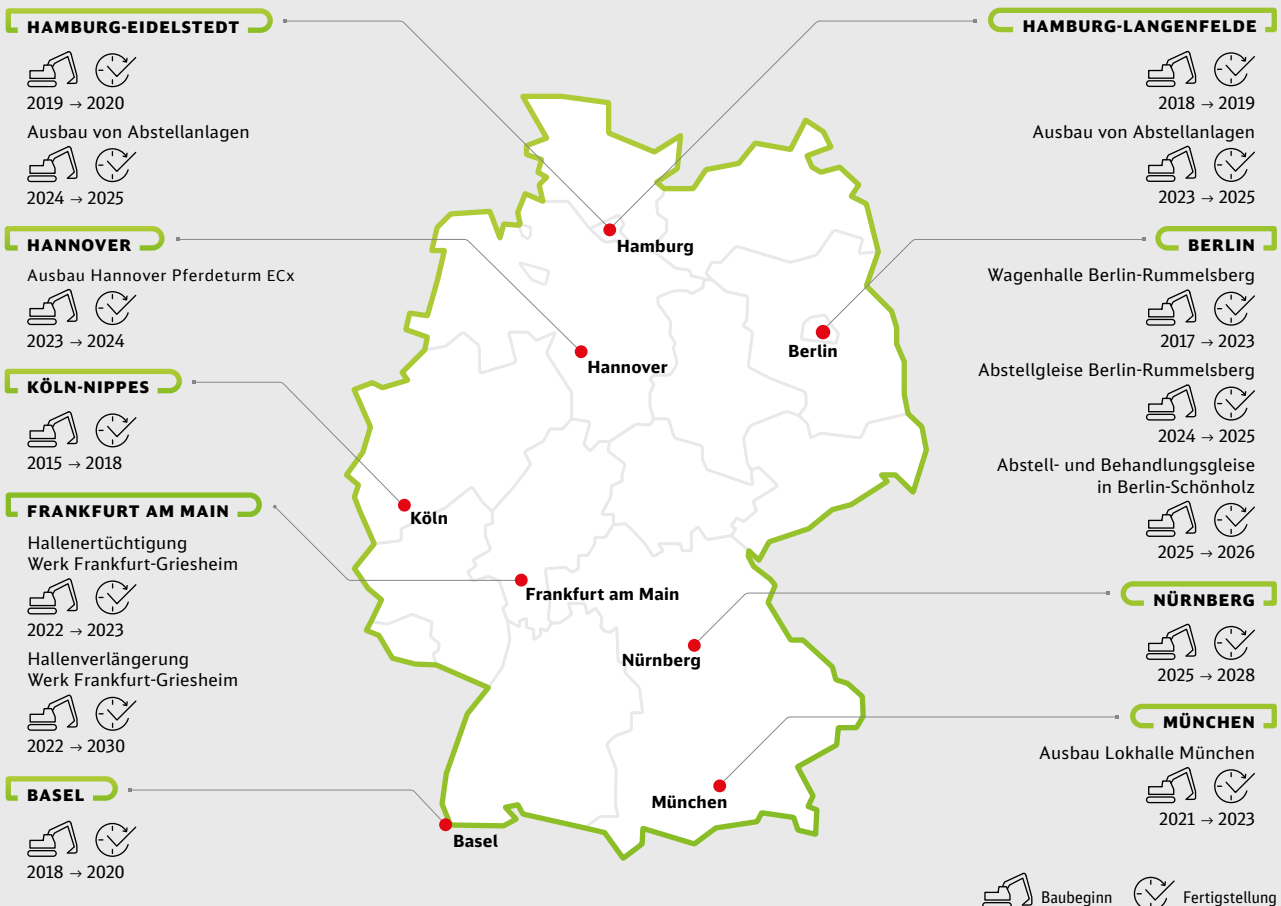
Bis Ende 2024 investieren wir rund 775 Mio. € in die Instandhaltungswerke von DB Fernverkehr und damit in die Verbesserung von Pünktlichkeit und Qualität der Intercity-Express- (ICE-) und Intercity-Züge. Größere Hallen, erweiterte Werkstätten und Lager sowie neue Behandlungs- und Abstellgleise sorgen dafür, dass die Züge künftig schneller und besser instand gehalten werden können. Zudem schaffen wir von 2019 bis 2024 rund 800 zusätzliche Stellen in den Werken.

Um die Fahrzeugverfügbarkeit weiter zu steigern und zusätzliche Kapazitäten in den Werkshallen zu schaffen, werden auch Digitalisierung und Automatisierung weiter vorangetrieben. Innovative Technologien werden in einzelnen Werken pilotiert und sukzessive auf andere Standorte ausgeweitet. Im Fokus liegt die Optimierung der Instandhaltung unserer zukünftig fahrzeugstärksten Flotte ICE 4, um durch kürzere Standzeiten unsere Fahrzeugverfügbarkeit zu erhöhen.

GRI

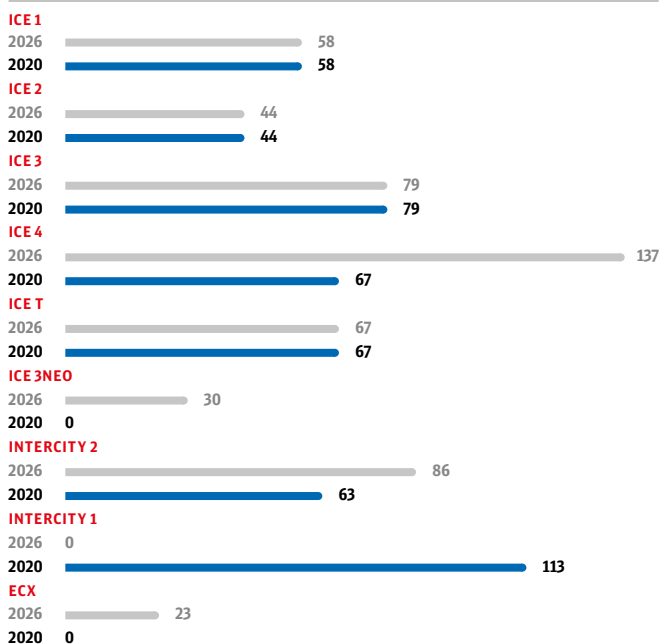
102-4
102-6

Instandhaltungswerke von DB Fernverkehr und Ausbauplanung



Neben unseren Werken investieren wir auch in unsere Fahrzeuge. Bis Ende 2024 wird sich die ICE-Flotte auf über 420 Züge vergrößern. Darin enthalten sind 137 ICE-4-Züge. 50 zwölfteilige ICE-4-Züge sind bereits ausgeliefert. 2020 hat zudem der Zulauf der siebenteiligen ICE 4 begonnen.

Entwicklung der Fernverkehrsflotte



Wir haben darüber hinaus die Beschaffung von 90 Hochgeschwindigkeitszügen (**ICE3neo → 117**) ausgeschrieben. Davon sollen 30 Züge bereits ab 2022 schrittweise ausgeliefert werden. Des Weiteren ist die Beschaffung von 23 ECx sowie weiteren Intercity 2 geplant. Langfristig erfolgt die Vergrößerung der Fernverkehrsflotte um rund 25% auf bis zu 600 Züge. Mit der steigenden Anzahl neuer Fahrzeuge werden betriebliche Dispositionsspielräume geschaffen, um so auf unvorhergesehene Störungen im Betrieb reagieren zu können.

Zudem läuft die Modernisierung von über 100 Zügen der **ICE-1- und der ICE-3-Flotte → 117** zur Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit und für mehr Komfort. Eine nahezu vollständige Ausstattung der Flotte mit ETCS garantiert eine hochfrequente und zuverlässige Verfügbarkeit der digitalen Ausstattung. Auch beim ICE 4 optimieren wir den Komfort. Neben neuen Sitzplätzen wird es künftig ICE-4-Züge mit 13 Wagen und jeweils über 900 Sitzplätzen geben.

Mit der Umsetzung der verkehrlichen **Ziele der Starken Schiene → 70 f.** bei DB Regio wird eine Erhöhung der Reisedenzahlen angestrebt. In diesem Zusammenhang bedarf es einer Steigerung der Sitzplatzkapazitäten um bis zu 30% bis 2030. Die zusätzliche Nachfrage werden wir sowohl durch eine mittelfristig erhöhte Auslastung der Züge als auch durch einen Kapazitätsaufbau der Fahrzeugflotte bedienen.

Im Regionalverkehr investieren wir weiter in unsere Flotte und unsere Werke. In den nächsten Jahren erfolgen umfangreiche Modernisierungen an den Fahrzeugen der S-Bahnen Berlin, Stuttgart und München. Neben einer Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit und des Komforts der Fahrzeuge ermöglichen wir dadurch auch eine höhere Auslastung.

Für die Verkehrsverträge S-Bahnen Hamburg, Rhein-Main und Stuttgart ist mit den Aufgabenträgern bis Ende 2024 eine Erweiterung der Fahrzeugflotte vorgesehen. Im Rahmen von gewonnenen Verkehrsverträgen werden zur Bedienung der Mehrleistungen weitere ein- oder mehrstöckige Triebzüge beschafft. Zur Erhöhung der Zugkapazitäten im bestehenden Streckennetz werden Fahrzeuge mit ETCS ausgerüstet. So werden erstmals ab 2023 die Fahrzeuge der S-Bahn Stuttgart mit dieser Technik ausgestattet.

Zur Erhaltung und Erweiterung der Instandhaltungskapazitäten in den nächsten Jahren wird in die Werkstattinfrastruktur investiert. Schwerpunkte bilden hierbei bis 2025 die Werkstätten für die S-Bahnen in Berlin, Freiburg, Ludwigshafen und München.

Verkehrsverlagerung Schiene

Unsere Strategie Starke Schiene adressiert den konkreten Beitrag der Schiene zur Erreichung der zentralen verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung. Das politische Ziel der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene umfasst dabei den gesamten Bahnsektor.

Wir gehen davon aus, dass sich nach der Überwindung des coronabedingten Nachfrageinbruchs die Verkehrs- und Betriebsleistungen mittel- und langfristig wieder positiv entwickeln werden. Dies gilt für den gesamten Sektor.

Leistungskennzahlen Schiene in Deutschland (Sektor)	2020	2019	2018
Reisende Fernverkehr in Mio.	82	152	149
Konzerninterne Bahnen	81	151	148
Konzernexterne Bahnen ¹⁾	1	2	1
Reisende Nahverkehr in Mio.	1.605	2.528	2.472
Konzerninterne Bahnen (umsteigerbereinigt)	1.215	1.972	1.940
Konzernexterne Bahnen ¹⁾ (nicht umsteigerbereinigt)	389	556	532
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr in Mrd. tkm ^{1), 2)}	121,3	129,2	130,0
Konzerninterne Bahnen	51,9	55,8	58,6
Konzernexterne Bahnen	69,4	73,3	71,4
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.066	1.090	1.085
Konzerninterne Bahnen	680	722	736
Konzernexterne Bahnen ¹⁾	385	368	349

Einzelwerte sind teilweise geschätzt und gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf. Die Daten für die Jahre 2018 bis 2020 entsprechen den per Februar 2021 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

¹⁾ Angaben für 2020 basieren auf eigenen Einschätzungen.

²⁾ Nur Leistungen als Hauptfrachtführer.

Die Leistungsentwicklung im SPV in Deutschland ist 2020 coronabedingt deutlich eingebrochen. Dies traf im SPNV die EVU des DB-Konzerns und konzernexterne Bahnen gleichermaßen. Im SGV in Deutschland sank die Verkehrsleistung

ebenfalls coronabedingt deutlich. Die insgesamt auf dem Schienennetz in Deutschland erbrachte Leistung ist ebenfalls gesunken. Da jedoch im SPV ungeachtet der stark eingebrochenen Nachfrage 2020 jederzeit zumindest ein Grundangebot aufrechterhalten wurde, ist der Rückgang der Netz-Betriebsleistung geringer als der Verkehrsleistungsrückgang der EVU.

Kundenzufriedenheit

Kundenzufriedenheit (in Zi)	2020	2019	2018
DB Fernverkehr	80,2	76,5	77,1
DB Regio (Schiene)	69,0	66,1	66,3
DB Regio (Bus)	71	73	74
DB Cargo	68	61	60
DB Netze Personenbahnhöfe (Reisende/Besucher)	72	69	68
DB Arriva (Bus und Schiene im Vereinigten Königreich)	80	78	79
DB Schenker	74	71	71

Die regelmäßige Messung der Kundenzufriedenheit ist für uns von großer Bedeutung. Die Erhebungen erfolgen jeweils anonym und durch unabhängige Marktforschungsinstitute. Details zur Entwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern im Kapitel *Entwicklung der Geschäftsfelder* → 112 ff.

Pünktlichkeit

Pünktlichkeit (in %)	2020	2019	2018
Schiene DB-Konzern in Deutschland	95,1	93,7	93,4
DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland	95,2	93,9	93,5
DB Fernverkehr	81,8	75,9	74,9
DB Regio	95,6	94,3	94,0
DB Cargo (Deutschland)	77,6	73,8	72,9
DB Arriva (Schiene: Vereinigtes Königreich, Dänemark, Schweden, Niederlande, Polen und Tschechien)	93,1	89,3	89,8
DB Regio (Bus) ¹⁾	83,4	81,6	-
DB Cargo (Europa)	76,9	74,0	72,8

Für die Messung der Pünktlichkeit erfassen wir kontinuierlich für jede Zugfahrt/Busfahrt die Ist-Zeit im Vergleich zur Soll-Ankunftszeit. Die Ankunft der planmäßigen beziehungsweise bis zu einer definierten Maximaldauer verspäteten Züge/Busse fassen wir im Pünktlichkeitsgrad zusammen.

¹⁾ Methodenänderung in 2020 mit rückwirkender Anpassung im Vorjahr.

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland konnte trotz großer Herausforderungen, im Wesentlichen durch umfangreiche Bauvolumen sowie hohe Temperaturen während der Sommermonate, deutlich verbessert werden. Die positive Entwicklung wurde durch eine Vielzahl von Maßnahmen und durch Corona-Effekte infolge der geringeren Infrastrukturauslastung und Reisendenzahlen gestützt. Zudem wirkte sich auch unser gut funktionierendes Corona-Krisenmanagement in Verbindung mit einer Kapazitätsentlastung insbesondere auf hochbelasteter Infrastruktur im zweiten Quartal 2020 aus. Um hieraus konkrete Handlungsempfehlungen für die Zukunft abzuleiten, wurden umfangreiche Untersuchungen durchgeführt und um eine wissenschaftliche Studie über die Treiber für die Pünktlichkeit während der Corona-Einschrän-

kungen ergänzt. Des Weiteren konnten infrastruktureitig durch gutes Baustellenmanagement trotz teils erheblicher Einschränkungen fast alle geplanten Baumaßnahmen fristgerecht umgesetzt und die negativen Auswirkungen von Langsamfahrstellen auf der Nord-Süd-Achse signifikant verringert werden. Bei DB Fernverkehr hatte vor allem die deutlich bessere Fahrzeugqualität und -verfügbarkeit einen positiven Effekt auf die Pünktlichkeit.

LAGEZENTREN ZUR STEUERUNG VON PÜNKTLICHKEIT UND BAUMASSNAHMEN

Das seit 2018 im Vorstandsressort Infrastruktur angesiedelte Lagezentrum Pünktlichkeit agiert als geschäftsfeldübergreifende Steuerungseinheit zur Sicherstellung der Pünktlichkeitsziele. Zu den Kernaufgaben gehören die Analyse unterjähriger Pünktlichkeitszielabweichungen, die Maßnahmenidentifizierung und -steuerung sowie das Monitoring der Maßnahmenumsetzung. Das Lagezentrum greift dabei auf ein etabliertes Frühwarnsystem für pünktlichkeitsrelevante (Bau-)Planungen und (Bau-)Betriebsabläufe zurück: PlanRadar und Risiko Radar Bau.

Schwerpunktmäßig wurde 2020 die Entwicklung der Betriebsqualität während der ersten Welle der Corona-Pandemie untersucht. Konkrete Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Pünktlichkeit wurden abgeleitet und initiiert. Zudem wurde ein Monitoring von pünktlichkeitsrelevanten Infrastruktureinschränkungen auf vier zentralen Linienbündeln aufgesetzt.

2020 erforderte vor dem Hintergrund des steigenden Bauvolumens und coronabedingter Baudurchführungsrisiken zusätzliche Anstrengungen. Dank einer umsichtigen und verlässlichen Baustellenplanung sowie einer engen Begleitung durch das Lagezentrum Bau ist es gelungen, die baubedingten Einschränkungen der Infrastruktur und somit die betrieblichen Restriktionen stabil zu halten. Vorausschauendes und proaktives Handeln sowie eine gute fahrplanerische Ausregelung der Baumaßnahmen haben hierzu beigetragen.

PROGNOSEKOMPETENZ

Seit 2019 bauen wir unsere Kompetenz im Bereich der Prognose von Qualitätskennzahlen, insbesondere der Pünktlichkeit, aus, mit dem Ziel, pünktlichkeitsrelevante Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und Maßnahmen zu ergreifen. Im Fokus steht dabei der mittelfristige Planungshorizont. Es wird aufgezeigt, inwiefern die geplanten Qualitätsmaßnahmen ausreichen, um unsere *Starke-Schiene-Ziele* → 71 zu erreichen.

Die in 2020 entwickelten Modelle für die unterjährige Pünktlichkeitsprognose werden kontinuierlich erweitert, sodass sie maßgebliche Treiber wie Wetterentwicklungen, die Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Personal oder die Auslastung unserer Produkte berücksichtigen.

ANSATZ FÜR EIN HOCHPERFORMANTES S-BAHN-SYSTEM

Auf die S-Bahnen der großen Metropolen kommt eine Schlüsselrolle in Deutschlands Verkehrswende zu. Trotz des coronabedingten Einbruchs der Reisendenzahlen in 2020 haben die S-Bahnen in den nächsten Jahren ein signifikantes Wachstum zu meistern – bei gleichzeitiger Qualitätssteigerung. Insbesondere die Pünktlichkeit soll in den nächsten fünf Jahren deutlich gesteigert werden. Hierfür wurde das Projekt Starke S-Bahn gestartet, mit dem Ziel, die Voraussetzungen für ein hochperformantes S-Bahn-System zu entwickeln und umzusetzen. Dabei werden lokal erfolgreiche Ansätze, wie zum Beispiel die Verhinderung von Gleisübertritten der S-Bahn München, als Standards für die Metropolen umgesetzt.

Hier fließen auch die Erfahrungen, die in 2020 gesammelt wurden und zu einer Steigerung der Pünktlichkeit beigetragen haben, mit ein. So werden zum Beispiel Erkenntnisse aus der reduzierten Reisendenzahl genutzt, um Maßnahmen für die Zeit nach Corona abzuleiten, wie zum Beispiel die Anpassung der Bahnsteiggestaltung, Fahrplananpassungen und Infrastrukturverbesserungen. All diese Aktivitäten unterstützen, dass die Pünktlichkeitsziele für DB Regio erreicht werden.

VERBUNDPROZESSE

Im Rahmen der Starken Schiene werden unter Beachtung der regulatorischen Vorgaben Verbundprozesse entwickelt, um eine unternehmensübergreifende Prozesssteuerung unter Verantwortung eines Verbundprozesseigners zu ermöglichen. Im Oktober 2020 startete der Verbundprozess »Züge bereitstellen«, über den die Planmäßigkeit, Funktionalität und Vollständigkeit im gesamten SPV und hinsichtlich der Infrastrukturanlagen zukünftig gesteuert wird, mit festgelegten Messpunkten und einem Performance-Management, das Entscheidungen innerhalb kurzer Zeit bis auf Vorstandsebene bringt.

Zum besseren Managen von Großstörungen wurde der Verbundprozess »Großstörungen managen« etabliert, der die Kund*innen- und Mitarbeitendeninformation sowie die Bewältigung der verkehrlich-betrieblichen Situation sicherstellt und nach jeder Großstörung Lessons Learned für die kontinuierliche Prozessverbesserung erarbeitet. Daraus resultiert zum Beispiel die Einführung der RIS-Großstörungsplattform, die die Texterstellung für die Kund*innen- und Mitarbeitendenkommunikation in verschiedensten Kanälen unterstützt und die Veröffentlichung der Texte automatisiert. Am Beispiel des Orkantiefs Sabine im ersten Quartal 2020

zeigte sich bereits, dass trotz erheblicher betrieblicher Auswirkungen die Störungsbewältigung von den Kund*innen und der Öffentlichkeit überwiegend positiv bewertet wurde. Das lag vor allem an der relativ kurzen betrieblichen Erholungszeit sowie an der frühzeitigen und umfassenden Kommunikation mit unseren Kund*innen. Beides wird durch den Verbundprozess koordiniert.

DIGITALISIERUNG

Ziele und Managementansatz

FOKUS AUF DAS TECHNIK-RESSORT

Unsere Digital- und Technikstrategie ist darauf ausgerichtet, bis 2030 ein hochintelligentes Mobilitätsnetzwerk zu entwickeln – vernetzt, automatisiert und kundenorientiert. Reisen sollen sich wie von selbst planen lassen und bei Abweichungen in Echtzeit an veränderte Gegebenheiten anpassen. Diese Digitalisierungsprozesse müssen als intelligentes Gesamtsystem verstanden und gestaltet werden – eine langfristige Entwicklung, bei der sich drei Kernaufgaben der Starken Schiene benennen lassen: vollständige Vernetzung, selbstorganisierte Entwicklung und die einfachere Nutzung des Mobilitätsangebots für Reisende. Digitalisierung und Technik sind der Schlüssel zum Erfolg für die Starke Schiene:

- > Der digitale Bahnbetrieb macht uns robuster – zum Beispiel durch automatisierte Fahrplanung und Disposition.
- > Die digitale Instandhaltung macht uns schlagkräftiger – zum Beispiel durch Echtzeittransparenz und vorausschauende Planung.
- > Das digitale Kundenerlebnis macht uns moderner – zum Beispiel durch effizientere Reiseketten und intuitive Buchungsmöglichkeiten.
- > Die hochverfügbare Bahntechnik macht uns robuster – durch eine Erhöhung der Verfügbarkeit der Infrastruktur und Fahrzeuge.
- > Die flexible Bahntechnik macht uns schlagkräftiger – zum Beispiel durch eine flächendeckende Modernisierung von Flotte und Infrastruktur.
- > Die grüne Bahntechnik macht uns moderner – zum Beispiel durch einen emissionsfreien und umweltfreundlichen Bahnbetrieb.

All diese Vorhaben tragen zur nachhaltigen Steigerung von Kapazität, Effizienz und Qualität bei. Für die Umsetzung der Digitalstrategie braucht es zudem eine Kultur, die Ideen und Pläne für eine neue Arbeitswelt unterstützt und Begeisterung für neue Technologien und Formen des (Zusammen-)Arbeitens fördert.

GRI

103



Die IT-Infrastruktur ist die Basis für die Entwicklung der Digitalisierung in den nächsten Jahren. Das Konzept einer digitalen Infrastruktur für die Starke Schiene besteht aus fünf Elementen: Konnektivität, Cloud-Services, Cybersecurity, Entwicklungsplattformen und Datenmanagement. Konnektivität ist die wichtigste Grundlage für den Datentransfer und -austausch, denn die Starke Schiene braucht Highspeed-Kommunikation. Mithilfe von Cloud-Services werden IT-Dienstleistungen dynamisch, nach Bedarf und skalierbar zur Verfügung gestellt, denn die Starke Schiene braucht elastische IT-Ressourcen. Auch der Bereich Cybersecurity wird in Zukunft weiter professionalisiert, denn nur eine sichere Schiene ist eine starke Schiene. Im Bereich Datenmanagement ist das Ziel, Werkzeuge und Standards für die übergreifende Nutzung aller Daten im DB-Konzern bereitzustellen. Bis 2030 soll Mobilität gelernt haben, selbstständig zu erkennen, zu berechnen und zu vernetzen. Den Takt dafür bestimmt künstliche Intelligenz (KI). Die Fahrzeuge fahren hoch automatisiert, kommunizieren miteinander, aktualisieren sich eigenständig und melden mögliche Defekte, noch bevor sie auftreten – mit neuer Sensorik, Drohnen und Robotern.

Mit dem Projekt Schlagkräftiger@T (Technik), unter der Führung des Ressorts Digitalisierung&Technik, wollen wir die Zusammenarbeit und Kundenorientierung verbessern, um über Bereichsgrenzen hinweg die besten Lösungen für den Systemverbund Bahn zu finden.

Die Verantwortung für Digitalisierung auf Konzernebene trägt der Bereich des Chief Digital Officers (CDO). 2020 wurden durch diesen Bereich schlagkräftige Strukturen und datenbasierte Innovationen und Produkte geschaffen sowie die digitale Transformation des DB-Konzerns vorangetrieben.

Zur Sicherstellung der gemeinsamen Ziele und des Arbeitsprogramms im Rahmen der Starken Schiene und der Digital- und Technikstrategie sowie des regelmäßigen Austauschs und der Fortschrittsüberprüfung dient das CDO-Board. Dieses wurde 2020 etabliert und umfasst alle benannten CDOs der Geschäftsfelder und zukünftig auch die der Serviceeinheiten. Das CDO-Board bereitet zudem Entscheidungen und Themen für das Digitalisierungsboard vor und berichtet regelmäßig an das Customer Experience&Innovation (CXI) Board und an das Produktions- und Digitalisierungsboard zu Themen mit Relevanz für Digitalisierung, Innovationen und Datenmanagement sowie KI.

DB DATA INTELLIGENCE CENTER

Das DB Data Intelligence Center führt das Projekt DataOps und die im DB-Konzern angestoßenen KI-Aktivitäten unter einem gemeinsamen Dach fort. Es führt das Data Council als konzernweites Gremium für Daten und KI. Es schafft geschäftsfeldübergreifende Rahmenbedingungen und Voraussetzungen, um Datentransparenz und -verfügbarkeit zu gewährleisten sowie eine einheitliche Data Governance zu gestalten.

Ökosysteme und Partnerschaften

- > New Mobility: *NeMo* → 152f. steht für einen starken öffentlichen Verkehr: klimafreundlich, überall und einfach. Die bereits existierende Ökosystem-Einheit bietet integrierte Mobilität zusammen mit dem Personenverkehr aus einer Hand für Besteller und Kommunen.
- > Die Deutsche Bahn Digital Ventures ist unser Corporate Venture-Capital-Arm, der in neue und innovative Geschäftsideen investiert. Die Suchfelder leiten sich aus der Strategie Starke Schiene sowie unserer Digital- und Technikstrategie ab. Das Hauptaugenmerk liegt auf der Marktveränderungskraft von Start-ups und Technologiepartnerschaften und ihrer Fähigkeit, zukunftsweisende Kunden- beziehungsweise Industrielösungen zu etablieren.

Digitale Transformation

Unter dem Begriff verstehen wir die Schaffung nötiger Voraussetzungen im DB-Konzern. Im Zentrum stehen vor allem die Einbindung und die Befähigung von Führungskräften und Mitarbeitenden durch Trainings, neue Arbeitsmethoden und agile Strukturen. 2020 lag der Fokus auf dem Ausbau digitaler Kompetenzen.

- > Mit der DB Digital Base in Berlin haben wir einen zentralen Ort für Digitalisierung im DB-Konzern geschaffen. Hier steht Führungskräften und Mitarbeitenden ein Veranstaltungs- und Workshopangebot zu digitalen Themen kostenlos zur Verfügung. Seit April 2020 wird das Programm coronabedingt virtuell fortgeführt.
- > Mit DB Intrapreneurs bieten wir Mitarbeitenden und Geschäftsfeldern des DB-Konzerns die Möglichkeit, neue Geschäftsmodelle und Produkte in einem dafür passenden Umfeld zu entwickeln. 2020 haben 18 Teams ihre Problemstellung validiert und einen entsprechenden Lösungsansatz pilotiert. Für zwei Projekte wird ein Product-Market-Fit validiert.



DB mindbox

Die DB mindbox ist unser Start-up-Hub. Seit fünf Jahren arbeitet die DB mindbox mit Geschäftsfeldern und Start-ups zusammen, um innovative Technologien und digitale Anwendungen in den Konzern zu tragen. Bisher haben sich rund 3.000 Start-ups aus mehr als 50 Ländern bei uns beworben. Mehr als 150 Start-ups haben bereits am Förderprogramm teilgenommen. Mit rund 60% der Unternehmen arbeiten wir im Rahmen von Folgekooperationen an konkreten Produkten und Neuerungen rund ums Bahnfahren.


- > Seit Anfang 2018 fördern wir mit dem Traineeprogramm Digitalisierung unseren digitalen Nachwuchs in den Bereichen Digitalisierung und Geschäftsmodellentwicklung und bauen digitale Kompetenzen für den DB-Konzern auf. 2020 hat sich die Anzahl ausgebildeter Digital Trainees von 10 auf 24 erhöht.

Neue Digitalisierungsprojekte und -konzepte


CHATBOT

Wir entwickeln Chatbots, um ein modernes Kundenerlebnis zu schaffen und einen smarten Servicekanal zu etablieren. Hierfür arbeiten wir an einer Entwicklungsplattform für Chatbots. Die Conversational-AI-Technologie ermöglicht es den Chatbots, natürliche Sprache zu verarbeiten und kontextbasierte Dialoge zu führen. Dadurch geben sie klare und verständliche Antworten und man kann mit ihnen kommunizieren. Auf der konzernweiten Plattform werden die neuen Chatbots zu einem intelligenten Kundenkontaktkanal verbunden und geben aufgrund ihrer gemeinsamen Wissensbasis einheitliche Informationen an ihre Nutzer*innen.


EUROPAWEIT VORREITER BEI DER CLOUD-MIGRATION

Wir haben unsere IT, soweit möglich, in die *Cloud*  25 überführt und das konzernneigene Rechenzentrum geschlossen. Damit haben wir eines der größten IT-Projekte zwei Jahre früher als geplant beendet. Der Vorteil liegt vor allem in der größeren Flexibilität: Rechenleistung oder Speicher passen sich in Echtzeit automatisiert dem Bedarf an. Davon profitieren auch die Reisenden, weil die Systeme auch unter extremer Last verlässlich laufen, zum Beispiel die Fahrplanauskunft bei einem Sturm.

BAHNID – GO-LIVE MIT »10ER TAGESTICKET«

BahnID  wird der zentrale Zugang zu allen unseren digitalen Angeboten für unsere Kund*innen, beispielsweise für DB Navigator, bahn.de, Call a Bike, Flinkster und vieles mehr. Ziel ist es, unseren Kund*innen einen einfacheren Zugang zu allen Produkten anzubieten, Transparenz über Datenverwendung zu geben und ein Instrument für einen effizienten Datenschutz bereitzustellen. Gestartet ist BahnID im Oktober 2020 mit dem Angebot »10er TagesTicket« von DB Regio.

WIFI@DB – INTERNET, DAS MITREIST

Wir bringen mit unserem kostenlosen Internetangebot ein zusammenhängendes WLAN-Netzwerk an den Start. Die komplette ICE-Flotte, mehr als 130 Bahnhöfe, alle DB Lounges, erste Regionalzüge und Busse sind bereits angeschlossen. Und *WIFI@DB*  24 wächst weiter: 2021 folgen weitere Regionalzüge und Busse sowie die Intercity-Züge.

KÜNSTLICHE INTELLIGENZ FÜR DIE VEGETATIONSPFLEGE

Das Start-up LiveEO wertet Satellitenbilder automatisiert aus und erstellt daraus digitale Vegetationskarten entlang von Bahnstrecken. Sturmanfällige Bäume können so noch besser identifiziert und rechtzeitig behandelt werden. LiveEO hat eine Plattform für die Erfassung großflächiger Gebiete entwickelt, bei der Satellitenaufnahmen mit Machine Learning ausgewertet werden. In Zusammenarbeit mit dem DB-Konzern konnte LiveEO die Anwendung verbessern und erfolgreich das erste Mal großflächig einsetzen. Im Frühjahr 2020 lieferte das Start-up Geodaten zu Vegetationsbeständen und Gefahrenpotenzial entlang der Strecken mit hoher Auslastung (hA+-Strecken). Seit Herbst 2020 werden diese Daten durch Feldbegehungen validiert.

Ökologie

- 81 > Kennzahlenübersicht
- 82 > Die Grüne Transformation
- 82 > Klimaschutz
- 84 > Natur- und Ressourcenschutz
- 86 > Lärmreduzierung



Wissenschaftsbasiertes Klimaziel

Wir haben das Gütesiegel der renommierten Science-Based Targets initiative (SBTi) erhalten. Damit wird wissenschaftlich bestätigt: Wir übernehmen mit unseren Zielen zur Treibhausgasreduzierung Verantwortung dafür, dass das 2-Grad-Ziel der Klimakonferenz von Paris erreicht werden kann.

2020 haben wir unser Ziel der Lärmsanierung an 2.000 km Streckennetz und der Umrüstung aller aktiven Güterwagen in Deutschland auf Flüsterbremsen erreicht. Gleichzeitig haben wir uns ein neues Lärmschutzziel gesetzt, das Teil unserer umfassenden Grünen Transformation ist. Denn mehr Verkehr auf der Schiene kann nur mit der Akzeptanz der Anwohner*innen gelingen.

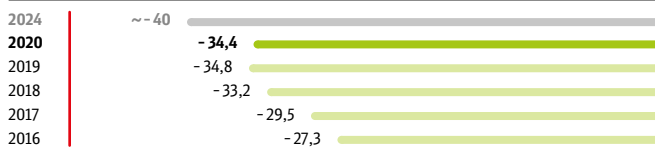


Lärmschutzziel 2020 erreicht – Lärmschutzziel 2030 verabschiedet

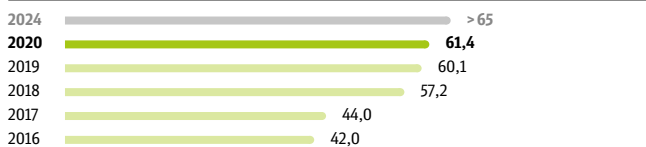
KENNZAHLENÜBERSICHT

Ökologie

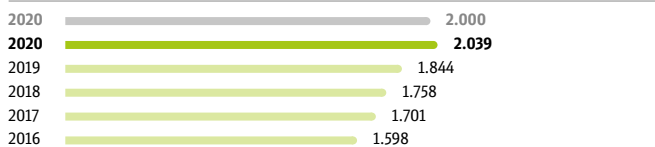
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 (in %) Ziel: ≥ -50 (2030)



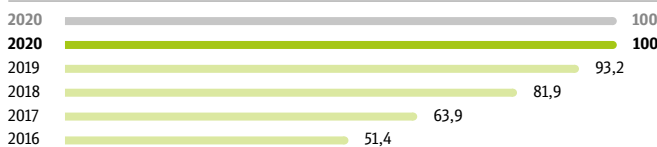
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix (in %) Ziel: 100 (2038)



Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. (in km) Ziel: 3.250 (2030)



Anteil leiser Güterwagen an der aktiven Flotte in Deutschland per 31.12. (in %)




Recyclingquote (in %)



— Kurz-/Mittelfristziel
 — Langfristziel

DIE GRÜNE TRANSFORMATION

Wir übernehmen als einer der größten Verkehrsinfrastrukturbetreiber Europas Verantwortung für die Umwelt, denn wir wollen nachfolgenden Generationen einen lebenswerten Planeten hinterlassen. Laut dem jährlich erscheinenden Klima-Risiko-Index *Germanwatch*  belegte Deutschland im Ranking von 1999 bis 2019 von den weltweit am stärksten von Extremwetter betroffenen Ländern die 18. Position.

GRI

201-2

Die Folgen des Klimawandels spüren wir in unserem Kerngeschäft. Deshalb – und mit Blick auf unsere Verantwortung für unseren Planeten und künftige Generationen – wollen wir eines der umweltfreundlichsten Unternehmen in der Mobilität in Deutschland sein. Mit Klimaschutz, Natur-, Ressourcen- und Lärmschutz sowie der sozialen Verantwortung arbeiten wir an den für uns und unsere Stakeholder wichtigen Themen. Sie gehören zu unseren strategischen Umwelt-Zielen und sind Teil unseres Selbstverständnisses als nachhaltiger Transportdienstleister. In unserer *Strategie Starke Schiene*  68 ff. schaffen wir mit dem Ausbaustein Umwelt und 100 % Grünstrom den Rahmen für die nachhaltige Reduzierung von klimaschädlichen Emissionen und für Artenvielfalt an Bahnanlagen oder den von uns geschaffenen naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen. Ressourcenschonung realisieren wir insbesondere durch die Wiederverwendung von Baumaterial bei der Entwicklung unserer Infrastruktur oder durch Sortierung von Bau- und Siedlungsabfällen für die Wiederverwendung. Gleichzeitig entlasten Schallschutzwände und -fenster an Neu- und Bestandsstrecken sowie die Umrüstung der Güterwagen auf Flüsterbremsen die Anwohner*innen von den Auswirkungen des Schienenverkehrslärms. Zudem bekennen wir uns klar zu unserer sozialen Verantwortung und stehen für ein ethisches und verantwortungsvolles Miteinander aller Menschen.

Das ist grün

Die Umweltmarke Das ist grün, steht für die Umweltstrategie des DB-Konzerns, die Grüne Transformation sowie die über 150 dahinterliegenden Maßnahmen im Klima-, Natur-, Ressourcen- und Lärmschutz sowie in der sozialen Verantwortung. Die einzelnen nummerierten Maßnahmen belegen, wie die DB Nachhaltigkeit in ihrer operativen Wertschöpfungskette fest verankert.



KLIMASCHUTZ




GRI

103

Ziele und Managementansatz

Bis 2050 wollen wir das Ziel der Klimaneutralität erreichen und somit unsere Transporte klimaneutral durchführen. Dafür planen wir, bis 2038 schrittweise unsere elektrisch durchgeführten Schienenverkehre in Deutschland vollständig mit Ökostrom zu betreiben. Einen wichtigen Meilenstein hierbei

bildet unser Klimaziel 2030. Dieses Ziel umfasst alle wesentlichen Treibhausgasemissionen unserer Verkehrs- und Infrastrukturgeschäftsfelder.

Zur Realisierung dieses Ziels heben wir den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland bis 2030 auf 80 % an. So fahren zum Beispiel Reisende des DB-Fernverkehrs seit 2018 auf allen elektrifizierten Strecken in Deutschland vollständig mit *Ökostrom*  **Nr. 1** und damit klimaneutral. Bei unseren stationären Anlagen haben wir ebenfalls begonnen, die Stromversorgung auf regenerative Energiequellen umzustellen. So werden zum Beispiel unsere *Zukunfts-bahnhöfe*  **Nr. 74** mit Ökostrom betrieben. Wir erweitern kontinuierlich den Anteil energieeffizienter Produktionsmittel, unter anderem im Zuge der *Erneuerung unserer Fahrzeugflotte*  **75 f.** Den Fortschritt in Richtung Klimaneutralität steuern wir unter anderem mit Energieeffizienzzielen in unseren Geschäftsfeldern, deren Entwicklung wir regelmäßig messen. Unsere wesentlichen Indikatoren für Klimaschutz sind die spezifischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 und der Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland. Mit neuen, attraktiven Angeboten im Schienenverkehr schaffen wir Anreize, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Die Verlagerung von Transporten auf die Schiene ist auch ein wesentlicher Baustein zur Erreichung der nationalen Klimaziele Deutschlands im Verkehrssektor.

Unser Klimaziel

Wir haben uns im Klimaschutz einem Ziel verpflichtet: Klimaneutralität bis 2050. Um dieses Ziel für den gesamten DB-Konzern zu erreichen, haben wir uns anspruchsvolle Zwischenetappen gesetzt. Bis 2030 werden wir den spezifischen Ausstoß der Treibhausgase – also die auf Leistungsgrößen wie die Verkehrsleistung bezogenen Emissionen – gegenüber 2006 weltweit mehr als halbieren. Im gesamten Verkehrssektor in Deutschland können durch eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene ab 2030 bis zu 10,5 Mio. t CO₂ pro Jahr eingespart werden.

GRI

305-5

Klimaneutral bis 2050

Um die Erreichung unserer langfristigen Klimaziele abzusichern, bündeln wir konzernübergreifend seit 2020 die zugehörigen Aktivitäten unter dem Dach »Klimaneutrale DB«. Das interdisziplinäre Projekt entwickelt verbindliche Treibhausgasreduzierungspfade (Ausstiegspläne), verbessert die Transparenz zu geplanten Maßnahmen und optimiert die Lösung übergreifender Herausforderungen zur Treibhausgasreduzierung. Neben den Emissionen durch den Verkehrsbetrieb auf Schiene und Straße werden dabei auch die Emissionen stationärer Gebäude und Anlagen betrachtet. Geschäftsfeldübergreifend werden neue, klimafreundliche Technologien erprobt und pilotiert.



Gleichzeitig hat sich DB Schenker vorgenommen, klimaneutral zu wachsen. Das bedeutet, die Treibhausgasemissionen unserer weltweiten Logistikaktivitäten außerhalb Deutschlands werden wir trotz des erwarteten weiter ansteigenden Transportvolumens in der nächsten Dekade konstant halten. Gegenüber dem Jahr 2006 will DB Schenker den spezifischen Ausstoß der Treibhausgase um mindestens 40 % senken.

Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 (in %)			
	2020	2019	2018
DB-Konzern	-34,4	-34,8	-33,2

Die spezifischen Treibhausgasemissionen – also die auf Leistungsgrößen wie die Verkehrsleistung bezogenen Emissionen – konnten wir im Vergleich zu 2006 um über 34 % reduzieren und liegen damit leicht über unserer angepassten Prognose aus dem Integrierten Zwischenbericht 2020. Unsere absoluten Treibhausgasemissionen → 260 sind weiter zurückgegangen. Auch 2020 tragen die erreichten Steigerungen erneuerbarer Energieträger im Bahnstrommix dazu bei, dass wir uns weiterhin auf dem Weg zur Erreichung unseres Klimaziels – einer Halbierung der spezifischen Treibhausgasemissionen bis 2030 – befinden.

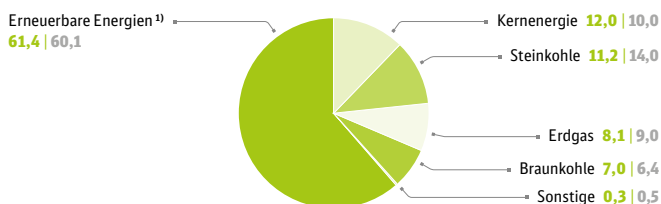
GRI 305-4

Spezifische CO ₂ e-Emissionen der Fahrten und Transporte des DB-Konzerns nach Verkehrsträgern					
	2020	2019	Veränderung		2018
			absolut	%	
Schienenpersonennahverkehr in g / Pkm	72,6	48,9	+ 23,7	+ 48,5	53,1
davon Deutschland	67,9	47,6	+ 20,3	+ 42,6	51,3
Schienenpersonenfernverkehr in g / Pkm	1,5	0,9	+ 0,6	+ 66,7	1,1
Busverkehr in g / Pkm	105,6	73,8	+ 31,8	+ 43,1	77,3
davon Deutschland	123,1	90,9	+ 32,2	+ 35,4	88,8
Schienengüterverkehr in g / tkm	17,0	19,2	- 2,2	- 11,5	20,1
Straßengüterverkehr in g / tkm	87,3	87,9	- 0,6	- 0,7	85,8
Luftfracht in g / tkm	669,5	723,7	- 54,2	- 7,5	721,8
Seefracht in g / tkm	5,6	6,2	- 0,6	- 9,7	6,7

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

ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN AM BAHNSTROMMIX

DB-Bahnstrommix in Deutschland (in %) 2020 | 2019



Die Daten für 2020 entsprechen den per Februar 2021 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

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

Seit dem 1. Januar 2018 fahren bundesweit alle Reisenden in unseren elektrischen Fernverkehrszügen mit **100 % Ökostrom** grün Nr. 1. Die S-Bahn Berlin ist seit 2018 klimaneutral unterwegs und trägt zum hohen Anteil des Ökostroms am DB-Bahnstrommix bei. Seit 2020 fahren sechs Linien im Regionalverkehr Baden-Württemberg mit Ökostrom. Im Schienengüterverkehr haben unsere Kunden mit DBeco plus die Möglichkeit, Transporte klimaneutral mit 100 % Ökostrom durchführen zu lassen.

Den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix haben wir 2020 weiter erhöht.

Im Januar 2020 haben wir einen Vertrag zur Direkteinspeisung von **Solarstrom** grün Nr. 30 ins DB-Bahnstromnetz geschlossen. Der Photovoltaikpark Wasbek in Schleswig-Holstein wird 38 GWh pro Jahr direkt in das Bahnstromnetz einspeisen.

Der Ausbau der Versorgung unseres Bahnstromnetzes mit erneuerbaren Energien birgt jedoch nicht nur Herausforderungen für die Beschaffung, sondern auch für den Ausbau der Infrastruktur zur Energieversorgung. Statt weniger großer fossiler Kraftwerke, die konstant Energie liefern, müssen wir unsere Infrastruktur für die zunehmend dezentrale Einspeisung von kleineren, erneuerbaren Stromerzeugern, deren Leistung eher volatil ist, ertüchtigen. Die mit dem Bund geschlossene LuFV gibt uns dafür die Planungssicherheit, um notwendige Infrastrukturmaßnahmen im deutschen Bahnstromnetz durchzuführen. Bis 2030 werden wir an acht Standorten Um- beziehungsweise Wechselrichter errichten, erneuern oder in der Leistung ausbauen. Um die erhöhte Komplexität im Bahnstromnetz auch künftig mit hoher Versorgungssicherheit zu managen, setzen wir außerdem auf Sensorik und künstliche Intelligenz.

ENERGIEEFFIZIENZ

GRI

Spezifischer Primärenergieverbrauch der Fahrten und Transporte des DB-Konzerns					
	2020	2019	Veränderung		2018
			absolut	%	
Schienenpersonennahverkehr in MJ / Pkm	1,29	0,84	+ 0,45	+ 53,6	0,84
davon Deutschland	1,23	0,83	+ 0,40	+ 48,2	0,84
Schienenpersonenfernverkehr in MJ / Pkm	0,40	0,23	+ 0,17	+ 73,9	0,25
Busverkehr in MJ / Pkm	1,56	1,07	+ 0,49	+ 45,8	1,14
davon Deutschland	1,74	1,29	+ 0,45	+ 34,9	1,26
Schienengüterverkehr in MJ / tkm	0,29	0,33	- 0,04	- 12,1	0,33
Straßengüterverkehr in MJ / tkm	1,26	1,25	+ 0,01	+ 0,8	1,21
Luftfracht in MJ / tkm	9,06	9,79	- 0,73	- 7,5	9,77
Seefracht in MJ / tkm	0,07	0,08	- 0,01	- 12,5	0,09

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

Unsere wesentlichste langfristige Maßnahme zur Steigerung der Energieeffizienz ist die umfassende Elektrifizierung unseres Streckennetzes. Wie fokussieren uns kurz- und mittelfristig

auf den Einsatz von Hybridantrieben in unseren Lokomotiven und Triebzügen sowie die Entwicklung klimaneutraler alternativer Antriebe und Kraftstoffe.

Aufgrund der stark gesunkenen Zugauslastung infolge der Corona-Pandemie, die durch die gesellschaftlich wichtige Entscheidung, trotz des sehr starken Nachfragerückgangs zu jeder Zeit mindestens ein Grundangebot aufrechtzuerhalten, entstanden ist, ist die Energieeffizienz im Personenverkehr 2020 gesunken. Wir erwarten, dass mit steigender Auslastung das Niveau der Vorjahre wieder erreicht und der positive Trend durch die Erhöhung der Effizienz der Flotten fortgesetzt in den nächsten Jahren werden wird. Da Reisende im Fernverkehr mit 100 % Ökostrom unterwegs sind, blieb dieser auch 2020 das klimafreundlichste Verkehrsmittel. Zudem konnten Effizienzverbesserungen im Logistikbereich erreicht werden. Indem wir Primärenergie als Bezugsgröße ausweisen, berücksichtigen wir in der ökologischen Bewertung auch die notwendigen Prozesse zur Bereitstellung der Energie, wie zum Beispiel die Förderung, die Aufbereitung und die Transporte von Kraftstoffen, oder Prozesse bei der Stromerzeugung. Wesentliche Hebel für die Senkung unserer Energieverbräuche sind die *Ausrüstung unserer Güterzuglokomotiven mit Fahrassistenzsystemen* → 129 sowie die Modernisierung unserer elektrischen Fahrzeugflotten mit neuen Baureihen mit höherer Energieeffizienz oder der Fähigkeit, Bewegungsenergie beim Bremsen in Strom umzuwandeln. Mit der Rückspeisung von Energie aus *Bremsvorgängen* → 19 leisten unsere modernen elektrischen Lokomotiven und Triebzüge einen weiteren wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz. 2020 hat sich die Rückspeisequote leicht auf 16,5 % erhöht (im Vorjahr: 16,2 %). Aktuell wächst die Flotte der rückspeisefähigen Fahrzeuge beispielsweise durch den Zugang von ICE 4 im Personenverkehr oder Lokomotiven der BR 185 im Güterverkehr. In der Bahnstromerzeugung haben wir 2020 den fortlaufenden Ersatz alter dezentraler Umformer durch moderne elektronische Umrichter zur Energieeffizienzsteigerung vorangetrieben.

GRI STATIONÄRE ENERGIEVERBRÄUCHE

302-1
302-4

Absoluter Primärenergieverbrauch der stationären Anlagen des DB-Konzerns in Deutschland (in Terajoule [TJ])	2020	2019	Veränderung		2018
			absolut	%	
Netzbetrieb	6.086	6.002	+ 84	+ 1,4	6.090
Personenbahnhöfe	3.693	3.856	- 163	- 4,2	3.919
Instandhaltung Schienenfahrzeuge (Werke)	3.007	2.978	+ 29	+ 1,0	3.200
Sonstige	4.145	2.854	+ 1.291	+ 45,2	3.255
Insgesamt	16.931	15.690	+ 1.241	+ 7,9	16.464

Unsere rund 5.400 Bahnhöfe und unsere Werke und Gebäude in Deutschland sowie weltweit mehr als 2.100 Standorte von DB Schenker machen gemeinsam mit den Standorten von

DB Arriva und von DB Cargo im europäischen Ausland sowie den Stellwerken von DB Netze Fahrweg 8,5 % des gesamten Primärenergiebedarf des DB-Konzerns aus. Um Einsparpotenziale zu identifizieren und den Energieverbrauch langfristig zu messen, wurden in den Vorjahren für die Umsetzung der EU-Energieeffizienzrichtlinie auch 2020 bei den Konzerngesellschaften Energieaudits durchgeführt. Die DB Energie GmbH, die DB Regio AG, die S-Bahn Berlin GmbH und die S-Bahn Hamburg GmbH, die DB Fernverkehr AG und die DB Station&Service AG betreiben seit dem Jahr 2016 jeweils ein *Energiemanagementsystem* → 78 nach ISO 50001.

NATUR- UND RESSOURCENSCHUTZ



Ziele und Managementansatz

Der Schutz von Artenvielfalt und natürlichen Lebensräumen ist eine weitere wesentliche Aufgabe, die wir insbesondere im Betrieb und bei der Weiterentwicklung unserer Infrastruktur erfüllen. Mit unseren Aktivitäten, insbesondere beim Neu- und Ausbau in der Schieneninfrastruktur, zum Beispiel bei der Einrichtung adäquater Ausgleichsflächen, erfüllen wir alle gesetzlichen Anforderungen im Naturschutz. Bis Ende 2022 planen wir den Ausstieg aus der Anwendung von Glyphosat. Damit haben wir uns ein anspruchsvolles Ziel im Naturschutz gesetzt. Gemeinsam mit wissenschaftlichen Partnern arbeiten wir an der Entwicklung von alternativen Verfahren.

Mit dem Klimawandel gehen immer stärker Extremwetterereignisse einher, die uns als Infrastrukturbetreiber stark betreffen. Wir wollen die Widerstandsfähigkeit des DB-Konzerns gegen diese Gefahren steigern und entwickeln Strategien und Maßnahmen, um in Gefahrensituationen schnell und gezielt reagieren zu können. Wir treiben eine effiziente Ressourcennutzung mit der Wiederverwendung und dem Recycling von Materialien voran. Unser Ziel ist es, die Recyclingquote unserer Abfälle bei über 95 % zu halten. Insbesondere bei Bauabfällen erreichen wir aufgrund einer umfassenden Wiederverwertung eine sehr hohe Recyclingquote. Bei unseren weiteren Abfällen, insbesondere Siedlungsabfällen, werden wir diese in den kommenden Jahren mit einem weiterentwickelten Abfallmanagement ebenfalls steigern. Daneben verlängern wir durch das *Redesign* → 87, insbesondere von Schienenfahrzeugen, den Lebenszyklus unserer Produktionsmittel, setzen Recyclingmaterialien ein und optimieren unsere Materialkreisläufe kontinuierlich. Mit dem Einsatz von innovativen *3-D-Druck-Verfahren* → 149 stellen wir gezielt Ersatzteile selbst her, um auch den Rohstoffverbrauch in der Instandhaltung zu reduzieren. Wir haben bereits über 20.000 (Ersatz-)Teile in mehr als 180 unterschiedlichen Anwendungen gedruckt.

GRI
103

GRI
201-2

Biodiversität und Vegetationsmanagement

PROJEKT ZU GLYPHOSAT-AUSSTIEG

Für uns steht ein sicherer Bahnbetrieb ebenso wie der Umweltschutz an erster Stelle. Dazu gehört für uns auch, dass wir zeitnah auf den Einsatz von *Glyphosat* → 261 verzichten. Konkret planen wir bis Ende 2022 aus der Anwendung von Glyphosat auszusteigen. Dies ist eine große Herausforderung, da aktuell noch keine betriebssichere und umweltverträgliche Alternative mit der gleichen Wirksamkeit für den Einsatz im Gleis zur Verfügung steht. Ergänzend zur chemischen Vegetationskontrolle setzen wir verstärkt auf mechanisch-manuelle Verfahren wie das Mähen, um den Gleisbereich mit den Randwegen von Bewuchs frei zu halten und damit einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten. Zudem arbeiten wir daran, wirksame Alternativen zum Glyphosat-Einsatz zu entwickeln. Geprüft werden derzeit mögliche Verfahren auf Basis des Einsatzes von Heißwasser, elektrischem Strom und UV-C-Licht sowie eine technologische Weiterentwicklung von mechanischen Methoden. Zudem prüfen wir die Verwendung von sogenannten Bioherbiziden. Mit einem koordinierten Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen werden wir ein nachhaltiges Vegetationsmanagement im gesamten DB-Strecken-netz sicherstellen.

Ressourcenschutz

Unser maßgeblicher Beitrag zum Ressourcenschutz liegt in der Stärkung der Kreislaufwirtschaft. Insbesondere im materialintensiven Geschäft der Infrastruktur, aber auch im Fahrzeugbereich lassen sich sehr viele Materialien recyceln. Damit halten wir möglichst viele Materialien und Stoffe im Wirtschaftskreislauf – die Notwendigkeit zur Neugewinnung von Rohstoffen und die damit verbundenen negativen Umwelt- auswirkungen werden reduziert.

RECYCLINGQUOTE

GRI	Abfall nach Entsorgungsarten	2020	2019	2018
306-2	Abfall insgesamt in Tausend t	8.134	11.288	12.807
	Recyclingquote in %	95,6	97,7	98,0
	Anteil thermische Verwertung in %	1,4	1,0	0,9
	Anteil Beseitigung in %	3,1	1,4	1,2
	Anteil gefährlicher Abfälle ¹⁾ in %	5,7	3,4	3,7

¹⁾ Gemäß Abfallverzeichnisverordnung, zum Beispiel Altöl.

2020 sind rund 3,2 Mio.t weniger Abfälle angefallen. Die Mengenentwicklung unserer wesentlichsten Abfallart Bauabfälle wurde 2020 hauptsächlich durch das Projekt Stuttgart – Ulm (– 3,4 Mio.t) beeinflusst. Das Bauabfallaufkommen ist gegenüber dem Vorjahr um rund 30 % gesunken. Die Recyclingquote ist leicht gesunken, liegt aber dennoch unverändert auf einem sehr hohen Niveau. Auch die Mengenentwicklung der Siedlungsabfälle ist mit 7 % leicht rückläufig. Durch gezielte Maß-

nahmen wie selektiven Rückbau und vertragliche Bindung von Sortier- und Recyclinganlagen konnten wir den Anteil der wiederverwendbaren Abfälle hochhalten und den Anteil der zu beseitigenden oder zu verbrennenden Abfälle auf einem sehr niedrigen Niveau. Die neue Strategie zur Entsorgung von gemischten Siedlungsabfällen mit dem Ziel, die enthaltenen Wertstoffe möglichst weitgehend zu recyceln, zeigt Erfolge. So konnte die Menge der recycelten Siedlungsabfälle um 8,8 % (+ 1.466 t) weiter gesteigert werden.

ABFALLMANAGEMENT

Abfall nach Abfallarten (in Tausend t)	2020	2019	2018	GRI
Abfall insgesamt	8.134	11.288	12.807	306-2
davon Bauabfälle	7.656	10.838	12.367	
davon Schrott	331	309	318	
davon Elektronikschrott	1,8	0,9	1,5	
davon Siedlungsabfälle	53,6	57,6	58,1	
davon Papier	31,4	25,4	19,1	
davon Altöl	1,8	1,7	2,0	
davon Sonstige ¹⁾	58,1	55,6	41,5	

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

Durch die Erfassung und Sammlung einzelner Abfallarten können wir Abfälle wieder dem Kreislauf zuführen und für spezifische Abfälle Erlöse erzielen. Damit entsprechen wir den Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft. Wir sind in der Lage, fast jede Abfallart getrennt als Einzelfraktion zu entsorgen.

Siedlungsabfälle stellen nur einen kleinen Anteil an unseren Abfällen dar, sind aber die sichtbarste Fraktion unserer Abfälle in unseren Zügen und an unseren Bahnhöfen. Seit Anfang 2019 haben wir flächendeckend die Entsorgung neu vergeben und dabei vorrangig Vorbehandlungsanlagen zur Sortierung vertraglich gebunden. Qualifizierte Entsorgungsunternehmen sortieren die gemischten Abfälle in modernen Sortieranlagen und steigern damit den Anteil der Wertstoffe für eine hochwertige Wiederverwertung. Erfolge unseres Vorgehens sind sichtbar. Durch die moderne Sortierung stehen jetzt mindestens 85 % der enthaltenen Wertstoffe aller dorthin gelieferten Abfälle sauber getrennt für ein Recycling zur Verfügung.

Transport von gefährlichen Gütern und Abfällen

Der verantwortungsvolle Transport von gefährlichen Gütern und Abfällen steht bei uns an der Tagesordnung. DB Schenker verfügt über eine Erlaubnis zur Beförderung gefährlicher Abfälle. DB Cargo 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.

GRI

306-3

WESENTLICHE FREISETZUNGEN

2020 hat es bei DB Cargo in Deutschland und bei DB Cargo UK jeweils ein meldepflichtiges Ereignis mit Produktaustritt gegeben. Am 26. August 2020 traten in Llangennech (Vereinigtes Königreich) 330.000 l Diesel (UN 1202) und am 16. Oktober 2020 in Gelsenkirchen-Horst Nord 5.750 kg Kohlenwasserstoffgas (UN 1965) aus. Freisetzungen können durch Unfälle beim Transport von Gefahrgütern entstehen. Im Rahmen des Notfallmanagements unserer Transporteure erfolgt nach Feststellung von Unregelmäßigkeiten eine unmittelbare Alarmierung der Gefahrenabwehrbehörden. Bei Überschreitung vorgegebener Mengenschwellen beziehungsweise Schweregrade bestehen Meldepflichten. Sollten Freisetzungen auftreten, reagieren wir umgehend. Bei Bedarf werden Transportbehälter abgedichtet, das Transportgut umgelagert und ausgetretenes Gefahrgut in Abstimmung mit den Behörden schnellstmöglich beseitigt.



LÄRMREDUZIERUNG

GRI Ziele und Managementansatz

103

Das gemeinsam mit dem Bund gesetzte Ziel, die Belastung der Anwohner*innen durch Schienenverkehrslärm an Schienenwegen des Bundes bis 2020 zu halbieren, haben wir 2020 übertroffen. Bis zum Jahresende 2020 wurden alle aktiven Güterwagen der DB Cargo-Flotte in Deutschland auf **Flüsterbremsen** **Nr. 05** umgerüstet sowie im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes insgesamt an 2.039 km Streckennetz aktive und passive ortsfeste Schallschutzmaßnahmen umgesetzt.

Unsere Lärmschutzaktivitäten führen wir im Zuge des ebenfalls 2020 neu beschlossenen Lärmschutzziels 2030/2050 an unseren Strecken und Fahrzeugen fort. Mit unserer Zwei-Säulen-Strategie für mehr Lärmschutz schaffen wir die Akzeptanz der Menschen vor Ort für eine Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene.

DB Cargo beschafft seit 2001 neue Güterwagen ausschließlich mit leisen Bremssohlen. Nach Abschluss der Entwicklung und Zulassung der sogenannten LL-Sohle 2013, die in der Regel ohne weitere Umbauten des Bremssystems bei Bestandswagen eingesetzt werden kann, hat DB Cargo seit 2014 auch alle in Deutschland aktiven Bestandswagen der eigenen Flotte umgerüstet. Damit sind die mehr als 60.000 aktiven Güterwagen von DB Cargo in Deutschland mit Flüsterbremsen ausgestattet. Damit haben wir 2020 auch den Lärmschutz an der Quelle erfolgreich umgesetzt.

Lärmschutzziel 2030/2050

Wir wissen, dass die weitere Entlastung der Anwohner*innen von Schienenverkehrslärm eine wesentliche Voraussetzung für die erfolgreiche weitere Verlagerung von Verkehren auf die Schiene ist. Deshalb haben wir im September 2020 unser neues langfristiges Lärmschutzziel 2030/2050 beschlossen:

- > Bis 2030 werden wir im Rahmen der Fortführung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes insgesamt 3.250 km Bestandsstrecken von Schienenverkehrslärm entlasten. Das heißt, rund 800.000 Menschen und damit mehr als die Hälfte der Anwohner*innen an lärmbelasteten Strecken von Schienenverkehrslärm werden entlastet.
- > Bis 2050 werden wir die insgesamt 6.500 km lärmbelasteter DB-Bestandsstrecken vollständig von Schienenverkehrslärm entlasten. Das heißt, wir werden alle rund 1,6 Millionen Betroffenen vom Lärm entlastet haben.

Dafür setzen wir weiterhin auf die zwei Säulen Lärmschutz vor Ort und an der Quelle. Ab 2021 werden wir bis 2030 durchschnittlich 125 km pro Jahr und damit rund 25 % mehr Streckenkilometer als bisher mit ortsfesten Lärmschutzmaßnahmen lärmsanieren.

DB Cargo und DB Fernverkehr unterstützen das Ziel mit Maßnahmen an ihren Schienenfahrzeugen. Bis 2025 werden unsere elektrischen Streckenlokomotiven der Güterzüge von DB Cargo in Deutschland mit leisen Bremssystemen unterwegs sein. DB Fernverkehr ersetzt bis 2025 alle Rangierloks mit Dieselantrieb durch besonders leise und klimafreundliche **Hybrid-Rangierloks** **Nr. 44**. Bis 2030 wird DB Cargo alle im Fernbereich eingesetzten lauten Dieselloks ausgemustert haben. Gemeinsam mit dem Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung und unseren Partnern aus der Industrie wollen wir die Forschung und Entwicklung von Lärmschutzmaßnahmen für Schieneninfrastruktur und -fahrzeuge weiter vorantreiben, um wirksamere Lärmschutzmaßnahmen umsetzen zu können.

Lärmsanierung und -vorsorge

Lärmsanierung und -vorsorge in Deutschland (per 31.12.)	2020	2019	2018
LÄRMSANIERUNG (BESTANDSNETZ)			
Fertiggestellte Schallschutzwände in km	75,1	53,4	44,6
Wohnungen mit passiven Maßnahmen	1.485	1.628	2.248
Lärmsanierte Strecke gesamt in km	2.039	1.844	1.758
Durch Lärmvorsorge entlastete Lärmsanierungsbereiche in km	49,9	49,9	43,1
LÄRMVORSORGE (NEU- UND AUSBAUSTRECKEN)			
Fertiggestellte Schallschutzwände in km	18,4	59,7	82,9
Wohnungen mit passiven Maßnahmen	1.173	2.261	1.571

Seit 1999 haben wir die Lärmbelastung für Anwohner*innen von Bahnstrecken mit dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm an den Schienenwegen des Bundes reduziert. Durch

ortsfeste **Lärmschutzmaßnahmen** **Nr. 25**, also Schallschutzwände und unter anderem Schallschutzfenster sowie Schalldämmlüfter an Wohngebäuden, sanieren wir besonders lärm-belastete Strecken.

Der Fortschritt bei der lärmsanierten Strecke lag 2020 über unserer Prognose aus dem *Integrierten Bericht 2019* → **182**.

BHH-MITTELABRUF

Im Berichtsjahr wurden rund 146 Mio. € aus Mitteln aus dem Bundeshaushalt (BHH) für aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen des Lärmsanierungsprogramms verwendet. Darüber hinaus werden mit den Mitteln des Förderprogramms weitere Projekte im Lärmschutz, zum Beispiel *I-LENA* → **87**, finanziert.

Auslösewertabsenkung

Das BMVI hat im Juli 2020 verkündet, dass es die Auslösewerte (bei deren Überschreitung eine Lärmsanierungsmaßnahme nach Maßgabe der Förderrichtlinie durchgeführt werden kann) für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen und für die Eisenbahnen des Bundes um weitere 3 dB(A) auf 54 dB(A) absenken wird. Die entsprechende Absenkung für die Schienenwege wurde im Rahmen des Haushalts 2021 festgelegt.

Umrüstung und Neubeschaffung leiser Güterwagen

Aktive Güterwagen mit V-Sohle von DB Cargo in Deutschland (per 31.12.)	2020	2019	2018
Neue Güterwagen	10.097	9.681	8.470
Umrüstete Güterwagen	50.083	47.963	41.939
Leise Güterwagen	60.180	57.644	50.409

Seit Ende 2020 ist die gesamte aktive Güterwagenflotte von DB Cargo in Deutschland mit leisen Bremssohlen unterwegs. Neue Güterwagen werden auch zukünftig nur mit der leisen Verbundstoffsohle beschafft.

2017 hat der deutsche Gesetzgeber das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (*Schienenlärm-schutzgesetz* → **64**) beschlossen, das den Betrieb lauter Güterwagen in Deutschland seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 verbietet. Hierdurch werden auch alle anderen Marktteilnehmer – neben DB Cargo – zum Einsatz leiser Güterwagen verpflichtet.

Innovativer Güterwagen

DB Cargo und Europas größter Wagenhalter VTG erprobten in dem vom BMVI initiierten Forschungsprojekt »Innovativer Güterwagen« Technologien für einen leiseren, energieeffizienteren und intelligenten Güterwagen. Das BMVI stellte Mittel in Höhe von 21,5 Mio. € zur Verfügung. Das Projekt

wurde im April 2019 erfolgreich abgeschlossen. Insgesamt wurden bis Ende 2018 zwölf Prototypen gefertigt und im realen Betrieb getestet. Rund 150.000 km wurden dabei quer durch Europa zurückgelegt. Es wurden verschiedene innovative Komponenten kombiniert und eingebaut – beispielsweise wurde die Wirkung von Lärmschürzen, innovativen Bremssystemen und Raddämpfern an ausgewählten Güterwagengattungen getestet.

Das Ergebnis der Messungen und Praxistests: Die **innovativen Güterwagen** **Nr. 54** verbrauchen zwischen 2 und 3 % weniger Energie. Zudem sind sie wirtschaftlicher unterwegs, da sie dank der genannten Anpassungen und neuer digitaler Module Chancen für eine Optimierung von Abfertigung und Betrieb eröffnen. In der Lärm-minderung konnten insbesondere bei Radschallabsorbieren und Ringelementen vielversprechende Ergebnisse erzielt werden. Diese müssen nun in weiteren technischen und betrieblichen Tests mit Blick auf ihre akustische Langzeitwirkung und Instandhaltungsprozesse verifiziert und bewertet werden.

Innovatives Lärmschutzprojekt I-LENA

Um das Portfolio für **lärmmindernde Maßnahmen** **Nr. 54** an der Infrastruktur zu erweitern, hat das BMVI zusammen mit der DB Netz AG im April 2016 die »Initiative Lärmschutz-Erprobung neu und anwendungsorientiert« (I-LENA) gestartet, die in diesem Jahr zum Abschluss kam. Das Projekt ermöglichte Herstellern von Lärmschutztechnologien, ihre Innovationen im realen Betrieb auf Teststrecken auf ihre akustische Wirksamkeit untersuchen zu lassen. Das BMVI stellte hierfür Mittel bereit und übernahm die Kosten für den Ein- und Ausbau sowie für die akustischen Messungen. Über 50 Ideen wurden zu Beginn von I-LENA eingereicht und schließlich rund 30 davon unter Praxisbedingungen im Einsatz getestet. Die ausgewählten Technologien deckten dabei ein breites Spektrum ab. Ein gewisser Innovationsgrad, der zum Beispiel die Wirtschaftlichkeit erhöht oder den Eingriff in die Landschaft verringert, galt ebenfalls als Kriterium. Bedingung für die Hersteller war, dass ein anwendungsreifer Prototyp sowie die bautechnische Erprobungszulassung vorlagen.

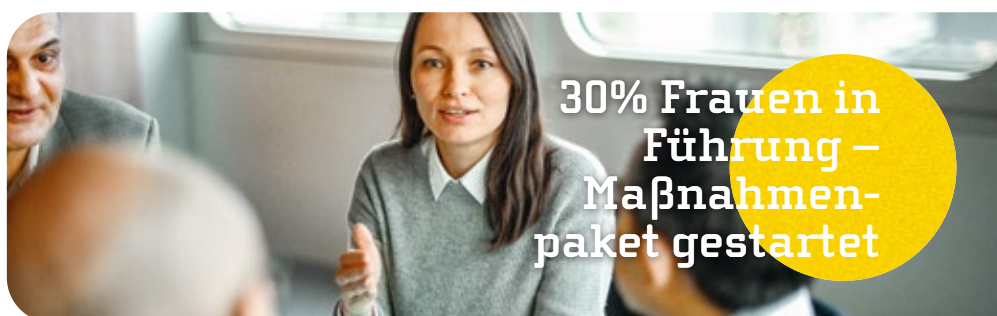
Soziales

- 88 > Kennzahlenübersicht
- 89 > Ziele und Managementansatz
- 89 > Personalplanung
- 90 > Recruiting
- 90 > Führung, Qualifizierung und Transformation
- 92 > Arbeit der Zukunft
- 95 > Mitarbeitendenzahl und -struktur



Im Sinne der Strategie Starke Schiene haben wir auch 2020 unsere große Personaloffensive fortgesetzt. Die Arbeitgeberkampagne »Willkommen, Du passt zu uns« wurde weiterentwickelt und Recruitingprozesse wurden digitalisiert.

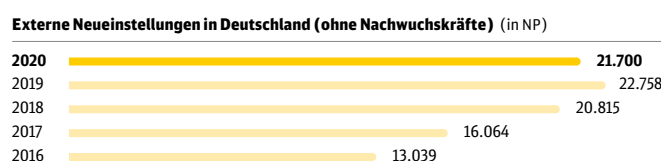
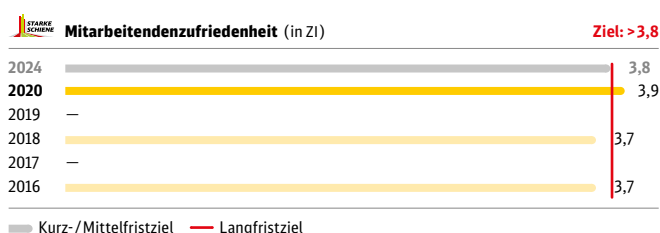
Die neue Unternehmensbekleidung steht für einen modernen und sympathischen Auftritt der Mitarbeitenden und ist vor dem Hintergrund der Strategie Starke Schiene ein wichtiges Signal für Beschäftigte und Fahrgäste. Im Januar begann die Bestellung, im Frühjahr die nachhaltige Produktion. Seit August 2020 sind die neuen Outfits im Einsatz.



Um als Arbeitgeber für Frauen sichtbar zu sein, wurde ein Maßnahmenpaket inklusive einer neuen Frauenrecruitingstrategie entwickelt. Zukünftig wird für die Besetzung von Führungspositionen mindestens eine Frau auf der Shortlist platziert. Der Anteil an Bewerbungen von Frauen wird durch eine explizite Ansprache erhöht. Es werden zum Beispiel individuelle Veranstaltungen durchgeführt sowie Patenschaften während des Bewerbungsprozesses angeboten.

KENNZAHLENÜBERSICHT

Soziales



GRI ZIELE UND MANAGEMENTANSATZ

103

Trotz der außergewöhnlich schweren Umstände 2020 ist es gelungen, unsere Personalstrategie weiter umzusetzen und so die Starke Schiene voranzutreiben.



Am übergeordneten strategischen Ziel, 100.000 neue Mitarbeitende zu rekrutieren, zu qualifizieren und zu binden, halten wir fest. Dieser Ansatz bleibt unsere Antwort auf die Herausforderungen der Starken Schiene sowie auf den demografischen Wandel, der sich auf unsere Personalstruktur auswirkt und auf den technologischen Wandel, der auf allen Ebenen neue Ideen und Ansätze erfordert.

Auch unsere vier strategischen Themenfelder haben ihre Relevanz bestätigt, denn sie helfen, die Corona-Krise erfolgreich zu bewältigen und gleichzeitig langfristige Ziele zu verfolgen. Unsere strategischen Themenfelder sind:

- > vorausschauende Personalplanung,
- > innovatives Recruiting,
- > ganzheitlicher Ansatz bei Führung, Qualifizierung und Transformation,
- > aktive Gestaltung von Arbeit der Zukunft und Diversity.

Mit diesen strategischen Themenfeldern und als Bestandteil der Ausbausteine **100.000 Mitarbeitende** → 90 und **15 Ausbausteine der Mitarbeitenden** → 92 ist unsere Personalstrategie von integraler Relevanz für die Umsetzung der **Strategie Starke Schiene** → 68 ff.

Um den DB-Konzern erfolgreich durch die Krise zu führen und fit für die Zukunft zu machen, ist es wichtig, unsere Personalressourcen ganzheitlich und vorausschauend zu managen. Unser Ziel ist es, Kapazitäts- und Kompetenzlücken früh zu erkennen und rechtzeitig gegenzusteuern. Um dies zu ermöglichen, entwickeln wir verbesserte Personalplanungsprozesse, ganzheitlich und robust im DB-Konzern verankert.

Innovative Rekrutierungsmethoden und ein starkes Employer Branding, kombiniert mit modernen Beschäftigungsbedingungen, erhöhen die Arbeitgeberattraktivität und ermöglichen es uns, offene Personalbedarfe trotz des angespannten Arbeitsmarktes und auch während der Corona-Pandemie zu decken.

Neue digitale Prozesse stellen eine zielgerichtete Wissensvermittlung sicher und ermöglichen somit die effektive Einarbeitung neuer Mitarbeitender. Die hohe fachliche Qualifikation aller Mitarbeitenden ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für unsere nachhaltige Leistungsfähigkeit.

Zur Optimierung der Verantwortungsübernahme, der Zusammenarbeit und des Wissenstransfers wird der Kompass für ein starkes Miteinander weiter eingesetzt.

Die Befragung der Mitarbeitenden, mit der wir konzernweit die Zufriedenheit unserer Mitarbeitenden mit den verschiedenen organisationalen Rahmenbedingungen sowie ihr Engagement messen, wurde im Berichtsjahr wieder durch-

geführt. Als neues Element wurde erstmalig ein Kompassindex erhoben. Der Kompassindex misst, wie die Prinzipien des Kompasses für ein starkes Miteinander im DB-Konzern gelebt werden. Er ist Kennzahl für die Transformation der Organisation im Sinne der Starken Schiene.

Vielfalt und Weltoffenheit als Wertebekenntnis im Sinne der Unternehmenskultur fördern wir durch unser Diversity-Management. Neben den klassischen Dimensionen – Vielfalt der Geschlechter und geschlechtlichen Identitäten, Generationen, sozialen und ethnischen Herkunft, Religionen, physischen und psychischen Fähigkeiten, sexuellen Orientierungen und Identitäten – ist für uns die Vielfalt der Perspektiven, Werte, Kompetenzen und Berufserfahrungen von großer Bedeutung. Unter der Konzernkampagne Einziganders werden entsprechende Maßnahmen und Aktivitäten im DB-Konzern gebündelt und gefördert.

Um auch zukünftig als attraktiver Arbeitgeber fungieren zu können, beschäftigen wir uns intensiv mit Berufsbildern der Zukunft, neuen Formen der Zusammenarbeit, neuen Lebens- und Arbeitsmodellen und zukunftsweisenden Beschäftigungsbedingungen. Als Rahmen dafür dient die Konzerninitiative »Menschen. Machen. Zukunft.« mit ihren Zukunftslabs, Dialogformaten und Kooperationen.

PERSONALPLANUNG

Um den DB-Konzern robust aufzustellen, benötigen wir eine effektive und effiziente Personalplanung und -steuerung über den gesamten Human-Resource-(HR-)Wertschöpfungsprozess von der differenzierten Planung über das Recruiting, die Qualifizierung und Funktionsausbildung bis hin zur Berücksichtigung der tatsächlichen Leistungswirksamkeit. Als wesentlicher Teil eines ganzheitlichen Ressourcenmanagements arbeiten wir daran, Kapazitäts- und Kompetenzlücken zu schließen und die richtigen Mitarbeitenden in der richtigen Zahl am richtigen Ort einzusetzen. Mit dem Blick auf eine performante Personalsteuerung haben wir uns mit der Verbesserung unserer Prognosefähigkeit und unseres Berichtswesens beschäftigt. So wurden Grundlagen geschaffen, um für die betrieblichen Schlüsselfunktionen zukünftig eine 18-monatige rollierende Prognose im Zusammenhang mit dem leistungswirksamen Bestand zu erstellen.

Wir haben begonnen, unser Berichtswesen zu automatisieren und zu flexibilisieren, um die HR-Performance über den gesamten Konzern durchgehend transparent zu machen.

Mit der Strategischen Personalplanung (SPP) verfügen wir über ein Instrument zur Analyse unserer längerfristigen personalpolitischen Herausforderungen. Dieses verschafft uns einen einheitlichen und systematischen Blick auf die nächste Dekade hinsichtlich Personalunterdeckungen und -überdeckungen in den betriebskritischen Tätigkeiten. Wir

haben begonnen, die SPP in Richtung eines strategischen Workforce-Managements weiterzuentwickeln. Neben den quantitativen Aspekten sind wir bestrebt, auch qualitative Aspekte wie die sich verändernden Berufsanforderungen, Tätigkeitsprofile und Kompetenzen zu berücksichtigen, um zukünftig noch gezielter rekrutieren und qualifizieren zu können.

RECRUITING

Arbeitgeberattraktivität

51 Im Sinne der Strategie Starke Schiene haben wir auch 2020 unsere große Personaloffensive fortgesetzt. So sollen rund 100.000 neue Mitarbeitende rekrutiert, qualifiziert und gebunden werden. 2020 erhielten rund 25.400 Bewerber*innen eine Einstellungszusage für den Systemverbund Bahn. Zu Beginn der Corona-Krise war es innerhalb weniger Tage gelungen, die Personalgewinnungsstrategie neu aufzusetzen und mehr als 40 Maßnahmen für das digitale Recruiting zu entwickeln. Seitdem wurden Tausende Vorstellungsgespräche virtuell durchgeführt. Auch Recruiting-Events finden in digitalen Formaten statt. In diesem Zusammenhang wurden zahlreiche innovative virtuelle Events zur Personalgewinnung entwickelt und erfolgreich umgesetzt. So wurden beispielsweise »ExpertenTalks@DB« angeboten, in denen Mitarbeitende mit Interessierten über ihre Tätigkeit sprechen konnten. Bei dem Format »Frag die Führungskraft« gab es für Interessierte die Möglichkeit, bei ausgewählten Stellenanzeigen vor der Bewerbung die Führungskraft per Live-Chat kennenzulernen und mehr über die ausgeschriebene Stelle zu erfahren. Für diese neu entwickelte digitale Strategie ist das Team der Personalgewinnung als HR-Macher des Jahres mit dem Deutschen Personalwirtschaftspreis in der Kategorie Recruiting ausgezeichnet worden. Für die neue Karriere-seite hat die Personalgewinnung den German Design Award in der Kategorie Excellent Communication Design – Web gewonnen. In der aktuellen Corona-Situation stellen wir über ein virtuelles Preboarding sicher, dass die neuen Beschäftigten einen gelungenen Start haben. Mit einer neuen digitalen Plattform soll gewährleistet werden, dass der Übergang vom Recruiting über das Preboarding (Zeit zwischen Vertragsangebot und erstem Arbeitstag) hinweg bis zum Onboarding (Ankunft, Einarbeitung und soziale Integration im Unternehmen) nahtlos verläuft.

Des Weiteren wurden zahlreiche Kampagnen für alle relevanten Zielgruppen des DB-Konzerns durchgeführt. Dabei lag der Fokus insbesondere auf den stark nachgefragten Fachberufen. Die aktuelle Arbeitgeberkampagne »Willkommen, Du passt zu uns.« wurde für die jeweiligen Kanäle spezifisch weiterentwickelt. So haben wir uns auch in den Arbeitgeber rankings mehrheitlich verbessert. Insbesondere in den jungen Zielgruppen haben wir an Attraktivität gewonnen.

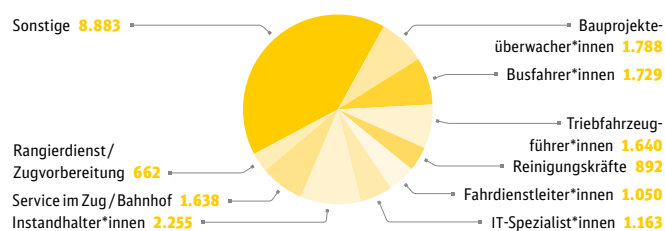
Wir haben uns beispielsweise im trendence Absolventenbarometer Ingenieurwissenschaften auf Platz 10 und im trendence Schülerbarometer auf Platz 17 verbessert.

Um als führender Arbeitgeber für Frauen sichtbar zu sein und das Ziel **30 % Frauen in Führung** → **95** zu erreichen, wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket inklusive einer neuen Frauenrecruitingstrategie entwickelt.

Neueinstellungen

2020 haben im DB-Konzern trotz der Corona-Pandemie rund 26.300 neue Mitarbeitende (inklusive Nachwuchskräften) in Deutschland ihren ersten Arbeitstag absolviert. Damit liegen wir relativ nah an dem Rekordniveau des Vorjahres. Zu diesen Neueinstellungen (inklusive Nachwuchskräfte) zählen über 2.200 Triebfahrzeugführer*innen und rund 1.800 Fahrdienstleiter*innen sowie rund 3.500 Instandhalter*innen. Sie stärken kontinuierlich die Starke Schiene an elementaren Punkten im System und optimieren die Qualität für unsere Kunden.

Externe Neueinstellungen (ohne Nachwuchskräfte) per 31.12.2020 (in NP)



Ohne Berücksichtigung der Nachwuchskräfte verzeichneten wir 2020 21.700 externe Neueinstellungen. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung unseres zentralen strategischen HR-Ziels und zur Robustheit des DB-Konzerns.

FÜHRUNG, QUALIFIZIERUNG UND TRANSFORMATION

Qualifizierung und Ausbildung

Wir sind einer der größten Ausbilder Deutschlands und bilden in 50 modernen Ausbildungsberufen aus. So bieten wir jungen Menschen auch in unsicheren Zeiten gute Berufsperspektiven und Auszubildenden und dual Studierenden nach erfolgreich bestandener Abschlussprüfung grundsätzlich eine unbefristete Übernahme an. Daran ändert auch die aktuelle Corona-Krise nichts, denn engagierte Nachwuchskräfte werden für einen starken Schienenverkehr und eine erfolgreiche Verkehrswende weiterhin gebraucht.

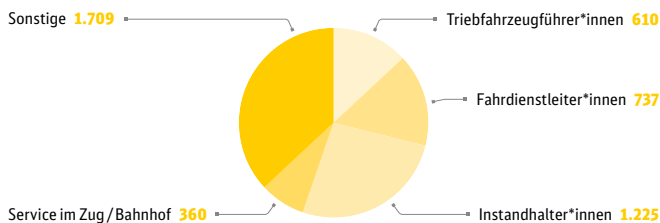
Nachwuchskräfte per 31.12. (in NP)	2020	2019	2018
Auszubildende ¹⁾	11.356	10.676	9.923
Studierende im dualen Studium ¹⁾	1.237	1.081	949
Trainees ²⁾	151	146	157
Praktikant*innen ²⁾	683	664	534
»Chance plus«-Teilnehmende	250	250	250
DB-Konzern	13.677	12.817	11.813

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

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

Um das zusätzliche Personal gut und schnell qualifizieren zu können, erhöhen wir kontinuierlich unsere Kapazitäten. Da viele bahnspezifische Berufe nicht auf dem Arbeitsmarkt verfügbar sind, sind wir einer der größten Ausbilder Deutschlands.

Externe Neueinstellungen Auszubildende und Studierende im dualen Studium in Deutschland per 31.12.2020 (in NP)



Angaben zum jeweils angestrebten Berufsziel.

Ohne am Ende der bestandenen Ausbildung übernommene Auszubildende und ohne am Ende des bestandenen Studiums übernommene Studierende im dualen Studium.

2020 sind rund 4.600 Nachwuchskräfte in ihre Berufsausbildung beziehungsweise ihr Studium im DB-Konzern gestartet – so viele wie nie zuvor. Für die Ausbildungsplätze 2020 hat der DB-Konzern im Systemverbund Bahn rund 94.000 Bewerbungen erhalten. Das zeigt, dass wir gerade bei jungen Menschen in Zeiten der Diskussionen um Klimawandel, Nachhaltigkeit und Umweltschutz ein attraktiver Arbeitgeber sind. Die meisten Auszubildenden starteten in den Berufen Eisenbahner*in im Betriebsdienst Fachrichtung Fahrweg, Fachrichtung Lokführer*in, Transport und Elektroniker*in.

Die zielgerichtete und effiziente Qualifizierung von Mitarbeitenden ist ein wichtiges strategisches Themenfeld. Wir möchten bahnspezifisches Fachwissen im Unternehmen halten und gleichzeitig die Mitarbeitenden für die Anforderungen einer sich verändernden Arbeitswelt befähigen. In der Corona-Krise wurden die Berufsausbildung und die weiteren Qualifizierungswege über virtuelle Lernformate weitgehend sichergestellt. Teilweise wurden die dafür benötigten Formate innerhalb kürzester Zeit als digitale Angebote neu konzipiert. Alle Nachwuchskräfte des ersten Lehr-/Studienjahres haben 2020 ein mobiles Endgerät erhalten. Die Ausstattung mit mobilen Endgeräten war ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die erfolgreiche Fortführung der Nachwuchsprogramme während der Corona-Pandemie. Die Abschlussprüfungen

konnten innerhalb des zeitlichen Rahmens der bestehenden Ausbildungsverträge abgelegt werden und der neue Jahrgang konnte pünktlich zum Ausbildungsstart im September 2020 das erste Lehrjahr im DB-Konzern antreten.

Unterdessen wurde an der Einführung eines digitalen Ausbildungsmanagementtools gearbeitet. Im Berichtsjahr wurde die EU-Ausschreibung zum Einkauf eines solchen Systems abgeschlossen und der in den Folgejahren stattfindende Rollout vorbereitet.

Weitere Informationen im Abschnitt **Nachwuchssicherung** → 262.

Mitarbeitendenbindung und -entwicklung

Neue Ansätze und leistungsfähige Prozesse bei der Mitarbeitendenbindung und -entwicklung sind entscheidend für mehr Verantwortungsübernahme, Zusammenarbeit und Leistungsfähigkeit im DB-Konzern. Hierbei setzen wir auf die Strategie Starke Schiene. Wir fördern Mitarbeitende in verschiedenen Themenfeldern:

- > **Leisten:** »mein Performance Management« stellt den ehrlichen Dialog über Leistung in den Mittelpunkt, mit dem Ziel, unsere Leistungsfähigkeit kontinuierlich zu fördern. Basierend auf den Erfahrungen im Bereich Führungskräfte wurden die Instrumente »meine Leistung« und »mein Impuls-Feedback« im Berichtsjahr weiterentwickelt und der flächendeckende Roll-out für rund 180.000 Mitarbeitende vorbereitet, der im Zusammenhang mit der Corona-Krise auf den 1. Januar 2021 verschoben wurde. Mit der Einführung eines verpflichtenden Leistungsbeitrags in der Dimension »Frauen in Führung« für alle Führungskräfte ab der Ebene der leitenden Führungskraft stellt »meine Leistung« außerdem eine wichtige Weiche, um die Zielgröße von 30 % Frauen in Führung bis 2024 zu erreichen.
- > **Lernen:** Das konzernweite Angebot von DB Akademie und DB Training wurde 2020 erweitert. Die DB Lernwelt hat sich dabei als zentrale Lernplattform weiter etabliert. Über 165.000 registrierte Nutzer*innen können neben geschäftsfeldspezifischen Inhalten auf rund 250 Lerneinheiten zu den Themen Strategie, Digitalisierung, Lean-Management/DB Exzellenz sowie Umwelt und Nachhaltigkeit zugreifen. Damit bietet die DB Lernwelt die Möglichkeit, auch eigenverantwortlich und selbstorganisiert zu lernen und sich weiterzuentwickeln.
- > **Entwickeln und besetzen:** Die strategische Nachfolgeplanung dient dazu, frühzeitig Nachfolgerisiken zu erkennen, Nachfolgeszenarien zu planen und Besetzungen zu beschleunigen. Qualität und Diversität sollen bei Besetzungen durch die Nachfolgeplanung erhöht werden und gleichzeitig bekommen Mitarbeitende und Führungskräfte mehr Orientierung für ihre konzernweite berufliche Entwicklung. 2020 bezog sich die Nachfolgeplanung auf rund

800 Funktionen des oberen und Top-Managements. Zudem wurde ein erstes Pilotprojekt für rund 25 Funktionen betrieblicher Führungskräfte durchgeführt.

- > Ein- und umsteigen: Ist eine Besetzungsentscheidung getroffen, unterstützt ein Einstiegsmanagement dabei, sich auf die neuen Aufgaben optimal vorzubereiten. Bei uns wird das Einstiegsmanagement sowohl digital als auch durch eine persönliche Begleitung unterstützt. Mit einem Generationenmanagement werden die Integration und gegenseitiges Lernen von erfahrenen und neuen Mitarbeitenden gefördert.

Für jedes dieser Themenfelder tragen die Mitarbeitenden selbst Verantwortung und werden von der jeweiligen Führungskraft unterstützt. Gemeinsamer Maßstab für diese Themenfelder ist der Kompass für ein starkes Miteinander. Er soll die Richtung zeigen, um Führung, Zusammenarbeit und Kultur im DB-Konzern im Sinne der Starken Schiene zu verändern. Im Kompass stehen die fünf wichtigsten Prinzipien, mit denen jede*r im DB-Konzern mit alltäglichem Verhalten die Starke Schiene erfolgreich machen kann. Die Kompassprinzipien wurden konsequent in Diagnostik, Einstiegsmanagement, Leistungseinschätzung, Karriereentwicklung und Qualifizierung verankert. So wurde der Kompass für ein starkes Miteinander auch in alle Führungskräftebildungen integriert und erste Auswahlverfahren für Führungskräfte danach ausgerichtet.

Weitere Informationen im Abschnitt *Personalentwicklung* → 262.

15 Ausbausteine der Mitarbeitenden

Im Berichtsjahr wurden weitere Themen im Rahmen der *15 Ausbausteine der Mitarbeitenden* → 70 identifiziert und ausgearbeitet. In diesem Rahmen werden die wichtigsten Anliegen der Mitarbeitenden priorisiert und mit Vorstandsunterstützung umgesetzt.

Mitarbeitendenzufriedenheit und Unternehmenskultur

Mitarbeitendenzufriedenheit	2020	2019	2018
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,9	-	3,7
Durchführungsquote Folgeworkshops in %	-	96,9	-

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

Unter dem Motto »Teilnehmen – Teil sein« konnten rund 340.000 Mitarbeitende in 83 Ländern an der fünften DB-Mitarbeitendenbefragung teilnehmen. Seit 2012 führen wir alle zwei Jahre eine konzernweite Mitarbeitendenbefragung durch. Gemessen werden die Zufriedenheit mit der Arbeit, die Verbundenheit mit dem Unternehmen sowie die Motivation und das

Engagement der Mitarbeitenden. 2020 wurde außerdem erhoben, wie die Starke Schiene und der Kompass für ein starkes Miteinander im Arbeitsalltag verankert sind.

An der Mitarbeitendenbefragung 2020 haben insgesamt 198.579 Mitarbeitende teilgenommen. Die Beteiligungsquote lag bei 58,5 % (2018: 60,0 %). Durchgeführt und ausgewertet wurde die Mitarbeitendenbefragung erneut vom unabhängigen externen Dienstleister Ipsos (ehemals GfK). Die Auswertung zeigt, dass die Mitarbeitendenzufriedenheit im Vergleich zu den Vorjahren stark angestiegen ist. Lag der Mitarbeitendenzufriedenheitsindex seit 2014 konstant bei 3,7 Punkten, gab es 2020 einen Sprung um 0,2 Indexpunkte. Eine Steigerung lässt sich dabei bei allen Beschäftigten und über alle Geschäftsfelder hinweg feststellen. Ein besonders positiver Trend ist beim Zukunftsoptimismus zu beobachten. Die Mitarbeitenden blicken zuversichtlicher in die Zukunft, was sich in der deutlichen Steigerung der Zustimmung bei der entsprechenden Frage auf 65 % widerspiegelt (2018: 52 %). Auch die Konzernstrategie Starke Schiene ist ein Erfolg. 62 % der Befragten gaben an, die Konzernstrategie zu kennen (2018: 53 %), und 60 % bestätigten, dass sie von ihr überzeugt sind (2018: 45 %).

Erstmalig wurde 2020 der Kompassindex erhoben. Dieser misst, wie die Prinzipien des Kompasses für ein starkes Miteinander im DB-Konzern gelebt werden. Er ist Kennzahl für die Transformation der Organisation im Sinne der Starken Schiene. Insgesamt liegt der Kompassindex bei dieser ersten Messung bei einem Wert von 57 %. Von den fünf Kompassprinzipien wurde »Du kannst es« mit 66 % am besten bewertet.

Mitte Januar 2021 erhielten alle Führungskräfte die aggregierten Ergebnisberichte und teilten diese mit ihren Mitarbeitenden. Ab März 2021 starten die bereichsübergreifenden Miteinander-Workstätten, die den Kern des Folgeprozesses der Mitarbeitendenbefragung 2020 darstellen. Für einen Großteil der Mitarbeitenden werden in diesem Format die Strategie Starke Schiene und die Umsetzung der Prinzipien des Kompasses für ein starkes Miteinander 2021 eine herausgehobene Rolle spielen.

ARBEIT DER ZUKUNFT



Um unsere Innovationsfähigkeit zu stärken und uns zukunftsicher aufzustellen, wollen wir die Arbeit der Zukunft im DB-Konzern aktiv gestalten. Wichtig ist uns hierbei die Einbeziehung aller Mitarbeitenden, insbesondere derer, die in operativen Tätigkeiten und im direkten Kontakt mit unseren Kund*innen maßgeblich zum Erfolg beitragen.

Zukunftsfähige Beschäftigungsbedingungen

Wir entwickeln Beschäftigungsbedingungen auf Basis von aktuellen und zukünftigen gesellschaftlichen Entwicklungen sowie den Erwartungen von Mitarbeitenden und Bewerber*innen an einen modernen Arbeitgeber konsequent im Sinne der Strategie Starke Schiene weiter. Dabei werden Themen wie Partizipation und Individualisierung immer wesentlicher.

GRI 102-43 TARIFPAKET BÜNDNIS FÜR UNSERE BAHN

Im Mai hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der EVG, dem Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeberverband AGV MOVE das *Bündnis für unsere Bahn* → 54 unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund haben wir uns im September 2020 mit der EVG auf ein umfassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen in 2022 und einer Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu relevanten Zukunftsthemen. Mit dem Paket leisten wir gemeinsam mit der EVG einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Corona-Krise im DB-Konzern. Mit dem erzielten Tarifabschluss ist es in schwierigen Zeiten gelungen, auch weiterhin in Personal, Qualifizierung und Einstellungen zu investieren. Um im Sinne der wirtschaftlichen Stabilität des DB-Konzerns und der sozialen Sicherheit für alle Mitarbeitenden eine zeitnahe Einigung auch mit der GDL zu erreichen, haben wir im Oktober 2020 ein Schlichtungsverfahren mit der GDL eingeleitet. Das Schlichtungsverfahren ist im November 2020 mit einer Einigungsempfehlung beendet worden, die auch einen Beitrag zur Bewältigung der Corona-Schäden beinhaltet. Während wir dem Einigungsvorschlag zustimmten, lehnte die GDL ihn ab. Entsprechende Tarifverhandlungen zwischen dem DB-Konzern und der GDL werden durch Auslaufen der Tarifverträge Ende Februar 2021 nach Kündigung der Tarifverträge im Frühjahr 2021 erforderlich.

FLEXIBLE GESTALTUNG DER ARBEITSZEIT

Der DB-Konzern wird den gesellschaftlichen Veränderungen und den Wünschen der Mitarbeitenden bei der Arbeitszeitgestaltung für eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben durch mehr Individualisierung und Partizipation der Arbeitnehmenden gerecht. Die Intensivierung der Aktivitäten des DB-Konzerns bei der aktiven Arbeitszeitgestaltung und Entwicklung von attraktiven Arbeitszeitmodellen erfolgt strategisch in Hinblick auf die Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und hat somit hohe Bedeutung für die Mitarbeitendenbindung und -rekrutierung.

In diesem Zusammenhang bieten wir zum Beispiel seit 2018 das Wahlmodell zur Arbeitszeit an, bei dem die Arbeitnehmenden sich individuell entscheiden können, ob sie ihre Arbeitszeit um eine Wochenstunde reduzieren, sechs Tage zusätzlichen Urlaub im Jahr nehmen oder ein erhöhtes Entgelt wählen.

2020 haben sich zum Beispiel von den rund 159.800 Tarifarbeitnehmenden im Geltungsbereich der Regelung rund 59 % für die sechs Tage zusätzlichen Urlaub entschieden.

Auch bei der Verwendung erbrachter Mehrleistung bieten sich für unsere Mitarbeitenden mehrere Wahlmöglichkeiten. Neben den klassischen Optionen der Freistellung oder Auszahlung können tarifliche Arbeitnehmende Zeitguthaben aus Überzeit sowie Urlaubstage und Entgelt in ein individuelles Langzeitkonto einbringen und sich zu einem späteren Zeitpunkt – etwa für ein Sabbatical, zur Kinderbetreuung, zur Pflege von Angehörigen oder vor der Regelaltersrente – bezahlt freistellen lassen. Bisher haben rund 55.000 Arbeitnehmende solch ein Wertguthabenkonto.

Seit Juli 2019 können tarifliche Arbeitnehmende zudem auf Antrag Zeitguthaben aus Überzeit oder Zusatzurlaub für Wechselschicht-, Schicht- und Nachtarbeit ganz oder teilweise in betriebliche Altersvorsorge (bAV) umwandeln und damit auch für die Zeit nach dem Arbeitsleben vorsorgen. Diese Umwandlungsmöglichkeit wurde 2020 um tariflichen Urlaub erweitert, der über den gesetzlichen Urlaub hinausgeht. Beide Modelle (Einbringung in ein Langzeitkonto und Umwandlung in die bAV) werden vom DB-Konzern zusätzlich gefördert.

In den Betrieben mit Schicht- und Wechseldienst stärken wir im Rahmen von sogenannten betrieblichen Arbeitszeitprojekten die Beteiligung und Partizipation der Mitarbeitenden an der Arbeitszeitgestaltung sowie die Individualisierung der Arbeitszeitgestaltung. Im Rahmen eines standardisierten Projektvorgehens und einer mit den Tarifparteien und Geschäftsfeldern abgestimmten Projektschablone erfolgt unter aktiver Einbindung der Mitarbeitenden die Suche nach passenden, machbaren, kundengerechten und nachhaltigen Lösungen – immer im Abgleich zwischen den Wünschen der Mitarbeitenden sowie betrieblichen und wirtschaftlichen Erfordernissen. Ein 2020 neu entwickelter Leitfaden zur Partizipation der Arbeitszeitgestaltung verschafft einen Überblick über bereits bestehende Modellansätze im DB-Konzern und gibt Orientierung zur Umsetzung eines eigenen Arbeitszeitmodells oder -projekts.

Weitere Informationen im Abschnitt *Sozial- und Nebenleistungen* → 263 f.

MOBILITÄTSLEISTUNGEN UND GEFÖRDERTER WOHNRAUM

In vielen Metropolregionen führt ein angespannter Wohnungs- und Bewerbungsmarkt dazu, dass Rekrutierungsbemühungen erschwert werden. Mit einer neuen digitalen Wohnungsbörse erleichtern wir unseren Mitarbeitenden den Zugang zu bezahlbarem Wohnraum. Gleichzeitig haben wir die Zusammenarbeit mit weiteren Wohnungsgesellschaften intensiviert und vertraglich modernisiert. Hierzu haben wir 2020 Kooperationsverträge mit drei großen Wohnungsunternehmen abgeschlossen, die unseren Mitarbeitenden

kautionsfreien und unkomplizierten Zugang zu einem Pool von rund 420.000 Wohnungen ermöglichen. Daneben analysieren wir auch die Bedarfslage unserer Mitarbeitenden in anderen Regionen, wie Hamburg und Baden-Württemberg, um künftig konkrete Wohnungsprojekte planen und umsetzen zu können.

Wir streben an, unseren Mitarbeitenden zukünftig ein vielseitiges, grünes und dabei flexibles und unkompliziertes Mobilitätsportfolio aus vor allem bahneigenen und digital verwaltbaren Diensten anzubieten. Das DB Firmenrad oder auch die Freifahrten, insbesondere im SPfV, bilden hierbei den für die Mitarbeitenden bereits gelegten Grundstein. Außertarifliche und leitende Angestellte können darüber hinaus zu Sonderkonditionen unser Bikesharing-Angebot Call a Bike und unser Carsharing-Angebot Flinkster nutzen und die BahnCard 100 statt Firmenwagen wählen. Auch für den Weg zur Arbeit wollen wir mehr Mitarbeitenden den Zugang zu günstigen Angeboten für das monatliche Verbund-Jobticket ermöglichen. Hierzu planen wir den sukzessiven Abschluss von vorteilhaften Kooperationsverträgen mit Verkehrsverbünden. Der erste richtungsweisende Vertrag wurde bereits mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) abgeschlossen.

MODERNES GESUNDHEITSMANAGEMENT

Während der Corona-Krise konnten wir wichtige Mobilitätsangebote durchgehend gewährleisten. Hieran hat insbesondere unsere Krisenstabsarbeit des betrieblichen Gesundheitsmanagements einen wichtigen Anteil. Das betriebliche Gesundheitsmanagement folgt mit seinen Aktivitäten und Schutzmaßnahmen dem deutschen Nationalen Pandemieplan, den Arbeitsschutzregelungen des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) und Vorsorgeempfehlungen des Robert-Koch-Instituts. Ziele der 24/7-Krisenstabsarbeit sind unter anderem die Minimierung des Infektionsrisikos am Arbeitsplatz, die Aufrechterhaltung der Betriebsabläufe, der Erhalt der betrieblichen Infrastruktur und die Sicherstellung der Grundversorgung. Das Gesundheitsmanagement steht dabei in ständigem Austausch mit den Gesundheitsbehörden von Bund und Ländern, dem Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) sowie dem BMVI. Mitarbeitenden und Führungskräften bietet das Gesundheitsmanagement Hilfestellungen, Informations- und Unterstützungsangebote, um die Krise gemeinsam gut zu bewältigen. Ein Beitrag zur Gestaltung moderner Beschäftigungsbedingungen ist in diesem Zusammenhang auch die Digitalisierung von Gesundheitsangeboten, vor allem zum Umgang mit psychischen Belastungen während der Krise und zur ergonomischen Beratung, jeweils mithilfe der Sozialpartnerschaften mit der Stiftungsfamilie BSW & EWH, dem Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine (VDES) und der BAHN-BKK.

Weitere Informationen im Abschnitt *Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement* → 264f.

ZUKUNFT DER ARBEIT UND DIVERSITY



Die Konzerninitiative »Menschen. Machen. Zukunft.« bot im Berichtsjahr einen passenden Rahmen, um sich konzernweit und geschäftsfeldübergreifend mit Zukunftsthemen der Arbeitswelt auseinanderzusetzen. Ziel ist es, sich rechtzeitig mit wichtigen strategischen Fragestellungen zu befassen, Wissen auszutauschen und neue Ideen zu testen. Die Corona-Krise hat deutlich gezeigt, wie schnell Zukunftsthemen (zum Beispiel mobiles Arbeiten und Führen auf Distanz) flächendeckend an Relevanz gewinnen können. Aufgrund dessen wurde in diesem Jahr explizit das Thema Neue Arbeit in den Fokus gerückt. Mit der eigens ins Leben gerufenen Woche der Neuen Arbeit wurde eine mit interner Expertise und externen Impulsen ausgestattete virtuelle Themenwoche für alle Mitarbeitenden organisiert. Sie bot die Möglichkeit, sich konzernweit zu Themen wie neue Formen der Zusammenarbeit, moderne Führung, Agilität und Selbstorganisation sowie zukünftige Berufsbilder auszutauschen. Flankierend dazu wurde das Handbuch für Neue Arbeit mit vielen konkreten Beispielen aus dem Arbeitsalltag von DB-Mitarbeitenden veröffentlicht. Die Beispiele und der Hinweis auf Methoden und Tools sollen weitere Mitarbeitende ermutigen, Arbeit und Zusammenarbeit an Sinn und Kundennutzen neu auszurichten.

In den 2019 ins Leben gerufenen H-Zukunftslabs, die konkrete Perspektiven auf Zukunftsfragen erarbeiten, wurden wichtige Ergebnisse erzielt. Im Zukunftslab 1, »Zukunftsperspektive für Berufe in der Bahnbranche«, wurden die zukünftigen Tätigkeitsprofile von Triebfahrzeugführer*innen und Bauüberwacher*innen mit entsprechenden Empfehlungen für Nachführung und Weiterentwicklung von Mitarbeitenden ausgearbeitet. Das Zukunftslab 2, »Neue Formen der Zusammenarbeit«, hat ein DB-weites Multiplikatorennetzwerk für den agilen Erstkontakt gestartet, das interne Abteilungen berät, die sich zum Thema Agilität und Selbstorganisation informieren und/oder agil aufstellen wollen. Darüber hinaus ist ein übergreifendes Beratungs- und Qualifizierungsportfolio für agile Organisationsentwicklung entstanden.

Zur systematischen Berücksichtigung von relevanten Megatrends wurde 2020 eine HR-Trendmap als eigene Methode zur Analyse von Zukunftsthemen erstellt. Sie zeigt die Relevanz von 35 Zukunftstrends bei der Personalarbeit im DB-Konzern und weist auf daraus resultierende Herausforderungen hin.

Unter dem Motto »Mehr sehen. Mehr erkennen. Mehr erreichen.« drehte sich in der diesjährigen zweiten konzernweiten Diversity-Woche alles um das Thema unbewusste Vorurteile. Ziel der digitalen Veranstaltung war es, Vielfalt im DB-Konzern zu zeigen, zu diskutieren und sich zu vernetzen.

Konkrete Möglichkeiten, Vielfalt im Arbeitsalltag zu befördern, wurden über Filme, Vorträge, Workshops, Tipps&Tricks und ein DB-spezifisches »Diversity&Inclusion«-Online-Training vermittelt.

30% FRAUEN IN FÜHRUNG

Die Erhöhung des Frauenanteils unter den Führungskräften ist Teil unserer ganzheitlichen Diversity-Strategie. Auf dem Weg zu einem ausgeglichenen Geschlechterverhältnis in der Belegschaft hat der Vorstand im März 2020 neue Ziele verabschiedet. Der Anteil von Frauen unter den Führungskräften der vom Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen (FüPoG) betroffenen Gesellschaften soll bis Ende 2024 auf den Ebenen Aufsichtsräte, Vorstände/Geschäftsführungen, erste und zweite Führungsebene auf insgesamt 30% steigen. Der Anteil von Frauen in Führungspositionen der betroffenen Gesellschaften umfasst bezogen auf die zum 31. Dezember 2020 gültige Organisationsstruktur über alle Ebenen 24,4%. Durch externe Rekrutierung aller Zielgruppen soll zudem der Anteil von Frauen in der Gesamtbelegschaft erhöht werden. Ziel ist, die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern weiter voranzutreiben.

Durch die Teilnahme am Frauen-Karriere-Index und eine umfangreiche interne Befragung unter dem Titel »Paradigmen und Potenziale für Frauen in Führungspositionen« wurden Handlungsfelder identifiziert und neue Maßnahmen zur Erreichung der Frauenziele abgeleitet. Mit einer Kombination aus bedarfsgerechten Beschäftigungsbedingungen, individueller Karriereförderung, gezielter Ansprache von Frauen sowie der Weiterentwicklung der Unternehmenskultur wollen wir mehr Frauen gewinnen und langfristig im Konzern binden.

Transformationsprojekt Smart HR

Mit Smart HR versuchen wir effizienter, moderner und wettbewerbsfähiger zu werden. Wir verfolgen die Ablösung unseres aktuellen Personalmanagementsystems durch eine cloud-basierte Lösung, in der Mitarbeitende über digitale Services HR-Produkte selbst jederzeit und ortsunabhängig nutzen können. Nach einer Vorbereitungs- und Ausschreibungsphase wurde auch der Vertrag mit dem Ausschreibungsgewinner, der Oracle HCM Suite, abgeschlossen. Des Weiteren wurde die Readiness-Phase erfolgreich beendet und die Organisation damit fachlich so weit wie möglich auf die kommende Implementierung vorbereitet. Die letzten Vorbereitungen für die Implementierung, die im Sommer 2021 startet, werden im Rahmen der Ramp-up-Phase aktuell erledigt. Sie beinhaltet erforderliche Maßnahmen, um im Sommer mit den Implementierungsressourcen und einem Implementierungspartner arbeitsfähig zu sein. Die Implementierung geht bis 2024, ein erster Go-Live soll Anfang 2023 erfolgen.

MITARBEITENDENZAHL UND -STRUKTUR

Mitarbeitende per 31.12. (in VZP)	2020	2019	Veränderung		2018
			absolut	%	
DB Fernverkehr	18.794	17.289	+1.505	+8,7	16.548
DB Regio	37.159	36.374	+785	+2,2	35.881
DB Cargo	30.052	29.525	+527	+1,8	28.842
DB Netze Fahrweg	50.330	48.787	+1.543	+3,2	46.969
DB Netze Personenbahnhöfe	6.525	6.216	+309	+5,0	5.804
DB Netze Energie	1.861	1.772	+89	+5,0	1.734
Sonstige	57.878	55.497	+2.381	+4,3	53.877
Systemverbund Bahn	202.599	195.460	+7.139	+3,7	189.655
DB Arriva	46.008	52.331	-6.323	-12,1	53.056
DB Schenker	74.161	76.153	-1.992	-2,6	75.817
DB-Konzern	322.768	323.944	-1.176	-0,4	318.528
± Konsolidierungskreis- änderungen	-435	-298	-137	+46,0	-
DB-Konzern - vergleichbar	322.333	323.646	-1.313	-0,4	-

Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Mitarbeitendenzahlen in Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

Per 31. Dezember 2020 lag die Mitarbeitendenzahl auf dem Niveau des Vorjahresendes. Rückgänge bei DB Arriva vor allem infolge der Beendigung des **ARN-Franchise** → 156 und DB Schenker infolge des Volumenrückgangs wurden durch einen Anstieg im Systemverbund Bahn nahezu vollständig kompensiert. Hier wirkten vor allem Maßnahmen zur Steigerung der Kapazität und Qualität bei DB Netze Fahrweg, DB Fernverkehr sowie DB Regio. Im Bereich Sonstige stieg Zahl der Mitarbeitenden zudem unter anderem infolge von ausgeweiteten Digitalisierungsmaßnahmen sowie der Erhöhung der Eigenfertigungstiefe vor allem bei DB E&C, DB Systel und DB Fahrzeuginstandhaltung.

Mitarbeitende nach Regionen per 31.12. (in VZP)	2020	2019	Veränderung		2018
			absolut	%	
Deutschland	207.996	202.328	+5.668	+2,8	196.334
Europa (ohne Deutschland)	85.699	92.106	-6.407	-7,0	92.336
Asien/Pazifik	16.764	16.890	-126	-0,7	16.751
Nordamerika	9.027	9.285	-258	-2,8	9.736
Übrige Welt	3.282	3.335	-53	-1,6	3.371
DB-Konzern	322.768	323.944	-1.176	-0,4	318.528

Verbundenheit der Mitarbeitenden (in Jahren)	2020	2019	2018
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit	17	17	18
Altersdurchschnitt	45	45	45

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

Frauenanteil per 31.12. (in %)	2020	2019	2018
DB-Konzern	24,3	24,3	24,5
in Deutschland	23,3	23,3	23,2

Weitere Informationen im Abschnitt **Mitarbeitendenzahl und -struktur** → 265.

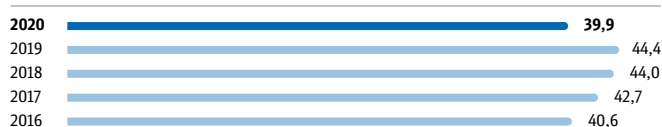
Geschäfts- verlauf

- 96 > Kennzahlenübersicht
- 97 > Corona-Pandemie: deutlich verschlechtertes Umfeld
- 98 > Ertragslage
- 102 > Finanzlage
- 104 > Ökonomische Steuerungskennzahlen
- 107 > Kapitalflussrechnung
- 107 > Vermögenslage

KENNZAHLENÜBERSICHT

Ökonomie

Umsatz bereinigt (in Mrd. €)

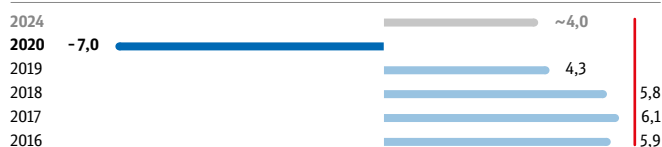


EBIT bereinigt (in Mio. €)



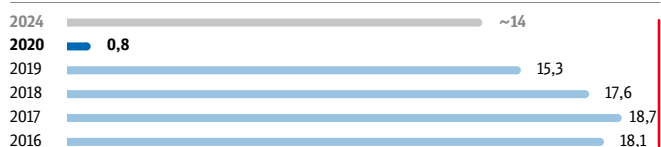
ROCE¹⁾ (in %)

Ziel: ≥ 6,5

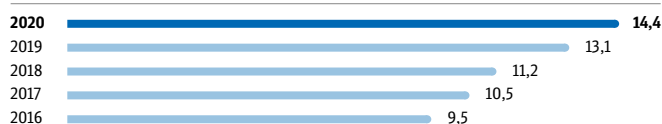


Tilgungsdeckung (in %)

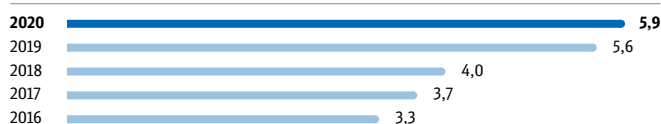
Ziel: ≥ 20



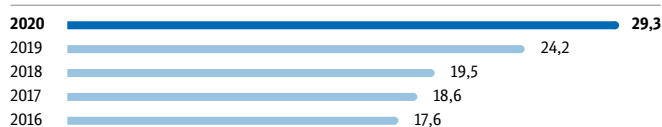
Brutto-Investitionen¹⁾ (in Mrd. €)



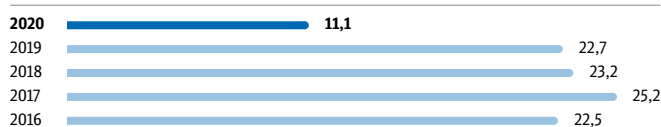
Netto-Investitionen¹⁾ (in Mrd. €)



Netto-Finanzschulden¹⁾ per 31.12. (in Mrd. €)



Eigenkapitalquote¹⁾ (in %)



¹⁾ Ab 2019 durch IFRS-16-Effekt (Integrierter Bericht 2019 → 101) eingeschränkte Vergleichbarkeit zu Vorjahreswerten.

— Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

CORONA-PANDEMIE: DEUTLICH VERSCHLECHTERTES UMFELD

Rahmenbedingungen

Entwicklung wesentlicher makroökonomischer Größen im Vorjahresvergleich (in %)	2020	2019	2018
WELTHANDEL (REAL)			
Warenhandel	-5,9	+0,6	+4,5
BIP			
Welt	-3,7	+2,5	+3,2
USA	-3,5	+2,2	+3,0
China	+2,3	+6,0	+6,8
Japan	-4,9	+0,3	+0,6
Europa	-6,3	+1,5	+2,1
Euro-Raum	-6,8	+1,3	+1,9
Deutschland	-5,3	+0,6	+1,3

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für die Jahre 2018 bis 2020 entsprechen den per Februar 2021 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Oxford Economics

Die globale Entwicklung der Wirtschaft wurde 2020 durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. Nach der ersten Infektionswelle ab Februar bis zum Frühsommer 2020, erholte sich die Wirtschaft in vielen Ländern bis September 2020 wieder spürbar. Eine zweite Welle verzögerte eine Rückkehr auf den Wachstumspfad aber deutlich. Da die Maßnahmen zur Bekämpfung der Ausbreitung des Virus während der zweiten Infektionswelle in vielen Ländern gezielter waren, wurde die Wirtschaft insgesamt nicht mehr so stark beeinträchtigt, allerdings zulasten einiger Branchen wie insbesondere Tourismus und Gastronomie.

Die Unterbrechungen internationaler Produktionsketten insbesondere im Bereich der Investitions- und langlebigen Konsumgüter belasteten die Angebotsseite. Die Nachfrage wurde durch geringere Haushaltseinkommen und erhöhte Unsicherheit negativ beeinflusst. Hier waren vor allem langlebige Konsumgüter betroffen. Neben der produzierenden Wirtschaft wurden durch die Kontaktbeschränkungen viele Dienstleistungsbranchen wie Verkehr und Gastgewerbe stark beeinträchtigt.

Die Corona-Pandemie verstärkte teilweise eine rückläufige Entwicklung, da viele Volkswirtschaften bereits zuvor eine deutliche Abkühlung des Wirtschaftswachstums verzeichneten. So war der globale Handel bereits 2019 kaum gewachsen.

Die großen Wirtschaftsregionen sind von der Wirtschaftskrise unterschiedlich stark betroffen. China gelang es durch drastische Maßnahmen vergleichsweise schnell, eine weitere Verbreitung des Virus einzudämmen und so die Auswirkungen auf die Wirtschaft zu begrenzen. China ist unter den großen Wirtschaftsnationen die einzige, deren Wirtschaft auch 2020 wuchs, wenn auch deutlich moderater als in den Vorjahren. In der Region Asien/Pazifik nahm das Wachstum

in der Folge nur geringfügig ab. Deutlich stärker war die Abnahme in den USA und ganz Nordamerika. Da die Bedeutung des Außenhandels und grenzüberschreitender Produktionsketten im Vergleich zu Europa oder einigen asiatischen Ländern geringer ist, gab es jedoch auch weniger von außen wirkende negative Effekte.

Europa trafen die Auswirkungen der Corona-Pandemie stärker. Vor allem in den großen westeuropäischen Volkswirtschaften Vereinigtes Königreich, Italien, Spanien und Frankreich brachen die Wirtschaftsleistungen stark ein. Die Wirtschaft in den Ländern Skandinaviens und Osteuropas litt hingegen weniger; auch Deutschland verzeichnete einen vergleichsweise weniger starken, dennoch substanziellen Rückgang der Wirtschaftsleistung. In Deutschland wirkte sich die starke Abhängigkeit vom Außenhandel insbesondere bei Investitionsgütern negativ aus. Aufgrund solider Staatsfinanzen war Deutschland jedoch besser als andere Länder gerüstet, um den negativen Folgen der Corona-Pandemie zu begegnen. Unter anderem wurde die Wirtschaft mit Krediten, steuerlichen Entlastungen sowie dem Kurzarbeitsprogramm unterstützt. Stützend wirkten sich auch der niedrigere Ölpreis sowie die weiter sehr expansive Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB) auf die europäische Wirtschaft aus.

Energiemärkte

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

BRENTÖL

Brent (in USD / bbl)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Durchschnittspreis	43,2	64,2	-21,0	-32,7
Höchstpreis	71,8	75,6	-	-
Tiefstpreis	16,0	52,5	-	-
Jahresendpreis	51,8	66,0	-14,2	-21,5

Quelle: Thomson Reuters

Der Ölpreis ging 2020 im Jahresdurchschnitt sehr deutlich zurück; die leichte Aufwertung des Euros verstärkte den daraus resultierenden Entlastungseffekt auf die Kraftstoffpreise in Europa und Deutschland weiter. Diese waren im Vergleich zum Vorjahr um rund 10 % rückläufig. Infolgedessen verschlechterte sich die Wettbewerbssituation der Eisenbahnen im Vergleich zu Pkw und Lkw. Gleichzeitig resultierten aus geringeren Kraftstoffpreisen Kostenreduzierungen im Landverkehr bei DB Schenker sowie im Busgeschäft.

STROM UND EMISSIONSZERTIFIKATE

			Veränderung	
	2020	2019	absolut	%
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR)				
IN €/MWH				
Durchschnittspreis	40,5	48,1	- 7,6	- 15,8
Höchstpreis	50,0	53,5	-	-
Tiefstpreis	33,9	41,6	-	-
Jahresendpreis	50,0	45,0	+ 5,0	+ 11,1
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO₂				
Durchschnittspreis	24,8	24,9	- 0,1	- 0,4
Höchstpreis	33,5	30,0	-	-
Tiefstpreis	14,3	18,4	-	-
Jahresendpreis	32,7	24,6	+ 8,1	+ 32,9

Quelle: Thomson Reuters

Die in 2020 realisierten Preiseffekte führten zu keinen wesentlichen Ergebnisbelastungen im operativen Geschäft.

ERTRAGSLAGE

- > *Wirtschaftliche Entwicklung infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie erheblich unter Druck.*
- > *Umsatz und operative Ergebnisgrößen deutlich rückläufig.*
- > *Maßnahmen zum Ausbau der Kapazität, zur Verbesserung der Qualität und zur Digitalisierung fortgeführt.*

GRI Vergleichbarkeit zum Vorjahr

102-48

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des DB-Konzerns wurde 2020 wesentlich durch die Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie beeinflusst. Ausgangs- und Reisebeschränkungen führten seit März 2020 zu einem starken Einbruch der Reisendenzahlen. Die Nachfrage im Gütertransport ging infolge von Unterbrechungen internationaler Lieferketten sowie Produktionsstopps bei Kunden ebenfalls zurück. Zwischen Mai und August 2020 erholte sich die Nachfrage infolge gelockerter Beschränkungen wieder spürbar. Seit September 2020 ist unter anderem wegen einer Ausweitung der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie eine Unterbrechung der Erholung zu verzeichnen.

Veränderungen im Konsolidierungskreis → 192 f. haben die Aufwands- und Ertragsentwicklung 2020 nicht wesentlich beeinflusst.

Umsatz

			Veränderung	
Umsatz (in Mio. €)	2020	2019	absolut	%
Umsatz	39.901	44.430	- 4.529	- 10,2
± Sondereffekte	1	1	-	-
Umsatz bereinigt	39.902	44.431	- 4.529	- 10,2
davon Systemverbund Bahn	18.511	22.220	- 3.709	- 16,7
± Konsolidierungskreisänderungen	- 44	- 101	+ 57	- 56,4
± Währungskursänderungen	339	-	+ 339	-
Umsatz vergleichbar	40.197	44.330	- 4.133	- 9,3
davon Systemverbund Bahn	18.479	22.119	- 3.640	- 16,5

Der Umsatz ging im Wesentlichen infolge coronabedingter Nachfrageeinbrüche im Personenverkehr deutlich zurück. Zudem wirkten sich die *Beendigung des Arriva-Rail-North-(ARN-) Franchise → 157* und konjunkturbedingte Rückgänge bei DB Cargo negativ aus. Im Wesentlichen preis- und leistungsbedingte Umsatzzuwächse bei DB Netze Fahrweg sowie Umsatzsteigerungen bei DB Schenker infolge gestiegener Frachtraten wirkten hingegen positiv. Auch DB Fernverkehr verzeichnete in den ersten beiden Monaten 2020 noch einen vor allem leistungsbedingten Umsatzanstieg.

Die Sondereffekte waren 2020 unerheblich und im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Konsolidierungskreis- und Währungskursänderungen hatten auf Konzernebene keine spürbaren Auswirkungen im Vorjahresvergleich:

- > Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betrafen DB Cargo (+ 36 Mio. €) und den Bereich Sonstige (+ 8 Mio. €) in 2020 sowie DB Fernverkehr (- 91 Mio. €) und DB Netze Personenbahnhöfe (- 10 Mio. €) im Vorjahr.
- > Die Effekte aus Währungskursänderungen entfielen im Wesentlichen auf DB Schenker (- 291 Mio. €), DB Arriva (- 38 Mio. €) und DB Cargo (- 9 Mio. €).

UMSATZENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

Außenumsatz bereinigt nach Geschäftsfeldern (in Mio. €)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
DB Fernverkehr	2.753	4.824	- 2.071	- 42,9
DB Regio	7.553	8.830	- 1.277	- 14,5
DB Cargo	3.854	4.188	- 334	- 8,0
DB Netze Fahrweg	1.808	1.687	+ 121	+ 7,2
DB Netze Personenbahnhöfe	525	590	- 65	- 11,0
DB Netze Energie	1.297	1.308	- 11	- 0,8
Sonstige	523	581	- 58	- 10,0
Systemverbund Bahn	18.313	22.008	- 3.695	- 16,8
DB Arriva	3.988	5.405	- 1.417	- 26,2
DB Schenker	17.601	17.018	+ 583	+ 3,4
DB-Konzern	39.902	44.431	- 4.529	- 10,2

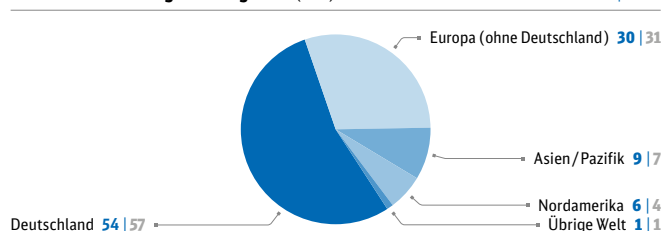
Die Außenumsatzentwicklung der Transporteure im **Systemverbund Bahn** → 55 war deutlich rückläufig. Stabiler entwickelten sich die Infrastrukturgeschäftsfelder, DB Netze Fahrweg zeigte sogar einen Außenumsatzzuwachs infolge des Leistungsausbaus von konzernexternen Bahnen. Neben den Corona-Effekten führte bei DB Arriva auch die Beendigung des **ARN-Franchise** → 157 im März 2020 zu einem deutlichen Umsatzrückgang. DB Schenker verzeichnete vor allem infolge gestiegener Frachtraten insbesondere in der Luftfracht einen Umsatzzuwachs.

UMSATZSTRUKTUR

Außenumsatzstruktur bereinigt (in %)	2020	2019
DB Fernverkehr	6,9	10,9
DB Regio	18,9	19,9
DB Cargo	9,7	9,4
DB Netze Fahrweg	4,5	3,8
DB Netze Personenbahnhöfe	1,3	1,3
DB Netze Energie	3,3	2,9
Sonstige	1,3	1,3
Systemverbund Bahn	45,9	49,5
DB Arriva	10,0	12,2
DB Schenker	44,1	38,3
DB-Konzern	100	100

Infolge des Umsatzrückgangs der Geschäftsfelder des Systemverbunds Bahn und bei DB Arriva sowie eines gleichzeitigen Anstiegs bei DB Schenker hat sich die Umsatzstruktur in 2020 spürbar zugunsten von DB Schenker verschoben.

Außenumsatz bereinigt nach Regionen (in %) 2020 | 2019



Außenumsatz bereinigt nach Regionen (in Mio. €)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	21.568	25.165	- 3.597	- 14,3
Europa (ohne Deutschland)	12.031	13.653	- 1.622	- 11,9
Asien/Pazifik	3.519	3.121	+ 398	+ 12,8
Nordamerika	2.236	1.924	+ 312	+ 16,2
Übrige Welt	548	568	- 20	- 3,5
DB-Konzern	39.902	44.431	- 4.529	- 10,2

Die regionale Umsatzentwicklung war differenziert:

- > In Deutschland sank der Umsatz deutlich. Dies war insbesondere die Folge coronabedingter Nachfragerückgängen bei DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo.

- > Die Umsatzentwicklung in Europa (ohne Deutschland) war ebenfalls schwächer. Neben Corona-Effekten belasteten zudem die Beendigung des ARN-Franchise sowie negative Währungskurseffekte die Entwicklung.
- > In den Regionen Asien/Pazifik und Nordamerika stieg der Umsatz bei DB Schenker vor allem infolge von Preiseffekten. Währungskurseffekte wirkten dämpfend.

Ergebnisentwicklung

ÜBERLEITUNG AUF DIE BEREINIGTE ERGEBNISRECHNUNG

GRI
201-1

- > In der bereinigten Ergebnisdarstellung werden Sonderverhältnisse 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 umgliedert, 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 umgegliederte Betrag resultiert fast vollständig aus Akquisitionen im Geschäftsfeld DB 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.

Überleitung auf die bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung (in Mio. €)	2020	Umgliederungen				Bereinigung Sondereffekte				2020 bereinigt
		Auf-/Ab- zinsung IFRS	Beteili- gungs- ergebnis	PPA- Amorti- sation	Wertmin- derung Firmen- werte	Re- strukturi- erung	Vorsorge für Rück- bauver- pflichtung	Zusätz- liche Energie- aufwen- dungen	Sonstige	
Umsatz	39.901	-	-	-	-	-	-	-	1	39.902
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	3.564	-	-	-	-	-	-	-	-	3.564
Sonstige betriebliche Erträge	3.439	-	-	-	-	-23	-	-	-25	3.391
Materialaufwand	-22.757	-	-	-	-	2	-	72	0	-22.683
Personalaufwand	-18.297	-	-	-	-	134	-	-	-4	-18.167
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.235	-	-	-	-	0	79	-	151	-5.005
EBITDA	615	-	-	-	-	113	79	72	123	1.002
Abschreibungen	-5.372	-	-	55	1.411	1	-	-	0	-3.905
Operatives Ergebnis (EBIT) EBIT bereinigt	-4.757	-	-	55	1.411	114	79	72	123	-2.903
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	-615	73	-	-	-	0	-	-	1	-541
Operatives Ergebnis nach Zinsen	-5.372	73	-	55	1.411	114	79	72	124	-3.444
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen Beteiligungsergebnis	-21	-	1	-	-	-	-	-	-	-20
Übriges Finanzergebnis	-91	-73	-1	-	-	-	-	-	-	-165
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-	-	-55	-	-	-	-	-	-55
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-	-	-1.411	-114	-79	-72	-124	-1.800
Ergebnis vor Ertragsteuern	-5.484	-	-	-	-	-	-	-	-	-5.484

Auszug bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung (in Mio. €)	2020 bereinigt	2019 bereinigt	Veränderung			
			absolut	davon Kon- solidierungs- kreiseffekte	davon Währungs- kurseffekte	%
Umsatz	39.902	44.431	-4.529	-57	-339	-10,2
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	3.564	3.166	+398	-1	-1	+12,6
Sonstige betriebliche Erträge	3.391	3.008	+383	-2	-8	+12,7
Materialaufwand	-22.683	-22.259	-424	+42	+233	+1,9
Personalaufwand	-18.167	-18.011	-156	+3	+66	+0,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.005	-4.899	-106	+7	+22	+2,2
EBITDA bereinigt	1.002	5.436	-4.434	-8	-27	-81,6
Abschreibungen	-3.905	-3.599	-306	-3	+8	+8,5
EBIT bereinigt	-2.903	1.837	-4.740	-11	-19	-
Operativer Zinssaldo	-541	-620	+79	-	-2	-12,7
Operatives Ergebnis nach Zinsen	-3.444	1.217	-4.661	-11	-21	-
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen Beteiligungsergebnis	-20	-9	-11	-	-0	+122
Übriges Finanzergebnis	-165	-72	-93	+24	+18	+129
PPA-Amortisation Kundenverträge	-55	-62	+7	-	+2	-11,3
Außerordentliches Ergebnis	-1.800	-393	-1.407	-	+14	-
Ergebnis vor Ertragsteuern	-5.484	681	-6.165	+13	+13	-

OPERATIVE ERGEBNISGRÖSSEN

Die dargestellte Entwicklung beschreibt die um Sondereffekte bereinigten Veränderungen der wesentlichen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung.

Im Berichtsjahr wirkten Währungskurseffekte insgesamt unwesentlich ertrags- und aufwandsmindernd. Effekte aus Veränderungen im Konsolidierungskreis waren ebenfalls nicht wesentlich. Die Auswirkungen sind in der voranstehenden Tabelle dargestellt und werden im Folgenden nicht mehr erläutert.

Die Corona-Pandemie hat die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns 2020 erheblich beeinträchtigt. Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich in der Folge, primär getrieben durch den Systemverbund Bahn, deutlich rück-

läufig. Hier konnten Belastungen aus leistungsbedingten Umsatzrückgängen, zusätzlichen Personalaufwendungen (Kapazitätsausbau und Tarifsteigerungen) sowie zur Verbesserung der Qualität und für die Digitalisierung nur in geringem Umfang durch Gegensteuerungsmaßnahmen ausgeglichen werden. Auch bei DB Arriva war die Entwicklung primär coronabedingt deutlich schwächer. Positiv wirkte der Anstieg des operativen Ergebnisses bei DB Schenker, vor allem getrieben durch die Entwicklung in der Luftfracht.

- > Die **Umsatzentwicklung** → 98 f. war vor allem coronabedingt und infolge der **Beendigung des ARN-Franchise** → 157 deutlich rückläufig.

- > Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen getrieben durch DB Regio deutlich. Hier wirkten im Wesentlichen erhaltene Corona-Unterstützungsleistungen aus der **Branchenlösung für den Regionalverkehr** → 62. Auch bei DB Arriva wirkten erhaltene Corona-Unterstützungsleistungen unter anderem bei UK Bus.

Der operative Aufwand stieg gedämpft durch die rückläufige Leistungsentwicklung insgesamt nur geringfügig:

- > Der Materialaufwand nahm leicht zu. Im Systemverbund Bahn wirkten vor allem höhere Instandhaltungsaufwendungen bei DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe sowie insbesondere preisbedingt höhere Energieaufwendungen. Bei DB Schenker wurden geringere eingekaufte Transportleistungen infolge von Volumengängen durch höhere Frachtraten mehr als ausgeglichen. Gegenläufig wirkten Leistungsrückgänge bei DB Regio. Bei DB Arriva wirkte zudem die Beendigung des ARN-Franchise aufwandsreduzierend.
- > Auch der Personalaufwand stieg leicht an. Im Systemverbund Bahn wirkte sich neben Tarifeffekten auch die höhere Mitarbeitendenzahl aus. Vor allem die Beendigung des ARN-Franchise bei DB Arriva sowie Gegensteuerungsmaßnahmen bei DB Schenker wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich im Systemverbund Bahn im Wesentlichen infolge der coronabedingten Zuführung zu Drohverlustrückstellungen bei DB Regio deutlich. Bei DB Arriva wurde die coronabedingte Bildung von Drohverlustrückstellungen teilweise durch Effekte aus der Beendigung des ARN-Franchise ausgeglichen. Auch der Rückgang der Miet- und Reisekosten unter anderem bei DB Schenker wirkte aufwandsmindernd.
- > Die Abschreibungen stiegen vor allem im Systemverbund Bahn investitionsbedingt sowie infolge außerplanmäßiger Abschreibungen auf Software deutlich.

Der operative Zinssaldo entwickelte sich vor allem infolge eines grundsätzlich niedrigeren Zinsniveaus besser. Auf die deutlich negative Entwicklung des operativen Ergebnisses nach Zinsen hat dies allerdings keine wesentliche dämpfende Auswirkung.

Das deutlich rückläufige Beteiligungsergebnis wurde maßgeblich durch die At-Equity-Gesellschaften GHT Mobility GmbH, Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A. sowie Trieste Transporti S.P.A. getrieben.

Die deutliche Verschlechterung des übrigen Finanzergebnisses ergab sich im Wesentlichen aus Wertberichtigungen von Beteiligungsbuchwerten unter anderem der At-Equity-Gesellschaft Barraqueiro bei DB Arriva sowie im Saldo höheren Auf- beziehungsweise Abzinsung von Rückstellungen.

Die außerordentlichen Belastungen stiegen im Wesentlichen infolge von Wertminderungen bei DB Arriva deutlich:

Außerordentliches Ergebnis (in Mio. €)	2020	davon EBIT- wirksam	2019	davon EBIT- wirksam
DB Fernverkehr	1	1	-	-
DB Regio	-4	-4	0	0
DB Cargo	-13	-13	-12	-12
DB Netze Fahrweg	-142	-141	-77	-75
DB Netze Personenbahnhöfe	3	3	3	3
DB Netze Energie	-72	-72	-	-
Sonstige/Konsolidierung Systemverbund Bahn	-193	-193	-109	-109
Systemverbund Bahn	-420	-419	-195	-193
DB Arriva	-1.380	-1.380	-182	-182
DB Schenker	0	0	-2	-2
Konsolidierung Übrige	0	0	-14	-14
DB-Konzern	-1.800	-1.799	-393	-391

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

- > **Wertminderungen von Firmenwerten** → 200 vor allem infolge coronabedingt schwächerer Ergebnis- und Cashflow-Erwartungen (DB Arriva) und
- > Restrukturierungsmaßnahmen (im Wesentlichen Bereich Sonstige).

Die Zusammensetzung des außerordentlichen Ergebnisses im Vorjahr ist im **Integrierten Bericht 2019** → 104 dargestellt.

JAHRESERGEBNIS

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung (in Mio. €)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Ergebnis vor Ertragsteuern	-5.484	681	-6.165	-
Ertragsteuern	-223	-1	-222	-
tatsächliche Ertragsteuern	-180	-137	-43	+31,4
latenter Steueraufwand (-)/-ertrag (+)	-43	136	-179	-
Jahresergebnis	-5.707	680	-6.387	-
Aktionäre der DB AG	-5.710	662	-6.372	-
Hybridkapitalgeber	26	5	+21	-
andere Gesellschafter (nicht beherrschende Anteile)	-23	13	-36	-
Ergebnis je Aktie in €				
unverwässert	-13,28	1,54	-14,82	-
verwässert	-13,28	1,54	-14,82	-

Der deutliche Rückgang des Ergebnisses vor Ertragsteuern wurde durch die Entwicklung der Ertragsteuerposition verstärkt. Die tatsächlichen Ertragsteuern stiegen aufgrund besserer Ergebnisse bei einigen ausländischen Konzerngesellschaften. Zudem ergab sich infolge geänderter Einschätzungen zur künftigen Nutzung von Verlustvorträgen ein latenter Steueraufwand (im Vorjahr: latenter Steuerertrag). Das Jahresergebnis (Ergebnis nach Ertragsteuern) ging in der Folge noch etwas deutlicher zurück.

Das Ergebnis je Aktie entwickelte sich entsprechend.

OPERATIVE ERGEBNISENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

EBIT bereinigt nach Geschäftsfeldern (in Mio. €)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
DB Fernverkehr	- 1.681	485	- 2.166	-
DB Regio	- 451	408	- 859	-
DB Cargo	- 728	- 308	- 420	+ 136
DB Netze Fahrweg	409	807	- 398	- 49,3
DB Netze Personenbahnhöfe	24	210	- 186	- 88,6
DB Netze Energie	5	43	- 38	- 88,4
Sonstige/Konsolidierung Systemverbund Bahn	- 753	- 622	- 131	+ 21,1
Systemverbund Bahn	- 3.175	1.023	- 4.198	-
DB Arriva	- 431	289	- 720	-
DB Schenker	711	538	+ 173	+ 32,2
Konsolidierung Übrige	- 8	- 13	+ 5	- 38,5
DB-Konzern	- 2.903	1.837	- 4.740	-

Die Entwicklung der *bereinigten Ergebnisgrößen der Geschäftsfelder* → 112 ff. war mit Ausnahme von DB Schenker schwächer:

- > Die Geschäftsfelder des Systemverbunds Bahn entwickelten sich getrieben durch den coronabedingten Nachfrageeinbruch massiv rückläufig. Darüber hinaus wirkten zusätzliche Aufwendungen für Mitarbeitende sowie Kapazitäts- und Qualitätsmaßnahmen belastend.
- > DB Arriva entwickelte sich ebenfalls im Wesentlichen getrieben durch belastende Corona-Effekte deutlich unter dem Niveau des Vorjahres.
- > DB Schenker entwickelte sich unter anderem getrieben durch die Entwicklung in der Luftfracht deutlich positiv. Absatzseitige Preiseffekte konnten vor allem coronabedingte Leistungsrückgänge mehr als kompensieren.

Abweichungen zur Prognose

Erwartungen für das Geschäftsjahr 2020	2019	2020 (Prognose März 2020)	2020 (Prognose Juli 2020)	2020
Umsatz in Mrd. €	44,4	↘	> 38,5	39,9
EBIT bereinigt in Mrd. €	1,8	↘	> - 3,5	- 2,9
ROCE in %	4,3	↘	-	- 7,0
Tilgungsdeckung in %	15,3	↘	-	0,8

- ↗ oberhalb des Vorjahreswerts
- auf Vorjahresniveau
- ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Die Entwicklung der Ertragslage verlief insgesamt im Rahmen unserer teilweise konkretisierten Erwartungen aus dem Juli 2020. Die Erholung der Nachfrage im Frühjahr und Sommer 2020 verlief insgesamt etwas schneller als erwartet und überkompensierte auch die Auswirkungen aus deren Unterbrechung im letzten Quartal 2020. Umsatz und operatives Ergebnis gingen in der Folge etwas weniger stark zurück als erwartet. Die Entwicklung von Return on Capital Employed (ROCE) und Tilgungsdeckung verlief in der erwarteten Weise.

FINANZLAGE

- > Insgesamt elf Anleihetransaktionen (Gesamt volumen rund 5,4 Mrd. €).
- > Anpassung der Langfristige-Einstufung durch S&P.

Zinsumfeld

Rendite zehnjährige Bundesanleihen (in %)	2020	2019	Veränderung in Prozent- punkten
Durchschnittrendite	- 0,48	- 0,22	- 0,26
Höchstrendite	- 0,14	+ 0,28	- 0,42
Tiefstrendite	- 0,91	- 0,74	- 0,17
Jahresrendite	- 0,58	- 0,19	- 0,39

Quelle: Thomson Reuters

Bedingt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie blieben die Renditen im Euro-Raum weiterhin auf sehr niedrigem Niveau. Die Verzinsung zehnjähriger Bundesanleihen blieb 2020 im negativen Bereich und fiel seit Ausbruch der Pandemie in Europa bis zum Jahresende auf ein Niveau unterhalb von - 0,5 %. Wesentlich trug hierzu das Anleihekaufprogramm der EZB zur Bekämpfung der Pandemiefolgen (Volumen per 31. Dezember 2020: 1,85 Bio. €) bei, das durch weitere europäische und nationale Maßnahmen unterstützt wurde.

Finanzmanagementsystem

Finanzierungsinstrumente per 31.12. (in Mrd. €)	Volumen 2020	davon in Anspruch genommen	Volumen 2019	davon in Anspruch genommen
European-Debt-Issuance- Programm	30,0	23,3	25,0	20,2
Australian-Debt-Issuance- Programm (5 Mrd. AUD)	3,1	0,9	3,1	0,8
Multi-Currency-Commercial- Paper-Programm	3,0	-	3,0	0,9
Garantierte Kreditfazilitäten	5,0	2,9	2,0	-

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

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

Die Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften durch kurzfristige Kreditlinien, die im Rahmen des Cashpoolings auf internen Kontokorrentkonten und/oder durch feste kurzfristige Kreditausreichungen in Anspruch genommen werden können, oder in Form von langfristigen Darlehen weitergeleitet. Vorteile dieses Konzepts liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

- > Für die langfristige Fremdfinanzierung steht uns ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) zur Verfügung, dessen Volumen 2020 erhöht wurde. Unter dem EDIP wurden 2020 zehn Senioranleihen (Gesamt volumen: 5,3 Mrd.€) emittiert. Gegenläufig wurden Senioranleihen mit einem Gesamtvolumen von 2,1 Mrd.€ getilgt. Der Auslastungsgrad ging in der Folge per 31. Dezember 2020 leicht auf rund 78 % zurück (per 31. Dezember 2019: rund 81 %).
- > Darüber hinaus steht uns ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung. Unter diesem Programm wurde 2020 eine Anleihe (Volumen: 0,1 Mrd.€) begeben. Der Auslastungsgrad stieg per 31. Dezember 2020 auf rund 28 % (per 31. Dezember 2019: rund 24 %).
- > Im Bereich der kurzfristigen Fremdfinanzierung steht uns unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung, das per 31. Dezember 2020 nicht in Anspruch genommen war (Auslastungsgrad per 31. Dezember 2019: rund 30 %).
- > Zudem verfügten wir per 31. Dezember 2020 über garantierte Kreditfazilitäten mit einer Restlaufzeit von bis zu 2,0 Jahren. Diese beinhalten auch 2020 vereinbarte kurzfristige Kreditlinien in Höhe von 3,0 Mrd.€, die der Zwischenfinanzierung der vom Bund *geplanten Stärkung des Eigenkapitals der DB AG* → 62 f. dienen (Brückenfinanzierung) und nahezu vollständig ausgenutzt wurden.
- > Darüber hinaus konnten wir per 31. Dezember 2020 auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 2,6 Mrd.€ zurückgreifen (per 31. Dezember 2019: 2,7 Mrd.€). Diese Linien werden Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt und umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Das Leasingvolumen blieb nahezu unverändert. Die Beendigung des *ARN-Franchise* → 157 im März 2020 (rund 600 Mio.€) kompensierte dabei einen Anstieg aufgrund neuer Immobilienverträge.

Für die Finanzierung von SPNV-Fahrzeugen wurden zwei Sale-and-Leaseback-Verträge abgeschlossen:

- > Der Leasingvertrag für 18 neue Triebfahrzeuge von Siemens für das Netz Lausitz beginnt am 11. Dezember 2022 (kalkulatorische Laufzeit: 25 Jahre). DB Regio ist Leasingnehmer für die erste Verkehrsvertragsperiode (13 Jahre;

nominales Mietvolumen: 62 Mio.€). Die Finanzierung wird mit einer Wiedereinsatzgarantie der Aufgabenträger und einer Forderungsabtretung an Erfüllung statt mit Einrede- und Einwendungsverzicht abgesichert.

- > Der Leasingvertrag für 26 neue Triebfahrzeuge von Siemens für das Netz Franken-Südthüringen läuft ab dem 10. Dezember 2023 (kalkulatorische Laufzeit: 24 Jahre). DB Regio ist Leasingnehmer für die erste Verkehrsvertragsperiode (zwölf Jahre; nominales Mietvolumen: 179 Mio.€). Die Finanzierung wird mit einer Kapitaldienstgarantie des Freistaats Bayern sowie einer Abtretung an Erfüllung statt frei von Einwendungen und Einreden abgesichert.

ANLEIHEEMISSIONEN

Senioranleihen

ISIN	Emit- tent	Wäh- rung	Volu- men in Mio.	Volu- men in Mio. €	Kupon in %	Fällig- keit	Lauf- zeit in Jahren
XS2102380776	DB Finance	EUR	500	500	0,750	Jul. 2035	15,5
XS2117462627	DB Finance	EUR	300	300	0,000	Feb. 2024	4,0
XS2136613457	DB Finance	EUR	150	150	0,232	Mär. 2032	12,0
XS2152932542	DB Finance	EUR	900	900	0,500	Apr. 2027	7,0
XS2156768546	DB Finance	EUR	750	750	1,375	Apr. 2040	20,0
XS2193666042	DB Finance	EUR	850	850	0,375	Jun. 2029	9,0
XS2193666125	DB Finance	EUR	650	650	0,875	Jun. 2039	19,0
XS2195499111 ¹⁾	DB Finance	JPY	12.000	100	0,100	Jun. 2024	4,0
XS2198394640 ¹⁾	DB Finance	SEK	500	48	1,520	Jul. 2035	15,0
AU3CB0273027	DB Finance	AUD	200	123	1,987	Jul. 2030	10,0
XS2270142966	DB Finance	EUR	1.000	1.000	0,625	Dez. 2050	30,0

¹⁾ Privatplatzierung.

Über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance haben wir 2020 elf neue Senioranleihen begeben. Der Gegenwert der Transaktionen betrug rund 5,4 Mrd.€. Die Mittelaufnahme diente der Refinanzierung von fällig werdenden Verbindlichkeiten und der fortlaufenden allgemeinen Konzernfinanzierung. Alle Erlöse von nicht in Euro begebenen Anleihen wurden in Euro gewappt.

- > Die Nachfrage nach den acht öffentlichen Emissionen unter dem EDIP (in EUR) kam vor allem von institutionellen Investoren aus Europa und Asien.
- > Die Privatplatzierungen unter dem EDIP (in SEK und JPY) wurden bei einzelnen institutionellen Investoren platziert.
- > Die Nachfrage nach der Senioranleihe unter dem Kangaroo-Programm kam von institutionellen Investoren aus Japan.

Kreditrating-Einstufungen

Rating-Einstufungen DB AG	Erst-erteilung	Letzte Veröffentlichung	Einstufungen		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
S&P Global Ratings	16.05.2000	11.06.2020	A-1+	AA-	negativ
Moody's	16.05.2000	20.10.2020	P-1	Aa1	negativ

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

- > S&P hat im Berichtsjahr ein Update zu den Einschätzungen der DB AG veröffentlicht und die Langfristrating-Einstufung der DB AG von »AA« auf »AA-« wegen aus Sicht von S&P coronabedingt veränderter Erwartungen für die kurz- und mittelfristige Entwicklung des DB-Konzerns angepasst. Damit liegt die Einschätzung wieder auf dem Niveau von vor der letzten Anpassung im Herbst 2019. Gleichzeitig hat S&P eine Anpassung des Rating-Ausblicks von »stabil« auf »negativ« vorgenommen, die unter anderem aus aktuellen coronabedingten Unsicherheiten im Hinblick auf die Geschwindigkeit der Nachfrageerholung im Schienenverkehr sowie die Auswirkungen auf die Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds resultierte. Das Kurzfristrating blieb unverändert.
- > Moody's hat im Berichtsjahr die Rating-Einstufungen und den Ausblick bestätigt.

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

GRI ÖKONOMISCHE STEUERUNGSKENNZAHLEN

103

- > Auswirkungen der Corona-Pandemie trieben negative Entwicklung von ROCE und Tilgungsdeckung.

Wertmanagementziele (in %)	DB-Konzern	Persön- verkehr	Güterver- kehr und Logistik	Infra- struktur	System- verbund Bahn
ROCE	≥ 6,5	≥ 9,0	≥ 11,0	5,5	≥ 6,0
Tilgungsdeckung	≥ 20	≥ 50	≥ 50	≥ 20	≥ 20

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

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

Die Wirtschaftlichkeit als übergeordnetes Ziel des Wertmanagements stellt sicher, über Konjunkturzyklen hinweg eine angemessene Verzinsung zu erzielen. Hierfür ermitteln wir jährlich auf Basis von Marktwerten die **Kapitalkosten** →📄 105 f. als gewichteten Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital. Die tatsächliche Rendite, den **ROCE** →📄 105, messen wir als Verhältnis des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) zum operativ gebundenen Vermögen (Capital Employed). Der ROCE-Zielwert wird oberhalb der Kapitalkosten gesetzt. Langfristiger Anspruch ist, dass der mehrjährige Durchschnitt des ROCE den Zielwert erreicht und damit die Kapitalkosten gedeckt werden. Dieser ROCE-Zielwert entspricht der Mindestrendite für Investitionsentscheidungen (Minimum Required Rate of Return; MRR). Aus den jeweiligen Geschäftscharakteristika resultieren dabei unterschiedliche Zielwerte für unsere Aktivitäten im Personenverkehr, in der Logistik und im SGV sowie in der Infrastruktur. Die Kapitalkosten und damit auch die Renditeerwartung an die Infrastrukturgeschäftsfelder sind aufgrund der Annahme einer weiterhin geringeren Ergebnisvolatilität niedriger als im Personenverkehr, in der Logistik und im SGV. Der abgeleitete Zielwert des Systemverbunds Bahn ergibt sich aus den wertgewichteten Renditeerwartungen aller Geschäftsfelder des DB-Konzerns mit Ausnahme von DB Arriva und DB Schenker. Die Steuerung des operativen Geschäfts erfolgt grundsätzlich vor Steuern, entsprechend erfolgt der Ausweis der Kennzahlen überwiegend als Vor-Steuer-Größen.

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

der Verschuldung ist die **Tilgungsdeckung** → 106 f. Den Zielwert leiten wir aus Rating-Kennzahlen sowie aus dem jährlichen Benchmarking mit bonitätsstarken Vergleichsunternehmen ab.

ROCE

ROCE	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
EBIT bereinigt in Mio. €	- 2.903	1.837	- 4.740	-
Capital Employed per 31.12. in Mio. €	41.764	42.999	- 1.235	- 2,9
ROCE in %	- 7,0	4,3	-	-

Maßgeblich für die deutliche Verschlechterung des ROCE war der coronabedingt starke Rückgang des bereinigten EBIT. Das Capital Employed ist per 31. Dezember 2020 leicht gesunken.

Renditedifferenz (in %)	2021	2020	2019	2018	2017
ROCE	-	- 7,0	4,3	5,8	6,1
= Kapitalkosten (WACC vor Steuern ¹⁾)	6,2	5,9	6,4	7,0	7,3
Differenz in Prozentpunkten	-	- 12,9	- 2,1	- 1,2	- 1,2

¹⁾ Wert jeweils vom Jahresbeginn.

2020 ist die negative Differenz zwischen ROCE und Kapitalkosten infolge des coronabedingt negativen operativen Ergebnisses deutlich angestiegen. Die mangelnde Rentabilität der EIU und von DB Cargo in den Vorjahren wurde durch die Entwicklung in 2020 verstärkt.

CAPITAL EMPLOYED

Capital Employed per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
AKTIVISCHE ERMITTLUNG				
Sachanlagen	47.704	46.591	+ 1.113	+ 2,4
+ Immaterielle Vermögenswerte/ Goodwill	2.290	3.894	- 1.604	- 41,2
+ Vorräte	1.937	1.520	+ 417	+ 27,4
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.849	4.871	- 22	- 0,5
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	3.345	2.792	+ 553	+ 19,8
- Finanzforderungen und zweck- gebundene Bankguthaben (ohne Forderungen aus Finance Lease)	- 625	- 404	- 221	+ 54,7
+ Forderungen aus Ertragsteuern	55	60	- 5	- 8,3
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 6.312	- 5.789	- 523	+ 9,0
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	- 4.042	- 3.770	- 272	+ 7,2
- Ertragsteuerschulden	- 191	- 190	- 1	+ 0,5
- Sonstige Rückstellungen	- 6.041	- 5.098	- 943	+ 18,5
- Passive Abgrenzungen	- 1.205	- 1.478	+ 273	- 18,5
Capital Employed	41.764	42.999	- 1.235	- 2,9

Das Capital Employed stellt das aus der Bilanz abgeleitete betriebsnotwendige kapitalkostenpflichtige Vermögen dar. 2020 kam es zu einem leichten Rückgang des Capital Employed. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem Rückgang der Firmenwerte infolge von **Wertminderungen bei DB Arriva** → 200, einem Anstieg der sonstigen Rückstellungen sowie höheren Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Vor allem ein investitionsbedingter Anstieg des Sachanlagevermögens, höhere Forderungen und sonstige Vermögenswerte sowie gestiegene Vorräte wirkten teilweise gegenläufig.

KAPITALKOSTEN

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.

2020 ergab sich im Wesentlichen coronabedingt für den DB-Konzern ein Anstieg bei den Kapitalkosten vor Steuern von 5,9% auf 6,2%. Nach Steuern ergab sich ein Kapitalkostensatz von 4,3% (im Vorjahr: 4,1%).

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

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

erfolgt die Festlegung des Credit Spreads marktgerecht unter Rückgriff auf aktuelle Kapitalmarktdaten von Unternehmen mit vergleichbarem Bonitätsprofil.

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

Die Gewichtung der Finanzierungsformen für den Personenverkehr, die Logistik und den SGV, die Infrastruktur sowie den Systemverbund Bahn entspricht der des DB-Konzerns,

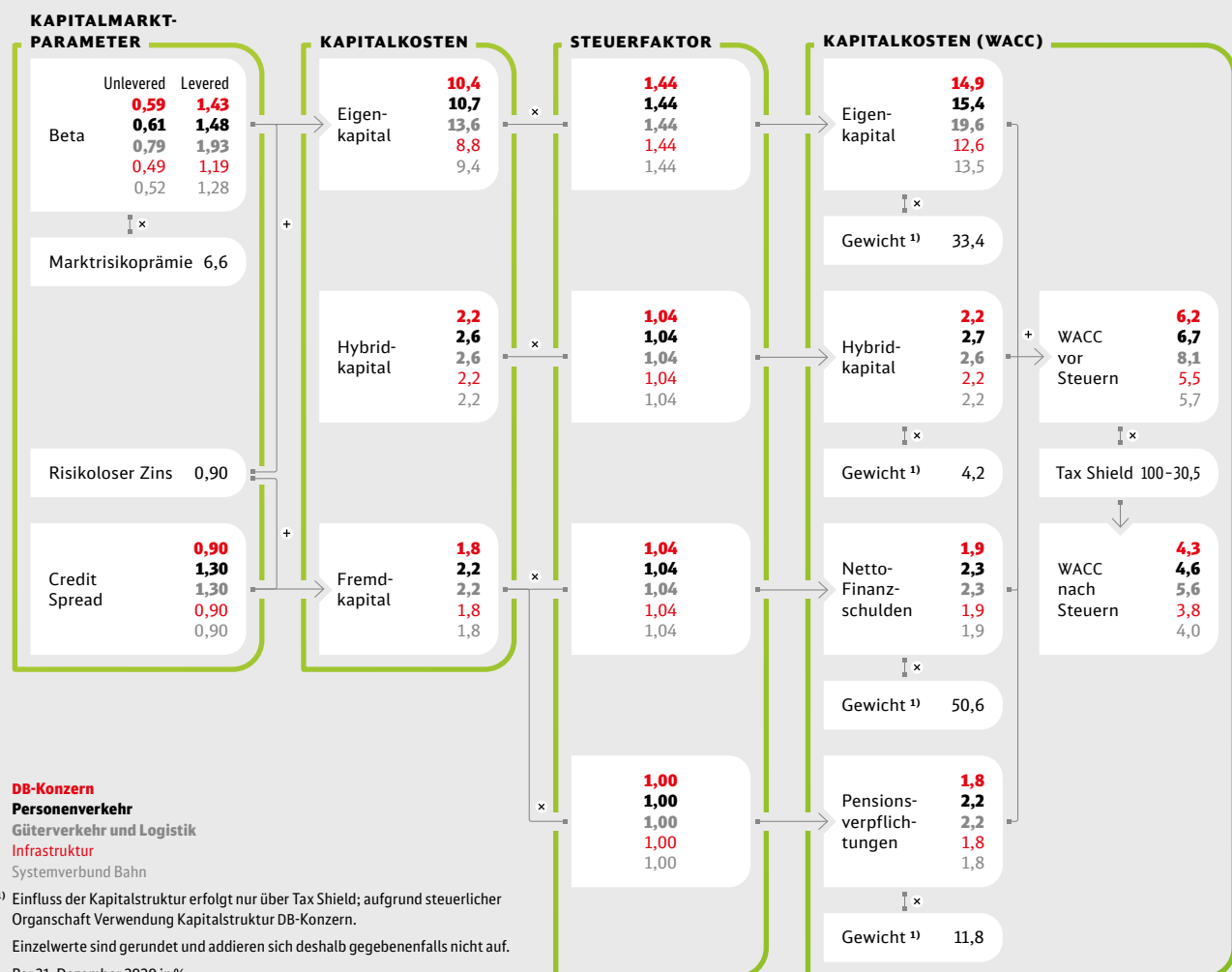
da der aus der steuerlichen Abzugsfähigkeit der Fremdkapitalzinsen resultierende Tax Shield in der Regel der steuerlichen Organschaft des DB-Konzerns entspringt.

Tilgungsdeckung

Tilgungsdeckung (in Mio. €)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
EBITDA bereinigt	1.002	5.436	- 4.434	- 81,6
* Operativer Zinssaldo	- 541	- 620	+ 79	- 12,7
* Originärer Steueraufwand	- 180	- 137	- 43	+ 31,4
Operativer Cashflow nach Steuern	281	4.679	- 4.398	- 94,0
Netto-Finanzschulden per 31.12.	29.345	24.175	+ 5.170	+ 21,4
* Pensionsverpflichtungen per 31.12.	6.517	5.354	+ 1.163	+ 21,7
* Hybridkapital ¹⁾ per 31.12.	1.001	999	+ 2	+ 0,2
Adjustierte Netto-Schulden per 31.12.	36.863	30.528	+ 6.335	+ 20,8
Tilgungsdeckung in %	0,8	15,3	-	-

¹⁾ Analog der Bewertung durch die Rating-Agenturen wird die Hälfte des in der Bilanz ausgewiesenen Hybridkapitals bei der Ermittlung der Netto-Schulden berücksichtigt.

Ableitung Kapitalkosten



Die Tilgungsdeckung ist per 31. Dezember 2020 stark gesunken:

- > Der operative Cashflow nach Steuern ging infolge des coronabedingten Ergebnismrückgangs deutlich zurück.
- > Zudem stiegen die adjustierten Netto-Schulden stark, vor allem infolge höherer **Netto-Finanzschulden** → 107f.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Kurzfassung Kapitalflussrechnung (in Mio. €)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.420	3.278	- 1.858	- 56,7
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 4.649	- 3.853	- 796	+ 20,7
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	2.706	993	+ 1.713	+ 173
Veränderung des Finanzmittelbestands	- 582	449	- 1.031	-
Flüssige Mittel per 31.12.	3.411	3.993	- 582	- 14,6

- > Maßgeblich für den deutlichen Rückgang des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit war die im Wesentlichen coronabedingt negative **Ergebnisentwicklung** → 99ff. Working-Capital-Effekte sowie der Wegfall von einmaligen Dotationen in das Planvermögen bei DB Arriva im Vereinigten Königreich im Vorjahr wirkten teilweise kompensierend.
- > Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit stieg vor allem getrieben durch höhere Auszahlungen für **Netto-Investitionen** → 108f. weiter an. Zudem wirkte der Rückgang des Mittelzuflusses aus dem Verkauf von Gegenständen des Anlagevermögens aufgrund des Wegfalls von Sondereffekten im Vorjahr.
- > Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit nahm im Wesentlichen durch einen höheren **Nettomittelzufluss aus Senioranleihen** → 103 (+ 3.167 Mio. €) deutlich zu. Unterstützt wird ein gestiegener Nettomittelzufluss aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzkrediten (+ 574 Mio. €); hier wurde der Mittelzufluss aus der **Brückenfinanzierung** → 103 durch einen Mittelabfluss für die Tilgung von Commercial Paper teilweise kompensiert. Gegenläufig wirkte der Wegfall des Mittelzuflusses im Vorjahr aus der Emission von Hybridanleihen (- 1.993 Mio. €).
- > Im Saldo ist per 31. Dezember 2020 der Bestand an flüssigen Mitteln deutlich gesunken.

VERMÖGENSLAGE

- > **Netto-Finanzschulden** corona- und investitionsbedingt angestiegen.
- > **Infrastruktur- und Schienenfahrzeuginvestitionen in Deutschland** trieben Anstieg der Investitionen.
- > **Eigenkapitalquote** deutlich zurückgegangen.

Netto-Finanzschulden

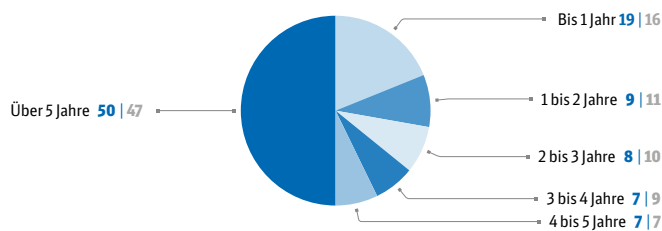
Netto-Finanzschulden per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Senioranleihen	24.021	20.966	+ 3.055	+ 14,6
Leasingverbindlichkeiten	4.931	5.015	- 84	- 1,7
Commercial Paper	-	890	- 890	- 100
Zinslose Darlehen	580	707	- 127	- 18,0
Sonstige Finanzschulden	3.792	1.115	+ 2.677	-
Finanzschulden	33.324	28.693	+ 4.631	+ 16,1
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	- 4.036	- 4.397	+ 361	- 8,2
± Effekte aus Währungssicherungen	57	- 121	+ 178	-
Netto-Finanzschulden	29.345	24.175	+ 5.170	+ 21,4

Die Netto-Finanzschulden sind per 31. Dezember 2020 deutlich angestiegen. Dies resultierte aus einem Netto-Finanzmittelbedarf vor allem infolge des coronabedingt deutlichen **Ergebnismrückgangs** → 99ff. und der noch nicht erfolgten Umsetzung der **geplanten Stärkung des Eigenkapitals der DB AG** → 62f. durch den Bund bei einem gleichzeitig in Summe höheren Mittelbedarf für Investitionen und Dividendenzahlung.

- > Die Finanzschulden nahmen spürbar zu:
 - > Der Euro-Wert der ausstehenden **Senioranleihen** → 216 war emissionsbedingt deutlich höher. Währungskurs-effekte spielten infolge von abgeschlossenen Sicherungsgeschäften keine wesentliche Rolle.
 - > Die Leasingverbindlichkeiten lagen in etwa auf dem Niveau des Vorjahresendes.
 - > Die Verbindlichkeiten aus Commercial Paper sowie Zinslosen Darlehen gingen tilgungsbedingt deutlich zurück.
 - > Die sonstigen Finanzschulden stiegen im Wesentlichen infolge der **Brückenfinanzierung** → 103 deutlich.
- > Unsere Fremdwährungssenioranleihen werden überwiegend durch entsprechende Derivate gegen Währungskurschwankungen abgesichert, sodass Währungskurseffekte überwiegend durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert werden.
- > Die flüssigen Mittel gingen deutlich zurück, sodass die Netto-Finanzschulden im Vergleich zu den Finanzschulden noch etwas stärker anstiegen.

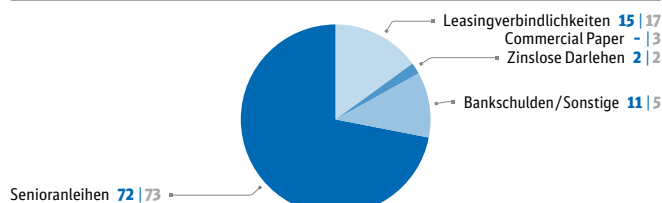
Fristigkeit Finanzschulden per 31.12. (in %)

2020 | 2019



Zusammensetzung Finanzschulden per 31.12. (in %)

2020 | 2019



Die Fristigkeitsstruktur und die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich verändert:

- > Die kurzfristigen Finanzschulden (bis 1 Jahr) stiegen infolge der Brückenfinanzierung. Die langfristigen Finanzschulden (über 5 Jahre) haben sich aufgrund der Emissionstätigkeit für Senioranleihen erhöht. Gegenläufig ging der Anteil der Finanzschulden von 1 bis 5 Jahren zurück.
- > Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich leicht in Richtung der Bankschulden durch die Brückenfinanzierung verschoben. Vor allem der Anteil der Commercial Paper nahm tilgungsbedingt gegenläufig ab. Auch der Anteil der Leasingverbindlichkeiten ging zurück.

GRI Investitionen

203-1

Investitionen (in Mio. €)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Brutto-Investitionen	14.402	13.093	+ 1.309	+ 10,0
davon Systemverbund Bahn	13.128	11.713	+ 1.415	+ 12,1
Investitionszuschüsse	8.516	7.447	+ 1.069	+ 14,4
davon Systemverbund Bahn	8.494	7.412	+ 1.082	+ 14,6
Netto-Investitionen	5.886	5.646	+ 240	+ 4,3
davon Systemverbund Bahn	4.634	4.301	+ 333	+ 7,7

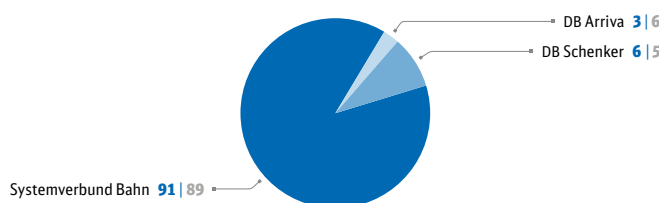
Der Anstieg der Brutto-Investitionen wurde getrieben durch den Systemverbund Bahn und resultierte vor allem aus höheren Investitionen in die Infrastruktur. Der Abschluss neuer sowie die Verlängerung bestehender Mietverträge wirkten ebenfalls investitionserhöhend.

Auch die Investitionszuschüsse, die nahezu ausschließlich dem Systemverbund Bahn zuzurechnen sind, stiegen deutlich. Sie machten rund 59 % der Brutto-Investitionen aus (im Vorjahr: rund 57 %).

Die Netto-Investitionen waren ebenfalls deutlich höher. Im Systemverbund Bahn wirkten unter anderem der Anstieg von Investitionen ins Bestandsnetz bei DB Netze Fahrweg und der Abschluss neuer sowie die Verlängerung bestehender Mietverträge für Bürogebäude.

Brutto-Investitionen nach Bereichen (in %)

2020 | 2019



Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit liegt unverändert im Systemverbund Bahn für Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie zur Verjüngung und zum Ausbau unserer Fahrzeugflotte.

INVESTITIONSSCHWERPUNKTE

Brutto-Investitionen nach Regionen (in Mio. €)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	13.282	11.826	+ 1.456	+ 12,3
Europa (ohne Deutschland)	1.012	1.186	- 174	- 14,7
Asien/Pazifik	182	133	+ 49	+ 36,8
Nordamerika	38	37	+ 1	+ 2,7
Übrige Welt	8	13	- 5	- 38,5
Konsolidierung	- 120	- 102	- 18	+ 17,6
DB-Konzern	14.402	13.093	+ 1.309	+ 10,0

Netto-Investitionen nach Regionen (in Mio. €)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	4.788	4.414	+ 374	+ 8,5
Europa (ohne Deutschland)	990	1.151	- 161	- 14,0
Asien/Pazifik	182	133	+ 49	+ 36,8
Nordamerika	38	37	+ 1	+ 2,7
Übrige Welt	8	13	- 5	- 38,5
Konsolidierung	- 120	- 102	- 18	+ 17,6
DB-Konzern	5.886	5.646	+ 240	+ 4,3

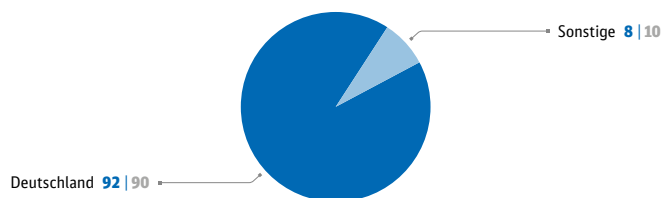
In der regionalen Verteilung der Brutto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert in Deutschland. Der Anstieg ist vor allem auf Infrastrukturmaßnahmen sowie die Aktivierung von Mietverträgen zurückzuführen.

In Europa (ohne Deutschland) gingen die Investitionen zurück. Geringere Investitionen bei DB Arriva vor allem infolge der *Beendigung des ARN-Franchise* → 157 wurden durch eine gestiegene Investitionstätigkeit von DB Schenker unter anderem in Frankreich, Polen und Italien teilweise kompensiert.

In der Region Asien/Pazifik investierte DB Schenker verstärkt in logistische Anlagen in China und Singapur.

Brutto-Investitionen nach Regionen (in %)

2020 | 2019



INVESTITIONSZUSCHÜSSE

Von den Investitionszuschüssen, die der DB-Konzern 2020 erhielt, entfiel der überwiegende Teil auf die Infrastruktur. Die wichtigsten Finanzierungsquellen für Investitionen in die Infrastruktur sind Zuschüsse im Wesentlichen vom Bund sowie von Ländern und Gemeinden.

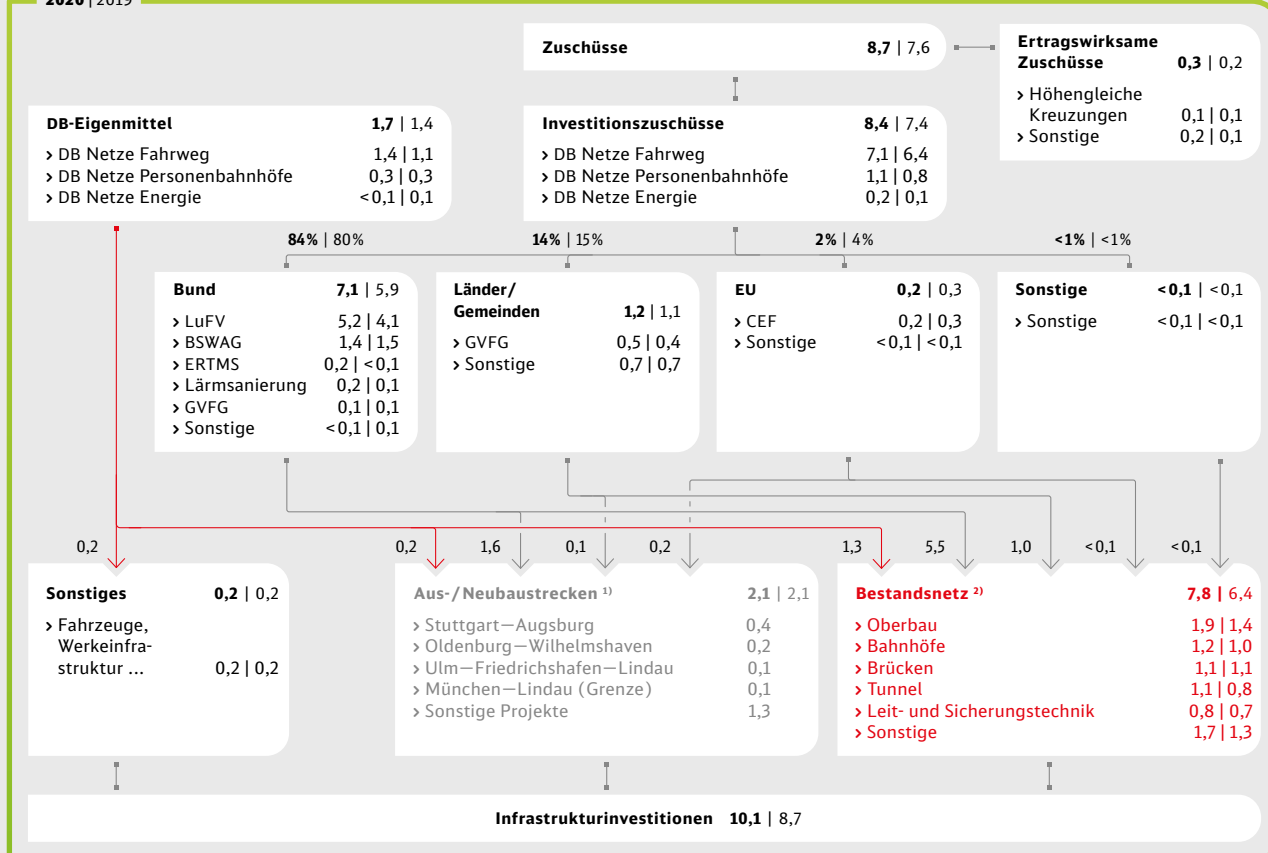
Wesentliche Basis dafür sind die *LuFV* → 236 und das Bundes-schienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Weitere Investitions-zuschüsse werden nach dem GVFG, dem *Lärmsanierungspro-gramm des Bundes* → 86f. sowie zur Ausrüstung der Infra-struktur mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System; ERTMS) gewährt. Für Infrastrukturinvestitionen in die transeuropäischen Netze (TEN) gewährt die Europäische Union Zuschüsse (TEN und Connecting-Europe-Fazilität [CEF]).

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

In der Bilanz werden Investitionszuschüsse direkt von den *Anschaffungs- und Herstellungskosten* → 203f. der bezuschuss-ten Vermögenswerte abgesetzt. Alle Zuschüsse werden in einer Weise erfasst, die eine umfassende Prüfung ihrer zweck-gerechten und rechtskonformen Verwendung durch die zu-ständigen Behörden sicherstellt.

Infrastrukturzuschüsse und -investitionen in Mrd. €

2020 | 2019



Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Umfasst auch Projekte des Bedarfsplans.

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

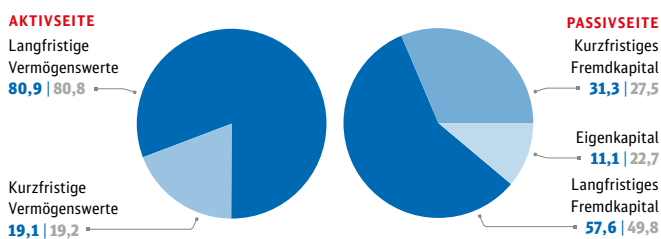
Eine Beschreibung der verschiedenen **Zuschussformen** ➔ ist online verfügbar.

Bilanz

Bilanz per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Bilanzsumme	65.435	65.828	- 393	- 0,6
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	52.964	53.213	- 249	- 0,5
Kurzfristige Vermögenswerte	12.471	12.615	- 144	- 1,1
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	7.270	14.927	- 7.657	- 51,3
Langfristiges Fremdkapital	37.686	32.820	+ 4.866	+ 14,8
Kurzfristiges Fremdkapital	20.479	18.081	+ 2.398	+ 13,3

Bilanzstruktur per 31.12. (in %)

2020 | 2019



2020 gab es keine wesentlichen Änderungen in den International-Financial-Reporting-Standards-(IFRS)-Vorschriften der Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätze des DB-Konzerns, aus denen sich Veränderungen für den Konzern-Abschluss ergeben haben.

Die Bilanzsumme lag leicht unter dem Niveau des Vorjahresendes:

- > Die langfristigen Vermögenswerte lagen in etwa auf dem Niveau des Vorjahresendes. Die immateriellen Vermögenswerte (-1.604 Mio.€) gingen vor allem infolge außerplanmäßiger **Wertminderungen bei DB Arriva** ➔ 200 zurück. Gegenläufig stieg unter anderem das Sachanlagevermögen (+1.113 Mio.€). Im Systemverbund Bahn wirkten hier neben Fahrzeugzugängen bei DB Fernverkehr auch Effekte aus einem gestiegenen Eigenanteil an Infrastrukturinvestitionen im Zusammenhang mit der LuFV III sowie der Abschluss und die Verlängerungen von Mietverträgen bei DB Immobilien. Kompensierend wirkte zudem der Anstieg der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte (+384 Mio.€) unter anderem infolge des Anstiegs der Forderungen aus Verkehrskonzessionen (IFRIC 12) bei DB Regio.
- > Die kurzfristigen Vermögenswerte gingen leicht zurück. Maßgeblich war vor allem ein Rückgang der flüssigen Mittel (-582 Mio.€). Gegenläufig stiegen insbesondere die Vorräte (+417 Mio.€), vor allem bei DB Regio.

Strukturell ergaben sich daraus auf der Aktivseite keine wesentlichen Veränderungen.

Auf der Passivseite ging das Eigenkapital deutlich zurück. Maßgeblich war das negative Gesamtergebnis (-5.710 Mio.€). Zudem wirkten auch die Dividendenzahlung an den Bund (-650 Mio.€) sowie der Rückgang der in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen (-1.087 Mio.€) vor allem infolge deutlich niedrigerer Zinsen eigenkapitalmindernd.

Der Rückgang des Eigenkapitals führte bei nahezu stabiler Bilanzsumme zu einem deutlichen Rückgang der Eigenkapitalquote.

- > Das langfristige Fremdkapital stieg deutlich. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
 - > höhere **langfristige Finanzschulden** ➔ 107f. (+3.093 Mio.€),
 - > einen Anstieg der Pensionsverpflichtungen (+1.163 Mio.€) vor allem infolge eines rückläufigen Zinssatzes bei der Neubewertung (gegenläufig wirkte die **Beendigung des ARN-Franchise** ➔ 157) und
 - > höhere übrige Verbindlichkeiten (+396 Mio.€).
- > Das kurzfristige Fremdkapital stieg ebenfalls deutlich. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
 - > gestiegene kurzfristige Finanzschulden (+1.538 Mio.€). Treiber war insbesondere ein Anstieg der kurzfristig fällig werdenden Bankdarlehen (+2.679 Mio.€) vor allem infolge der **Brückenfinanzierung** ➔ 103. Dämpfend wirkten insbesondere Tilgungen von Commercial Paper (-890 Mio.€) sowie geringere kurzfristig fällig werdende Anleihen (-367 Mio.€),
 - > höhere sonstige Rückstellungen (+613 Mio.€), im Wesentlichen infolge von Zuführungen für Drohverluster und Erlösschmälerungen, sowie
 - > vor allem stichtagsbedingt höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (+523 Mio.€).
 - > Gegenläufig gingen unter anderem die passiven Abgrenzungen (-134 Mio.€) sowie die sonstigen Verbindlichkeiten (-124 Mio.€) zurück.

In der Struktur der Passivseite hat sich durch den Rückgang des Eigenkapitals eine Verschiebung insbesondere zugunsten des Anteils des langfristigen Fremdkapitals ergeben.

Außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente und nicht bilanziertes Vermögen

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

In geringem Umfang mieten wir Vermögenswerte von geringem Wert oder auf kurzfristiger Basis an, für die nach IFRS 16 kein Nutzungsrecht und keine Leasingverbindlichkeit bilanziert werden muss.

Ebenfalls in geringerem Umfang verkaufen wir Forderungen mittels Factoring (per 31. Dezember 2020: 613 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 685 Mio. €).

Bei der betrieblichen Altersversorgung für Arbeitnehmende werden bei den jeweiligen Versorgungsordnungen teilweise die Verpflichtungen mit saldierungsfähigem Planvermögen gedeckt und saldiert. Per 31. Dezember 2020 betrug die Gesamtverpflichtung 12.518 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 12.749 Mio. €) und der Zeitwert des Planvermögens 4.854 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 6.034 Mio. €). Durch die Saldierung ergibt sich eine Verkürzung der Bilanzsumme. Die in der Bilanz erfasste Nettoschuld betrug per 31. Dezember 2020 6.517 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 5.354 Mio. €).

Weitere Informationen im Abschnitt **Grundlagen und Methoden** → 190 ff.

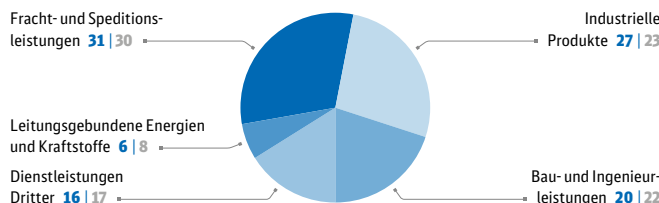
GRI Einkaufsvolumen

Das Einkaufsvolumen entspricht den vertraglichen Verpflichtungen, die der DB-Konzern mit Lieferanten eingegangen ist. Bei späterer Realisierung werden diese zu Investitionen oder Aufwand (im Wesentlichen Materialaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das Gesamteinkaufsvolumen betrug 2020 34,7 Mrd. € (im Vorjahr: 34,9 Mrd. €).

- > Fracht- und Speditionsleistungen blieben unverändert bei 10,6 Mrd. €.
- > Industrielle Produkte stiegen auf 9,5 Mrd. € (im Vorjahr: 8,1 Mrd. €). Der Anstieg ist insbesondere auf die Beauftragung des **ICE 3neo** → 117 sowie die Beschaffung von Zügen bei der Berliner S-Bahn zurückzuführen.
- > Bei Bau- und Ingenieurleistungen sank das Einkaufsvolumen auf 6,9 Mrd. € (im Vorjahr: 7,5 Mrd. €), vor allem infolge von Rückgängen bei DB Netze Personenbahnhöfe.
- > Dienstleistungen Dritter sanken leicht auf 5,5 Mrd. € (im Vorjahr: 5,8 Mrd. €), unter anderem infolge eines coronabedingten Rückgangs der Reisetätigkeit.
- > Die leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffe gingen im Wesentlichen infolge coronabedingter Anpassungen der Betriebsleistung auf 2,1 Mrd. € zurück (im Vorjahr: 2,8 Mrd. €).

Struktur Einkaufsvolumen (in %)

2020 | 2019



Der Anteil des lokalen Einkaufsvolumens in Deutschland im Geschäftsjahr 2020 liegt bei rund 18,6 Mrd. €.

in Mio. €	2020	2019	2018
Einkaufsvolumen ¹⁾	20.418	18.821	18.358
Anteil lokales Einkaufsvolumen in %	91	89	92

Das Einkaufsvolumen ist die Summe aller Nettobestellwerte – aus Einzelbestellungen und Abrufen aus Rahmenverträgen –, die abgeschlossen wurden.

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

Abweichungen von der Prognose

Erwartungen für das Geschäftsjahr 2020 (in Mrd. €)	2019	2020 (Prognose März 2020)	2020 (Prognose Juli 2020)	2020
Brutto-Investitionen	13,1	> 15	> 14,5	14,4
Netto-Investitionen	5,6	> 6,5	> 6,0	5,9
Fälligkeiten	2,2	2,3	2,3	2,3
Anleiheemissionen (Senior)	2,0	> 2,5	≥ 4,4	5,4
Netto-Finanzschulden per 31.12.	24,2	↗	~27	29,3

- ↗ oberhalb des Vorjahreswerts
- auf Vorjahresniveau
- ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Die Investitionen lagen coronabedingt etwas unterhalb unserer angepassten Prognose aus dem Juli 2020.

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

Die Anleiheemissionen lagen über unserer Erwartung. Im Vorgriff auf Tilgungen im Jahr 2021 haben wir günstige Emissionsbedingungen genutzt und Ende 2020 eine Senioranleiheemission über 1,0 Mrd. € vorgezogen. Bereinigt um diese Emission entspricht die Höhe der Anleiheemissionen im Berichtsjahr unserer angepassten Prognose aus dem Juli 2020.

Die Verschuldung entwickelte sich unter anderem getrieben durch die notwendig gewordene **Brückenfinanzierung** → 103 für die **geplante Stärkung des Eigenkapitals der DB AG durch den Bund** → 62 f. schwächer als erwartet.

Entwicklung der Geschäftsfelder

113 > Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

154 > Geschäftsfeld DB Arriva

161 > Geschäftsfeld DB Schenker

Geschäftsfelder im Überblick

Umsatz bereinigt (in Mio. €)	Gesamtumsatz		Veränderung		Außensatz		Veränderung	
	2020	2019	absolut	%	2020	2019	absolut	%
DB Fernverkehr	2.879	4.985	- 2.106	- 42,2	2.753	4.824	- 2.071	- 42,9
DB Regio	7.662	8.945	- 1.283	- 14,3	7.553	8.830	- 1.277	- 14,5
DB Cargo	4.119	4.449	- 330	- 7,4	3.854	4.188	- 334	- 8,0
DB Netze Fahrweg	5.660	5.652	+ 8	+ 0,1	1.808	1.687	+ 121	+ 7,2
DB Netze Personenbahnhöfe	1.258	1.339	- 81	- 6,0	525	590	- 65	- 11,0
DB Netze Energie	2.724	2.812	- 88	- 3,1	1.297	1.308	- 11	- 0,8
Sonstige	5.375	5.192	+ 183	+ 3,5	523	581	- 58	- 10,0
Konsolidierung Systemverbund Bahn	- 11.166	- 11.154	- 12	+ 0,1	-	-	-	-
Systemverbund Bahn	18.511	22.220	- 3.709	- 16,7	18.313	22.008	- 3.695	- 16,8
DB Arriva	3.990	5.410	- 1.420	- 26,2	3.988	5.405	- 1.417	- 26,2
DB Schenker	17.671	17.091	+ 580	+ 3,4	17.601	17.018	+ 583	+ 3,4
Konsolidierung Übrige	- 270	- 290	+ 20	- 6,9	-	-	-	-
DB-Konzern	39.902	44.431	- 4.529	- 10,2	39.902	44.431	- 4.529	- 10,2

Operative Ergebnisgrößen (in Mio. €)	EBITDA bereinigt		Veränderung		EBIT bereinigt		Veränderung	
	2020	2019	absolut	%	2020	2019	absolut	%
DB Fernverkehr	- 1.337	789	- 2.126	-	- 1.681	485	- 2.166	-
DB Regio	184	1.056	- 872	- 82,6	- 451	408	- 859	-
DB Cargo	- 321	13	- 334	-	- 728	- 308	- 420	+ 136
DB Netze Fahrweg	1.086	1.443	- 357	- 24,7	409	807	- 398	- 49,3
DB Netze Personenbahnhöfe	171	349	- 178	- 51,0	24	210	- 186	- 88,6
DB Netze Energie	91	128	- 37	- 28,9	5	43	- 38	- 88,4
Sonstige/ Konsolidierung Systemverbund Bahn	- 220	- 162	- 58	+ 35,8	- 753	- 622	- 131	+ 21,1
Systemverbund Bahn	- 346	3.616	- 3.962	-	- 3.175	1.023	- 4.198	-
DB Arriva	51	752	- 701	- 93,2	- 431	289	- 720	-
DB Schenker	1.307	1.082	+ 225	+ 20,8	711	538	+ 173	+ 32,2
Konsolidierung Übrige	- 10	- 14	+ 4	- 28,6	- 8	- 13	+ 5	+ 38,5
DB-Konzern	1.002	5.436	- 4.434	- 81,6	- 2.903	1.837	- 4.740	-
Marge in %	2,5	12,2	-	-	- 7,3	4,1	-	-

Investitionen (in Mio. €)	Brutto-Investitionen		Veränderung		Netto-Investitionen		Veränderung	
	2020	2019	absolut	%	2020	2019	absolut	%
DB Fernverkehr	1.290	1.241	+ 49	+ 3,9	1.250	1.241	+ 9	+ 0,7
DB Regio	434	560	- 126	- 22,5	418	548	- 130	- 23,7
DB Cargo	452	570	- 118	- 20,7	438	523	- 85	- 16,3
DB Netze Fahrweg	8.480	7.441	+ 1.039	+ 14,0	1.363	1.055	+ 308	+ 29,2
DB Netze Personenbahnhöfe	1.338	1.096	+ 242	+ 22,1	253	262	- 9	- 3,4
DB Netze Energie	273	193	+ 80	+ 41,5	51	61	- 10	- 16,4
Sonstige/ Konsolidierung Systemverbund Bahn	861	612	+ 249	+ 40,7	861	611	+ 250	+ 40,9
Systemverbund Bahn	13.128	11.713	+ 1.415	+ 12,1	4.634	4.301	+ 333	+ 7,7
DB Arriva	457	718	- 261	- 36,4	435	683	- 248	- 36,3
DB Schenker	817	662	+ 155	+ 23,4	817	662	+ 155	+ 23,4
Konsolidierung Übrige	-	-	-	-	-	-	-	-
DB-Konzern	14.402	13.093	+ 1.309	+ 10,0	5.886	5.646	+ 240	+ 4,3
davon Investitionszuschüsse	8.516	7.447	+ 1.069	+ 14,4	-	-	-	-

GESCHÄFTSFELDER IM SYSTEMVERBUND BAHN

Entwicklungen auf den relevanten Märkten

DEUTSCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Personenverkehrsmarkt in Deutschland (in % auf Basis der Verkehrsleistung)	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2020	2019	2020	2019
Motorisierter Individualverkehr	-12,0	+0,4	89,1	83,4
Schienenpersonenverkehr	-43,3	+2,3	6,3	9,1
DB-Konzern	-44,6	+1,2	5,2	7,8
Konzernexterne Bahnen	-35,9	+8,6	1,1	1,4
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	-45,0	+0,0	4,4	6,6
DB-Konzern	-34,9	-6,9	0,5	0,6
Luftverkehr (innerdeutsch)	-73,9	-1,5	0,3	0,9
Gesamtmarkt	-18,0	+0,5	-	-

Die Daten für die Jahre 2019 und 2020 entsprechen den per Februar 2021 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Wachstumsraten für den Gesamtmarkt je Verkehrsträger sind gerundet.

Die Corona-Pandemie hatte 2020 gravierende Auswirkungen auf den zuletzt wachsenden deutschen Personenverkehrsmarkt: Kontakt- und Reisebeschränkungen führten zu einer drastischen Drosselung der Nachfrage. Menschen bevorzugten tendenziell Individualverkehre zulasten öffentlicher Verkehrsmittel. Anbieter verringerten daher ihr Angebot oder unterbrachen es zeitweise vollständig. Ausmaß und Dynamik der Entwicklung fielen in den einzelnen Marktsegmenten allerdings unterschiedlich aus:

- > Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ging zeitweise um bis zu 40 % in Großstädten und 60 % auf Bundesautobahnen zurück. Er profitierte im Jahresverlauf jedoch von infektionsschutzbedingten Präferenzen für Individualverkehre, einem starken Trend zu Urlaub in Deutschland und niedrigen Kraftstoffpreisen. Im Sommer 2020 erreichte er vorübergehend schon wieder das Vorjahresniveau und steigerte seinen Marktanteil deutlich.
- > Im innerdeutschen Luftverkehr gab es bereits zu Beginn 2020 ein deutlich ausgedünntes Angebot. Mit der Corona-Pandemie brach die Verkehrsleistung um bis zu 99 % ein. Die Lufthansa-Gruppe verringerte ihr Flugprogramm massiv, easyJet stellte innerdeutsche Flugverbindungen dauerhaft ein. Aufgrund einer äußerst langsamen Erholung von Angebot und Nachfrage schrumpfte der Marktanteil.
- > Der SPV ging durch ausbleibende Nachfrage nach Pendler-, Privat- und Geschäftsreisen punktuell um bis zu 90 % zurück. Ein Grundangebot wurde durchgängig aufrechterhalten.

- > Der SPNV verzeichnete spürbare Verluste durch fehlende Privat- und Pendlerfahrten. Die Entwicklung traf konzerninterne und -externe Bahnen gleichermaßen, fiel aber dabei regional stark unterschiedlich aus.
- > Der SPFV startete durch die Mehrwertsteuerabsenkung für Fernverkehrstickets und Angebotserweiterungen mit substanziellen Zuwächsen in das Jahr 2020. Die Corona-Pandemie führte dann zu erheblichen Verlusten durch stark zurückgehende Privat- und Geschäftsreisen. FlixTrain setzte sein Angebot mehrere Monate aus. Der positive Nachfrageanstieg im Sommer wurde durch die Reisebeschränkungen der zweiten Corona-Welle wieder gestoppt.

Der Marktanteil war insgesamt deutlich rückläufig.

- > Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) litt massiv unter entfallenden Privat- und Pendlerfahrten.
- > Im Nahverkehr sank die Nachfrage in vielen Städten und Gemeinden vorübergehend um bis zu 90 %. Der Einbruch betraf konzerninterne und -externe Anbieter gleichermaßen. Unterstützt durch die Aufgabenträger wurde jedoch jederzeit ein stabiles Grundangebot gewährleistet.
- > Der Buslinienfernverkehr kam mehrere Monate zum Erliegen. FlixBus, BlaBlaBus und Pinkbus nahmen zeitweise ein eingeschränktes Angebot wieder auf, Roadjet startete als neuer Anbieter mit Luxusbussen. Der Marktanteil sank insgesamt substanziell.

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Güterverkehrsmarkt in Deutschland (in % auf Basis der Verkehrsleistung)	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2020	2019	2020	2019
Schiengüterverkehr	-6,1	-0,6	18,2	18,5
DB-Konzern	-7,1	-4,7	7,8	8,0
Konzernexterne Bahnen	-5,4	+2,7	10,4	10,5
Straßengüterverkehr	-3,1	-0,1	72,4	71,6
Binnenschiff	-9,5	+8,6	6,9	7,3
Rohrfernleitungen	-4,2	+2,4	2,5	2,5
Gesamtmarkt	-4,2	+0,4	-	-

Die Daten für die Jahre 2019 und 2020 entsprechen den per Februar 2021 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Nach der bereits im Vorjahr verzeichneten Abschwächung der Transportnachfrage infolge der Konjunkturabkühlung und der rückläufigen Industrieproduktion hat sich diese Entwicklung zum Jahresauftakt 2020 fortgesetzt. Sie führte bereits vor den im März 2020 einsetzenden Corona-Maßnahmen zu einem verkehrsträgerübergreifenden Leistungsrückgang. In den Folgemonaten April und Mai 2020 waren Nachfrageeinbrüche im zweistelligen Prozentbereich zu verzeichnen,

wobei sich die Entwicklungen in den einzelnen Branchen von zum Beispiel einer starken Betroffenheit der Automobil-/Stahlindustrie bis zu einer stabilen beziehungsweise positiven Entwicklung in der Bauindustrie deutlich unterschieden. Entsprechend der Branchenbedeutung für die einzelnen Verkehrsträger verlief vor allem die Entwicklung des Lkw-Verkehrs moderater, da sie nicht zusätzlich durch nicht konjunkturbedingte Sondereffekte wie zum Beispiel strukturelle Veränderungen im Rahmen der fortschreitenden Energiewende belastet wurde. Erst zum Spätsommer beziehungsweise Herbst 2020 zeigten sich leichte Erholungstendenzen, wobei die Unsicherheit bis zum Jahresende anhielt. Insgesamt war der Markt infolge des Wegbrechens der Nachfrage von Überkapazitäten und einem spürbaren Preiswettbewerb gekennzeichnet, unter anderem durch die Versuche, weggebrochene Aufträge durch Neukundengeschäfte zu kompensieren.

- > Der Lkw-Verkehr profitierte wie im Vorjahr von der robusten Konsumstimmung und der Nachfrage aus der Baubranche, was die Unterschreitung des Vorjahresniveaus zwar nicht verhindern konnte, aber zu einer überdurchschnittlichen Entwicklung führte.
- > Im SGV konnte erneut das Vorjahresniveau nicht erreicht werden, was vor allem auf starke Transportrückgänge in der Montan- und Automobilindustrie zurückzuführen ist. Auch der Kombinierte Verkehr entwickelte sich rückläufig.
- > In der Binnenschifffahrt wurden die negativen Impulse aus der Konjunktur zusätzlich durch temporäre niedrigwasserbedingte Einschränkungen verstärkt.

Schienen Güterverkehr

2020 wurde seitens des Statistischen Bundesamtes rückwirkend bis 2016 im Rahmen einer umfassenden Revision erneut eine Aktualisierung der Ergebnisse der amtlichen Statistik über den SGV vorgenommen. Ursache der Revision waren Abweichungen in Meldungen einzelner Unternehmen von den methodischen Vorgaben der amtlichen Statistik, die zum Zeitpunkt der Erstveröffentlichung nicht bekannt waren. Hierdurch ergeben sich Abweichungen gegenüber unserer bisherigen Berichterstattung.

Nach den leichten Rückgängen in den beiden Vorjahren hat sich die Entwicklung des SGV 2020 massiv verschlechtert. Die Ursachen sind in der sich mit den Corona-Maßnahmen nochmals deutlichen verschärfenden Industrierezession, der damit einhergehenden Verunsicherung sowie strukturellen Veränderungen im Rahmen der fortschreitenden Energiewende

zu sehen. Nach eigenen Berechnungen machten allein die teils massiven Einbrüche in den für die Schiene bedeutenden Montanbereichen Kohle/Koks, Erze, Stahl und Schrott mehr als die Hälfte des Gesamtrückgangs aus. Auch bei den Automobiltransporten waren hohe Einbußen zu verzeichnen. Der Kombinierte Verkehr leistete nach bisher vorliegenden Erkenntnissen ebenfalls keinen Wachstumsbeitrag. Positive Entwicklungen wie zum Beispiel bei den Baustoffverkehren sowie die Übernahme zusätzlicher Versorgungstransporte während des Shutdowns konnten die Negativeffekte zwar abmildern, aber bei Weitem nicht kompensieren.

Nachdem die konzernexternen Bahnen entgegen bisherigen Annahmen 2019 noch ein Leistungsplus verzeichneten, konnte 2020 nach unseren Berechnungen das Niveau des Vorjahres nicht mehr erreicht werden. Die erneut überdurchschnittliche Entwicklung ist unter anderem auf eine abweichende Güterstruktur zurückzuführen. So ist zum Beispiel der Einfluss der eingebrochenen Montanverkehre auf das Ergebnis der konzernexternen Bahnen nur halb so hoch. Ein starker Rückgang war nach den bisher veröffentlichten Daten auch bei den Automobiltransporten zu verzeichnen.

Straßengüterverkehr

Nachdem die Entwicklung des Straßengüterverkehrs 2019 bereits deutlich an Dynamik verloren hatte, zeigte sich 2020 ein deutlicher Rückgang. Dieser fiel aber relativ weniger stark aus, was nicht zuletzt auf die abweichende Güterstruktur zurückzuführen ist. Positiv wirkte sich dabei der höhere Transportanteil der Lebensmittel-/Konsumgüter- und Baubranche sowie Paketsendungen, vor allem im E-Commerce, aus. Der Marktanteil konnte wieder ausgebaut werden. Der niedrigere Dieselpreis dämpfte zwar den Kostendruck, dem gegenüber standen jedoch unter anderem gestiegene Kosten durch einen erhöhten Organisationsaufwand und auch das Thema Fahrermangel beziehungsweise -verfügbarkeit hatte in der Krise Bestand.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie und die damit einhergehenden Beeinträchtigungen an den Grenzen sind auch ursächlich für das Ausbleiben der in der Vergangenheit stets überdurchschnittlichen Entwicklung der im Ausland zugelassenen Lkw. Das zeigt sich auch in den Ergebnissen der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr. Mit Blick auf die Herkunftsstaaten konnte nur in Einzelfällen das Vorjahresniveau überschritten werden. Die stärksten Rückgänge verzeichneten die Lkw-Verkehre, die sich in den letzten Jahren als Wachstumsträger gezeigt hatten, mit dem mittel- und osteuropäischen Raum, allen voran Tschechien, Rumänien und der Slowakei.

Binnenschiff

Konnte die Binnenschifffahrt im Vorjahr noch ein starkes Leistungsplus verzeichnen, ging die Verkehrsleistung 2020 überdurchschnittlich zurück. Der Marktanteil konnte entsprechend nicht gehalten werden und näherte sich wieder dem historischen Tiefstwert 2018 von 6,8%.

Neben der konjunktur-/pandemiebedingt weggebrochenen Nachfrage wurde die Entwicklung zusätzlich durch niedrigwasserbedingte Einschränkungen belastet. Diese reichten von einer Verringerung der Aufnahme möglicher Ladungsmengen bis zu temporären Einstellungen der Güterschifffahrt, zum Beispiel auf der Elbe in Richtung Tschechien.

Nach Gutarten zeigten sich nach den bisher veröffentlichten Daten die stärksten Rückgänge in den Bereichen Kohle/Koks, Chemie, Baustoffe, Erze/Stahl und Sammelgut/Container.

EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHRSMARKT

Auch die Verkehrsleistung im europäischen SGV (EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich) ging 2020 deutlich zurück. Das ohnehin negative konjunkturelle Umfeld wurde durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie zusätzlich stark belastet.

Besonders betroffen waren die Branchen Stahl, Erze, Automotive und der Kombinierte Verkehr. Aufgrund der bedeutenden Rolle Chinas im internationalen Handel zeigten sich beim Containerverkehr schon sehr früh Auswirkungen der Corona-Pandemie, sodass auch die Hinterlandverkehre der Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg an stabilisierender Wirkung verloren.

	Wachstumsrate	
Internationale Güterverkehrs- und Logistikmärkte (in %)	2020	2019
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	-7,6	-2,6

Die Daten für die Jahre 2019 und 2020 entsprechen den per Februar 2021 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Alle Top-Bahnen in Europa mussten deutliche Verkehrsrückgänge hinnehmen. Das betraf auch DB Cargo, wobei sich die Entwicklungen in den jeweiligen Ländern sehr unterschiedlich zeigten. Sehr negativ wirkten sich vor allem starke Nachfrageeinbrüche in Deutschland, dem Vereinigten Königreich, Frankreich und Polen aus.

Geschäftsfeld DB Fernverkehr

GESCHÄFTSMODELL

DB Fernverkehr bietet seinen Fahrgästen komfortables und umweltfreundliches Reisen innerhalb Deutschlands sowie in die angrenzenden Nachbarländer. Der Tageslinienverkehr mit der ICE-/Intercity-/EC-Flotte bildet das Rückgrat des Fernverkehrs. Erweitert wird das Angebot durch Inselverkehre nach Sylt und Wangerooze. Das Fernbusangebot (IC Bus) wurde zum Jahresende 2020 eingestellt. Mit dem umfassenden Ausbau des europäischen Bahnverkehrs in den vergangenen Jahren stehen auf den entsprechenden Relationen mittlerweile attraktive und schnelle Zugverbindungen zur Verfügung.

Wichtigste Zielgrößen sind: Fahrgastwachstum, operatives Ergebnis (EBIT), Mitarbeitendenzufriedenheit, Pünktlichkeit und Kundenzufriedenheit. Die Steuerung erfolgt insbesondere anhand der Leistungskennzahlen Verkehrsleistung, Betriebsleistung sowie Sitzplatzauslastung der Züge. Die Kostenseite korreliert stark mit der geplanten Betriebsleistung, die sich aus dem Angebot ableitet. Ein Teil der Kosten unter anderem für Trasse, Stationshalte, Energie hängt von der tatsächlich erbrachten Betriebsleistung ab. Ressourceneinsätze von Personal und Anlagen werden auf den Jahresfahrplan ausgerichtet, um die Stückkosten je gefahrenem Zugkilometer zu optimieren. Wesentliche Treiber sind Personal-, Instandhaltungs- und Infrastrukturaufwendungen, weshalb das Geschäft sehr fixkostenintensiv ist. Nur ein geringer Teil der Aufwendungen variiert mit der Auslastung der Züge.

Wichtigste Einnahmequelle für den eigenwirtschaftlich operierenden Fernverkehr sind Erlöse aus Fahrkarten und BahnCards.

Maßgeblich für den Erfolg sind unsere Mitarbeitenden, eine moderne Fahrzeugflotte sowie eine qualitativ hochwertige Infrastruktur. Daher sind die konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sowie die Fahrzeugindustrie wichtige Partner. Darüber hinaus ist die Zusammenarbeit mit Partnerbahnen für grenzüberschreitende Verbindungen von großer Bedeutung.

MÄRKTE UND STRATEGIE

Der Fernverkehrsmarkt wird laut Prognosen nach der Corona-Pandemie seinen bisherigen Wachstumskurs fortsetzen. Der starke Reisendenhochlauf in den Sommermonaten 2020 hat gezeigt, dass weiterhin ein hohes Nachfragepotenzial besteht. Trotz des intensiven Wettbewerbs möchte DB Fernverkehr dabei den Marktanteil der Schiene durch attraktive Angebote weiter ausbauen. Die Bevölkerungszahl in urbanen Ballungsräumen wird in Deutschland bis 2050 voraussichtlich von 62 auf 70 Millionen steigen, sodass schnelle und direkte

GRI
102-6
102-7

DB Fernverkehr



PRODUKTE

ICE (Intercity-Express)

> ICE-Züge sind unsere Hochgeschwindigkeitszüge und verbinden Metropolen und Ballungszentren. Seit 2017 ist die inzwischen vierte Generation dieser Züge auf der Schiene unterwegs. DB Fernverkehr bietet mit dem ICE nationale und grenzüberschreitende Verkehre in Europa an.



Intercity

> Die Züge der Intercity-Flotte sind vor allem auf Relationen innerhalb Deutschlands im Einsatz. Sie verbinden Metropolen und Ballungszentren mit Regionen. Seit 2015 wird die Intercity-Flotte durch neue doppelstöckige Intercity-2-Züge ergänzt.



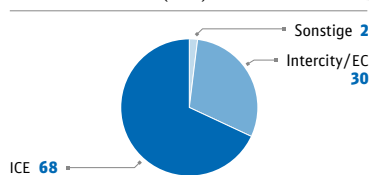
EC (Eurocity)

> Die EC-Züge ermöglichen ein schnelles und länderübergreifendes Reisen. In Zusammenarbeit mit anderen Bahnen werden zahlreiche Verbindungen zwischen großen europäischen Städten angeboten.

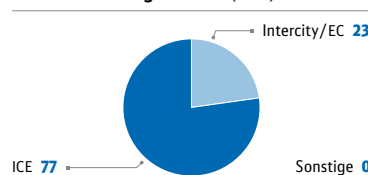


STRUKTUR

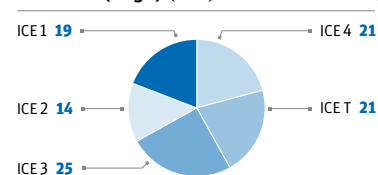
Reisende Schiene (in %)



Verkehrsleistung Schiene (in %)



ICE-Flotte (Züge) (in %)



Geschäftsmodell



INPUTS

Mitarbeitende

> Rund 18.800



Fahrzeuge

> 315 ICE
> 225 Lokomotiven
> 1.307 Reisezugwagen



Netzwerke und Infrastruktur

> 12 Betriebswerke



Strom und Kraftstoffe

> 2,2 Mrd. kWh Bahnstrom
> 10,0 Mio. l Dieselkraftstoff



Weitere Produktionsfaktoren

> 142 Mio. Trkm
> 2,7 Mio. Stationshalte



GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente

> Privatkund*innen
> Geschäftskunden



Nutzenversprechen

> DB Fernverkehr bietet einfaches, entspanntes, verlässliches und umweltfreundliches Reisen.



Kundenzugang/-bindung

> Reisezentren, Agenturen, Automaten, online, Call-Center, Bordverkauf
> BahnCard, BahnComfort- und BahnBonus-Programm, Apps



Schlüsselaktivitäten

> Zugverkehre durchführen (IC Bus im Dezember 2020 eingestellt/ersetzt)
> Kund*innen betreuen
> Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
> Netzwerke und Verkehre planen



OUTPUTS ¹⁾

Reisende

> 81 Mio. (Schiene)

Verkehrsleistung

> 24 Mrd. Pkm (Schiene)



OUTCOMES ²⁾

EBIT

> -1.681 Mio. €

Mitarbeitenden-zufriedenheit

> ZI von 3,9

Kundenzufriedenheit

> ZI von 80,2

Endenergieverbrauch

> +18,9% im Vergleich zu 2006 (spezifisch)

Pünktlichkeit

> 81,8%

¹⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.




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

Verbindungen zwischen den Großstädten immer wichtiger werden. Gleichzeitig soll der Anschluss der Menschen in den Regionen an den Fernverkehr sichergestellt werden.

Als integraler Bestandteil der **Strategie Starke Schiene** → 68ff. leistet DB Fernverkehr einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag. 2020 haben wir unsere Aktivitäten trotz Corona-Einschränkungen konsequent fortgeführt. Durch die Ableitung eines überarbeiteten Top-Projekte-Portfolios entlang der drei Ausbaufelder der Starken Schiene haben wir die Realisierung unserer strategischen Ziele weiter vorangetrieben. Dabei kommt der Kernidentität von DB Fernverkehr – »Unser Antrieb: Menschen verbinden, Distanzen überwinden«, »Unser Anspruch: Die beste Reise – gemeinsam mit Leidenschaft und Exzellenz« und »Unser Versprechen: Ankommen beim Einsteigen« – nach wie vor eine besondere Bedeutung zu.

Zentrales Ziel bleibt die Verdopplung der Reisenden gegenüber dem Jahr 2015 auf 260 Millionen Reisende pro Jahr. Dafür ist einerseits der Ausbau und die Stabilisierung der Produktion notwendig und andererseits die Weiterentwicklung eines attraktiven Reiseangebots erforderlich. DB Fernverkehr trägt damit wesentlich zur angestrebten **Verkehrsverlagerung auf die Schiene** → 76f. und zur Bewältigung des Klimawandels bei.

Zur Erreichung der Ziele umfasst die Strategie von DB Fernverkehr dabei die drei strategischen Ausbaufelder der Starken Schiene:

- 
> **Robuster:** Um die steigende Nachfrage bedienen zu können, vergrößert DB Fernverkehr die **Fahrzeugflotte und Instandhaltungskapazität der Werke** → 74ff. Bis 2025 planen wir, zusätzlich über 2.000 Vollzeitstellen im Vergleich zu 2019 zu schaffen. Um diesen massiven Ausbau zu leisten sowie zusätzlich **Fluktuationen** → 265 und altersbedingte Abgänge zu kompensieren, kommt der **Rekrutierung** → 90, Qualifizierung und Bindung der Mitarbeitenden eine herausragende Rolle zu. Ein besonderer Fokus der Recruiting-Aktivitäten liegt dabei auf der schnellen und qualifizierten Besetzung betriebs- und servicekritischer Positionen wie Triebfahrzeugführer*innen und Zugbegleiter*innen. Darüber hinaus arbeiten wir kontinuierlich an der Verbesserung der Mitarbeitendenzufriedenheit.
- 
> **Schlagkräftiger:** Unser Ziel ist es, durch verbesserte Prozesse alle Fernverkehrszüge mit höchster Qualität und zu wettbewerbsfähigen Kosten bereitzustellen. Zur Erhöhung der **Fahrzeugverfügbarkeit** → 118 und -qualität soll die Produktion weiter digitalisiert und optimiert werden. Innovative Technologien wie zum Beispiel 3-D-Druck und **KI** → 80 schaffen die Grundlage für schnelle und zuverlässige Abläufe.
- 
> **Moderner:** DB Fernverkehr strebt den Aufbau eines flexiblen, zuverlässigen und hochfrequenten Fernverkehrsnetzes im Sinne des Deutschland-Takts an. Über die Stärkung des Metropolnetzes und eine intensivere Anbindung der


Regionen werden im Zielzustand 80% der Bevölkerung in Deutschland einen direkten Zugang zum Fernverkehr erhalten. Nicht nur durch eine Streckenausweitung und Taktverdichtung, sondern auch durch Reisezeitverkürzung schaffen wir attraktive und wettbewerbsfähige Angebote. So erleben beispielsweise Fahrgäste seit Dezember 2020 auf der Strecke Hamburg–Berlin erstmals den Halbstundentakt. Unsere digitalen Kundenkanäle unterstützen unsere Fahrgäste bei ihrer Reise. Gleichzeitig erleichtern wir über die digitale Plattform den Zugang zu unserem System, bieten eine moderne und zeitgemäße Reisebegleitung und etablieren mit dem Gastgeberkonzept eine persönliche Servicekomponente, die uns nachhaltig wettbewerbsfähig aufstellt.



ENTWICKLUNG FAHRZEUGFLOTTE

Fahrzeugprojekte fortgesetzt



- > 2020 hat die Modernisierung der ICE-1-Flotte mit einem Musterzug und den ersten drei Vorserientriebzügen begonnen. Die Züge werden unter anderem mit neuen Sitzbezügen, Teppichböden, einem modernen Fahrgastinformationssystem und einer verbesserten Antriebstechnik ausgestattet.
- > Das **Redesign des ICE 3**  **Nr. 87** wurde fortgeführt. Ziel ist es, die Fahrzeuge für einen Einsatz bis 2030 fit zu machen. Hierzu zählen die technische Stabilisierung zur Erhöhung der Verfügbarkeit sowie Modernisierungsarbeiten im Komfortbereich wie Erneuerung von Sitzen und Teppichen. Der Projektabschluss ist für Ende 2023 geplant.
- > Seit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 sind die ersten neuen siebenteiligen ICE 4 im Einsatz. Die Züge bieten 444 Sitzplätze, 17% mehr als die bisher eingesetzten ICE 2.

Neue Fahrzeugbeschaffungen



- > Wir investieren 1 Mrd.€ in 30 ICE 3neo. Technisch basiert der Zug auf der Plattform des ICE 3. Er hat 440 Sitzplätze und erreicht 320 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die ersten Fahrzeuge sollen bereits ab Ende 2022 eingesetzt werden. Das Sitzplatzangebot wächst damit um 13.000 Plätze.
- > Nach dem Start der ersten Flotte der Intercity-2-Züge von Stadler (Bauart KISS) mit neun Vierteilerzügen im März 2020 und dem Abschluss des Prototypvertrags zum Upgrade auf ETCS Baseline 3 im April 2020 konnte im Oktober 2020 auch der Umbauvertrag für beide Flotten abgeschlossen werden. Die zweite Flotte mit acht Sechsteilerzügen wird voraussichtlich im September 2021 übernommen werden. Die Umbauten betreffen im Wesentlichen die digitalen Services und Produkthanpassungen, ergänzt um die Doppeltraktionszulassungen in Deutschland und die Se-

rienausrüstung mit dem ETCS-Standard. Durch diese Umbauten werden letztlich alle 17 Intercity-2-Züge zum hochwertigen Bestandteil der Intercity-Flotte.

- > Der erste Abruf des ECx, bestehend aus 23 Zugverbänden, ist in der Konstruktion. Die ersten Züge sollen ab Dezember 2023 eingesetzt werden. Die Züge werden aus einem Rahmenvertrag mit dem spanischen Hersteller Talgo über die Lieferung von bis zu 100 Mehrsystemlokomotiven und Reisezugwagen beschafft.
- > 2020 wurden die ersten zehn der 25 Intercity-2-Züge des dritten Abrufs von Bombardier ausgeliefert. Die Züge sind mit einer neuen Software ausgerüstet, die die technische Stabilität der Züge im Betrieb verbessert. Alle 17 Züge des zweiten Abrufs der Intercity 2 werden sukzessive mit der neuen Software nachgerüstet.
- > Im Februar 2021 erfolgt die Auslieferung des ersten 13-teiligen ICE-4-Triebzugs. Diese XXL-Variante des bereits seit einigen Jahren im Einsatz befindlichen ICE 4 wird die bisher rund 50.000 Sitzplätze umfassende ICE-4-Flotte um insgesamt weitere 45.900 Sitzplätze erweitern. 13-teilige ICE 4 sind prädestiniert für den Einsatz auf nachfragestarken Relationen. Technologisch unterscheidet er sich vom aktuellen Zwölfteiler durch einen zusätzlichen Wagen der zweiten Wagenklasse, der den Triebzug insgesamt noch schneller beschleunigen lässt.

Fahrzeugverfügbarkeit verbessert

2020 hat sich unser Fahrzeugbestand um 26 ICE-4-Züge sowie 19 Intercity-2-Züge (inklusive KISS-Zügen) erhöht. Nach der Anschaffung der ICE 4 und der ECx setzen wir mit dem Kauf der **ICE 3neo** **117** die Verjüngung der Flotte fort.

Bei den technischen Fahrzeugstörungen und Funktionsstörungen im Fahrgastbereich konnten wir 2020 Verbesserungen erzielen. Die technischen Fahrzeugstörungen sowie Funktionsstörungen im Fahrgastbereich (zum Beispiel WLAN, Reservierung) konnten nach dem Wiederhochfahren des Angebots Ende Mai 2020 weiter auf einem niedrigen Niveau gehalten werden.

Die gute Performance der Flotte zeigte sich auch während der Sommermonate 2020. Deutlich bewährt haben sich alle neuen Baureihen. Auch bei den älteren Baureihen konnten deutliche Verbesserungen erzielt werden.

Mit dem Fahrplanwechsel Mitte Juni 2020 endete der Einsatz des ICE 1 in der Schweiz. Die Leistungen werden nun vollständig durch ICE 4 übernommen. Die schweizfähige ICE-1-Teilflotte wird bis Ende 2021 vollständig an die restliche ICE-1-Flotte angeglichen und hierbei unter anderem auf den neuen ETCS-Standard Baseline 3.4.0 umgerüstet.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- > In der Corona-Krise haben wir kurzfristig ein Online-Storno-Tool auf bahn.de eingerichtet. Damit hatten unsere Fahrgäste die Möglichkeit, ihr Ticket im Rahmen der Corona-Sonderkulanz schnell und einfach in einen Gutschein umzuwandeln. Rund fünf Millionen Kund*innen wurden die Kulanzzahlungen und flexible Nutzung angeboten. **13**
- > Die Bestpreissuche ist eine neue Funktion auf bahn.de und in der App DB Navigator, die direkt in die Reiseauskunft integriert ist. Sie stellt alle buchbaren Preise zur ausgewählten Verbindung übersichtlich dar und hebt den jeweils niedrigsten verfügbaren Preis gesondert hervor. **13**
- > Wenn statt des ursprünglich gebuchten ICE-Zuges ein Ersatzzug zum Einsatz kommt und es sich dabei um eine andere ICE-Baureihe handelt, werden die Sitzplätze nun auch in diesem Fall automatisch auf den Ersatzzug umgebucht.

UMWELTMASSNAHMEN

- > Seit Februar 2020 können in Bordbistros **Mineralwasserflaschen** **Nr. 157** des Start-ups share gekauft werden. Über jede verkaufte Flasche wird für einen Menschen in Not ein Tag Trinkwasser finanziert. Über den Bezug von jährlich 2,3 Millionen Flaschen soll eine permanente Wasserversorgung für mindestens 5.000 Menschen geschaffen werden. Die Flaschen von share weisen einen hohen Anteil von Recyclingmaterial auf, wodurch jährlich 38 t Kunststoff eingespart werden. **4**
- > Mit dem Projekt **Lebensdauerverlängerung ICE 1** **117** wird erstmalig ein DB-Hochgeschwindigkeitszug über die ursprünglich angestrebte Betriebsdauer hinaus für weitere Jahre fit gemacht. Dies trägt zu einem verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen bei.

VERÄNDERUNGEN IM KONZERNPORTFOLIO

- > Im Februar 2020 haben wir die Ameropa Reisen GmbH (Ameropa) an Liberta Partners verkauft. Die Kooperation mit der Ameropa wird auch nach dem Verkauf fortgesetzt.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- > *Deutlicher Anstieg von Verkehrsleistung und Reisendenzahl zu Jahresbeginn 2020.*
- > *Durchgängig positive Pünktlichkeitsentwicklung.*
- > *Sehr gute Entwicklung der Kundenzufriedenheit.*
- > *Finanzielle Entwicklung durch Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt.*

Die Pünktlichkeit konnte deutlich verbessert werden. Positiv wirkten coronabedingte Kapazitätsentlastungen, das erfolgreiche Baustellen- und Langsamfahrstellen-Management

sowie eine bessere Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität. Zudem gingen die durch Witterung (zum Beispiel Stürme, Hitze) verursachten Verspätungen zurück.

Die Kundenzufriedenheit stieg deutlich und erreichte den höchsten Wert, seitdem Kundenzufriedenheitsbefragungen bei DB Fernverkehr durchgeführt werden. Gründe waren die Aufrechterhaltung des Angebots während der Corona-Pandemie, die niedrige Auslastung, die hohe Zufriedenheit mit dem Bordpersonal sowie eine deutlich verbesserte Pünktlichkeit. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit wurden 2020 rund 20.000 Kund*innen in sechs Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt befragt.

Der BahnCard-Bestand zum Berichtsjahresende sank coronabedingt, allerdings weniger stark als der allgemeine Fahrkartenverkauf. Dies betraf alle BahnCard-Produkte.

Auch die Leistungsentwicklung im Schienenverkehr war coronabedingt stark rückläufig:

- > Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung entwickelten sich zu Jahresbeginn 2020 infolge der *Mehrwertsteuerabsenkung* → 63 und von Angebotserweiterungen noch positiv. Ab März 2020 wurde diese Entwicklung allerdings durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie überlagert. Zwischenzeitliche Erholungstendenzen unter anderem infolge wieder steigender vor allem privater Reise-tätigkeit in den Sommermonaten wurden durch ein fortschreitendes Pandemiegeschehen ab Herbst 2020 wieder unterbrochen.
- > Die Betriebsleistung entwickelte sich zu Jahresbeginn 2020 insbesondere durch die Angebotsausweitung auf der Strecke Berlin–München sowie die Inbetriebnahme der KISS-Fahrzeuge positiv. Die negativen Effekte aus der Corona-Pandemie und die damit zwischenzeitlich verbundene Angebotsreduzierung auf einen stabilen Grund-

fahrplan führten zur Reduzierung der Betriebsleistung. Der Rückgang fiel allerdings im Verhältnis zur Verkehrsleistung deutlich geringer aus.

- > Die Auslastung ging infolge der rückläufigen Verkehrsleistung und Reisendenzahl deutlich zurück.

Im Busverkehr führten die Auswirkungen der Corona-Pandemie ebenfalls zu einem Rückgang der Reisendenzahl sowie zu einer geringeren Verkehrsleistung. Zum Berichtsjahresende wurden die Aktivitäten eingestellt.

Infolge des starken Rückgangs der Erträge verschlechterten sich die operativen Ergebnisgrößen deutlich:

- > Der Umsatz entwickelte sich zu Jahresbeginn 2020 leistungsbedingt noch weiter positiv. Infolge des coronabedingten Nachfragerückgangs kam es im weiteren Jahresverlauf allerdings zu deutlichen Umsatzeinbußen. Der Verkauf der *Ameropa* → 118 führte zu einem zusätzlichen negativen Effekt.
- > Zudem sanken die sonstigen betrieblichen Erträge (–5,0%/–11 Mio.€) coronabedingt infolge von geringeren Erträgen aus Fahrzeugverkäufen und internationalen Verkehren. Der Aufwand stieg insgesamt nur leicht an. Zusätzliche Belastungen vor allem aus gestiegenem Personalaufwand sowie höheren Abschreibungen wurden durch Einsparungen im Materialaufwand infolge der coronabedingt gesunkenen Betriebsleistung zum größten Teil kompensiert:
- > Der Rückgang des Materialaufwands (–2,1%/–58 Mio.€) wurde im Wesentlichen durch coronabedingte Aufwands-einsparungen bei Energie, Provisionen, Wareneinsatz in der Bordgastronomie sowie Auslandsverkehren getrieben. Zudem wirkte der Verkauf der Ameropa aufwandsmin-dernd. Gegenläufig stiegen die Instandhaltungsaufwen-dungen infolge von zusätzlichen Maßnahmen während der Fahrplaneinschränkungen. Die Infrastrukturaufwen-

	2020	2019	Veränderung		2018
			absolut	%	
DB Fernverkehr					
Pünktlichkeit Schiene in %	81,8	75,9	-	-	74,9
Kundenzufriedenheit in Zi	80,2	76,5	-	-	77,1
BahnCards in Tausend	4.833	5.292	- 459	- 8,7	5.254
Reisende Schiene in Mio.	81,3	150,7	- 69,4	- 46,1	147,9
Reisende Fernbus in Mio.	0,2	0,7	- 0,5	- 71,4	0,7
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	23.542	44.151	- 20.609	- 46,7	42.827
Verkehrsleistung Fernbus in Mio. Pkm	48,3	173,2	- 124,9	- 72,1	194,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm	141,7	145,7	- 4,0	- 2,7	143,4
Auslastung in %	30,7	56,1	-	-	56,1
Gesamtumsatz in Mio. €	2.879	4.985	- 2.106	- 42,2	4.682
Außenumsatz in Mio. €	2.753	4.824	- 2.071	- 42,9	4.528
EBITDA bereinigt in Mio. €	- 1.337	789	- 2.126	-	675
EBIT bereinigt in Mio. €	- 1.681	485	- 2.166	-	417
Brutto-Investitionen in Mio. €	1.290	1.241	+ 49	+ 3,9	1.081
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	18.794	17.289	+ 1.505	+ 8,7	16.548
Mitarbeitendenzufriedenheit in Zi	3,9	-	-	-	3,5
Frauenanteil per 31.12. in %	27,3	27,2	-	-	27,2
Spezifischer Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) in %	+ 18,9	- 31,5	-	-	- 29,3

dungen für Trassen und Stationen lagen auf dem Vorjahresniveau – die preisbedingten Steigerungen wurden durch die mengenbedingten Einsparungen aufgrund der geringeren Betriebsleistung nahezu vollständig kompensiert.

- > Der höhere Personalaufwand (+6,2%/+65 Mio. €) resultierte vor allem aus Tarifsteigerungen sowie dem Anstieg der Mitarbeitendenzahl.
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen blieben annähernd unverändert (+0,8%/+5 Mio. €). Dabei wurden höhere Aufwendungen für IT-Leistungen (unter anderem Softwareentwicklung bei IT-Projekten, Ausstattung der Mitarbeitenden mit mobilen Endgeräten) weitgehend durch coronabedingt geringere Aufwendungen für Vermarktung, internationale Fahrzeugmieten sowie Einsparungen bei Unterwegsverpflegung von Reisenden und für Präsenzschnungen ausgeglichen.
- > Der deutliche Anstieg der Abschreibungen (+13,2%/+40 Mio. €) ist vor allem auf neu beschaffte ICE-4- und Intercity-2-Züge (inklusive KISS-Fahrzeugen) sowie die Aktivierung des ICE-3-Redesigns zurückzuführen.

Die Investitionstätigkeit blieb auf einem sehr hohen Niveau und resultierte aus fortgesetzten Fahrzeugbeschaffungen (insbesondere ICE-4- und Intercity-2-Züge) und dem weiteren *Ausbau der Werkekapazität* → 75.

Die Zahl der Mitarbeitenden erhöhte sich per 31. Dezember 2020 aufgrund der weiteren Umsetzung der Strategie Starke Schiene. Leicht gegenläufig wirkte der Verkauf der Ameropa.

Der Mitarbeitendenzufriedenheitsindex stieg sehr deutlich. Diese positive Entwicklung ist neben den Einzelmaßnahmen vor allem auf die hohe Identifikation mit dem DB-Konzern und der Wachstumsstrategie Starke Schiene sowie das als erfolgreich empfundene Management der Corona-Krise zurückzuführen. Der *Kompassindex* → 89 wurde 2020 zum ersten Mal erhoben und lag bei 55%. Dies bedeutet, dass die Mehrheit der Mitarbeitenden den Kompassprinzipien zustimmt und ein starkes Miteinander bei DB Fernverkehr bereits gelebt wird. Besonders gut schneidet dabei das Kompassprinzip »Du kannst es« ab.

Der Frauenanteil ist im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen.

Im Berichtsjahr ist der spezifische Endenergieverbrauch auf der Schiene aufgrund der Corona-Pandemie angestiegen, da die Reisendenzahl stark zurückging und zugleich die Betriebsleistung nahezu konstant geblieben ist. Trotzdem konnte die Energieeffizienz der Zugfahrt mit dem vermehrten Einsatz von ICE 4 und Lokomotiven der Baureihen (BR) 146 und 147 sowie mit der Einführung der neuen energieeffizienten BR 110 (Stadler-KISS-Züge) verbessert werden. Gleichzeitig kam im Berichtsjahr bundesweit ein Fahrassistenzsystem zum Einsatz. Basierend auf Fahrplandaten, Ist- und Prognosedaten erhalten die Triebfahrzeugführer*innen Fahr-

empfehlungen, die die aktuelle Betriebslage berücksichtigen. So kann beispielsweise durch eine geringere Geschwindigkeit, durch Ausrollen oder das Vermeiden unnötiger Halte, unter anderem vor Signalen, der Energieverbrauch gesenkt werden.

Geschäftsfeld DB Regio

GESCHÄFTSMODELL

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

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

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

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

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

GRI
102-6
102-7

DB Regio



SPARTEN

Regio Schiene

> Bündelt die Aktivitäten im SPNV in Deutschland und umfasst RegionalExpress-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien. Die Sparte teilt sich in sieben Regionen (Nord, Nordost, Mitte, Südost, Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen), die fünf direkt geführten S-Bahnen Berlin, Hamburg, München, Rhein-Main und Stuttgart, die sechs Regio-Netze sowie die Regionalverkehre Start Deutschland auf.



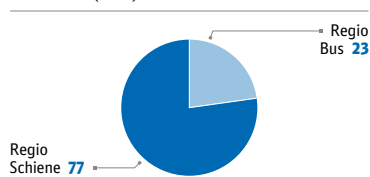
Regio Bus

> Bündelt die Aktivitäten im Regional- und Stadtbusverkehr in Deutschland. Die mehr als 30 Busgesellschaften sind in sechs Regionen (Nord, Ost, Mitte, Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen) aufgeteilt.

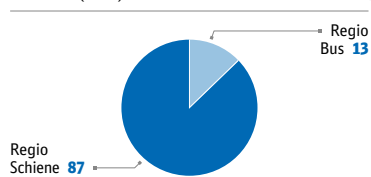


STRUKTUR

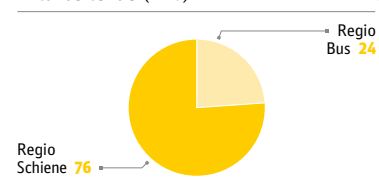
Reisende (in %)



Umsatz (in %)



Mitarbeitende (in %)



Geschäftsmodell



INPUTS

Mitarbeitende

> Rund 37.200



Fahrzeuge

> 614 Lokomotiven
> 4.034 Triebzüge
> 11.547 Triebwagen
> 2.122 Reisezugwagen
> 9.985 Busse (inklusive externer)



Netzwerke und Infrastruktur

> 54 Werkstätten (Schiene)
> 66 Werkstätten (Bus)
> 208 Betriebshöfe



Strom und Kraftstoffe

> 2,9 Mrd. kWh Bahnstrom
> 314 Mio. l Dieselmotorkraftstoff (Bus inklusive externer und Schiene)
> 0,5 Mio. kg Erdgas (Bus)



Weitere Produktionsfaktoren

> 108 Mio. Stationshalte



GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente

> Privatkund*innen
> Geschäftskunden
> Besteller



Nutzenversprechen

> DB Regio bietet kundenorientierte, pünktliche, zuverlässige und umweltschonende Mobilitätsdienstleistungen.



Kundenzugang / -bindung

> Lokale Verkaufsstellen, Reisezentren, Agenturen, Automaten, online, Call-Center, Bordverkauf
> Abonnements, Apps



Schlüsselaktivitäten

> Zug- und Busverkehre durchführen
> Kunden betreuen
> Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
> Wettbewerbsfähige Angebote erstellen



OUTPUTS ¹⁾

Reisende

> 1,6 Mrd. (Schiene und Bus)

Verkehrsleistung

> 23,9 Mrd. Pkm (Schiene)
> 4,2 Mrd. Pkm (Bus)

Betriebsleistung

> 0,4 Mrd. Trkm (Schiene)
> 0,5 Mrd. Buskm (Bus)



OUTCOMES ²⁾

EBIT

> - 451 Mio. €

Gewinnquote

> 86 % (Schiene)

Kundenzufriedenheit

> ZI von 69 (Schiene)
> ZI von 71 (Bus)

Mitarbeitenden-zufriedenheit

> ZI von 3,8

Pünktlichkeit

> 95,6 % (Schiene)
> 83,4 % (Bus)

Endenergieverbrauch

> +13,2 % (Schiene)
> -1,4 % (Bus) im Vergleich zu 2006 (spezifisch)

¹⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

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

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

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

GRI MÄRKTE UND STRATEGIE

SPNV und ÖPNV hatten 2020 deutlich unter den coronabedingten Einschränkungen des öffentlichen Lebens und der damit verbundenen veränderten Mobilitätsnachfrage bei Pendlern und im Freizeitbereich zu leiden. Auf mittlere Sicht gehen wir aber davon aus, dass die Trends für ein weiteres Verkehrswachstum im Nahverkehr intakt sind. Hierzu zählen eine weiterhin gegebene Attraktivität moderner Metropolregionen, der Zuzug insbesondere von Familien in suburbane Räume, verbunden mit einem beruflichen Einpendeln in die Metropolen, und insgesamt eine weiterhin hohe Bedeutung von Umwelt- und Klimaschutz sowie eine zunehmende Akzeptanz von Sharing-Angeboten. Eine steigende Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln schafft Stabilität für die nächsten Jahre. Auch aus dem *Klimapaket* → 62 f. erwarten wir weitere positive Impulse für den deutschen Nahverkehr. Von diesem weiterhin positiven Marktumfeld will DB Regio als größter Anbieter profitieren.

DB Regio orientiert sich an der Strategie Starke Schiene und interpretiert sie für den Nahverkehr unter der Überschrift »Regionale und urbane Mobilität«. Wir verstehen Nahverkehr verkehrsträgerübergreifend und bringen in Zusammenarbeit mit konzerninternen Partnern wie ioki, CleverShuttle oder Mobimeo SPNV, Bus, Sharing- und Pooling-Angebote und zukünftig auch unsere Plattformlösungen zusammen.

Zur Erreichung der Ziele umfasst die Strategie von DB Regio die drei strategischen Ausbaufelder der Starken Schiene:

➤ **Robuster:** DB Regio trägt durch *moderne Fahrzeuge* → 123 und zunehmende Nutzung der Möglichkeiten von Digitalisierung und Automatisierung in Betrieb und Instandhaltung zu einer nachhaltigen Qualitätsverbesserung und

einer Aufwertung des SPNV bei. Neben diesen Aspekten wird auch mehr Kapazität benötigt. Dazu will DB Regio in Abstimmung mit den Aufgabenträgern unter anderem die Flottenstärke sukzessive erhöhen und konsequent in das Redesign von Bestandsfahrzeugen sowie in eine nachhaltige Verbesserung der Qualität investieren. Für einen robusten Betrieb ist außerdem ausreichendes und qualifiziertes Personal von hoher Bedeutung.

➤ **Schlagkräftiger:** DB Regio stärkt die Funktionen Betrieb, Instandhaltung und Fahrzeuge mit dem Ziel, durch Standardisierung und Transparenz die Qualität weiter zu verbessern und Größenvorteile zu erzielen. Hierdurch wird die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert und DB Regio bereitet sich auf die mögliche Zunahme fragmentierter Vergaben vor. Parallel wird auch weiterhin das DB-Exzellenzsystem in Betrieb und Instandhaltung implementiert. Zunehmend sind Fahrassistenzsysteme im Einsatz, Plattformen und IT-Systeme werden für digital vernetzte Kundenbetreuer entwickelt und neue Planungs- und Dispositionssysteme inklusive KI ausgerollt. Betrieb und Instandhaltung wurden verknüpft, indem Daten über den technischen Fahrzeugzustand automatisiert und während der Fahrt an die Instandhaltung übergeben werden. Die Flotte wird mit Sensorik und Übertragungsmöglichkeiten ausgestattet.

➤ **Moderner:** Gemeinsam mit konzerninternen Partnern baut DB Regio verkehrsmittelübergreifend Mobilitätslösungen auf und macht SPNV und ÖPNV anknüpfungsfähig für eine intelligente Ergänzung. Seine Position als führender Anbieter von urbaner und regionaler Mobilität in Deutschland will DB Regio in Zukunft verteidigen und mit Innovationen und höherer Kundenfokussierung weiter stärken.

ENTWICKLUNG AUFTRAGSBESTAND

Vergaben

	2020		2019	
	p. a.	insgesamt	p. a.	insgesamt
Deutscher SPNV-Markt (in Mio. Trkm)				
Vergabeverfahren (Anzahl)	13	-	20	-
davon an DB Regio	10	-	11	-
Vergabevolumen ¹⁾	35,3	310,0	71,5	714,2
davon DB-Bestand (in %)	67	-	43	-
davon an DB Regio	30,3	260,9	41,0	394,4
Gewinnquote (in %)	86	-	57	-
WESENTLICHE GEWONNENE VERTRÄGE				
Franken—Südthüringen	5,7	68,4	-	-
Donau—Isar	5,3	61,2	-	-
S-Bahn Rhein-Ruhr (S1/S4)	4,9	49,0	-	-
Dieselnetz Niedersachsen-Mitte	4,5	35,8	-	-

¹⁾ Seit dem 1. Januar 2020 gehen in die Berechnung der Vergabequote nur noch Verfahren ein, bei denen ein neuer Vertrag geschlossen wurde. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Deutscher ÖSPV-Markt (in Mio. Nutzwagenkm)	2020		2019	
	p. a.	insgesamt	p. a.	insgesamt
Vergabeverfahren (Anzahl)	164	-	192	-
davon Teilnahme DB Regio	105	-	117	-
Vergabevolumen	102	732	135	1.176
davon DB-Bestand (in %)	42	-	29	-
davon Teilnahme DB Regio	74	518	86	762
Gewinnquote (in %)	40	-	19	-

Im Schienen- und Busverkehr in Deutschland ist das Vergabevolumen 2020 coronabedingt gesunken. DB Regio konnte in beiden Märkten seine Gewinnquote verbessern.

Neu aufgenommene und abgegebene Verkehre

Neuinbetriebnahmen (Schiene) 2019–2020 ¹⁾	Laufzeit	Mio. Trkm p. a.	davon ver- sus 2019 ²⁾
Netz 9a Breisgau Ost-West	12/2019–06/2032	0,8	+ 0,8
D-Netz Allgäu IR 25 Süd (Los 2)	12/2020–12/2021	1,7	+ 0,1
Netz 4 Rheintal (Los 2)	06/2020–12/2032	0,1	+ 0,0
Insgesamt		2,6	+ 0,9

¹⁾ Leistungen beziehungsweise Teile des Netzes wurden vorher von konzernexternen EVU erbracht.

²⁾ Effekt aus der Änderung auf den Vorjahresvergleich. Durch Inbetriebnahme zur Monatsmitte erfolgt die lineare Berechnung auf Wochenbasis.

Abgegebene Verkehre (Schiene) 2019–2020 ¹⁾	Laufzeit	Mio. Trkm p. a.	davon ver- sus 2019 ²⁾
S-Bahn Rhein-Ruhr (Los 2)	12/2019–12/2034	6,4	- 6,1
Stuttgarter Netz (verschiedene Lose)	06/2019–12/2032	12,7	- 5,8
RRX-Linien Los 2 (RE 6)	12/2019–12/2033	3,7	- 3,5
E-Netz Saar RB (Los 2)	12/2019–12/2034	2,3	- 2,2
Netz 3a Murrbahn	12/2019–12/2032	1,3	- 1,2
RRX-Linien Los 2 (RE 5)	06/2019–12/2033	2,4	- 1,1
Netz 12 Ulmer Stern	06/2019–12/2032	1,4	- 0,6
RRX-Linien Los 1 (RE 1)	06/2020–12/2033	3,6	- 2,0
Stuttgarter Netz Los Neckartal	06/2020–12/2032	2,1	- 1,1
RRX-Linien Los 3 (RE 4)	12/2020–12/2033	2,4	- 0,1
Insgesamt		28,3	- 23,7

¹⁾ Leistungen beziehungsweise Teile des Netzes wurden vorher durch DB Regio erbracht.

²⁾ Effekt aus der Änderung auf den Vorjahresvergleich. Durch Betreiberwechsel zur Monatsmitte erfolgt die lineare Berechnung auf Wochenbasis.

Auftragsbestand

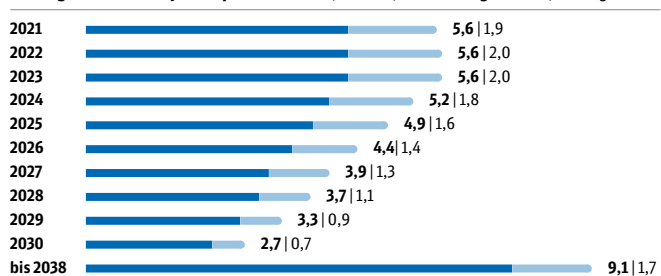
Auftragsbestand per 31.12. (in Mrd. €)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
DB Regio	70,3	72,6	- 2,3	- 3,2
gesichert	53,9	56,0	- 2,1	- 3,8
ungesichert	16,4	16,6	- 0,2	- 1,2

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.

2020 ist der Auftragsbestand von DB Regio gesunken. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von rund 6,3 Mrd. € stehen Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter

Leistungen – von rund 8,4 Mrd. € gegenüber. Zudem wirken sich Prämissenänderungen von rund - 0,2 Mrd. € negativ aus.

Auftragsbestand nach Jahren per 31.12.2020 (in Mrd. €)



ENTWICKLUNG FAHRZEUGFLOTTE

Auch 2020 haben wir umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung unserer Fahrzeugflotte vorangetrieben. Dazu gehören unter anderem die Umgestaltung des Interieurs und der Einbau von Fahrgastinformationssystemen. Insgesamt wurden 265 Fahrzeuge umgebaut und modernisiert, im Wesentlichen bei den S-Bahnen in Hamburg, München und Berlin sowie den Dieselnetzen Nürnberg und Allgäu.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Beschaffung von neuen Fahrzeugen für gewonnene Verkehrsverträge. Insgesamt wurden in 2020 184 neue Fahrzeuge geliefert (davon werden 146 Fahrzeuge über ein Mietmodell eingesetzt).

Die Fahrzeugverfügbarkeit konnte in 2020 insgesamt erneut verbessert werden. Es kam aber weiterhin zu Verzögerungen und Einschränkungen bei der Auslieferung neuer Züge.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

> Die WLAN-Ausrüstung wird in vielen Regionen vorgenommen. Bei der S-Bahn München ist der erste umgerüstete Zug seit Oktober 2020 im Einsatz. Ebenso arbeitet die S-Bahn Hamburg am WLAN-Ausbau der Stationen. Inzwischen sind über 90 % der S-Bahn-Stationen in Hamburg mit WLAN ausgerüstet.

> Die neue BR 483/484 bei der S-Bahn Berlin bietet Fahrgästen unter anderem eine neue digitale Reisendeninformation. Bildschirme an mehreren Fenstern zeigen Live-Informationen zur Fahrt wie Umsteigemöglichkeiten sowie den Linienverlauf und Abfahrtszeiten.

> Das Programm Digitale Kundenschnittstelle (DKS) bildet für unsere Fahrgäste die digitale Begleitung des Reisens ab. Der DB Streckenagent, als ein Produkt der DKS, ist ein kontaktloser, digitaler Service für Reisende. Zuginformationen, Alternativrouten und Verspätungen werden per Push-Meldung direkt an ein mobiles Endgerät gesendet. Neben den Zügen des Nah- und Fernverkehrs sind jetzt auch die Echtzeitdaten der Verbünde für Bus, Straßen- und U-Bahn enthalten.



UMWELTMASSNAHMEN

- > Seit Januar 2020 fahren Regionalzüge in Baden-Württemberg auf sechs Strecken mit **100 % Ökostrom** **Nr. 01**. Der Verbrauch von rund 125 GWh pro Jahr entspricht etwa 40.000 Zweipersonenhaushalten.
- > 830 Dieseltriebzüge und -lokomotiven wurden mit Telematiksystemen ausgestattet. Auf 350 Fahrzeugen wurde bereits die **Software RegioEnergiesparsystem (RESY)** **Nr. 08** aktiviert, die Triebfahrzeugführer*innen bei einer effizienten Fahrweise unterstützt. Auch Dank RESY konnten gegenüber dem Vorjahr rund 2,8 Mio. l Diesel eingespart werden.
- > 2020 wurden 87 Mild-Hybrid-Busse in Betrieb genommen. Durch die Rückgewinnung von **Bremsenergie** **Nr. 19** erlauben die Fahrzeuge einen kraftstoff- und emissionsreduzierten Einsatz. Gegenüber konventionellen Fahrzeugen können so im Mittel 10 % Kraftstoff eingespart werden.

RECHTLICHE THEMEN

Beihilfeverfahren und Auskunftersuchen zu Verkehrsverträgen

Das förmliche Prüfverfahren der EU-Kommission gegen den Bund wegen der angeblichen Gewährung rechtswidriger Beihilfen infolge des Abschlusses eines Verkehrsvertrags zwischen DB Regio und den Ländern Brandenburg und Berlin ist weiterhin anhängig. Dies gilt auch für die vorläufigen Prüfverfahren zum Verkehrsvertrag S-Bahn Berlin, zum Verkehrsvertrag mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und zum Verkehrsvertrag Baden-Württemberg.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- > *Corona-Pandemie und Leistungsverluste führten zu negativer Umsatzentwicklung.*
- > *Operative Ergebnisgrößen verschlechterten sich in der Folge.*

Die Pünktlichkeit stieg im Berichtsjahr. Auch die S-Bahnen Hamburg und Berlin leisteten einen großen Beitrag zu dieser Entwicklung. Treiber waren neben Pünktlichkeitsmaßnahmen die coronabedingt geringere Auslastung des Schienennetzes sowie rückläufige Fahrgastzahlen. Auch im Busverkehr verbesserte sich die Pünktlichkeit coronabedingt. Reduzierte Fahrleistungen während des Shutdowns im Frühjahr vor allem von Saisonverkehren und von Sonderfahrten führten zu einer besseren Ressourcenausstattung. Eine Entlastung der Verkehrsinfrastruktur sowie ein geringeres Fahrgastaufkommen wirkten unterstützend.

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich rund 25.000 Kund*innen (Schiene) beziehungsweise rund 1.500 Kund*innen (Bus) in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit befragt:

- > Die Kundenzufriedenheit im Schienenverkehr ist deutlich gestiegen. Insbesondere die Zufriedenheit mit der letzten Fahrt stieg getrieben durch Verbesserungen in nahezu allen Leistungsdimensionen sowie bei der Zuverlässigkeit während der Corona-Pandemie an.

DB Regio	2020	2019	Veränderung		2018
			absolut	%	
Pünktlichkeit Schiene in %	95,6	94,3	-	-	94,0
Pünktlichkeit Bus ¹⁾ in %	83,4	81,6	-	-	-
Kundenzufriedenheit Schiene in ZI	69,0	66,1	-	-	66,3
Kundenzufriedenheit Bus ²⁾ in ZI	71	73	-	-	74
Reisende in Mio.	1.604	2.507	- 903	- 36,0	2.521
davon Schiene	1.215	1.972	- 757	- 38,4	1.940
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	28.048	47.908	- 19.860	- 41,5	48.615
davon Schiene	23.897	41.633	- 17.736	- 42,6	41.878
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	424,8	452,5	- 27,7	- 6,1	460,1
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	456,7	479,8	- 23,1	- 4,8	518,6
Gesamtumsatz in Mio. €	7.662	8.945	- 1.283	- 14,3	8.968
Außenumsatz in Mio. €	7.553	8.830	- 1.277	- 14,5	8.862
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	5.292	5.627	- 335	- 6,0	5.472
EBITDA bereinigt in Mio. €	184	1.056	- 872	- 82,6	1.126
EBIT bereinigt in Mio. €	- 451	408	- 859	-	492
Brutto-Investitionen in Mio. €	434	560	- 126	- 22,5	539
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	37.159	36.374	+ 785	+ 2,2	35.881
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,8	-	-	-	3,5
Frauenanteil per 31.12. in %	16,9	16,8	-	-	16,2
Spezifischer Endenergieverbrauch Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) in %	+ 13,2	- 30,0	-	-	- 29,4
Spezifischer Endenergieverbrauch Bus im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Buskm) in %	- 1,4	+ 1,7	-	-	+ 6,0

¹⁾ Methodenänderung ab 2020 mit rückwirkender Anpassung im Vorjahr.

²⁾ Methodenänderung ab 2020.

- > Aufgrund der Anwendung einer neuen Befragungsmethodik in 2020 sind die Werte nicht mehr mit den Vorjahren vergleichbar. 2020 wurde insbesondere die Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt und mit der Busgesellschaft neu bewertet.

Die Leistungsentwicklung war im Schienen- und Busverkehr aufgrund von Leistungsverlusten und der Corona-Pandemie deutlich rückläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio war 2020 coronabedingt sehr herausfordernd. Zwar schlugen die deutlich niedrigeren Reisendenzahlen nicht vollständig auf die Ertragsentwicklung durch, da bei Bruttoverträgen das Umsatzrisiko beim Aufgabenträger liegt und auch die Corona-Unterstützungsleistungen im Rahmen der **Branchenlösung Regionalverkehr** → 62 die Entwicklung dämpften. Trotzdem waren deutlich Ertragsrückgänge zu verzeichnen:

- > Der Umsatz sank infolge von Corona-Effekten sowie leistungsbedingten Rückgängen im Schienen- und im Busverkehr deutlich.
- > Teilweise kompensierend wirkten die höheren sonstigen betrieblichen Erträge (+145%/+571 Mio.€), im Wesentlichen infolge der Corona-Unterstützungsleistungen.

Auf der Aufwandsseite kam es insgesamt zu einem Anstieg durch zusätzliche Belastungen vor allem aus der überwiegend coronabedingten Neubewertung von Drohverlustrückstellungen sowie einem höheren Personalaufwand:

- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+33,4%/+231 Mio.€) stiegen im Wesentlichen infolge der überwiegend coronabedingten Neubewertung von Drohverlustrückstellungen deutlich.
- > Der Personalaufwand (+2,1%/+45 Mio.€) stieg tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeitendenzahl.

Der Rückgang des Materialaufwands und der Abschreibungen wirkten gegenläufig dämpfend:

- > Der Materialaufwand (-2,7%/-151 Mio.€) sank leistungsbedingt sowie infolge coronabedingt niedrigerer Aufwendungen für die Nutzung von Infrastruktur und Energie. Preiseffekte wirkten gegenläufig aufwandserhöhend.
- > Die Abschreibungen (-2,0%/-13 Mio.€) gingen unter anderem infolge des Erreichens des Endes der Nutzungsdauer von Fahrzeugen zurück. Fahrzeugbeschaffungen wirkten gegenläufig erhöhend.

Die Investitionen sanken infolge des Wegfalls von ausschreibungsbedingten Fahrzeugprojekten in der Sparte Schiene. Gegenläufig wirkte die gestiegene Investitionstätigkeit in der Sparte Bus infolge von Ersatzinvestitionen sowie ausschreibungsbedingten Fahrzeugbeschaffungen.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg in beiden Sparten per 31. Dezember 2020 an.

Die Mitarbeitendenzufriedenheit stieg deutlich und liegt auf gutem Niveau. 2020 stand coronabedingt ganz im Zeichen des Gesundheitsschutzes. Unter Berücksichtigung der Verordnungen der Bundesländer wurden permanent betriebliche und arbeitsschutzrelevante Maßnahmen (unter anderem Verteilung von Schutzartikeln und kontaktlose Fahrscheinkontrolle in Zügen) ergriffen, um sichere Verkehre zu gewährleisten. Parallel dazu wurden die Maßnahmen zum Schutz der Mitarbeitenden vor Übergriffen ausgebaut sowie zusätzliche Triebfahrzeugführer*innen rekrutiert und durch die Funktionsausbildung qualifiziert. Der **Kompassindex** → 89 lag mit 52 % im durchschnittlichen Bereich. Der 2020 erstmals erhobene Kompassindex erfasst, wie Kultur im DB-Konzern gelebt wird, im Sinne des Kompasses für ein starkes Miteinander. Das Kompassprinzip »Du kannst es« ist mit 63 % Zustimmung bei DB Regio das stärkste Prinzip.

Der Frauenanteil ist im Berichtsjahr leicht gestiegen.

Im Berichtsjahr wurde das Reiseverhalten durch die Corona-Pandemie stark beeinflusst. Da das Angebot trotz der pandemiebedingt geringeren Auslastung nahezu vollständig aufrechterhalten wurde, ist der spezifische Endenergieverbrauch auf der Schiene angestiegen. Trotzdem konnte die Energieeffizienz mit dem weiteren Rollout des **Telematiksystems RESY** → 124 bei Dieselfahrzeugen verbessert werden. Damit konnte der Energieverbrauch der Fahrzeuge um bis zu 10 % reduziert werden. Im Busverkehr hat sich der spezifische Endenergieverbrauch (bezogen auf Buskilometer) reduziert.

Sparte Schiene

- > *Ergebnisentwicklung insbesondere infolge von Corona-Pandemie und Leistungsverlusten rückläufig.*
- > *Personalaufwand stieg tarif- und mengenbedingt.*
- > *Verzögerte Fahrzeugauslieferungen erfordern weiterhin Ersatzkonzepte.*

Sparte Schiene	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Reisende in Mio.	1.241	2.010	-769	-38,3
davon Schiene	1.215	1.972	-757	-38,4
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	24.297	42.204	-17.907	-42,4
davon Schiene	23.897	41.633	-17.736	-42,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm	424,8	452,5	-27,7	-6,1
Gesamtumsatz in Mio. €	6.696	7.848	-1.152	-14,7
Außenumsatz in Mio. €	6.593	7.740	-1.147	-14,8
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	5.293	5.626	-333	-5,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	342	1.037	-695	-67,0
EBIT bereinigt in Mio. €	-226	454	-680	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	329	496	-167	-33,7
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	28.090	27.715	+375	+1,4

Die Leistungsentwicklung in der Sparte Schiene wurde durch Corona-Effekte sowie **Leistungsverluste** → 123 geprägt, sodass sich die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung deutlich rückläufig entwickelten. Die Betriebsleistung ging vor allem infolge von Ausschreibungsverlusten zurück. Aufgrund der Aufrechterhaltung eines zumindest stabilen Grundangebots waren die Corona-Effekte hier geringer.

Auf der wirtschaftlichen Seite führten die coronabedingt rückläufige Nachfrage und Leistungsverluste dazu, dass sich die operativen Ergebnisgrößen deutlich rückläufig entwickelten:

- > Die negative Umsatzentwicklung wurde maßgeblich durch Corona-Effekte und Leistungsverluste getrieben.
- > Höhere sonstige betriebliche Erträge wirkten teilweise kompensierend, da sie gegenläufig deutlich infolge der Corona-Unterstützungsleistungen stiegen.

Die Aufwandsseite entwickelte sich insgesamt nahezu stabil. Ein niedrigerer Materialaufwand und geringere Abschreibungen wurden unter anderem durch coronabedingte Belastungen sowie einen höheren Aufwand für Personal aufgezehrt:

- > Der Materialaufwand sank infolge von leistungs- und coronabedingt niedrigeren Aufwendungen für die Nutzung von Trassen und Stationen sowie für Energie. Preiseffekte wirkten gegenläufig. Ebenfalls dämpfend wirkten Mehraufwendungen für Instandhaltungs- und Hygieneleistungen.
 - > Die Abschreibungen gingen unter anderem durch das Erreichen des Endes der Nutzungsdauer von Fahrzeugen zurück. Fahrzeugbeschaffungen wirkten gegenläufig.
 - > Der Personalaufwand stieg gegenläufig tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeitendenzahl an.
 - > Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich im Wesentlichen infolge der überwiegend coronabedingten Neubewertung von Drohverlustrückstellungen.
- Die Investitionstätigkeit sank infolge des Abschlusses ausschreibungsbedingter Fahrzeugprojekte.

Die Mitarbeitendenzahl erhöhte sich leicht, unter anderem infolge eines Kapazitätsaufbaus.

Sparte Bus

- > *Umsatzverluste durch Corona-Effekte.*
- > *Maßnahmenrealisierung von Programmeffekten aufgrund Corona-Pandemie verzögert.*
- > *Belastungen aus Preiseffekten bei eingekauften Leistungen und Tarifeffekten.*

Sparte Bus	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Reisende in Mio.	363,0	496,8	- 133,8	- 26,9
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	3.750	5.704	- 1.954	- 34,3
Betriebsleistung in Mio. Buskm	429,1	452,8	- 23,7	- 5,2
Gesamtumsatz in Mio. €	1.042	1.162	- 120	- 10,3
Außenumsatz in Mio. €	960	1.090	- 130	- 11,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	- 158	20	- 178	-
EBIT bereinigt in Mio. €	- 226	- 46	- 180	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	106	64	+ 42	+ 65,6
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	9.069	8.659	+ 410	+ 4,7

Die Leistungsentwicklung in der Sparte Bus war infolge von ausschreibungsbedingten Verlusten und Corona-Effekten deutlich rückläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung blieb unter Druck. Der Umsatzrückgang sowie zusätzliche Belastungen auf der Aufwandsseite führten zu einem deutlichen Rückgang der operativen Ergebnisgrößen.

- > Die negative Umsatzentwicklung wurde insbesondere durch Corona-Effekte und Leistungsverluste geprägt. Leicht gegenläufig wirkten gestiegene Leistungen im Schienenersatzverkehr.
- > Höhere sonstige betriebliche Erträge wirkten teilweise kompensierend, da sie gegenläufig deutlich infolge der Corona-Unterstützungsleistungen stiegen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu zusätzlichen Belastungen vor allem durch einen deutlichen Anpassungsbedarf infolge der coronabedingt verschlechterten Aussichten sowie eines höheren Personalaufwands:

- > Der Personalaufwand nahm aufgrund der höheren Mitarbeitendenzahl sowie tarifbedingt zu.
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen deutlich, im Wesentlichen infolge von Zuführungen zur Drohverlustrückstellung aufgrund von Corona-Effekten.
- > Die gestiegenen Abschreibungen resultierten aus Investitionen im Vorjahr.
- > Gegenläufig ging der Materialaufwand zurück, getrieben durch Leistungsrückgänge und Mengen- und Preiseffekte am Kraftstoffmarkt. Negativ wirkten Preissteigerungen beim Einkauf von Transportleistungen sowie eine höhere Instandhaltung.

Die Investitionstätigkeit stieg unter anderem wegen der Erneuerung der Fahrzeugflotte.

Die Mitarbeitendenzahl stieg deutlich an, vor allem infolge von Rekrutierungen für Betriebsaufnahmen sowie in Vorbereitung auf zusätzliche Verkehre im Folgejahr.

Geschäftsfeld DB Cargo

GRI GESCHÄFTSMODELL

102-4

DB Cargo bietet seinen Kunden mit rund 4.200 Gleisanschlüssen und zusätzlichen Leistungen in 17 europäischen Ländern Zugang zu seinem europäischen Netzwerk, das über die neue Seidenstraße bis nach China reicht. Gemessen an der Verkehrsleistung ist DB Cargo die Nummer eins im europäischen SGV.

In seinem internationalen Netzwerk führt DB Cargo Transporte von Güterwagen und Güterwagengruppen im System des Einzelwagenverkehrs durch, ermöglicht Transportketten für Container oder Lkw-Trailer von Reedereien und Speditionen mit Nutzung mehrerer Verkehrsträger im Kombinierten Verkehr und fährt im Ganzzugverkehr Direktverbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss für großvolumige Industrieprodukte, Rohstoffe und Branchen wie Stahl, Recycling, Paper&Pulp und Consumer Goods. Zusätzlich zur reinen Transportleistung erstellt DB Cargo individuelle Lösungen mit logistischen Zusatzleistungen für seine Kunden.

Zur Leistungserstellung werden eigene oder angemietete Triebfahrzeuge und Güterwagen, Terminals und Zugbildungsanlagen sowie eigene Personalressourcen genutzt. Zu den Kunden zählen die produzierende Industrie der Branchen Automotive, Stahl, Recycling und Rohstoffe, Chemie und Mineralöl, Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter sowie Reedereien, Speditionen und KV-Operateure in ganz Europa. Da DB Cargo den Großteil seiner Erträge durch Transporte von Gütern auf der Schiene erzielt, ist die führende Leistungskennzahl die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern. In Tonnen je Zug wird die Auslastung gemessen. Wesentliche Kostenbestandteile sind neben den Abschreibungen für Lokomotiven und Wagen sowie den Personalkosten die Aufwendungen für Energie, Infrastruktur und Instandhaltung. Die konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sind dabei wichtige Lieferanten.

GRI MÄRKTE UND STRATEGIE

102-4







Die Corona-Pandemie führte 2020 zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsleistung im SGV in Europa. Ausgehend von einer Eindämmung der Corona-Pandemie wird für 2021 wieder ein Anstieg der Leistungsmengen erwartet. Das Vorkrisenniveau wird allerdings voraussichtlich noch nicht wieder erreicht.

Mit der *Strategie Starke Schiene* → 68 ff. leistet DB Cargo einen bedeutenden Beitrag zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielen in Deutschland und Europa. Ziel von DB Cargo ist es, Transporte von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Damit entspricht DB Cargo dem Leitgedanken der Starken Schiene, der *Verkehrsverlagerung auf die Schiene* → 76 f. für eine nachhaltige Klima- und Mobilitätswende.

Die Position von DB Cargo nachhaltig auszubauen, um so den notwendigen Zielbeitrag leisten zu können, ist Gegenstand der Strategie Starke Cargo. Der dafür vorgesehene

Aktionsplan steht unter dem Leitmotiv »Europa braucht einen starken Bahnlogistiker. Für das Klima und für eine nachhaltige Wirtschaft.« So leistet DB Cargo einerseits einen deutlichen Beitrag zur Erhöhung des Modalanteils der Schiene im deutschen und europäischen Verkehrsmix und verbessert andererseits die eigene wirtschaftliche Nachhaltigkeit.

Die Strategie Starke Cargo beinhaltet folgende Maßnahmen:

- > **Starker Ganzzugverkehr** – zur Stärkung der Marktpräsenz als Bahnlogistiker wird DB Cargo systematisch branchenspezifische Leistungen in der Lieferkette der Kunden anbieten und sich auf die Entwicklung und Erweiterung von Schienenlogistiklösungen ausrichten, deren einzelne Module für die Kunden flexibel kombinierbar und erweiterbar sind. 
- > **Starker Kombierter Verkehr** – DB Cargo wird im Kombinierten Verkehr die heute bereits angebotenen Operateursaktivitäten synchronisieren und europaweit ausbauen. Im engen Kontakt mit Kunden wird DB Cargo die Attraktivität des Schienenangebots auf den Strecken des Kombinierten Verkehrs erhöhen und dadurch mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene holen. 
- > **Starker Einzelwagenverkehr** – der Einzelwagenverkehr ist wesentlicher Bestandteil der Wachstumsstrategie, daher wird das Einzelwagennetz weiterentwickelt. Dazu zählt vor allem die Einrichtung eines neuen Expressprodukts. Hier werden die deutschen Wirtschaftszentren mit neuen intermodalen Zugangspunkten direkt verbunden. Mittel- und langfristig steigt die Effizienz des Systems zudem durch neue Technologien wie die *Digitale Automatische Kupplung* → 72 und automatisierte Zugbildungsanlagen. 
- > **Starkes Angebotsmanagement** – das neue Angebotsmanagement unterstützt Vertrieb und produktionsnahe Leistungserstellung dabei, den Kunden passgenaue, attraktive Leistungen anzubieten und dabei den notwendigen Ressourceneinsatz zu optimieren. Mit dem Anspruch, groß, grün und leistungsfähig zu sein, verbindet DB Cargo das Ziel, Schienenverkehre jeweils selbst zu fahren, wenn mit den eigenen Ressourcen eine wirtschaftliche und qualitativ passende Leistung produziert werden kann. 
- > **Weiterentwicklung Produktion** – alle Regelungen zur Durchführung der Transportleistungen werden zukünftig grenzüberschreitend ausgerichtet und die Steuerungssysteme auf Qualitätsverbesserung, Vereinfachung und Effizienz fokussiert. Weiterhin wird in moderne Multi-systemlokomotiven und neue Wagentechnologien investiert. Mithilfe von Digitalisierung und Automatisierung wird DB Cargo seinen Kunden einen einfacheren Zugang zum Schienensystem und mehr Transparenz über den Sendungsstatus anbieten und die Prozesse im Schienentransport deutlich beschleunigen.  

GRI
102-6
102-7

DB Cargo



SPARTEN

Central Europe

> Umfasst die Aktivitäten in Deutschland, Schweden, Dänemark, den Niederlanden, Belgien, der Schweiz und Italien. Die Entwicklung dieser Sparte wird maßgeblich durch die DB Cargo Deutschland AG geprägt. Zudem werden hier Produktionsgesellschaften gebündelt. Hinzu kommen Gesellschaften, die auf spezielle Märkte (zum Beispiel Automotive) ausgerichtet sind.



Western Europe

> Umfasst die Aktivitäten von DB Cargo UK (Vereinigtes Königreich), Euro Cargo Rail France (Frankreich) und Transfesa (Spanien).



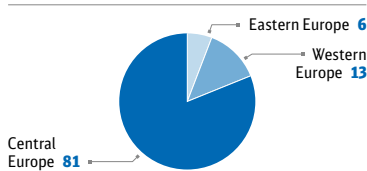
Eastern Europe

> Umfasst die Aktivitäten in Polen, Rumänien, Bulgarien, Ungarn, Tschechien, Österreich und Russland. Umfasst auch die DB Cargo Eurasia für den transeurasischen Korridor.

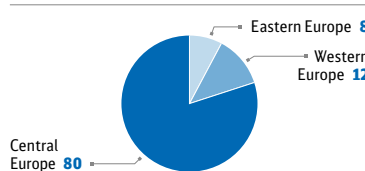


STRUKTUR

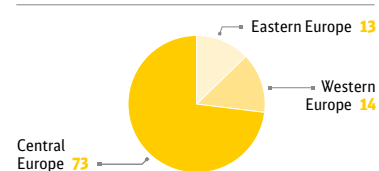
Verkehrsleistung (in %)



Umsatz (in %)



Mitarbeitende (in %)



Geschäftsmodell



INPUTS

Mitarbeitende

> Rund 30.100



Fahrzeuge

> 2.552 Lokomotiven
> 78.167 Wagen (70.603 eigene Wagen [davon aktive in Deutschland: 60.180] und 7.564 angemietete/geleaste Wagen)



Netzwerke und Infrastruktur

> Aktiv in 17 europäischen Ländern
> rund 4.200 Kundengleisanschlüsse
> 10 Zugbildungsanlagen
> 26 Instandhaltungswerke



Strom und Kraftstoffe

> 2,0 Mrd. kWh Bahnstrom
> 124 Mio. l Dieselmotorkraftstoff



Weitere Produktionsfaktoren

> 157 Mio. Trassenkilometer



GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente

> Geschäftskunden mit Fokus auf Automotive, Baustoffe, Chemie, Industriegüter, Intermodal, Konsumgüter und Montan



Nutzenversprechen

> DB Cargo bietet europaweit kundenorientierte, zuverlässige und effiziente Transportlösungen.



Kundenzugang / -bindung

> Branchenvertrieb mit Key-Account-Management
> Regionalvertrieb
> Telefonvertrieb
> Kundenservicezentrum



Schlüsselaktivitäten

> Zugverkehre durchführen
> Europäische multimodale Logistiklösungen gestalten
> Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
> Netzwerke planen und betreiben
> Logistische Zusatzleistungen erbringen



OUTPUTS ¹⁾

Beförderte Güter

> 213 Mio. t

Verkehrsleistung

> 79 Mrd. tkm



OUTCOMES ²⁾

EBIT bereinigt

> - 728 Mio. €

Mitarbeitenden-zufriedenheit

> Zi von 3,9

Kundenzufriedenheit

> Zi von 68

Endenergieverbrauch

> - 23,1% im Vergleich zu 2006 (spezifisch)

Pünktlichkeit

> 76,9%

Leise Güterwagen

> 72.485 (davon aktive in Deutschland: 60.180)

¹⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

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

- 12** > Starke Europäische Korridore – DB Cargo ist heute europaweit aufgestellt und auf den 13 großen Transportkorridoren vertreten. 2020 wurde auf fünf Korridoren die Leistungsqualität durch eine länderübergreifende Steuerung von Verkehren deutlich gesteigert, die übrigen Korridore folgen. Erfolgsfaktor sind dabei eine hohe Frequenz mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und schneller grenzüberschreitender Verkehr.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- 4** > Die Ausrüstung der Wagenflotte in Deutschland mit moderner Telematik und intelligenter Sensorik ist abgeschlossen.

UMWELTMASSNAHMEN

- > Schon heute werden 95% der Traktionsleistung von DB Cargo elektrisch erbracht. Die Ausrüstung der rund 63.000 Güterwagen mit **Flüsterbremsen** → **86**, die DB Cargo in Deutschland einsetzt (inklusive angemietete Wagen), wurde 2020 abgeschlossen.
- > DB Cargo beschafft 104 Mehrsystemlokomotiven der BR 193 zur Verbrauchsreduzierung und Effizienzsteigerung auf europäischen Korridoren. Mit einem technischen Gesamtwirkungsgrad von 88,6% ist diese Baureihe eine der energieeffizientesten in der Flotte von DB Cargo.
- > Seit Herbst 2016 wurden über 650 Triebfahrzeuge mit dem Fahrassistenzsystem **LEADER** prim **Nr. 08** (Locomotive Engineer Assist Display and Event Recorder) ausgerüstet. Damit sind rund zwei Drittel der E-Lokomotiven-Flotte von DB Cargo damit ausgestattet. Die Energieeinsparung liegt bei annähernd 5% im Vergleich zu Triebfahrzeugen ohne LEADER.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- > *Leistungs- und Ergebnisentwicklung durch konjunkturelles Umfeld schienenaffiner Branchen weiter rückläufig.*
- > *Globale Beeinträchtigung der Lieferketten durch die Corona-Pandemie.*

Die Pünktlichkeit von DB Cargo hat sich 2020 deutlich verbessert, vor allem geprägt durch die Entwicklung in Deutschland und Eastern Europe. Dabei wirkte eine leistungsbedingt gestiegene Ressourcenverfügbarkeit positiv, die die Stabilität des Produktionssystems steigerte.

Die Kundenzufriedenheit hat sich entlang der gesamten Transportkette spürbar verbessert. 2020 haben sich rund 770 Kunden an der Zufriedenheitsumfrage europaweit beteiligt.

Die Leistungsentwicklung war infolge von Corona-Effekten und dem konjunkturellen Abschwung in schienenaffinen Branchen insgesamt spürbar rückläufig. Zu Beginn der Corona-Pandemie im April und Mai 2020 ging die Verkehrsleistung deutlich zurück. Seit dem Sommer 2020 erholte sie sich wieder deutlich und lag ab Oktober 2020 wieder mindestens auf Vorjahresniveau.

Die wirtschaftliche Entwicklung bleibt angespannt. Rückläufige Erträge und insgesamt leicht gestiegene Aufwendungen führten zu einem deutlichen Rückgang der operativen Ergebnisgrößen.

- > Der Umsatz sank spürbar. Leistungsrückgänge im Logistiksektor und die niedrigere Verkehrsleistung konnten nur teilweise durch Zuwächse bei den Europa-Asien-Verkehren kompensiert werden.
- > Auch die sonstigen betrieblichen Erträge (– 8,7%/– 41 Mio. €) gingen im Wesentlichen infolge geringerer Lok- und Güterwagenverkäufe deutlich zurück.

	2020	2019	Veränderung		2018
			absolut	%	
DB Cargo					
Pünktlichkeit in %	76,9	74,0	-	-	72,8
Kundenzufriedenheit in ZI	68	61	-	-	60
Beförderte Güter in Mio. t	213,1	232,0	- 18,9	- 8,1	255,5
Verkehrsleistung in Mio. tkm	78.670	85.005	- 6.335	- 7,5	88.237
Betriebsleistung in Mio. Trkm	156,8	162,5	- 5,7	- 3,5	165,8
Auslastung in t pro Zug	501,7	523,2	- 21,5	- 4,1	532,3
Gesamtumsatz in Mio. €	4.119	4.449	- 330	- 7,4	4.460
Außenumsatz in Mio. €	3.854	4.188	- 334	- 8,0	4.177
EBITDA bereinigt in Mio. €	- 321	13	- 334	-	54
EBIT bereinigt in Mio. €	- 728	- 308	- 420	+ 136	- 190
EBIT-Marge (bereinigt) in %	- 17,7	- 6,9	-	-	- 4,3
Brutto-Investitionen in Mio. €	452	570	- 118	- 20,7	587
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	30.052	29.525	+ 527	+ 1,8	28.842
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,9	-	-	-	3,5
Frauenanteil per 31.12. in %	11,5	11,5	-	-	11,5
Spezifischer Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	- 23,1	- 21,0	-	-	- 20,4
Leise aktive Güterwagen in Deutschland ¹⁾ per 31.12.	60.180	57.644	+ 2.536	+ 4,4	50.409

¹⁾ Ohne angemietete Wagen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu zusätzlichen Belastungen, getrieben durch Abschreibungen und Personalaufwand. Gegenläufig entwickelte sich der Materialaufwand:

- > Der Personalaufwand (+1,7%/+30 Mio. €) erhöhte sich tarifbedingt sowie infolge eines Personalaufbaus insbesondere in Central Europe.
- > Der deutliche Anstieg der Abschreibungen (+26,8%/+86 Mio. €) wurde getrieben durch außerplanmäßige Abschreibungen auf Software.
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (–0,6%/–4 Mio. €) lagen in etwa auf Vorjahresniveau.
- > Der Materialaufwand (–2,4%/–63 Mio. €) sank gegenläufig aufgrund von geringeren Aufwendungen für Trassen, Energie und eingekaufte Transportleistungen infolge der Volumenrückgänge. Unterstützend wirkten positive Währungskurseffekte. Höhere Instandhaltungsaufwendungen resultierten gegenläufig vor allem aus einem gestiegenen Materialverbrauch im Zuge des Einbaus von GPS-Geräten in Güterwagen.

Die Brutto-Investitionen gingen getrieben durch eine verzögerte Güterwagenbeschaffung in der Region Central Europe zurück.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg vor allem in Central Europe an.

Die Mitarbeitendenzufriedenheit stieg aufgrund des gestiegenen Arbeitsschutzes und eines verbesserten Arbeitsklimas im Team deutlich und war auf einem guten Niveau. Der *Kompassindex* → 89 lag mit 58% im durchschnittlichen Bereich.

Der Frauenanteil blieb stabil.

Der spezifische Endenergieverbrauch auf der Schiene wurde im Vergleich zum Basisjahr 2006 weiter reduziert.

Region Central Europe

- > *Operative Ergebnisentwicklung durch Corona-Pandemie unter Druck – deutlich negative Effekte infolge von coronabedingten Produktionsunterbrechungen vor allem in Automobilindustrie.*
- > *Neuverkehre wirken teilweise kompensierend.*
- > *Nachführung von operativem Personal.*

Region Central Europe	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	214,1	225,2	–11,1	–4,9
Verkehrsleistung in Mio. tkm	63.886	68.265	–4.379	–6,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	125,7	127,3	–1,6	–1,3
Gesamtumsatz in Mio. €	4.595	4.859	–264	–5,4
Außenumsatz in Mio. €	3.075	3.375	–300	–8,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	–308	–9	–299	–
EBIT bereinigt in Mio. €	–599	–230	–369	+160
Brutto-Investitionen in Mio. €	325	455	–130	–28,6
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	21.798	19.741	+2.057	+10,4

Die Leistungsentwicklung in Central Europe war infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Stahl- und Automobilindustrie sowie auf die kombinierten Verkehre insgesamt rückläufig. Ab Sommer 2020 setzte wieder ein Aufwärtstrend ein, der zusammen mit positiven Effekten aus Neuverkehren in Belgien die negativen Effekte teilweise kompensieren konnte.

Die wirtschaftliche Entwicklung ist weiterhin herausfordernd. In der Folge von Ertragsrückgängen und Aufwandssteigerungen sanken die operativen Ergebnisgrößen deutlich.

- > Der Umsatz sank infolge des Leistungsrückgangs spürbar.
- > Zudem gingen die sonstigen betrieblichen Erträge vor allem aufgrund eines Rückgangs der Leistungen für konzernexterne Kunden zurück. Dämpfend wirkten höhere Zuschüsse unter anderem für die Umrüstung von Güterwagen auf Flüsterbremsen.

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

- > Die Abschreibungen stiegen deutlich durch die Beschaffung von Mehrsystemloks, verstärkte Investitionen in Güterwagen und Anmietungen von Güterwagen über Finance Lease sowie außerplanmäßige Abschreibungen auf Software.
- > Der Personalaufwand stieg tarifbedingt und aufgrund der Nachführung von operativem Personal vor allem in Deutschland.
- > Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich, vorrangig durch Verluste aus Verschrottung, Mietverpflichtungen für Loks und höhere Aufwendungen für Datendienste durch die Ausstattung der Güterwagenflotte mit Telematikgeräten.
- > Der Materialaufwand sank gegenläufig infolge niedrigerer eingekaufter Transportleistungen sowie Trassen- und Energieaufwendungen. Höhere Instandhaltungsaufwendungen wirkten entgegengesetzt aufwandssteigernd.

Die Brutto-Investitionen gingen getrieben durch eine verzögerte Güterwagenbeschaffung zurück.

Die Zahl der Mitarbeitenden erhöhte sich vor allem durch Einstellungen im operativen Bereich in Deutschland sowie infolge der Geschäftsausweitung in Belgien, Spanien, der Schweiz und Italien.

Region Western Europe

- > Coronabedingter Nachfragerückgang in allen Ländern.
- > Positive Effekte durch Neuverkehre im Vereinigten Königreich und Frankreich.

Region Western Europe	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	40,9	46,4	- 5,5	- 11,9
Verkehrsleistung in Mio. tkm	10.197	11.906	- 1.709	- 14,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	23,5	27,3	- 3,8	- 13,9
Gesamtumsatz in Mio. €	618	675	- 57	- 8,4
Außenumsatz in Mio. €	483	546	- 63	- 11,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	37	91	- 54	- 59,3
EBIT bereinigt in Mio. €	- 53	15	- 68	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	60	82	- 22	- 26,8
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	4.248	4.190	+ 58	+ 1,4

Die Leistungsentwicklung in Western Europe war insgesamt rückläufig. Die Betriebs- und die Verkehrsleistung verzeichneten Rückgänge vor allem durch die Corona-Pandemie sowie Streiks in Frankreich Anfang 2020. Neuverkehre in Frankreich und im Vereinigten Königreich wirkten teilweise kompensierend.

Die wirtschaftliche Entwicklung trübte sich infolge der Leistungsentwicklung spürbar ein. Die operativen Ergebnisgrößen verschlechterten sich deutlich:

- > Der Umsatz war leistungsbedingt stark rückläufig. Effekte aus der erstmaligen Einbeziehung der **SEMAT** → 192 (vorher at Equity) wirkten teilweise kompensierend.
- > Zudem gingen die sonstigen betrieblichen Erträge infolge des Wegfalls von Einmaleffekten unter anderem im Zusammenhang mit Lokomotivverkäufen im Vereinigten Königreich ebenfalls deutlich zurück.

Auf der Aufwandsseite kam es zu einem nur unterproportionalen Rückgang:

- > Der Materialaufwand sank im Wesentlichen mengenbedingt infolge der Corona-Pandemie. Unterstützend wirkten niedrigere Infrastrukturnutzungskosten in Frankreich.
- > Der Personalaufwand ging vor allem währungskursbedingt zurück. Effekte aus Kurzarbeit (unter anderem bei DB Cargo UK) wurden durch die erstmalige Einbeziehung der SEMAT fast vollständig aufgezehrt.
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen waren infolge von geringeren Reise- und Repräsentationsaufwendungen durch die coronabedingt geringere Reisetätigkeit und zum Teil aufgrund von Kurzarbeit rückläufig.
- > Die Abschreibungen erhöhten sich gegenläufig aufgrund der erstmaligen Einbeziehung der SEMAT.

Die Investitionen sanken insbesondere durch eine Anpassung im Vereinigten Königreich im Zusammenhang mit der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 im Vorjahr deutlich.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg infolge der erstmaligen Einbeziehung der SEMAT leicht.

Region Eastern Europe

- > Insgesamt deutlich positive Umsatzentwicklung, insbesondere bedingt durch die Europa-Asien-Verkehre.
- > Positive Entwicklung in Rumänien.
- > Coronabedingte Beeinträchtigungen der Lieferketten.

Region Eastern Europe	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	14,8	15,5	- 0,7	- 4,5
Verkehrsleistung in Mio. tkm	4.587	4.834	- 247	- 5,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	7,6	7,9	- 0,3	- 3,8
Gesamtumsatz in Mio. €	498	411	+ 87	+ 21,2
Außenumsatz in Mio. €	296	267	+ 29	+ 10,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	30	35	- 5	- 14,3
EBIT bereinigt in Mio. €	4	12	- 8	- 66,7
Brutto-Investitionen in Mio. €	38	33	+ 5	+ 15,2
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	4.006	3.950	+ 56	+ 1,4

Aufgrund von coronabedingt rückläufigen Transporten bei DB Cargo Polska (vor allem Kohle und Stahl) war die Leistungsentwicklung negativ. Leicht kompensierend wirkte die Entwicklung in Rumänien, Ungarn und Bulgarien.

Die wirtschaftliche Entwicklung bleibt herausfordernd: Die Umsatzzuwächse wurden durch höhere Aufwendungen aufgezehrt. Die operativen Ergebnisgrößen gingen zurück.

- > Der Umsatz stieg aufgrund der positiven Entwicklung bei den Chinaverkehren deutlich an, unterstützt durch zusätzliche Verkehre in Rumänien. Gegenläufig wirkten der Rückgang der Transportdienstleistungen aufgrund der Corona-Pandemie sowie Währungskurseffekte.
- > Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen gegenläufig infolge von geringeren Erträgen aus Lokomotivverkäufen leicht zurück.

Auf der Aufwandsseite kam es zu einem deutlichen Anstieg, getrieben durch die positive Geschäftsentwicklung im europäischen Korridor:

- > Der Materialaufwand stieg im Wesentlichen infolge höherer eingekaufter Transportleistungen für die Chinaverkehre deutlich an. Bereinigt um Währungskurseffekte war der Anstieg noch etwas stärker.
- > Die Abschreibungen nahmen investitionsbedingt zu.
- > Der Personalaufwand lag auf Vorjahresniveau. Negative Währungskurseffekte wurden durch eine geringere Mitarbeitendenzahl unter anderem in Polen nahezu vollständig kompensiert.
- > Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen auf Vorjahresniveau.

Die Investitionen sind deutlich gestiegen, im Wesentlichen infolge des Erwerbs von Lokomotiven in Rumänien.

Die Mitarbeitendenzahl stieg insbesondere aufgrund der positiven Entwicklung unter anderem in Rumänien leicht.

Infrastruktur

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

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 EVU zugute. Eine im internationalen Maßstab strenge Regulierung stellt neben den konzerninternen Verhaltensregeln die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher.

Ausgewählte Kennzahlen DB-Schiene- infrastruktur (in Deutschland)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Infrastrukturkunden	456	442	+14	+3,2
Konzerninterne Bahnen	18	18	-	-
Konzernexterne Bahnen	438	424	+14	+3,3
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.066	1.090	-24	-2,2
Konzerninterne Bahnen	680,2	722,1	-41,9	-5,8
Konzernexterne Bahnen	385,4	368,2	+17,2	+4,7
Anteil konzernexterner Bahnen in %	36,2	33,8	-	-
Stationshalte in Mio. Stopps	155,4	156,4	-1,0	-0,6
Konzerninterne Bahnen	111,2	116,3	-5,1	-4,4
Konzernexterne Bahnen	44,2	40,2	+4,0	+10,0

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

Die Trassennachfrage und die Anzahl der Stationshalte sanken 2020. Wesentlicher Grund ist die Corona-Pandemie, die besonders in der ersten Jahreshälfte 2020 zu einem Rückgang der Betriebsleistung geführt hat. Entsprechend dem langjährigen Trend konnten konzernexterne Bahnen weiter Marktanteile gewinnen, während die Nachfrage konzerninterner Bahnen zurückging.

LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG III

Die Laufzeit der LuFV II endete zum 31. Dezember 2019. Im Vorjahr wurden die vereinbarten Ziele (vor Prüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt [EBA]) aus unserer Sicht erreicht. Der entsprechende Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht wurde zum 30. April 2020 an den Bund übergeben. Der Erhalt und die Modernisierung der Bestandsinfrastruktur wird mit der **LuFV III** **236** fortgeführt, die eine Laufzeit von zehn Jahren hat und am 14. Januar 2020 rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Bis 2029 sollen insgesamt 86 Mrd. € in den Erhalt und die Modernisierung des Bestandsnetzes fließen.



DIGITALE SCHIENE DEUTSCHLAND

Die DSD hat weiter Fahrt aufgenommen und wird in zwei Stufen realisiert: Basis ist die Erstellung einer digitalen Plattform für das Bahnsystem über die Ausrüstung mit DSTW und dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS. Auf diese

Plattform setzen dann neue Technologien auf, die den Bahnbetrieb der Zukunft ermöglichen. So werden Kapazität, Qualität und Zuverlässigkeit des Bahnsystems substanziell erhöht.

Wir haben mit dem EBA und dem Verband der Bahnindustrie (VDB) ein gemeinsames Verständnis zur Umsetzung des DSD-Flächenrollouts entwickelt und dazu im September 2020 eine Absichtserklärung unterzeichnet. Durch effizientere und schlankere Prozesse, zielgerichtete Pilotprojekte und den frühzeitigen Ersatz bestehender Stellwerke soll der DSD-Rollout gegenüber der bisherigen Planung beschleunigt realisiert werden. Ziel ist eine vollständige Ausrüstung des Netzes mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik bis 2035.

Die DSD-Umsetzung hat 2020 begonnen. Im Rahmen des sogenannten Starterpakets ist der Rollout von ETCS und DSTW im Kontext des Digitalen Knotens Stuttgart, der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main und der Durchfahrbarkeit des transeuropäischen Korridors Skandinavien–Mittelmeer gestartet. Als erste Region Deutschlands wird Stuttgart die digitale Zugsicherungs- und Stellwerkstechnologie bekommen. Zur Beschleunigung des Rollouts von DSTW stellt der Bund für ein Schnellläuferprogramm zusätzliche Mittel in Höhe von 500 Mio. € bis Ende 2021 zur Verfügung. Damit werden neue Prozesse und Technologien für die Flächenausrüstung des Netzes mit DSTW entwickelt und erprobt.

Auch bei der Digitalisierung des Bahnsystems wurden wichtige Meilensteine erreicht. Im Pilotprojekt Digitale S-Bahn Hamburg fahren die Züge teilautomatisch auf Basis von ETCS zusammen mit konventionellen Zügen auf der 23 km langen Strecke Berliner Tor–Bergedorf–Aumühle. Neben der hochautomatischen Fahrt, die 2021 vom EBA für den Fahrgastbetrieb zugelassen werden soll, wurde im Bahnhof Bergedorf die vollautomatische Rangierfahrt demonstriert. Mit dem Pilotprojekt Digitale S-Bahn Hamburg werden wichtige Grundlagen für alle folgenden Projekte des hochautomatischen Bahnbetriebs geschaffen. Im Projekt Sensors-4Rail wurde begonnen, ein weiteres Fahrzeug der S-Bahn Hamburg mit modernster Sensortechnik und einer hochauflösenden digitalen Karte auszustatten. Dadurch kann das Fahrzeug seine Umgebung wahrnehmen und sich präzise und kontinuierlich in Echtzeit orten. Diese Funktionen stellen weitere wichtige Schritte zu höheren Automatisierungsgraden des Bahnbetriebs dar.

DIGITALES PLANEN UND BAUEN



Das Building Information Modeling (BIM) ist eine kooperative Arbeitsmethode, bei der alle Daten von Infrastrukturanlagen in eine optimierte Planung, Bauausführung und Bewirtschaftung über den gesamten Lebenszyklus einfließen und digital zur Verfügung stehen. Die DB Netz AG hat die

Pilotierungsphase erfolgreich absolviert. Der Bund hat zudem festgestellt, dass die Anwendung der BIM-Methode grundsätzlich zuwendungsunschädlich ist. Neue komplexe und standardisierbare Projekte werden daher künftig mit BIM geplant. Damit erfüllt die DB Netz AG die Vorgabe des Stufenplans des Bundes. Bei der DB Engineering & Consulting (DB E&C) sind seit Frühjahr 2020 alle 16 Planungsstandorte im Inland sowie die Design Center in Bukarest/Rumänien und Bangalore/Indien mit speziellen Workspaces (BIM Labs) ausgestattet. DB E&C wendet BIM aktuell in rund 230 Infrastrukturprojekten des DB-Konzerns an, 150 davon sind in 2020 neu gestartet.



ERSTELLUNG FAHRPLAN 2020/2021

Für den Fahrplan für das Jahr 2021 sind rund 78.000 Trassenwünsche eingegangen. Wie im Vorjahr traten 3.000 Anmeldekongflikte auf, die dadurch entstanden sind, dass mehrere EVU den gleichen Zeit-Slot auf derselben Infrastruktur bestellt haben. Im Zuge von Koordinierungen konnten diese Konflikte jedoch einvernehmlich gelöst werden. Dass der Wettbewerb auf der Schiene weiter steigt, zeigen vor allem die Trassenanmeldungen von konzernexternen EVU. So hat sich ihr Anteil im SPfV um 11 % erhöht. Ähnlich ist die Entwicklung beim SPNV, wo die Anmeldungen von konzernexternen EVU um 5 % anwuchsen. Das Bestellverhalten im SGV zeigte sich stabil. Der Fahrplanprozess folgt klaren Regeln und wird von der BNetzA überwacht.

GRI

ENTWICKLUNG DER INFRASTRUKTUR

203-1



Von 2020 bis 2030 werden voraussichtlich rund 170 Mrd. € in die Schieneninfrastruktur investiert. Ein Großteil davon entfällt auf die LuFV und den Bedarfsplan. Darüber hinaus werden auch im Rahmen des Klimaschutzprogramms, der DSD, des GVFG, der *Strukturstärkung für Kohleregionen* → 64 oder mit Bezug auf Lärmschutz und die Instandhaltung weitere Maßnahmen umgesetzt.

Der Einfluss der Corona-Pandemie auf die Durchführung der Bauvorhaben konnte 2020 durch ein effektives Krisenmanagement gering gehalten werden. Durch ein enges Monitoring und gezielte Gegensteuerungsmaßnahmen konnten auftretende Störungen gemeinsam mit der Bauindustrie zügig aufgelöst werden, sodass keine Inbetriebnahmetermine verschoben werden mussten.

2020 flossen mehr als 12 Mrd. € in die Erneuerung und Instandhaltung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen. Darin enthalten sind LuFV-Mittel (*Zuschüsse* → 109 und investive Eigenmittel) in Höhe 5,5 Mrd. € sowie 2,6 Mrd. € für die Instandhaltung. Außerdem befanden sich 171 Großprojekte in Planung und Bau. Weitere 57 Baubeginne wurden realisiert.

Weitere Informationen im *BauInfoPortal* →

Inbetriebnahmen

MEGAHUB LEHRTE

Auf dem Gelände des MegaHub Lehrte begann nach rund zweijähriger Bauzeit am 15. Juni 2020 der Umschlag zwischen Zügen und Lkw. Seitdem werden in der Schnellumschlaganlage für den Kombinierten Verkehr Ladeeinheiten (Container und Sattelaufleger) umgeschlagen. Anstatt einzelne Wagen zu rangieren und Güterzüge neu zusammenzustellen, werden die Ladeeinheiten direkt umgehoben. Diese effiziente Arbeitsweise spart Zeit und Energie gegenüber dem Rangieren der Wagen und senkt zudem die Lärmbelastung.

AUSBAUSTRECKE 48 MÜNCHEN–LINDAU

2020 konzentrierten sich die Bauarbeiten auf den zweigleisigen Streckenabschnitt Weißenberg–Lindau und die Fertigstellung der elektrotechnischen Anlagen zur Bahnstromversorgung sowie der aktiven Schallschutzmaßnahmen und übrigen Ausrüstungsgewerke. Die Einschaltung / Inbetriebsetzung der Oberleitung erfolgte am 1. September 2020. Der Inbetriebnahmetermin am 13. Dezember 2020 wurde erreicht.

ETCS AUF TEILABSCHNITT DER STRECKE BERLIN–DRESDEN

Im Dezember 2020 erfolgte auf der Strecke Berlin–Dresden die Inbetriebnahme mit ETCS auf einem Teilabschnitt von rund 70 km. Nach Inbetriebnahme der Dresdner Bahn Ende 2025 sowie der zweiten Baustufe der ABS Berlin–Dresden Ende 2028 wird eine Zielfahrzeit zwischen Berlin Hauptbahnhof (Hbf) und Dresden Hbf von 80 Minuten erreicht.

NEUES ELEKTRONISCHES STELLWERK IM KNOTEN KÖTHEN

Im April 2020 wurden neue elektronische Stellwerke (ESTW) in Köthen und Stumsdorf in Betrieb genommen. Zudem erhielten der Bahnhof Köthen und der Streckenabschnitt Köthen–Zöberitz auch neu gebaute Anlagen wie Gleise, Weichen und Oberleitungen. DB-Konzern und Bund investierten für diese Maßnahmen rund 120 Mio. €.

AUSBAUSTRECKE LEIPZIG–DRESDEN

(VERKEHRSPROJEKTE DEUTSCHE EINHEIT 9)

Im Mai 2020 erfolgte nach gut zweijähriger Bauzeit die Inbetriebnahme der Kurve Dresden–Elsterwerda–Kötzschenbroda (»DEK«). Dabei wurde der Bahndamm erneuert, eine neue Eisenbahnüberführung errichtet, ein Kreuzungsbauwerk mit neuem Überbau versehen sowie moderne Leit- und Sicherungstechnik inklusive neuen ESTW errichtet.

Im Bau

PROJEKT STUTTGART–ULM

Für das Teilprojekt Stuttgart 21 (Inbetriebnahme Ende 2025) sind die Bauarbeiten weiter vorangeschritten:

- > Mit über 51 km Länge sind mehr als 87% der Tunnel für Stuttgart 21 vorgetrieben und ausgehoben. Im Stuttgarter Talkessel sind nahezu alle Tunnelvortriebe abgeschlossen.
- > Beim Bau des künftigen Hauptbahnhofs sind 13 Vollkelche, fünf Restkelche sowie insgesamt 20 Kelchfüße betoniert.
- > Im Fildertunnel, Tunnel Feuerbach, Tunnel Bad Cannstatt, S-Bahn-Tunnel und im Tunnel Untertürkheim erfolgte der Einbau der Innenschale.
- > An der Flughafenanbindung konnten nach dem finalen Urteil des Bundesverwaltungsgerichts die Hauptbauarbeiten starten. Der Tunnelvortrieb hat bereits mit beiden Röhren die Bundesautobahn A8 unterquert.
- > NBS Wendlingen–Ulm (Inbetriebnahme Ende 2022):
 - > Der Tunnelvortrieb von insgesamt 62 km ist abgeschlossen.
 - > Bei den Tunnelbauwerken erfolgte und erfolgt sukzessive die Übergabe an die feste Fahrbahn und eisenbahntechnische Ausrüstung.
 - > Der Überbau für das Brückenbauwerk der Filstalbrücke in Fahrtrichtung München ist fertiggestellt. Beim Überbau für das Brückenbauwerk in Fahrtrichtung Stuttgart wurden bis Ende 2020 fünf von zehn Takten fertiggestellt.
 - > Die bahntechnische Ausrüstung und der Bau der festen Fahrbahn auf dem Abschnitt zwischen Ulm und dem Albvorlandtunnel werden fortgesetzt. Bis Ende 2020 wurde auf einer Streckenlänge von über 30 Kilometern bereits die feste Fahrbahn eingebaut, bei Ulm hat die Montage der Oberleitung begonnen.

KNOTEN KÖLN

Der stark frequentierte Knoten Köln soll durch insgesamt 17 Infrastrukturmaßnahmen erweitert werden. Das Projekt S 11 Kernpaket ist mit den geplanten Ausbaumaßnahmen am Kölner Hauptbahnhof, in Köln Messe/Deutz, Kalk West und an der Strecke Köln-Dellbrück bis Bergisch Gladbach in die Entwurfsplanung gestartet. Beim Ergänzungspaket zur S 11 (unter anderem Ausbau der Erftbahn) ist die Vorplanung abgeschlossen. Im Projekt Ausbaustrecke (ABS) 4 Köln–Aachen befinden sich die Arbeiten im Bahnhof Eschweiler (Inbetriebnahme im Juli 2020) und Aachen-Rothe Erde (Inbetriebnahme im Dezember 2021) weiterhin in der Ausführungsphase.

AUSBAUSTRECKE OLDENBURG–WILHELMSHAVEN

Seit 2011 erfolgen der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven zur leistungsfähigen Anbindung des Tiefwasserhafens JadeWeserPort in mehreren Baustufen. 2020 gab es einige Fortschritte. So wurde im März 2020 der Abschnitt Varel–Sande und im April 2020 der Abschnitt Sande–Wilhelmshaven fertiggestellt. Am 9. März 2020 erfolgten die Inbetriebnahmen der ESTW-A Sande und ESTW-A Wilhelmshaven. Seit diesem Zeitpunkt wird die gesamte Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven elektronisch gesteuert. Nach Ablehnung der Eilanträge zum Planfeststellungsbeschluss Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 (Oldenburg–Rastede) durch das Bundesverwaltungsgericht im Dezember 2019 wurden Anfang Januar 2020 die Arbeiten im Stadtgebiet Oldenburg forciert aufgenommen.

KNOTEN FRANKFURT

Nach der Inbetriebnahme der S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens Ende 2019 gehen die Arbeiten im Projekt Homburger Damm in der Nähe des Hauptbahnhofs in die letzte Etappe (Inbetriebnahme Ende 2021). Ebenso haben für die Projekte Knoten Stadion und Nordmainische S-Bahn bereits Vorabmaßnahmen begonnen. Im Projekt Stadion ist das Anhörungsverfahren für die zweite Baustufe abgeschlossen worden, sodass das EBA nunmehr den Planfeststellungsbeschluss erstellen kann.

Für den neuen Fernbahntunnel Frankfurt läuft inzwischen die Machbarkeitsstudie (Abschluss im ersten Halbjahr 2021). Beim viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn gehen die Bauarbeiten der ersten Baustufe weiter voran. Ein erster Gleisabschnitt ist seit Sommer 2020 in Betrieb.

DRESDNER BAHN

Im März 2020 wurde der letzte offene Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Blankenfelde–Mahlow bestandskräftig. Damit laufen in allen Abschnitten zurzeit die Hauptbauleistungen. Im Juni 2020 wurden im Rahmen einer sechswöchigen Totalsperrung der S-Bahn-Linie S2 (Süd) neue Gleisanlagen sowie zwei neue Eisenbahnüberführungen in Betrieb genommen.

KARLSRUHE–BASEL

In den Abschnitten südlich von Offenburg werden nach den Entscheidungen des Deutschen Bundestags und des Landtags Baden-Württemberg zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen über dem gesetzlichen Maß die Planungen fortgesetzt. In der Planung gehen die in den Sitzungen des Projektbeirats behandelten Kernforderungen der Region auf.

Im Streckenabschnitt 7 werden zwischen Appenweier und Kenzingen rund 40 km viergleisige Strecke komplett neu geplant. Ende Juli 2020 fand die frühe Öffentlichkeitsbeteili-

gung zum Tunnel Offenburg – das größte Einzelbauwerk des Projekts – statt. Im Streckenabschnitt 8A (Güterumfahrung Freiburg) fand 2019 die erste Erörterung für den Planfeststellungsabschnitt 8.1 unter Berücksichtigung der neuen Rahmenbedingungen für den Lärmschutz statt. Die Planfeststellungsabschnitte 8.0 und 8.2 bis 8.4 befinden sich ebenso im offiziellen Verfahren. Die Planungen zum Ausbau der Freiburger Bucht auf 200 km/h (Abschnitt 8B) nehmen nach erfolgter Vergabe an den Generalplaner an Fahrt auf. Dieser Projektteil wird nach der BIM-Methode geplant.

Im Streckenabschnitt 9 wurde ein Bürgerdialog in Auggen veranstaltet, dessen Ergebnisse seit 2020 umgesetzt werden. Ein weiterer Bürgerdialog in Müllheim wurde unter Corona-Bedingungen abgehalten. Die Ergebnisse daraus sind in Abstimmung mit den Kommunen. Weiterhin werden die Baumaßnahmen in den PFA 9.0 und 9.2 fortgeführt. Der PFA 9.3 hat nach mehrfacher Verzögerung auf Schweizer Seite im Januar 2021 Planrecht mit Bestandskraft erhalten, auf dessen Basis nun verzögert die Baumaßnahmen durchgeführt werden können.

AUSBAUSTRECKE LEIPZIG–DRESDEN (VERKEHRSPROJEKTE DEUTSCHE EINHEIT 9)

Der Abschnitt Zeithain – Leckwitz wird in den nächsten Jahren für Geschwindigkeiten bis 200 km/h ausgebaut, um Reisezeiten zu verkürzen. Seit August 2020 laufen bauvorbereitende Maßnahmen zur Herstellung eines Mittelverbaus, die teilweise unter Totalsperrung erfolgen mussten. Ab September 2021 beginnt in halbseitiger Sperrung die erste Hauptbauphase. Auch alle weiteren Bauphasen bis zur geplanten Endinbetriebnahme mit ETCS im Jahr 2026 können unter rollendem Rad stattfinden.

AUSBAUSTRECKE NÜRNBERG–EBENSFELD

Der Bauabschnitt 23 Hallstadt – Breitengüßbach ist Teil der ABS Nürnberg – Ebensfeld (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit [VDE] 8.1). In Breitengüßbach entstand ein ESTW-A, in das die Signaltechnik des Ausbauabschnitts eingebunden wird. Schallschutzwände und -wälle entstehen entlang der Trasse auf 5 km Länge, teilweise auch Mittelwände zwischen den Gleisen. Des Weiteren beinhaltet der Bauabschnitt den Neubau von zwei Eisenbahnüberführungen. Am Haltepunkt Hallstadt wird der Mittelbahnsteig barrierefrei umgebaut.

Auf den über 34 km Bahnstrecke von Forchheim bis Strullendorf südlich von Bamberg laufen die Arbeiten zum viergleisigen Ausbau bis 2025. Für den Abschnitt von Eggolsheim bis zur südlichen Stadtgrenze von Bamberg läuft das Bauverfahren.

KNOTEN HALLE

Im Januar 2021 erfolgte die finale Inbetriebnahme des inneren Knotens in Halle. Dies beinhaltet die Personenverkehrsanlagen (zum Beispiel Bahnsteige) sowie die Personenunterführung mit barrierefreien Zugängen. Die Arbeiten im Äußeren Knoten Halle (September 2020 bis 2024) bilden den Abschluss des Gesamtprojekts. Ziel ist es, in den Bauabschnitten Halle-Rosengarten sowie Halle-Angersdorf eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h auf der Strecke Halle – Kassel zu erreichen. Außerdem werden Abstellanlagen zur Entlastung der Zugbildungsanlage Halle (Saale) und des Hauptbahnhofs geschaffen, Eisenbahnüberführungen, Fußgänger- und Radunterführung erneuert sowie Verbesserungen am Haltepunkt Halle-Rosengarten vorgenommen. Zum Schutz der Anwohner werden rund 3 km Lärmschutzwände errichtet. Im Bereich Halle-Angersdorf entsteht ein neues ESTW, die Leit-/Sicherungstechnik wird erneuert und nicht mehr benötigte Verkehrsanlagen werden zurückgebaut.

In Planung

AUSBAU- UND NEUBAUSTRECKE HANAU – FULDA

Im Projekt ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda sind die Planungen für die ABS Hanau – Gelnhausen sowie die NBS Gelnhausen – Fulda vorangekommen. Bei der ABS haben die Vorabmaßnahmen für das ESTW Gelnhausen und Brückenbauarbeiten begonnen. Die Entwurfsplanung für den viergleisigen Ausbau zwischen Hanau und Gelnhausen ist gestartet und die Planänderung für den Abschnitt Hailer – Merholz soll 2021 eingereicht werden. Der Bundestag hat die Finanzierung der übergesetzlichen Maßnahmen für Lärmschutz und Barrierefreiheit beschlossen.

Das Raumordnungsverfahren für die NBS wurde begonnen. Insgesamt sind 350 Stellungnahmen eingegangen. Diese vergleichsweise geringe Anzahl ist auf das intensive mehrjährige Bürgerbeteiligungsverfahren zurückzuführen.

AUSBAU- UND NEUBAUSTRECKE FULDA – GERSTUNGEN

Im Projekt ABS/NBS Fulda – Gerstungen sind im Zuge der frühen Bürgerbeteiligung die Trassenkorridore präsentiert worden. Bereits Ende 2021 soll die Vorzugsvariante ermittelt sein, sodass im Anschluss das Raumordnungsverfahren formal gestartet werden kann.

NEUBAUSTRECKE RHEIN/MAIN – RHEIN/NECKAR

Im November 2020 wurde die Vorzugsvariante für die Strecke zwischen Zeppelinheim und Mannheim-Waldhof vorgestellt. Insgesamt wurden neben zehn Varianten auch die Vorschläge von Mitgliedern des Beteiligungsforums Rhein/Main – Rhein/Neckar unter umweltfachlichen (inklusive Schutzgut Mensch), verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten mit ins-

gesamt 40 Bewertungskriterien geprüft. Die Strecke soll den bestehenden Engpass auflösen, die Kapazität erhöhen und die Fahrzeit zwischen Frankfurt und Mannheim verkürzen.

NEUBAUSTRECKE DRESDEN – PRAG

Am 16. Dezember 2019 haben Správa železnic sowie DB Netz AG und DB Energie GmbH den Planungsvertrag über die Zusammenarbeit im gemeinsamen Planungsraum der NBS Dresden–Prag abgeschlossen. Im März 2020 haben das BMVI, das tschechische Verkehrsministerium, der Freistaat Sachsen, der DB-Konzern sowie Správa železnic ihre Zusammenarbeit mit einer gemeinsamen Erklärung bekräftigt.

Das Raumordnungsverfahren wurde mit der Übergabe der raumordnerischen Beurteilung am 21. August 2020 abgeschlossen und die Vorplanung hat begonnen. Hierfür werden mehrere Varianten innerhalb der durch die Landesdirektion als raumverträglich bestätigten Korridore erarbeitet.

AUSBAUSTRECKE DRESDEN – GÖRLITZ

Die vom Freistaat Sachsen beauftragte und finanzierte Vorplanung für die Elektrifizierung und den bedarfsgerechten Ausbau der Strecke Dresden–Görlitz ist weitestgehend abgeschlossen. In 2021 wird ein Raumordnungsverfahren für die Bahnstromleitung durchgeführt. Mit Übernahme des Vorhabens in das Programm des *Strukturstärkungsgesetzes* → 64 ist zu erwarten, dass einzelne Projekteinhalte aufgrund der neuen verkehrlichen Prämissen anzupassen sind.

AUSBAUSTRECKE LEIPZIG – CHEMNITZ

Zwischen Leipzig und Chemnitz sind umfangreiche Ausbau- und Elektrifizierungsmaßnahmen geplant. Dadurch werden kürzere Reisezeiten, ein Fernverkehrsangebot und eine klimafreundliche Mobilität ermöglicht. Der Abschnitt Leipzig–Geithain ist seit Juli 2020 Bestandteil des *Strukturstärkungsgesetzes* → 64. Bis jetzt hat der Freistaat Sachsen Anteile der Vorplanung finanziert. Für den Abschnitt Geithain–Chemnitz werden aktuell Möglichkeiten zur Finanzierung eines abschnittsweisen zweigleisigen Ausbaus geprüft. Inhalt des Planungsauftrags des Bundes ist die reine Elektrifizierung der Strecke. Die Vorplanung für den Abschnitt Geithain–Chemnitz wird voraussichtlich 2022 abgeschlossen.

KNOTEN BAMBERG

Im Juni 2020 wurde der Plangenehmigungsbeschluss für die vorgezogenen Maßnahmen erteilt. Dies beinhaltet die Verlängerung von zwei Bahnsteigen sowie die Errichtung eines ESTW. Im ersten Quartal 2020 wurde die Planänderung für die Gesamtmaßnahme beim EBA eingereicht, Auslegung und Erörterung sind in 2021 avisiert.

NEUBAU S-BAHN-LINIE S4 VON HAMBURG NACH BAD OLDESLOE

Der Ausbau der S4 dient der Stärkung des Nahverkehrs zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein sowie der Qualitätssteigerung für den Fern- und Güterverkehr. Für den PFA 1 wurde der Planfeststellungsbeschluss Ende August 2020 übergeben. In den beiden weiteren PFA laufen die baurechtlichen Verfahren seit 2017. Für den PFA 2 hat die Auslegung der Unterlagen Ende 2019 stattgefunden. Der Erörterungstermin wird als Online-Konsultationsverfahren im ersten Quartal 2021 stattfinden. Für den PFA 3 ist die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im gleichen Zeitraum geplant. Die Gesamtfertigstellung wird vor Inbetriebnahme der Fehmarnbeltquerung angestrebt. Die Rahmenvereinbarung zur Gesamtprojektfinanzierung wurde am 29. November 2019 von BMVI, den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein sowie der DB Netz AG unterzeichnet. Die bauvorbereitenden Maßnahmen konnten nach Ablehnung aller Eilverfahren im November 2020 starten.

SCHIENENANBINDUNG FESTE FEHMARNBELTQUERUNG

Die Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung befindet sich mit allen zehn PFA in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Für den ersten Abschnitt (Fehmarn) wurden die Unterlagen öffentlich ausgelegt. Die Bearbeitung der rund 250 Einwendungen läuft.

Für die Fehmarnsundquerung wurde Ende 2020 die Vorplanung abgeschlossen. Aus vier Lösungskonzepten wurde im Frühjahr 2020 ein neuer Absenktunnel mit dem Erhalt der Bestandsbrücke für den langsamen Straßenverkehr als Vorzugsvariante ermittelt.

Das BMVI hat die Fehmarnsundquerung als Anhang in seinen Bericht für die parlamentarische Befassung aufgenommen. Der Bundestag hat am 2. Juli 2020 beschlossen, 232 Mio. € für über das gesetzliche Maß hinausgehende Maßnahmen bereitzustellen, wie sie die Region gefordert hatte. Bewilligt wurden insbesondere Kernforderungen zum Lärmschutz, zum Schutz vor Erschütterungen und zum Trassenverlauf. Die genehmigten Kernforderungen werden Bestandteil der erforderlichen Planfeststellungs- und Planänderungsverfahren.

RHEIN-RUHR-EXPRESS (RRX)

Insgesamt liegt nun für 7 von 15 PFA das Baurecht vor. Für die PFA 3.2, 3.3 (Duisburg) und 3.0a (Düsseldorf Flughafen) haben 2020 Erörterungstermine stattgefunden. Mit der Entwurfsplanung für den Bereich PFA 2.0 (Düsseldorf-Reisholz und Düsseldorf-Benrath) konnte Anfang 2020 begonnen werden. Im PFA 4.0 (Mülheim) wurden die Bauarbeiten für den Weicheneinbau abgeschlossen. In den PFA 1.2 (Leverkusen) und PFA 1.3 (Langenfeld) wurde im März 2020 mit den ersten Arbeiten begonnen.

AUSBAUSTRECKE 46/2 (EMMERICH–OBERHAUSEN)

Für alle Planfeststellungsabschnitte haben die Erörterungstermine stattgefunden. Inzwischen liegen 5 von 12 Planfeststellungsbeschlüssen vor, sodass die Bauausführung nach und nach starten kann.

KNOTEN MANNHEIM

Die Grundlagenermittlung auf der Achse Mannheim–Heidelberg wurde bis Februar 2020 abgeschlossen. Das digitale Bestandsmodell wurde im April 2020 an den Generalplaner übergeben. Der Variantenentscheid wird bis zum vierten Quartal 2021 erwartet. Die Planung für die drei übrigen Vorhaben soll wieder aufgenommen werden.

AUS-UND NEUBAUSTRECKE MANNHEIM–KARLSRUHE

Seit Anfang März 2020 laufen die ersten Planungsleistungen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie. Dabei geht es um ergebnisoffene Untersuchungen zur Trassenfindung und technischen Machbarkeit möglicher großräumiger Varianten für zwei zusätzliche Gleise der badischen Rheintalbahn zwischen Mannheim und Karlsruhe.

VERLEGUNG FERN- UND REGIONALBAHNHOF HAMBURG-ALTONA

Im April 2020 wurde mit einer außergerichtlichen Einigung der Baustopp aufgehoben. Seit Oktober 2020 werden die bauvorbereitenden Maßnahmen fortgesetzt. Die Bauhauptmaßnahmen beginnen ab 2021. Die Finanzierung ist gesichert. Die Freie und Hansestadt Hamburg kann ihr städtebauliches Entwicklungskonzept im Bereich Diebsteich umsetzen. Der offizielle Spatenstich wird im Juni 2021 erfolgen. Auch die Autoreisezuganlage zieht um. Die Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs und der Autoreisezuganlage ist für 2027 geplant.

REAKTIVIERUNG BERLINER SIEMENSBahn

Auf dem Gebiet der historischen Siemensstadt in Berlin plant Siemens die Errichtung der Siemensstadt 2.0 bis 2030. Zur Erschließung dieses neuen Berliner Stadtteils soll die Siemensbahn auf dem historischen Streckenverlauf wieder fahren, einer rund 4,5 km langen Strecke vom Bahnhof Jungfernheide nach Gartenfeld. 1980 wurde der Bahnbetrieb eingestellt. Die Finanzierungsvereinbarung für die Leistungsphasen 2–4 wurde 2020 vom Land Berlin unterzeichnet. Aktuell läuft eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Siemensbahn über die Station Gartenfeld hinaus, deren Ergebnisse im ersten Halbjahr 2021 vorliegen sollen.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE FAHRWEG**Neuorganisation der DB Netz AG**

Innerhalb der DB Netz AG ist im Oktober 2020 die Prozessorientierte Organisation 2020 (PRO2020) zur Untermauerung der Vision »Das starke Netz« in Kraft getreten. Die Neuorganisation zielt darauf ab, das erwartete Wachstum im Schienenverkehr zu ermöglichen, wozu sich die DB Netz AG noch stärker auf ihre Kunden konzentriert, die Abläufe entlang einer Ende-zu-Ende-Prozesslogik organisiert und weitere Standards netzweit etabliert. Das Fern- und Ballungsnetz und die Regionalnetze wurden integriert. Die DB Netz AG umfasst nun sieben Regionen (vormals Regionalbereiche) und 34 Netze (vormals Produktionsdurchführungen). Im Zuge der Neuorganisation wurde das Ressort »Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement« eingerichtet, das die Durchführung eines sicheren Zugbetriebs verantwortet und dabei insbesondere erwartete Nachfragesteigerungen bei weiter steigender Kapazitätsauslastung als zentrale Herausforderung bewältigen soll. Durch die Bündelung von Betrieb und Fahrplan in einem Ressort wird die Basis für ein effektives Kapazitätsmanagement gelegt. Das Ressort Anlagen- und Instandhaltungsmanagement liefert mit der Bereitstellung einer funktionstüchtigen Infrastruktur und der Integration von Fern- und Ballungsnetz und Regionalnetzen die Grundlage für gesteigerte Qualität und Pünktlichkeit bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Kundenfokus und Kosteneffizienz. Für die kundenorientierte Durchführung von Baumaßnahmen wurden die Bauaktivitäten aus Bestandsprojekten sowie Aus- und Neubauprojekten im Ressort Infrastrukturplanung und -projekte gebündelt. Dieses Ressort schafft damit die Voraussetzung für eine bessere Koordination der Bauabläufe. Für die Kunden unterstützt PRO2020 somit die Erreichung der Pünktlichkeitsziele und ermöglicht ein reibungsloses Fahren und Bauen mit dem Ziel einer hohen Kundenzufriedenheit. Mittel- bis langfristig zahlt die Neuorganisation der DB Netz AG systematisch auf die Strategie Starke Schiene ein. Indem die DB Netz AG leistungsfähiger, verlässlicher, digitaler und größer wird, legt sie die Basis für die Starke Schiene.

Geschäftsmodell

DB Netze Fahrweg betreibt mit über 33.000 km Strecken das größte Streckennetz in Europa. Pro Jahr werden mehr als 1 Mrd. Trkm auf den Gleisen in Deutschland gefahren. Wichtigste Einnahmequelle sind Erlöse aus den Trassen, die über 90% des Gesamtumsatzes ausmachen. Die Trassenpreise sind transparent durch ein von der BNetzA reguliertes Trassenpreissystem festgelegt.

GRI
102-6
102-7

DB Netze Fahrweg



PORTFOLIO

DB Netz AG

- > Betreibt Europas größte Schieneninfrastruktur. Verantwortlich für Instandhaltung, Modernisierung und Weiterentwicklung des Streckennetzes sowie die Vermarktung von Trassen und Anlagen.



DB RegioNetz Infrastruktur GmbH

- > Betreibt in fünf Bundesländern regionale Verkehrsnetze (Erzgebirgsbahn, Kurhessenbahn, Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn, Südostbayernbahn, Westfrankenbahn).



Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße GmbH

- > Übt die Betriebsführung (Disposition, Kranleistung und Abwicklung) für 24 Umschlagbahnhöfe in Deutschland aus.



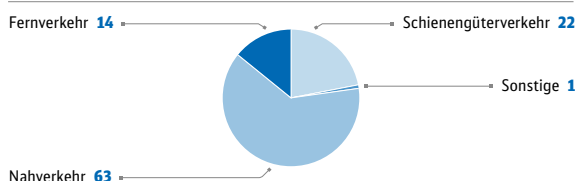
DB Fahrwegdienste GmbH

- > Bietet Systemdienstleistungen rund um die Instandhaltung von Schienenwegen an. Dazu gehören Vegetationspflege, Umwelt- und Projektmanagement, Sicherung von Gleisbaustellen.

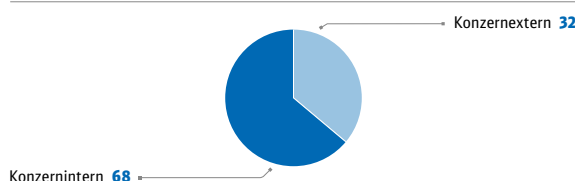


STRUKTUR

Betriebsleistung nach Verkehrsart (in %)



Umsatz (in %)



Geschäftsmodell



INPUTS

Mitarbeitende

- > Rund 50.300



Fahrzeuge

- > 715 Instandhaltungsfahrzeuge



Netzwerke und Infrastruktur

- > Rund 33.300 km langes Streckennetz, betriebsnotwendige Anlagen



Strom und Kraftstoffe

- > Strom
- > Kraftstoff



GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente

- > Über 450 Geschäftskunden (davon über 430 konzern-externe Kunden)



Nutzenversprechen

- > DB Netze Fahrweg bietet einen diskriminierungsfreien Zugang zu einem sicheren, zuverlässigen und bedarfsgerechten Schienennetz.



Kundenzugang / -bindung

- > Key-Account-Management
- > Regionaler Vertrieb
- > E-Services



Schlüsselaktivitäten

- > Sichere, zuverlässige und bedarfsgerechte Infrastruktur bereitstellen
- > Netzwerke planen und betreiben
- > Zugbetrieb durchführen



OUTPUTS ¹⁾

Betriebsleistung

- > Rund 1 Mrd. Trkm



OUTCOMES ²⁾

EBIT

- > 409 Mio. €

Kundenzufriedenheit

- > ZI von 66

Pünktlichkeit

- > 94,5%

Mitarbeitenden-zufriedenheit

- > ZI von 3,9

Lärmsanierte Strecke gesamt

- > 2.039 km

Abfall

- > 5.415 Tsd. t

¹⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

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

DB Netze Fahrweg strebt eine dauerhafte Sicherung einer hohen Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit sowie eines diskriminierungsfreien Zugangs zu Trassen und Serviceeinrichtungen an und ist für das Management des Infrastrukturbetriebs verantwortlich. Dazu gehören die Fahrplanerstellung in enger Zusammenarbeit mit den Kunden, die Betriebsführung sowie das Baumanagement und die Instandhaltung.

Die Kostenstruktur ist fixkostenlastig. Zu den größten Kostentreibern gehört 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 erfordert außerdem eine vorausschauende integrierte Investitions- und Instandhaltungsstrategie. Die Auslastung wird durch die Betriebsleistung gemessen. Im Sinne einer relativen Netzauslastung lässt sich diese Mengengröße der Betriebslänge gegenüberstellen. Für das angestrebte Wachstumsziel von mehr als 30% bei den Trassenkilometern ist es bedeutend, dass sich Neu- und Ausbauvorhaben gezielt auf die Beseitigung von Engpässen und die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für Verkehrswachstum auf den Kernachsen und in Ballungsräumen konzentrieren.

Im Rahmen des Projekts Netzkonzeption 2040 wird die Nachfrage für das Jahr 2040 prognostiziert. Mithilfe dieser Daten können die notwendigen Aus- und Neubauvorhaben und eine optimale Umsetzungsreihenfolge ermittelt werden. Dabei werden auch die Anforderungen aus dem Deutschland-Takt und den Etappierungsstufen bis zur vollständigen Umsetzung berücksichtigt.

Maßgeblich für die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene sind insbesondere die Beiträge, die der Bund für die Infrastrukturfinanzierung leistet, sowie eine in den Konzernverbund integrierte und unternehmerisch agierende Infrastruktur, um auch weiterhin einen hohen Eigenbeitrag zur Mitfinanzierung dieser Infrastrukturmaßnahmen leisten zu können. Des Weiteren ist die haushalterische Ausstattung insbesondere des Bundes von entscheidender Relevanz für die Finanzierung von Investitionen in die Infrastruktur.



Märkte und Strategie

Die Nachfrage im Personen- und Güterverkehr hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen und zu einer höheren Nutzungsintensität der Schieneninfrastruktur geführt. Für die kommenden Jahre werden ein Nachfragewachstum im Güterverkehr sowie ein deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen im Personenverkehr und somit ein weiter steigender Kapazitätsbedarf erwartet, der durch Maßnahmen wie beispielsweise steigende Regionalisierungsmittel, Angebots-erweiterungen im Personenverkehr und anteilige Förderung der Trassenpreise im Güterverkehr gestützt werden soll.

Die kunden- und marktgerechte Weiterentwicklung der Infrastruktur soll dem gesamten Eisenbahnverkehrssektor die Ausschöpfung von Wachstumspotenzialen ermöglichen. In die *Strategie Starke Schiene* → 68 ff. sind die strategischen Schwerpunktthemen von DB Netze Fahrweg eingeflossen. DB Netze Fahrweg soll hierbei die infrastrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen für die Realisierung der Starken Schiene als Kapazitätsmanager schaffen. Zielsetzungen sind der Ausbau der Netzkapazität, die Digitalisierung sowie die bessere Nutzung der Kapazitäten. Ebenso strebt DB Netze Fahrweg die kontinuierliche Erneuerung des Bestandsnetzes und eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Organisation an. Zur Erreichung der Ziele umfasst die Strategie von DB Netze Fahrweg drei strategische Ausbaufelder:

- > **Robuster:** DB Netze Fahrweg strebt durch den bedarfsorientierten Ausbau der Infrastruktur (Neu- und Ausbauprojekte) und die Umsetzung der *Digitalen Schiene Deutschland* → 132 eine Steigerung der Netzkapazitäten an, um bestehende Engpässe zu beseitigen und die erforderliche Kapazität für Angebotserweiterungen bereitstellen zu können. Dabei liegt ein Fokus auf der Erhöhung der Qualität des Bestandsnetzes. Es wird eine Verbesserung der Anlagenqualität und Wirtschaftlichkeit angestrebt. Neben infrastrukturellen Maßnahmen streben wir im Rahmen des Kapazitätsmanagements die Etablierung einer neuen Steuerungsphilosophie an, die die Kapazitätsauslastung in den Fokus stellt. DB Netze Fahrweg hat hierfür mehrere Projekte und Initiativen gestartet, um die Voraussetzungen für eine bessere Kapazitätssteuerung zu entwickeln. Mit diesen Tools zur Kapazitätsbewertung wird die Kapazität sichtbar gemacht. Neben dem geplanten Aus- und Neubau von Infrastruktur konzentriert sich DB Netze Fahrweg auf Hebel zur Kapazitätserhöhung, wie die effizientere Nutzung von Sperrpausen im Rahmen von Bautätigkeiten oder die Vermeidung von Überlastung der nutzbaren Kapazitäten. Um die Herausforderungen der Zukunft zu meistern, rekrutiert und qualifiziert DB Netze Fahrweg gezielt entsprechende Fachkräfte.



-  **> Schlagkräftiger:** DB Netze Fahrweg setzt Maßnahmen wie zum Beispiel Lean Excellence um, die die Basis für schlagkräftige und stabile Prozesse schaffen sowie eine möglichst effiziente Organisation bilden sollen. 2020 trat die *Neuorganisation der DB Netz AG* → 137 in Kraft.
-  **> Moderner:** DB Netze Fahrweg nimmt in Bezug auf die Bausteine Deutschland im Takt sowie Europäische Korridore unterstützende Aufgaben wahr.

Rahmenbedingungen

BNETZA GENEHMIGT TRASSENPREISE FÜR 2021

Aufgrund von Änderungen des RegG und des ERegG waren für das Trassenpreissystem (TPS) 2021 zwei Entgeltgenehmigungsverfahren nötig. Initial hatte die BNetzA eine Anhebung der Trassenentgelte im SPNV um 5,2% bei gleichzeitiger Absenkung der Entgelte des SPFV um 5,6% und des SGV um 2,4% gegenüber dem TPS 2020 genehmigt. Hintergrund für die deutliche Erhöhung der SPNV-Entgelte einerseits und die Absenkung im SGV und SPFV andererseits war die Änderung des RegG, die rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Daraus resultierte eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel. Da die Entwicklung der Trassenentgelte im SPNV gemäß ERegG an die Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel gekoppelt war, hatte die Anhebung der Mittel unmittelbare Auswirkungen auf die SPNV-Entgelte. Im Juni 2020 wurde diese Kopplung mit der Änderung des ERegG aufgehoben und die Preissteigerung im SPNV auf 1,8% begrenzt. Die BNetzA hat daher ein Teilaufhebungsverfahren des Bescheides für das TPS 2021 eröffnet und die TPS-Entgelte 2021 am 21. September 2020 neu beschieden. Durch das Teilaufhebungsverfahren wurden Anpassungen von +2,4% im SPFV und SGV sowie +1,8% im SPNV genehmigt.

Unabhängig davon hat die BNetzA, wie schon in ihren letztjährigen Beschlüssen, die ursprünglich beantragten Trassenpreise in den meisten Segmenten des SPFV im Zuge der Genehmigung angehoben und für Standardzüge des SGV abgesenkt. Die DB Netz AG hatte in den Vorjahren jeweils gegen diese Entscheidung geklagt. Ein abschließendes rechtskräftiges Urteil aufgrund einer möglichen mehrinstanzlichen Entscheidung der genannten Streitsache wäre kurzfristig nicht zu erwarten. Die daher für eine nicht absehbare Zeit fortbestehende rechtliche Unsicherheit birgt das Risiko, dass Investitionen im SGV zurückgestellt oder Wachstumschancen nicht realisiert werden. Vor diesem Hintergrund hat sich die DB Netz AG dazu entschieden, die bestehenden Klageanträge zurückzuziehen und gegen die Änderung im Rahmen des TPS 2021 nicht erneut zu klagen.

BNETZA LEGT OBERGRENZE DER GESAMTKOSTEN FÜR NETZFAHRPLANPERIODE 2020/2021 FEST

Im Rahmen der Anreizregulierung der Trassenpreise legte die BNetzA die Obergrenze der Gesamtkosten der DB Netz AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH mit Beschluss vom 25. März 2020 für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 auf rund 5,5 Mrd.€ fest. Durch die Anerkennung der LuFV III als qualifizierte Regulierungsvereinbarung konnte die Obergrenze gegenüber dem Beschluss vom 22. Juli 2019 angehoben werden, da nun auch LuFV-induzierte Instandhaltungsaufwendungen berücksichtigt werden. Für die Netzfahrplanperiode 2021/2022 hat die BNetzA mit Beschluss vom 6. Juli 2020 die Obergrenze der Gesamtkosten ebenfalls auf rund 5,5 Mrd.€ festgelegt.

ANREIZSYSTEM VON DER BNETZA GENEHMIGT

Seit Juni 2019 gilt das Anreizsystem zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes im SPV. Mit dem Beschluss zum TPS 2021 vom März 2020 hat die BNetzA nun auch die Einführung im SGV mit Wirkung ab dem 13. Dezember 2020 genehmigt. Im Vergleich zu den bisherigen Regelungen werden unter anderem bei baustellenbedingten Verzögerungen deutlich höhere Zahlungen fällig. Das Anreizsystem im SGV sieht ferner eine Differenzierung zwischen pünktlichkeitssensiblen und nicht pünktlichkeitssensiblen Verkehren vor. Die Einordnung ist durch die SGV-EVU bei ihrer Trassenbestellung kenntlich zu machen und wirkt sich auf die Höhe der Anreizentgelte beziehungsweise Schwellwerte aus. Nachdem zwei SGV-EVU gegen die Anwendung des Anreizsystems geklagt hatten, hat das Oberverwaltungsgericht Münster im Dezember 2020 im vorläufigen Rechtsschutz bestätigt, dass kein Grund für ein vorläufiges Aussetzen des Anreizsystems besteht.

LÄRMABHÄNGIGES TRASSENPREISSYSTEM

Das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) sah 2020 einen Zuschlag für laute Güterzüge von 7% auf den regulären Trassenpreis vor. Güterzüge, die zu mindestens 90% aus Wagen mit leisen Bremssohlen bestehen, sind von der Zahlung ausgenommen. 2020 haben wir für 2019 insgesamt 72.991 Anträge zur Förderung lärmgeminderter Bestandsgüterwagen erhalten und positiv beschieden. Insgesamt wurden für die gestellten Anträge rund 12,7 Mio.€ als Bonus ausgezahlt. Über die gesamte Laufzeit ist das Programm erlösneutral. Ende 2020 ist das LaTPS nach einer Laufzeit von acht Jahren ausgelaufen. Der LaTPS-Bonus für das letzte Programmjahr wird 2021 an beantragende EVU ausgezahlt. Seit dem 13. Dezember 2020 wird das *Schienenlärmschutzgesetz* → 64 umgesetzt, wonach der Betrieb von Güterzügen und Personenzügen, in die ein oder mehrere laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz grundsätzlich verboten ist.

Rechtliche Themen

SCHLICHTUNGSVERFAHREN TUNNEL RASTATT

Nach der Havarie in der Oströhre des Tunnels Rastatt laufen seit 2018 vorbereitende Arbeiten zur Sanierung des Tunnels. Seit 2017 läuft außerdem auch das zwischen dem DB-Konzern und der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt vereinbarte Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeit. Das Verfahren dauert aufgrund zahlreicher zu ermittelnder potenzieller Schadensursachen weiter an.

Entwicklung im Berichtsjahr

- > *Pünktlichkeit infolge geringerer Netzauslastung verbessert.*
- > *Umsatzentwicklung trotz coronabedingter Nachfragerückgänge auf Vorjahresniveau.*
- > *Zusätzliche Aufwendungen insbesondere für Instandhaltung und Personal belasten die Ergebnisentwicklung stark.*
- > *Personalaufwand tarifbedingt und durch Personalaufbau angestiegen.*
- > *Investitionstätigkeit deutlich gestiegen.*

Die Pünktlichkeit konzernexterner und -interner EVU stieg. Positiv wirkten die nachfragebedingt niedrigere Auslastung auf dem Netz sowie die coronabedingt geringere Reisendenzahl. Baubedingte Engpässe auf der Schieneninfrastruktur und die negativen Auswirkungen auf den Betrieb daraus wurden durch ein erfolgreiches Baustellen- und Langsamfahrstellen-Management kompensiert.

Die Kundenzufriedenheit verbesserte sich leicht. 2020 wurden rund 300 Kunden befragt. Insbesondere wurden unsere Leistungen in den Bereichen Information, Servicekompetenz und Netzfahrplan positiv bewertet. Kritisch wurden weiterhin die Bereiche Baumaßnahmen und Infrastrukturverfügbarkeit gesehen.

Die Betriebsleistung auf dem Netz sank, vor allem infolge einer im Wesentlichen coronabedingt geringeren Nachfrage konzerninterner Kunden insbesondere im Regionalverkehr sowie im Güterverkehr. Gegenläufig wirkte eine höhere Nachfrage konzernexterner Kunden im Regionalverkehr. Effekte aus Ausschreibungsgewinnen im Regionalverkehr überstiegen die coronabedingten Nachfragerückgänge.

Die wirtschaftliche Entwicklung war schwächer. Zusätzliche Belastungen für Maßnahmen zum Kapazitätsausbau, zur Qualitätsverbesserung und im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie konnten ertragsseitig nicht kompensiert werden. Die operativen Ergebnisgrößen gingen in der Folge deutlich zurück.

- > Der Gesamtumsatz lag auf Vorjahresniveau. Positive Preiseffekte wurden durch vor allem coronabedingte Nachfragerückgänge nahezu vollständig aufgezehrt. Der Außenumsatz stieg infolge von Nachfragesteigerungen konzernexterner Kunden.
- > Die sonstigen betrieblichen Erträge (-10,0%/-109 Mio. €) sanken unter anderem infolge des Wegfalls von positiven Einmaleffekten im Vorjahr (Grundstücksverkauf). Höhere konzerninterne Erträge aus Leistungsverrechnungen mit Konzernunternehmen wirkten teilweise kompensierend.

	2020	2019	Veränderung		2018
			absolut	%	
DB Netze Fahrweg					
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	95,1	93,7	-	-	93,4
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ¹⁾ in %	94,5	93,1	-	-	92,9
Kundenzufriedenheit in Zi	66	65	-	-	64
Betriebslänge per 31.12. in km	33.286	33.291	-5	-	33.299
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.064	1.089	-25	-2,3	1.084
davon konzernexterne Bahnen	385,4	368,2	+17,2	+4,7	349,2
Anteil konzernexterner Bahnen in %	36,2	33,8	-	-	32,2
Gesamtumsatz in Mio. €	5.660	5.652	+8	+0,1	5.511
Außenumsatz in Mio. €	1.808	1.687	+121	+7,2	1.559
Anteil am Gesamtumsatz in %	31,9	29,8	-	-	28,3
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.086	1.443	-357	-24,7	1.446
EBIT bereinigt in Mio. €	409	807	-398	-49,3	840
Operatives Ergebnis nach Zinsen in Mio. €	266	628	-362	-57,6	634
Brutto-Investitionen in Mio. €	8.480	7.441	+1.039	+14,0	6.901
Netto-Investitionen in Mio. €	1.363	1.055	+308	+29,2	564
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	50.330	48.787	+1.543	+3,2	46.969
Mitarbeitendenzufriedenheit in Zi	3,9	-	-	-	3,7
Frauenanteil per 31.12. in %	19,4	19,2	-	-	19,2
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.039	1.844	+195	+10,6	1.758

¹⁾ Konzernexterne und -interne EVU.

Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Zusatzbelastungen vor allem im Material- und Personalaufwand:

- > Der gestiegene Materialaufwand (+11,6%/+224 Mio. €) ist maßgeblich auf höhere Instandhaltungsleistungen sowie auf die Beseitigung von Sturmschäden und auf die Corona-Pandemie (unter anderem zusätzliche Belastungen aus Abstands- und Hygienemaßnahmen) zurückzuführen.
- > Der Personalaufwand (+5,1%/+161 Mio. €) stieg infolge der höheren Mitarbeitendenzahl sowie tarifbedingt.
- > Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+4,4%/+54 Mio. €) resultierte unter anderem aus höheren Projektaufwendungen. Zudem stiegen die Aufwendungen für Mieten sowie Forschung und Entwicklung. Geringere Verwaltungskosten wirkten gegenläufig.
- > Die Abschreibungen (+6,4%/+41 Mio. €) stiegen vor allem investitionsbedingt an.

Der deutliche Anstieg der Netto-Investitionen resultierte insbesondere aus höheren Investitionen in Neu- und Ausbauprojekte. Der Anstieg der Mittel aus der *LuVF III* → 236 führte zu spürbar höheren Brutto-Investitionen.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist maßgeblich durch Zugänge zur Bedarfsdeckung und Nachfolgesicherung, insbesondere in den Bereichen Instandhaltung, Bauprojekte sowie Betrieb, gestiegen.

Die Mitarbeitendenzufriedenheit stieg unter anderem infolge von Verbesserungen im Arbeitsschutz und bei der Bereitstellung von Arbeitsmitteln deutlich und ist weiterhin im guten Bereich. Der *Kompassindex* → 89 lag mit 55 % im durchschnittlichen Bereich.

Der Frauenanteil ist im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen.

Unseren Teil des konzernweiten Lärmschutzziels 2020 haben wir durch Lärmsanierung von über 2.000 km Streckennetz wie geplant erreicht.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

Geschäftsmodell

DB Netze Personenbahnhöfe ist der größte Bahnhofsbetreiber Europas. Neben dem Kerngeschäft – der Entwicklung und dem Betrieb von Bahnhöfen – vereint das Geschäftsfeld vielfältige mobilitätsorientierte Dienstleistungen am Bahnhof. Mit rund 0,9 Mio. m² Mietfläche zählen wir zudem zu Deutschlands größten Gewerbevermietern.

An unseren Bahnhöfen halten täglich Züge von über 110 EVU. Um ein hohes Maß an Qualität sicherzustellen, setzen wir besondere Schwerpunkte in den Bereichen Service, Sicherheit und Sauberkeit. Zudem kümmert sich unser Bahnmanagement vor Ort um den reibungslosen Betriebsablauf.

Unser Bahnportfolio zeichnet sich durch eine hohe Flächenpräsenz aus. Die benötigte Infrastruktur ist durch hohe Fixkostenanteile geprägt. Eine bedarfsgerechte Vorhaltung von Ausstattungselementen und baulicher Infrastruktur ist von entscheidender Bedeutung für wirtschaftlichen Erfolg.

Umsätze werden im Wesentlichen aus Stationshalten (reguliert) in den Verkehrsstationen und aus der Vermietung von Gewerbeflächen (nicht reguliert) generiert. Die wichtigsten Partner auf der Regulierungsseite sind die BNetzA und das EBA.

Märkte und Strategie

Wir stehen vor einem großen Wandel. Der Mobilitätsmarkt wird wachsen und sich verändern. Digitale Lösungen beschleunigen diese Entwicklung enorm. Neue Mobilitätsformen entstehen und der Autoverkehr wird zunehmend hinterfragt. Die Städte wachsen und stoßen an ihre infrastrukturellen Grenzen; ländliche Räume schrumpfen und müssen zugleich den Zugang zu Mobilität erhalten. Um die Zukunft mitzugestalten, haben wir unsere Strategie in wesentlichen Punkten weiterentwickelt. Grundlage für die Strategieumsetzung ist die Neuausrichtung der Organisation: Die gesamte Aufbau- und Ablauforganisation wird konsequent an Reisenden und Besucher*innen ausgerichtet. Die Neuausrichtung zählt auf die *Strategie Starke Schiene* → 68 ff. mit ihren drei Ausbaufeldern Robuster, Schlagkräftiger und Moderner ein.

> **Robuster:** Kern dieses Ausbaufelds ist die qualitative und kapazitative Entwicklung unserer Bahnhöfe für mehr Reisende und mehr Besucher*innen. Gerade die Kapazität der Bahnhöfe steht aufgrund der angestrebten Verkehrsverlagerung stark im Fokus. Durch eine kontinuierliche Optimierung unserer Reinigungs- und Instandhaltungskonzepte verbessern wir die Basisqualität an unseren Bahnhöfen und passen die Kapazität an Stationen mit frequenzbedingten Engpässen an. Auch das Bahnhofsumfeld wollen wir bei dieser Betrachtung mit einbeziehen.

> **Schlagkräftiger:** Unsere Prozesse beginnen bei unseren Kunden und ihren Anforderungen, hierfür entwickeln wir Lösungen zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit. Mit dem Neuaufsatz unserer Leistungsprozesse stellen wir die Ausrichtung unseres Handelns auf die Bedürfnisse unserer Kunden sicher und holen systematisch ihr Feedback ein. Wir implementieren eine konsequente Ende-zu-Ende-Verantwortung für alle unsere Prozesse. Dabei haben wir die Wirkung auf die Endkund*innen im Fokus. Die Einführung eines flächendeckenden Performance-Managements für alle Organisationseinheiten schafft Transparenz über relevante Kennzahlen und ermöglicht eine klare Steuerung entlang unserer kundenorientierten Prozesse. Dazu gehört auch der fortwährende Einsatz von digitalen Lösungen, um effizienter zu werden.

GRI
102-6



GRI

102-6
102-7

DB Netze Personenbahnhöfe



LEISTUNGSPORTFOLIO

Stationshalte

› Das Halten von Zügen an den Bahnsteigen zum Aus- und Einsteigen von Personen. Neben Basisleistungen werden je nach Bahnhofskategorie Zusatzleistungen wie Servicemitarbeitende, DB Information oder Wetterschutz angeboten. Für die Leistungen sind Stationsentgelte zu zahlen, die in Stationspreislisten veröffentlicht werden.



Vermietung und Verpachtung

› Angebot von rund 0,9 Mio. m² Mietfläche in Bahnhöfen und Stationen. Damit zählt DB Netze Personenbahnhöfe zu Deutschlands größten Gewerbevermietern.



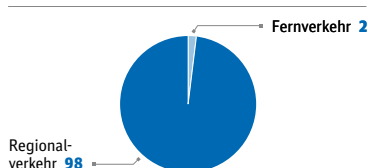
Sonstiges

› Angebot weiterer Dienstleistungen an Bahnhöfen und Stationen (unter anderem das Betreiben von Schließfächern, Parkhäusern, Gastronomieangeboten).

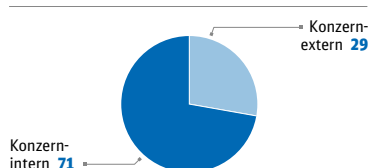


STRUKTUR

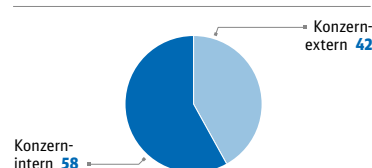
Stationshalte nach Verkehrsart (in %)



Stationshalte (in %)



Umsatz (in %)



Geschäftsmodell



INPUTS

Mitarbeitende

› Rund 6.500



Netzwerke und Infrastruktur

› Rund 5.400 Bahnhöfe
› Rund 700 Stationen mit Vermarktung
› Rund 9.500 Bahnsteige
› Rund 6.300 Fahrgastinformationsanlagen

› Rund 6.800 Dynamische Schriftanzeiger
› Rund 2.400 Aufzüge
› Rund 1.000 Fahrtreppen
› Rund 300 Parkhäuser und Parkplätze



Weitere Produktionsfaktoren

› 317 GWh Strom



GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente

› Privatkund*innen
› Geschäftskunden mit Fokus auf EVU, Mieter und Mobilitätsanbieter
› Besteller



Nutzenversprechen

› DB Netze Personenbahnhöfe bietet attraktive Bahnhöfe und Empfangsgebäude mit einer Vielzahl von Mobilitätsangeboten und Angebotsflächen für den Einzelhandel.



Kundenzugang / -bindung

› Key-Account-Management
› Regionaler Vertrieb
› Kundenserviceleistungen im Bahnhof



Schlüsselaktivitäten

› Verkehrsstationen betreiben
› Gewerbeflächen vermieten
› Zuverlässige Infrastruktur bereitstellen



OUTPUTS ¹⁾

Stationshalte

› 152,2 Mio.

Vermietete Flächen

› 0,9 Mio. m²



OUTCOMES ²⁾

EBIT bereinigt

› 24 Mio. €

Mitarbeitenden-zufriedenheit

› ZI von 4,0

Kundenzufriedenheit

› Verkehrsstation (Reisende/Besucher*innen)
ZI von 72
› Verkehrsstation (EVU und Aufgabenträger)
ZI von 68
› Mieter ZI von 77

Anlagenqualität

› Schulnote 2,83

Primärenergieverbrauch

› – 25,7% im Vergleich zu 2010 (absolut)

¹⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

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



Moderner: Unsere Services am Bahnhof müssen unseren Kund*innen nutzen und ihren Aufenthalt verbessern. Kostenloses WLAN an großen Bahnhöfen und komfortable Aufenthaltsbereiche ermöglichen es den Reisenden, Wartezeiten sinnvoll zu nutzen. Dieses Angebot bauen wir weiter aus und erreichen eine stetig steigende Verfügbarkeit. Zudem bringen wir neue Angebote und Dienstleistungen an unsere Bahnhöfe. Im ersten Schritt haben wir für 16 **Zukunftsbahnhöfe** → 145 spezifische Lösungen entwickelt. Seit 2018 stellen wir kontinuierlich auf eine neue **Reisendeninformation** → 145 um. Über die **Smart-City-Initiative** → 145 realisieren wir neue Flächennutzungskonzepte und Services am Bahnhof. Wir bringen neue digitale Services und Produkte für unsere Kund*innen in die Entwicklung. Durch neue Vermarktungskonzepte und die Erweiterung unseres Branchenmixes schaffen wir attraktive Konsum- und Retailangebote.

Rahmenbedingungen

GENEHMIGUNG DER STATIONSSENTGELTE 2021

Die BNetzA hat am 30. September 2020 die Stationsentgelte der DB Station&Service AG mit geringen Änderungen genehmigt. Bei der Prüfung der Kostenbasis erfolgte eine Kürzung, die aber keine unmittelbare Auswirkung auf die Stationsentgelte hat.



Entwicklung der Infrastruktur

BAHNHOFSOFFENSIVE MIT REKORDINVESTITIONEN

Zwischen 2020 und 2024 sollen 9,0 Mrd. € in die Modernisierung und Instandhaltung von Bahnhöfen fließen. Für die Modernisierung der Bahninfrastruktur, insbesondere zur Verbesserung der Barrierefreiheit, stellen Bund und Länder erhebliche Fördermittel zur Verfügung. Herausragende Projekte sind unter anderem die Um- und Neugestaltungen der Hauptbahnhöfe Dortmund, Frankfurt am Main, Hannover, Berlin und Stuttgart. Aber auch in zahlreiche kleinere und mittelgroße Bahnhöfe wird stark investiert, zum Beispiel in neue Fahrtreppen, Aufzüge, Infotafeln für Reisende, Sitzbänke, Wegeleitsysteme, Fußböden und Rampen für barrierefreie Zugänge.

KONJUNKTURPROGRAMM DES BUNDES FÜR DIE BAHNHÖFE

Im Rahmen eines Konjunktur-/Handwerkerprogramms wurden 2020 für die Stärkung kleiner und mittlerer Betriebe und der gleichzeitigen Attraktivitätssteigerung der Bahnhöfe zusätzlich 40 Mio. € durch den Bund bereitgestellt. Diese wurden für zahlreiche Maßnahmen bundesweit eingesetzt. Das Programm wird 2021 mit einem Volumen in Höhe von 120 Mio. € fortgesetzt.

KAPAZITÄT UND FREQUENZERFASSUNG

Das Kapazitätsmanagement gewinnt als Teil der Starke Schiene deutlich an Bedeutung, sodass wir ein eigenständiges Projekt aufgebaut haben. Um das erwartete Reisendenwachstum zu ermöglichen, muss die Leistungsfähigkeit der kapazitätskritischen Bahnhöfe mit betrieblichen und baulichen Maßnahmen sichergestellt werden. Hier fließt der Deutschland-Takt maßgeblich in die Reisendenprognose 2040 ein, die die Grundlage für die Kapazitätseinordnung der Stationen ist. Dazu soll im ersten Schritt Transparenz über mögliche Engstellen und deren Ursachen geschaffen werden. Für ausgewählte Stationen wird ein videobasiertes Frequenzmanagement eingeführt. Damit werden Echtzeitdaten für eine Kapazitätsbewertung der Stationen generiert und eine unmittelbare Lenkung der Reisendenströme möglich.

BARRIEREFREIHEIT AN PERSONENBAHNHÖFEN

Wir unterstützen die barrierefreie Ausstattung von Bahnhöfen, indem zum Beispiel in neue Fahrtreppen, Aufzüge, Rampen, Sitzmöbel, digitale Reisendeninformationen sowie mehrere Sinne ansprechende Wegeleitsysteme investiert wird. Mehr als 90 % der Reisenden gelangen schon heute stufenlos zum Bahnsteig. Für blinde und sehbehinderte Menschen sind bereits rund 5.400 Bahnsteige mit einem taktilen, das heißt ertastbaren Leitsystem aus Bodenindikatoren ausgestattet.

MODERNISIERUNG, INBETRIEBNAHME UND NEUBAU VON BAHNHÖFEN

- > Das Empfangsgebäude des Stuttgarter Hauptbahnhofs wird seit Anfang 2020 modernisiert. Das denkmalgeschützte Bauwerk erhält ein neues Tragwerk und moderne Gebäudetechnik. Zusätzlich entstehen ein neues Ver- und Entsorgungsgebäude sowie neu gestaltete Bahnhofsvorplätze. Die Vergabe des Hauptloses Rückbau/Rohbau ist im Mai 2020 erfolgt. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2025 vorgesehen.
- > Am Dortmunder Hauptbahnhof begannen im Juni 2018 die Hauptbaumaßnahmen zur Modernisierung der Verkehrsstation. Neben der Verbreiterung und Modernisierung der Personenunterführung erhalten die Bahnsteige neue Beläge, eine neue Ausstattung und moderne Bahnsteigdächer. Nach Abschluss der Arbeiten, voraussichtlich 2024, wird der Bahnhof komplett barrierefrei sein und eine barrierefreie Vernetzung aller Verkehrsträger ermöglichen. Die Investition in die Bahnstationsmodernisierung teilen sich der Bund, das Land Nordrhein-Westfalen und der DB-Konzern.

- > Im Herbst 2020 begannen am Frankfurter Hbf die Baumaßnahmen zur Modernisierung und Neugestaltung der Verteilerebene unter dem Bahnhofsvorplatz sowie der Nordbau. Neben neuen Zugängen erwartet die Besucher*innen künftig auch eine neu strukturierte unterirdische Infrastruktur mit erweiterten und komplett neu gestalteten Verkaufs- und Serviceflächen. Gebaut wird in mehreren Bauabschnitten. Die Gesamtbauzeit der Maßnahmen beläuft sich auf sechs Jahre.
- > Im August 2020 wurden im Hauptbahnhof Hannover weitere bauvorbereitende Maßnahmen zur Modernisierung der Verkehrsstation durchgeführt. In den kommenden Jahren erfolgt sukzessive die Erneuerung aller Bahnsteige, Bahnsteigdächer und einiger Brückenbauwerke oberhalb der Ebene des Personentunnels. Ebenfalls modernisiert werden die fördertechnischen Anlagen. Bedingt durch die notwendige Konzentration der Bauarbeiten an den Bahnsteigen nur auf die jeweilige Zeit der Sommerferien, wird die Modernisierung der gesamten Verkehrsstation voraussichtlich 2032 abgeschlossen sein.

Digitalisierung und Innovation



REISENDENINFORMATION DER ZUKUNFT

Im Rahmen der Erneuerung der Fahrgastinformationsanlagen wird zurzeit ein neues zentrales Steuerungs- und Publikationssystem (IRIS+) entwickelt. In Kombination mit der Reisendeninformations-(RI-)Plattform werden hierüber den Reisenden Informationen am Bahnhof zur Verfügung gestellt. Nach erfolgreicher Pilotierung fiel im vierten Quartal 2019 der Beschluss zur deutschlandweiten Einführung. 2020 wurde der flächendeckende Rollout vorangetrieben. Bis Ende 2020 wurden bereits 295 Bahnhöfe mit RI-Plattform und IRIS+ aufgestellt.

Bei einem Großteil der umgestellten Bahnhöfe wird auch bereits die Technologie Text-to-Speech für die akustische Reisendeninformation genutzt. Parallel wurde 2020 auch die neue Stimme für den Bahnhof eingeführt. An diesen Bahnhöfen erfolgen alle Standard- und individuellen Ansagen mit der Stimme eines Werbe- und Synchronsprechers.

Viele weitere Funktionen wurden 2020 in der RI-Plattform und IRIS+ realisiert. Hervorzuheben ist unter anderem die Produktentwicklung eines Multimodalanzeigers, einer Anzeige der lokalen, fahrplangebundenen Anschlussverkehre.

Die Softwareentwicklung für die nächste Generation des Dynamischen Schriftanzeigers (DSAplus), des Nachfolgeprodukts des Dynamischen Schriftanzeigers, wird vorangetrieben. Außerdem wird die Erneuerung des Portfolios der Anzeigermedien weiter forciert. Mit der erfolgreichen Betriebserprobung des Modells ZIMwide und der laufenden Betriebserprobung von ZIM200 werden 2021 neue, moderne und flexible Anzeiger für die Bahnhöfe verfügbar sein.

SMART CITY BEI DB STATION&SERVICE



Mit Smart City wollen wir den Lebensalltag von Stadtbewohner*innen, Bahnhofsbesucher*innen und Reisenden durch intelligente und umweltfreundliche Angebote verbessern.

- > Am S-Bahnhof Berlin-Charlottenburg und am Bahnhof Köln-Mülheim wurden 2020 verschiedene Stadtmöbel und Veranstaltungskonzepte getestet. Ziel ist es, die Bahnhöfe für Reisende und Besucher*innen attraktiver zu gestalten und auch das Umfeld einzubinden.
- > Ende August 2020 eröffnete die erste Coworking-Fläche von Smart City unter der Marke everyworks am Berliner Hauptbahnhof. Die Buchung eines Arbeitsplatzes erfolgt mit der everyworks-App. Langfristig sollen weitere Standorte für zentrale und mobile Arbeitsplätze direkt an Bahnhöfen erschlossen werden.
- > Anfang 2020 startete die Pilotierung von intelligenten, anbieterübergreifenden Schließfächersystemen im Hamburger Stadtgebiet, die Hamburg Box. Sie ist ein Gemeinschaftsprojekt mit ParcelLock und der Hamburger Hochbahn und ermöglicht einen zeitsparenden und bequemen Empfang von Waren und Produkten direkt am Bahnhof.
- > Im September 2020 haben wir mit der Stadt Hamburg das Smart City Memorandum of Understanding um weitere fünf Jahre verlängert. Das gemeinsame Ziel ist es, einen Beitrag zu nachhaltiger und zukunftsfähiger Mobilität und Logistik zu leisten und die Stadt Hamburg als lebenswerten und umweltfreundlichen Ort zu stärken.
- > Am Bahnhof Hamburg-Dammtor haben wir mit der Stadt Hamburg zahlreiche Projekte umgesetzt. Dazu zählen neben der Hamburg Box neu gestaltete Vitruinen und eine audiovisuelle Kunstinstitution, die für ein besonderes Ambiente sorgt.

NEUE ANGEBOTE AN ZUKUNFTSBAHNHÖFEN



2020 haben wir gemeinsam mit unseren Kund*innen an insgesamt 16 Zukunftsbahnhöfen zahlreiche neue Produkte und Services getestet. Mit einem Mix aus verschiedenen Maßnahmen wollten wir herausfinden, wie wir die Aufenthaltsqualität und den Komfort für die Kund*innen verbessern können. Ein Fokus lag auf der attraktiven Gestaltung von Empfangsgebäuden und Vorplätzen sowie neuen, modernen Sitz- und Wartebereichen. Lokale Motive sorgten für ein höheres Identifikationspotenzial der Anwohner*innen mit dem Bahnhof. Reisende konnten neue Einkaufsmöglichkeiten wie Foodtrucks, nachhaltige Snack-Automaten und Pop-up-Stores testen. Zudem haben wir innovative Wegeleitungen zur besseren Orientierung entwickelt. Auch im Bereich Anschlussmobilität wurden neue Ideen erprobt, dazu zählen E-Scooter-Parkplätze, automatische Fahrradparktürme sowie Lademöglichkeiten für E-Bikes.

Umweltmaßnahmen

- 14 > Die **Bike+Ride-Offensive** grün **Nr. 156** befindet sich in der Umsetzung: Von über 400 Kommunen wird das Angebot bereits nachgefragt, 25 Anlagen mit Stellplätzen für 20 bis 850 Räder wurden bisher errichtet. Ziel ist die Förderung einer nachhaltigen Anschlussmobilität. Finanzielle Unterstützung für Kommunen kommt dabei vom BMU. Wir unterstützen die Kommunen bei der Flächenprüfung und mietfreien Gestattung. Von 2022 an sollen bis zu 100.000 zusätzliche Fahrradstellplätze an Bahnhöfen entstehen.
- 14 > Mit der neuen App Rad+ unterstützen wir das Zusammenspiel von Fahrrad- und Bahnfahren. Die App zählt mit dem Fahrrad in einem Aktionsgebiet gefahrene Kilometer, die bei Händlern aus der Region und am Bahnhof gegen Rabatte und Prämien eingelöst werden können. Zusätzlich belohnt die App alle Radfahrer, indem sie zählt, wie viele Kilometer von allen Nutzern gemeinsam gesammelt werden. Entwickelt wurde Rad+ am Zukunftsbahnhof Ahrensburg. Als zweiter Standort kam der Zukunftsbahnhof Freising dazu. 2021 sollen 15 weitere Standorte folgen.

Veränderungen im Konzernportfolio

- > Unsere Beteiligung an der Station Food GmbH haben wir Anfang 2020 durch Erwerb der bislang vom Joint-Venture-Partner gehaltenen Anteile auf 100% erhöht und anschließend vollständig an die SSP Deutschland GmbH veräußert.

Entwicklung im Berichtsjahr

- > Corona-Pandemie belastete Nachfrageentwicklung und finanzielle Kennzahlen.
- > Zusätzliche Ergebnisbelastungen durch Hygiene-, Qualitäts- und Kapazitätsmaßnahmen.
- > Vermietungsgeschäft stark durch Corona-Pandemie belastet.
- > Maßnahmen zur Energieeinsparung weiter umgesetzt.

Die Anlagenqualität lag leicht unter dem Vorjahresniveau.

Die Kundenzufriedenheit Reisende hat sich deutlich verbessert, insbesondere an den **16 Zukunftsbahnhöfen** → 145. 2020 wurden 32.700 Interviews mit Fahrgästen und Besucher*innen geführt. Auch die Kundenzufriedenheit der EVU und Aufgabenträger hat sich deutlich verbessert. Nahezu alle abgefragten Bereiche leisteten einen positiven Beitrag zu dieser Entwicklung. Die Kundenzufriedenheit der Mieter lag trotz massiver coronabedingter Einschränkungen der Mieter nur leicht unter dem Vorjahresniveau.

Der leichte Rückgang der Stationshalte resultierte im Wesentlichen aus coronabedingt geringeren Verkehren im Regional- und Fernverkehr. Eine höhere Nachfrage konzernexterner Kunden wirkte teilweise gegenläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung war schwach: Deutliche Aufwandssteigerungen insbesondere für Instandhaltung und Personal führten bei im Wesentlichen coronabedingt rückläufigen Erträgen zu einem deutlichen Rückgang der operativen Ergebnisgrößen.

	2020	2019	Veränderung		2018
			absolut	%	
DB Netze Personenbahnhöfe					
Personenbahnhöfe	5.397	5.384	+13	+0,2	5.368
Anlagenqualität in Schulnote	2,83 ¹⁾	2,87 ¹⁾	-	-	2,88
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (Reisende/Besucher) in ZI	72	69	-	-	68
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (EVU und Aufgabenträger) in ZI	68	61	-	-	61
Kundenzufriedenheit Mieter in ZI	77	79	-	-	76
Stationshalte in Mio.	152,2	153,3	-1,1	-0,7	150,9
davon konzernexterne Bahnen	44,0	40,0	+4,0	+10,0	36,8
Gesamtumsatz in Mio. €	1.258	1.339	-81	-6,0	1.314
davon Stationserlöse in Mio. €	917	905	+12	+1,3	880
davon Vermietung in Mio. €	332	393	-61	-15,5	391
Außenumsatz in Mio. €	525	590	-65	-11,0	569
EBITDA bereinigt in Mio. €	171	349	-178	-51,0	362
EBIT bereinigt in Mio. €	24	210	-186	-88,6	221
Brutto-Investitionen in Mio. €	1.338	1.096	+242	+22,1	883
Netto-Investitionen in Mio. €	253	262	-9	-3,4	164
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	6.525	6.216	+309	+5,0	5.804
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	4,0	-	-	-	3,7
Frauenanteil per 31.12. in %	44,2	44,7	-	-	45,2
Absoluter Primärenergieverbrauch (Bahnhöfe) im Vergleich zu 2010 in %	-25,7	-22,1	-	-	-20,5

¹⁾ Vorläufiger Wert.

- > Der Umsatzrückgang ist vor allem auf coronabedingt niedrigere Erlöse aus Vermietung zurückzuführen. Geringere Mieterlöse infolge von Umbaumaßnahmen an Stationen belasteten die Entwicklung zusätzlich. Der Anstieg der Stationserlöse wirkte gegenläufig teilweise kompensierend. Preiseffekte überstiegen dabei die Effekte aus dem Leistungsrückgang.
- > Die sonstigen betrieblichen Erträge (– 14,8 % / – 33 Mio. €) gingen vor allem infolge des Wegfalls von Sondereffekten aus dem Vorjahr zurück.

Auf der Aufwandsseite kam es zu deutlichen Zusatzbelastungen im Material- und Personalaufwand:

- > Der Materialaufwand (+ 8,5 % / + 54 Mio. €) erhöhte sich unter anderem infolge zusätzlicher coronabedingt notwendiger Hygiene- und Sicherheitsmaßnahmen an unseren Stationen sowie durch das Handwerkerprogramm des Bundes als Konjunkturanzreiz, das jedoch insgesamt ergebnisneutral wirkte. Zudem belasteten zusätzliche Maßnahmen zur Steigerung der Qualität die Entwicklung.
- > Der Personalaufwand (+ 7,5 % / + 28 Mio. €) stieg infolge eines höheren Personalbestands sowie tarifbedingt deutlich.
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+ 2,2 % / + 6 Mio. €) nahmen zudem leicht zu, unter anderem im Zusammenhang mit dem Konzernprojekt Reisendeninformationssystem, der Inanspruchnahme von höheren Einkaufsleistungen und Projekten für Rückbauleistungen.
- > Auch die Abschreibungen (+ 5,8 % / + 8 Mio. €) stiegen investitionsbedingt leicht.

Die deutlich höheren Investitionen erfolgten überwiegend in die Modernisierung bestehender sowie den Bau neuer Verkehrsstationen.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg vor allem infolge des Personalaufbaus insbesondere in den Bereichen Bau- und Anlagenmanagement.

Die Mitarbeitendenzufriedenheit stieg insbesondere aufgrund des höheren Zukunftsoptimismus und der Zustimmung zur Strategie Starke Schiene und liegt weiterhin im guten Bereich. Der *Kompassindex* → 89 lag mit 61 % im durchschnittlichen Bereich.

Der Frauenanteil ist zurückgegangen, verbleibt aber auf einem relativ hohen Niveau.

Mit der weiteren Reduzierung des absoluten Primärenergieverbrauchs der Bahnhöfe im Vergleich zu 2010, unter anderem durch den Einsatz energiesparender Technologien, setzte sich der positive Trend der vergangenen Jahre fort.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE ENERGIE

Geschäftsmodell

DB Netze Energie bietet branchenübliche Energieprodukte rund um Traktionsenergie sowie stationäre Energieversorgung an. Dazu gehören neben Bahnstrom und Diesel auch Versorgungslösungen für alternative Antriebe und synthetische Kraftstoffe im Schienenverkehr. Bahnhöfe und weitere Liegenschaften des DB-Konzerns werden mit Strom, Gas und Wärme versorgt. Darüber hinaus beliefert DB Netze Energie Industriekunden deutschlandweit mit einem breiten Angebot an Strom- und Gasprodukten. Auch Privatkund*innen wird bundesweit die Versorgung mit zertifiziertem Ökostrom angeboten. Abgerundet wird das Leistungsspektrum durch energiewirtschaftliche und technische Dienstleistungen.

Das Bahnstromnetz ist das technische Rückgrat der Bahnstromversorgung in Deutschland, für das DB Netze Energie als Netzbetreiber die Versorgungssicherheit auf einem hohen Niveau gewährleistet. Der erforderliche Strom wird in Bahnstromkraftwerken aus fossilen und erneuerbaren Energieträgern erzeugt beziehungsweise über Umrichter/Umformer eingespeist. Zur Versorgung von Dieseltriebfahrzeugen stellt DB Netze Energie ein deutschlandweites Tankstellennetz bereit, das zum Teil auch von Straßenfahrzeugen genutzt werden kann. Um auf oberleitungsfreien Abschnitten künftig auch einen CO₂-neutralen Schienenverkehr als Alternative zum Dieseltrieb zu ermöglichen, realisiert DB Netze Energie Versorgungslösungen für Triebfahrzeuge mit alternativen Antrieben und synthetischen Kraftstoffen. Darüber hinaus betreibt DB Netze Energie 50-Hz-Mittelspannungsnetze für die Energieversorgung in Bahnhöfen und bietet Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf der Straße an. Die von DB Netze Energie betriebene Infrastruktur unterliegt in unterschiedlichen Ausprägungen der Regulierung durch die BNetzA.

Märkte und Strategie

DB Netze Energie ist für die ökonomisch und ökologisch effiziente Energiebeschaffung sowie die zuverlässige Energiebereitstellung für EVU verantwortlich. Zusätzlich verfügt DB Netze Energie über eine leistungsfähige Infrastruktur zur Strom- und Dieselversorgung von mobilen und stationären Verbrauchern. Für eine CO₂-neutrale Versorgung von bisher mit Diesel betriebenen Verkehren wird eine Infrastruktur für alternative Antriebe beziehungsweise synthetische Kraftstoffe aufgebaut. Die Geschäftsfeldstrategie »Grüne Energie für eine starke Schiene« wurde im Berichtsjahr weiter umgesetzt und mit der *Strategie Starke Schiene* → 68 ff. verzahnt.

- > **Robuster:** DB Netze Energie stellt die Stromversorgung bei perspektivisch steigendem Verkehrsaufkommen sicher. Die neue *LuFV III* → 236 schafft dafür die finanzielle Grundlage, zum Beispiel für die Errichtung zusätzlicher Um-

GRI
102-6
102-7

DB Netze Energie



PRODUKTE

Traktionsstrom

> Versorgung von Zügen mit Energie. Den 16,7-Hz-Bahnstrom stellen wir deutschlandweit rund um die Uhr über ein eigenes durchgeschaltetes Stromnetz zur Verfügung.



Durchleitung Traktionsenergie

> Durchleitung von durch EVU extern eingekauften Strom im Netz von DB Netze Energie zur Versorgung von Zügen.



Stationäre Energie

> Versorgung von Bahnhöfen, Werken, Stellwerken und Bürogebäuden mit Strom und Wärme. Stationäre Anlagen des Zugbetriebs, zum Beispiel Anlagen zur Zugvorheizung oder Weichenheizungen, werden mit Strom versorgt.



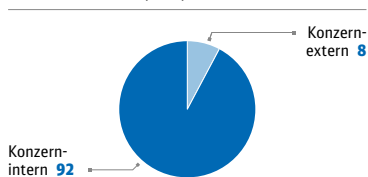
Dieseldkraftstoff

> Versorgung mit Dieseldkraftstoff über Schienen-Tankstellen im 24-Stunden-Selbstbedienungsbetrieb. Zum Angebot gehören zudem Hilfs- und Betriebsstoffe, Heiz- und Motoröl sowie AdBlue®.

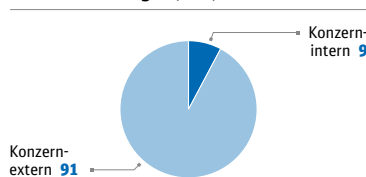


STRUKTUR

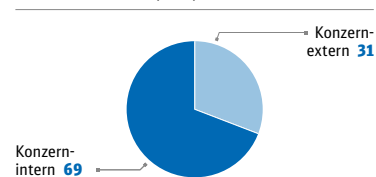
Traktionsstrom (in %)



Stationäre Energie (in %)



Dieseldkraftstoff (in %)



Geschäftsmodell



INPUTS

Mitarbeitende

> Rund 1.900



Netzwerke und Infrastruktur

> Rund 7.900 km Bahnstromnetz
> Rund 1.780 Trafostationen
> 184 Tankstellen
> 52 Kraftwerke/Umrichter/Umformer



Weitere Produktionsfaktoren

> Strom
> Kraftstoff



GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente

> Geschäftskunden
> Privatkund*innen



Nutzenversprechen

> DB Netze Energie bietet einen kundenorientierten und umweltfreundlichen Zugang zu Produkten in den Bereichen Bahnstrom und Diesel sowie stationäre Energien.



Kundenzugang / -bindung

> Key-Account-Management
> Regionaler Vertrieb
> Online-Kundenplattformen



Schlüsselaktivitäten

> Zuverlässige Infrastruktur bereitstellen
> Energie beschaffen
> Energie vertreiben
> Energiewirtschaftliche und technische Dienstleistungen



OUTPUTS ¹⁾

Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom)

> 7.263 GWh

Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz)

> 14.063 GWh

Dieseldkraftstoff

> 386 Mio. l



OUTCOMES ²⁾

EBIT bereinigt

> 5 Mio. €

Kundenzufriedenheit

> Zi von 77

Versorgungssicherheit

> 99,99 %

Mitarbeitenden-zufriedenheit

> Zi von 4,0

Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix

> 61,4 %

¹⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

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

richterkapazitäten. Ergänzend dazu wurde im Berichtsjahr nach erfolgreicher Pilotierung der Rollout von Sensorik an Bahnstromanlagen gestartet und damit die Digitalisierung vorangetrieben.

> Schlagkräftiger: 2020 wurde die Regelorganisation in mehreren Geschäftseinheiten angepasst, um durch eine einfache Aufstellung und klare Abläufe schlagkräftiger zu werden.

> Moderner: Als Energieversorger der EVU in Deutschland ist DB Netze Energie ein zentraler Treiber der Energiewende. Um den DB-Bahnstrom bis 2038 vollständig auf erneuerbare Energien umzustellen, werden bestehende fossile Kraftwerksverträge künftig ökologisch nachhaltig durch erneuerbare Energien ersetzt. Um auch auf nicht elektrifizierten Strecken künftig einen CO₂-neutralen Schienenverkehr zu ermöglichen, arbeitet DB Netze Energie gemeinsam mit Fahrzeugherstellern, Aufgabenträgern und Behörden auf die Umsetzung entsprechender Versorgungslösungen hin.

Rahmenbedingungen

BNETZA ERÖFFNET FESTLEGUNGSVERFAHREN ZUM BAHNSTROMNETZZUGANG

Anfang 2019 hat die BNetzA mit einer Marktkonsultation ein Festlegungsverfahren zur Weiterentwicklung der Geschäftsprozesse für den Zugang zum Bahnstromnetz eröffnet. Mit dem Festlegungsverfahren sollen Transparenz und Verbindlichkeit der Zugangsregeln, Datenformate und Kommunikationsfristen für alle Marktpartner (Stromlieferanten, EVU, Fahrzeughalter und DB Netze Energie als Betreiber des Bahnstromnetzes) verbessert werden. DB Netze Energie hat hierzu eigene Vorschläge eingebracht und begrüßt diese Weiterentwicklung, die voraussichtlich im Frühjahr 2021 verabschiedet werden soll.



Umweltmaßnahmen

AUSBAU ERNEUERBARER ENERGIEN IM BAHNSTROMPORTFOLIO

Der Aufbau eines durchmischten Portfolios für die sichere Energieversorgung bei wachsendem Anteil erneuerbarer Energien (EE) unter wirtschaftlich tragbaren Rahmenbedingungen ist Kernelement unserer Vergrünungsstrategie. Diese Strategie wurde 2020 konsequent mit dem Abschluss neuer Verträge weiter umgesetzt.

Mit dem Aufbau eines ausgewogenen, durchmischten EE-Portfolios wollen wir eine Risikostreuung erreichen, die Reaktionsfähigkeit auf marktseitige oder regulatorische Veränderungen absichern und uns alle Möglichkeiten, vom technologischen Fortschritt zu profitieren, erhalten. Beim Aufbau dieses EE-Portfolios achten wir auf eine ausgewogene Mischung im Hinblick auf Energieträger, Einspeiseregion, Vertragspartner, Vertragslaufzeit sowie Preis- und Risikogestaltung.

2020 wurden erstmals drei neue Stromlieferverträge (Power Purchase Agreements; PPA) aus erneuerbaren Energien im Paket abgeschlossen:

- >** PPA mit der Verbund AG zur Belieferung mit rund 438 GWh p. a. aus dem **Wasserkraftwerk Nr. 16** Eggfling-Obernberg (deutsch-österreichische Grenze) im Zeitraum 2023–2027 (entspricht rund 6 % des jährlichen DB-Bahnstrombedarfs).
- >** PPA mit der Enerparc AG zur Belieferung mit rund 80 GWh p. a. aus dem **PV-Park Gaarz Nr. 30** (Mecklenburg-Vorpommern) im Zeitraum 2021–2050 (entspricht rund 1 % des jährlichen DB-Bahnstrombedarfs).
- >** PPA mit RWE zur Belieferung mit rund 263 GWh p. a. Windenergie im Zeitraum 2024–2039 aus dem **Offshore-Windparkt Amrumbank West Nr. 47** (entspricht rund 4 % des jährlichen DB-Bahnstrombedarfs).

Allein diese drei neuen Vertragsabschlüsse führen im Vergleich mit der Belieferung aus einem Kohlekraftwerk zu einer CO₂-Einsparung von insgesamt bis zu 600.000 t CO₂ p. a.


ENERGIEVERSORGUNG FÜR ALTERNATIVE ANTRIEBE

Ergänzend zu Maßnahmen weiterer Streckenelektrifizierungen realisiert DB Netze Energie Versorgungslösungen für Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben. Ziel ist es, künftig auch auf oberleitungsfreien Abschnitten einen klimaneutralen Schienenbetrieb als Alternative zum Dieselmotor zu ermöglichen. Hierbei verfolgt DB Netze Energie verschiedene technologische Ansätze. Diese reichen von der Energieversorgung von Akkuzügen bis hin zur Bereitstellung von Wasserstoff für Brennstoffzellenfahrzeuge oder von alternativen Kraftstoffen für konventionelle Dieselmotoren.

Hinsichtlich der Energieversorgung von Akkuzügen sind erste Beauftragungen zur Errichtung von entsprechender Nachladeinfrastruktur in Schleswig-Holstein und Rheinland-Pfalz erfolgt. Erstmals sollen ab Ende 2023 in Schleswig-Holstein Akkuzüge an drei Standorten über neuartige Oberleitungsinsulanlagen mit Bahnstrom versorgt werden.

Für die erprobungsweise Versorgung unserer Brennstoffzellen-Straßenfahrzeuge errichtet DB Netze Energie eine Wasserstoff-Straßentankstelle in Frankfurt am Main als Pilotanlage. Die Fertigstellung dieser innovativen Anlage, bei der neben der Abgabe auch eine Vor-Ort-Erzeugung von Wasserstoff vorgesehen ist, ist für Mitte 2021 geplant. Zudem ist DB Netze Energie seit November 2020 in einem Verbundförderprojekt zwischen dem DB-Konzern und Siemens Mobility zur Zulassung und Erprobung des von Siemens Mobility neu entwickelten Brennstoffzellentriebzugs Mireo Plus H mit **innovativer Wasserstoff-Versorgungsinfrastruktur Nr. 53** beteiligt. Federführend durch DB Netze Energie wurde zusammen mit Industriepartnern eine Studie zum Transport

von Wasserstoff über die Schiene erstellt. In dieser Studie wurde die grundsätzliche Machbarkeit für den klimafreundlichen Transport von Wasserstoff über die Schiene erarbeitet.

Darüber hinaus unterstützt DB Netze Energie das Erproben alternativer Kraftstoffe im DB-Konzern. Dazu zählt ein Feldversuch mit dem **advanced TrainLab**  **Nr. 159**, in dem die Versorgung mit C.A.R.E-Diesel® (besteht zu 100 % aus hydrierten Pflanzenölen/[HVO] auf Basis von Pflanzen- und Abfallreststoffen) über einen mobilen Tankcontainer in Halle/Saale erfolgt. Außerdem wird beim Sylt-Shuttle (verschiedene Baureihen) der Einsatz von C.A.R.E-Diesel und R33-Blue-Diesel (besteht zu 33 % aus HVO und zu 7 % aus Biodiesel) verprobt. Zudem versorgte DB Netze Energie bis Ende 2020 am Standort Ulm testweise Dieselzüge von DB Regio Baden-Württemberg über eine bestehende Schientankstelle mit R33-Blue-Diesel.

FÖRDERUNG KLIMAFREUNDLICHER ZUGVERKEHR

Im September 2020 wurde zwischen dem Land Thüringen und dem DB-Konzern ein Letter of Intent vereinbart. In diesem wird die Absicht erklärt, neben den Bemühungen weitere Strecken des Eisenbahnnetzes in Thüringen mittels Oberleitung zu elektrifizieren und den Einsatz von Wasserstoff-Brennstoffzellenzügen und von Akkuzügen gemeinsam so schnell wie möglich vorzubereiten und umzusetzen. Dabei ist konkret beabsichtigt, unter Wahrung der vergaberechtlichen Vorgaben als Pilotprojekt die Schwarzatalbahn von Rottenbach nach Katzhütte auf den Betrieb mit Wasserstoff-Brennstoffzellenzügen umzustellen, wobei diese mit grünem Wasserstoff über eine zu errichtende Wasserstoff-Tankstelle mit Elektrolyseur versorgt werden sollen.

Entwicklung im Berichtsjahr

- > *Corona-Pandemie belastete Nachfrageentwicklung und finanzielle Kennzahlen deutlich.*
- > *Verstärkte Investitionen und Qualitätsmaßnahmen in der Bahnstromversorgung.*
- > *Hohe Versorgungssicherheit auch während der Corona-Pandemie sichergestellt.*

Das hohe Niveau der Versorgungssicherheit konnte weiterhin beibehalten werden.

Die Kundenzufriedenheit lag annähernd stabil auf einem sehr guten Niveau. Über alle Produktbereiche wurde die Kompetenz und Zuverlässigkeit positiv bewertet. Verbesserungen ergaben sich im Bereich Bahnstrom, da die Verzögerungen im Abrechnungsprozess aus dem Vorjahr behoben wurden.

Die Mengenentwicklung war coronabedingt überwiegend rückläufig:

- > Der Absatz von Traktionsstrom sank vor allem coronabedingt durch eine geringere Nachfrage konzerninterner Kunden im Personen- und Güterverkehr sowie konzernexterner Kunden.
- > Die durchgeleitete Traktionsenergie erhöhte sich für konzernexterne Kunden infolge der Verlagerung aus dem Bereich Vollstromversorgung. Des Weiteren fielen im Vorjahr aperiodische Effekte an, die 2020 nicht zum Tragen kamen.
- > Im Bereich Stationäre Energien ging der Stromabsatz deutlich zurück. Maßgeblich waren coronabedingte Nachfragerückgänge der Industriekunden und geringere Portfoliooptimierungsmaßnahmen am Energiemarkt. Im Geschäft mit Privatkund*innen war gegenläufig ein Nachfrageanstieg zu verzeichnen.

			Veränderung		
			absolut	%	
DB Netze Energie	2020	2019			2018
Versorgungssicherheit in %	99,99 ¹⁾	99,99 ¹⁾	-	-	99,99 ¹⁾
Kundenzufriedenheit in ZI	77	78	-	-	78
Kundenzufriedenheit Bahnstrom und Diesel in ZI	71	71	-	-	75
Kundenzufriedenheit Strom und Gas Plus (konzerninterne Kunden) in ZI	76	78	-	-	79
Kundenzufriedenheit Strom und Gas Plus (konzernexterne Kunden) in ZI	85	86	-	-	81
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	7.263	7.986	- 723	- 9,1	8.245
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	1.985	1.566	+ 419	+ 26,8	1.576
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	14.063	14.932	- 869	- 5,8	18.196
Dieselmotorkraftstoff in Mio. l	385,7	410,6	- 24,9	- 6,1	429,6
Gesamtumsatz in Mio. €	2.724	2.812	- 88	- 3,1	2.850
Außenumsatz in Mio. €	1.297	1.308	- 11	- 0,8	1.350
EBITDA bereinigt in Mio. €	91	128	- 37	- 28,9	87
EBIT bereinigt in Mio. €	5	43	- 38	- 88,4	21
Brutto-Investitionen in Mio. €	273	193	+ 80	+ 41,5	187
Netto-Investitionen in Mio. €	51	61	- 10	- 16,4	65
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	1.861	1.772	+ 89	+ 5,0	1.734
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	4,0	-	-	-	3,8
Frauenanteil per 31.12. in %	14,4	13,3	-	-	13,8
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in %	61,4	60,1	-	-	57,2

¹⁾ Vorläufiger ungerundeter Wert.

- > Die gesunkene Nachfrage nach Dieselmotoren ist in erster Linie auf die Entwicklung der konzerninternen Kunden im Regionalverkehr zurückzuführen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war verhalten. Die coronabedingten Absatzrückgänge konnten nur teilweise durch reduzierte Energiebezugsaufwendungen kompensiert werden. Die operativen Ergebnisgrößen gingen in der Folge durch den Ertragsrückgang zurück:

- > Der Umsatz sank durch mengenbedingte Absatzrückgänge hauptsächlich in den Bereichen Traktions- und stationäre Energien. Im Bereich Dieselmotoren belasteten darüber hinaus gesunkene Absatzpreise. Der Nachfrageanstieg im Geschäft mit Privatkund*innen wirkte leicht positiv.
- > Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge (–7,3%/–6 Mio.€) resultierte vor allem aus dem Wegfall von Einmaleffekten aus dem Vorjahr. Höhere Erträge gegenüber internen Kunden aus technischen Leistungen konnten diesen Rückgang teilweise kompensieren.

Den negativen Folgen der Corona-Pandemie auf der Absatzseite stehen positive Effekte im Materialaufwand gegenüber:

- > Der Materialaufwand (–2,5%/–63 Mio.€) ging zurück. Insbesondere die geringeren Absatzmengen sowie die niedrigeren Beschaffungspreise für Dieselmotoren führten zu gesunkenen Energieaufwendungen. In den Bereichen Traktions- und stationärer Strom wurden die mengenbedingt geringeren Energieaufwendungen durch Preiseffekte überlagert.

Die anderen Aufwandspositionen entwickelten sich allerdings gegenläufig und kompensierten den Rückgang im Materialaufwand teilweise:

- > Der Personalaufwand (+3,1%/+4 Mio.€) stieg infolge eines höheren Personalbestands sowie tarifbedingt.
- > In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+4,8%/+6 Mio.€) führten im Wesentlichen höhere IT-Leistungen zu einem Anstieg. Geringere Wertberichtigungen auf Forderungen wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.
- > Die Abschreibungen (+1,2%/+1 Mio.€) lagen auf Vorjahresniveau.

Die Brutto-Investitionen erhöhten sich infolge zusätzlicher Bundesmittel aus der LuFV III 236 deutlich. Ein Rückgang der Netto-Investitionen resultierte aus Wasserkraftprojekten und geringeren Eigenmittelanteilen für Rückbaukosten im Vorjahr.

Die Anzahl der Mitarbeitenden ist vor allem zur Umsetzung des höheren Projektvolumens aus der LuFV III sowie zur Qualitätssicherung im Netzbetrieb gestiegen.

Die Mitarbeitendenzufriedenheit nahm deutlich zu. Insbesondere die Verbundenheit mit der DB Energie GmbH sowie die gesamthafte Zufriedenheit mit ihr als Arbeitgeberin hat sich stark verbessert. Eine große Mehrheit würde die

DB Energie GmbH als Arbeitgeberin im Freundeskreis weiterempfehlen. Der *Kompasindex* 89 lag mit 64% im oberen durchschnittlichen Bereich.

Der Frauenanteil hat sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich erhöht.

Der *Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix* 83 ist weiter gestiegen.

BETEILIGUNGEN/SONSTIGE

DB E.C.O. Group

Die DB E.C.O. Group bietet ihren Kunden das weltweit gefragte Engineering-, Consulting- und Operations-Know-how des DB-Konzerns aus einer Hand. Zur Gruppe gehören unter anderem DB E&C und Deutsche Bahn International Operations (DB IO).

DB ENGINEERING & CONSULTING

- > Die letzte von 28.000 »smarten« Weichen ist an die digitale Plattform DIANA angeschlossen worden. Sensoren überwachen, ob der Weichenantrieb reibungslos funktioniert. Bahnt sich eine Störung an, meldet DIANA frühzeitig Auffälligkeiten. Aktuell befindet sich ein neuer, digitaler Sensor zur Strom- und Spannungsmessung in der Entwicklung, der noch umfangreichere und präzisere Analysen und Diagnosen ermöglicht; hierzu läuft ein Pilot bei der staatlichen Eisenbahngesellschaft in Luxemburg. Im März 2020 wurde außerdem der DIANA Wayside Monitoring Hub für DB Netze Fahrweg in Betrieb genommen, der alle Ergebnisse des »Zug-Checks im Vorbeifahren« bündelt. Die Entwicklung von DIANA ist eine gemeinsame Initiative der DB Netz AG und des IT-Dienstleisters infra-view, der zur DB E&C gehört.
- > Um die Vorteile der Digitalisierung auch bei der Bauüberwachung von Infrastrukturprojekten zu nutzen, setzt DB E&C zunehmend kamerabestückte Multikopter auf Baustellen ein. In kürzester Zeit werden Tausende Bilder mittels hochpräziser Technik erfasst und voll automatisiert verarbeitet. Das digitale Abbild ermöglicht effiziente Soll-Ist-Abgleiche, spart viel Zeit bei Abstimmungs- und Freigabeprozessen und steigert die Qualität der Dokumentation.
- > Anfang 2020 ist die umfassende Modernisierung des Hauptbahnhofs in Riga/Lettland gestartet. Er soll zu einem intermodalen Verkehrsknoten und zur zentralen Drehscheibe des Eisenbahnprojekts Rail Baltica werden. Aufgabe der DB E&C und ihrer Partner sind Projektmanagement, Planprüfung und Bauüberwachung für die Erneuerung der bestehenden Gleisanlagen, Bahnsteige und Gebäude und den Neubau einer 1 km langen Eisenbahnbrücke.



- > DB E&C hat ein Büro in Mexiko eröffnet und die ersten Aufträge gewonnen. Für ein Stadtbahnprojekt im Bundesstaat Veracruz führt die DB E&C eine Kapazitätsstudie durch und für die neue S-Bahn-Linie in Monterrey agiert sie als Shadow Operator, das heißt, sie betrachtet und begleitet ein Projekt von Beginn an aus der Perspektive des Betreibers, um Kosten und Nutzen bereits vor Inbetriebnahme zu optimieren. Im Juli 2020 hat DB E&C ein erstes Infrastruktur- und Betriebskonzept für die 62 km lange Strecke an den Kunden übergeben.
- > Im Juli 2020 wurde DB E&C als Leiter eines Joint Ventures in Serbien mit Bauüberwachungsleistungen für Modernisierung und Ausbau des rund 35 km langen Streckenabschnitts Belgrad–Stara Pazova beauftragt. Der Abschnitt ist Teil des Eisenbahnprojekts Belgrad–Subotica–Budapest, das zwischen Serbien, Ungarn und China als Teil der globalen Initiative »One Belt, One Road« vereinbart wurde.

DB INTERNATIONAL OPERATIONS

- > Nach der für 2022 erwarteten Fertigstellung einer 273 km langen Güterverkehrsstrecke in Uruguay wird die DB IO für 25 Jahre gemeinsam mit zwei Partnern den Betrieb und die Instandhaltung übernehmen. Aufbau und Mobilisierung der Betreibergesellschaft sind bereits im Oktober 2020 gestartet.
- > Die Etihad Rail DB bringt ihre gesammelte Erfahrung und Expertise aus der ersten Phase in die Betriebsvorbereitung der rund 600 km langen Phase-2-Strecke in den Vereinigten Arabischen Emiraten ein, die sich aktuell im Bau befindet.

- > Die DB Engineering&Consulting USA berät zusammen mit der DB IO die US-Behörde in Kalifornien bei der Vorbereitung des Betriebs der California High-Speed Rail.

DB NEW MOBILITY

DB New Mobility (NeMO) bündelt das Angebot des DB-Konzerns an neuer Mobilität. Dazu gehören ioki, Mobimeo, Clever-Shuttle, Call a Bike, Flinkster und Bonvoy sowie das Flottengeschäft von DB Connect. NeMO wendet sich mit diesem integrierten Angebot an öffentliche Aufgabenträger wie Kommunen und Verkehrsverbände.

- > 100.000 t CO₂ kann integrierte On-Demand-Mobilität in Hamburg täglich einsparen. Das hat eine Mobilitätsanalyse von ioki im Auftrag der Hamburger Hochbahn ergeben. Auf Basis der Studienergebnisse haben ioki und die Hochbahn ein integriertes Konzept für klimafreundliche Mobilität in Hamburg 2030 entwickelt, das den ÖPNV mit neuen Sharing-Angeboten verknüpft.
- > Das Hamburger Shuttle von ioki wurde bis Ende 2021 verlängert und soll künftig auch den ÖPNV im Umland stärken. Als Teil des Förderprojekts RealLabHH starten Shuttle-Flotten im Dezember 2020 in Ahrensburg, Stormarn und Winsen. Denn auch auf dem Land entlastet das nachhaltige Verkehrskonzept die Straßen und ist eine flexible und umweltfreundliche Alternative zum Auto.
- > Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und ioki starten ein europaweit einmaliges On-Demand-Projekt. Ab 2021 werden im Verbundgebiet in Zusammenarbeit mit neun lokalen Partnern elektro- oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge buchbar sein, die die Fahrgäste flexibel und ohne

GRI

102-7

Beteiligungen/Sonstige



PORTFOLIO

DB Business Services

- > Rechtlich selbstständige Einheiten (unter anderem DB Zeitarbeit GmbH, DB JobService GmbH und DB Digital Ventures GmbH)
- > Rechtlich unselbstständige Einheiten (unter anderem DB Immobilien, DB Training und DB Beschaffung)



DB Operational Services

- > Rechtlich selbstständige operative Serviceeinheiten (unter anderem DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, DB Systel GmbH, DB Services GmbH, DB Bahnbau Gruppe GmbH, DB Vertrieb GmbH, DB E.C.O. Group, ioki GmbH)



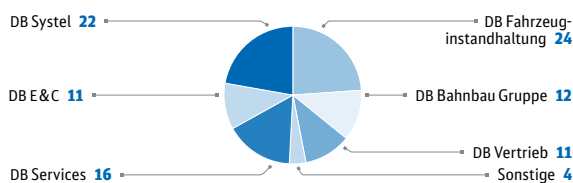
Sonstige

- > Governancefunktionen der Konzernleitung (unter anderem Konzernentwicklung, Finanzen und Treasury sowie Personal)
- > DB-Unterstützungsfunktionen (unter anderem Deutsche Bahn Finance GmbH und Deutsche Bahn Stiftung gGmbH)

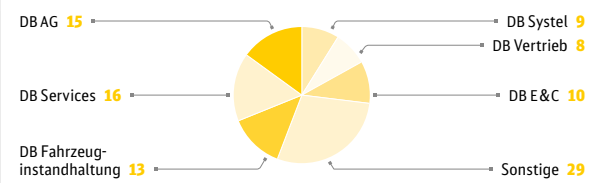


STRUKTUR


Umsatz (in %)



Mitarbeitende (in %)



festen Fahrplan ans Ziel bringen. Die On-Demand-Plattform kommt von ioki und konnte die sich in einer europaweiten Ausschreibung durchsetzen.

-  > Die App S-Bahn Berlin Connect zeigt Fahrgästen die schnellste Verbindung an sowie sinnvolle Alternativen von Sharing-Anbietern. Routensuche, Ticketkauf und Alarmfunktion sind in einer App gebündelt. Entwickelt wurde diese von der DB-Tochter Mobimeo.

Veränderungen im Konzernportfolio

-  > Im Oktober 2020 hat DB E&C 100 % der Anteile an der ESE Engineering&Software-Entwicklung GmbH (ESE) akquiriert. Mit ihrer Verknüpfung von Eisenbahn-, Ingenieurs- und IT-Know-how trägt die ESE zu einer wesentlichen Stärkung der digitalen Kompetenz des DB-Konzerns und der DB E&C und als Folge zur Umsetzung der **DSG** → **132** bei.
-  > Mobimeo hat im dritten Quartal 2020 den Unternehmenszweig der moovel Group GmbH, der Mobilitätsplattformen für Kommunen und Verkehrsverbünde entwickelt (B2B / B2G-Softwarelösungen), von BMW Group und Daimler Mobility übernommen. Damit stärken wir unsere technologische Kompetenz, um kundenfreundliche regionale ÖPNV-Apps zu realisieren, die den vollen Funktionsumfang der öffentlichen Mobilitätsangebote aus einer Hand bieten.

Entwicklung im Berichtsjahr

- > Personalaufwand infolge von Tarifeffekten und einer höheren Mitarbeitendenzahl gestiegen.
- > Digitalisierung und Konzernprojekte vorangetrieben.
- > Corona-Pandemie dämpfte die Entwicklung.

Beteiligungen/Sonstige	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Gesamtumsatz in Mio. €	5.375	5.192	+183	+3,5
DB Business Services	4	51	-47	-92,2
DB Operational Services	6.203	5.994	+209	+3,5
Sonstige/Konsolidierung	-832	-853	+21	-2,5
Außenumsatz in Mio. €	523	581	-58	-10,0
EBITDA bereinigt in Mio. €	-98	-62	-36	+58,1
EBIT bereinigt in Mio. €	-690	-575	-115	+20,0
DB Business Services	-85	-71	-14	+19,7
DB Operational Services	32	18	+14	+77,8
Sonstige	-637	-522	-115	+22,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	981	714	+267	+37,4
DB Business Services	5	5	-	-
DB Operational Services	390	429	-39	-9,1
Sonstige	586	280	+306	+109
Netto-Investitionen in Mio. €	981	713	+268	+37,6
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	57.878	55.497	+2.381	+4,3
DB Business Services	11.792	12.015	-223	-1,9
DB Operational Services	43.330	40.907	+2.423	+5,9
Sonstige	2.756	2.575	+181	+7,0

Der Anstieg des Gesamtumsatzes wurde getrieben durch höhere Umsätze mit konzerninternen Kunden von Gesellschaften der DB Operational Services. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem höheren Bedarf an Lösungen für Digitalisierung und Cybersecurity (DB Systel), Projekten bei DB Fahrzeuginstandhaltung sowie gestiegenem Projektgeschäft der DB Bahnbau-Gruppe.

Die Umsätze mit konzernexternen Kunden gingen auf niedrigem Niveau zurück. Dies resultierte im Wesentlichen aus coronabedingten Rückgängen bei DB Vertrieb.

Die operativen Ergebnisgrößen bereinigtes EBITDA und bereinigtes EBIT des Bereichs Sonstige werden maßgeblich geprägt durch Funktionen der Konzernleitung, die für die Geschäftsfelder erbracht werden. Eine Weiterbelastung an die Geschäftsfelder über eine Konzernumlage findet nicht statt. Im Berichtsjahr entwickelten sich die operativen Ergebnisgrößen bereinigtes EBITDA und bereinigtes EBIT vor allem infolge übergreifend höherer Aufwendungen für Personal schwächer. Dies resultierte aus Tarifeffekten sowie einer gestiegenen Mitarbeitendenzahl infolge von Kapazitäts- und Qualitätsmaßnahmen. Zudem wirkten sich coronabedingte Rückgänge bei DB Gastronomie, DB Connect und DB Vertrieb aus. Neben Gegensteuerungsmaßnahmen konnte die positive Geschäftsentwicklung unter anderem bei DB Fahrzeuginstandhaltung, DB Service und DB Systel einen Teil der Effekte kompensieren.

Die höheren Investitionen resultierten im Wesentlichen aus Verlängerungen bestehender Miet- und Leasingverträge bei DB Immobilien im Bereich Sonstige.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg vor allem getrieben durch einen Personalaufbau von Gesellschaften der DB Operational Services. Insbesondere stieg die Zahl der Mitarbeitenden bei DB E&C, DB Systel, DB Fahrzeuginstandhaltung, DB Services, DB Sicherheit und der DB Bahnbau-Gruppe infolge von ausgeweiteten Digitalisierungs- und Qualitätsmaßnahmen, zusätzlichen Hygiene- und Sicherheitserfordernissen infolge der Corona-Pandemie sowie der Erhöhung der Eigenfertigungstiefe.

GESCHÄFTSFELD DB ARRIVA

Entwicklungen auf den relevanten Märkten

Das Umfeld für den europäischen Personenverkehr hat sich 2020 infolge der Corona-Pandemie signifikant verschlechtert. Kontakt- und Reisebeschränkungen waren dabei in vielen europäischen Ländern noch drastischer und länger anhaltend als in Deutschland.

Darüber hinaus belasteten eine steigende Arbeitslosigkeit sowie sinkende Löhne und Einkommen die Mobilitätsnachfrage und führten insgesamt zu einem signifikanten Rückgang der Verkehrsleistung.

In zahlreichen europäischen Ländern erhielten der Transportsektor und die Transportdienstleister finanzielle Unterstützungen für die großen Verluste durch die Corona-Pandemie. Mit dem finanziellen Engagement erkennen die staatlichen Aufgabenträger die Bedeutung des ÖPNV auch während der Corona-Krise an.

Geschäftsmodell

DB Arriva bietet ein breites Angebot an Transportdienstleistungen mit Bussen, Reisebussen, Zügen, Straßenbahnen, Wasserbussen, Car- und Bikesharing-Systemen sowie On-Demand-Angeboten. Das Geschäft von DB Arriva gliedert sich in die drei Sparten UK Bus, UK Trains und Mainland Europe.

Wichtige Leistungskennzahlen sind die Betriebs- und die Verkehrsleistung. Neben den Fahrgelderlösen sind Zuschüsse eine wichtige Einnahmequelle. Einnahmen werden hauptsächlich über Ticketverkäufe/Fahrpreise generiert. Daneben werden aber in vielen Märkten auch Umsätze aus Privatvermietungen erzielt, die das Geschäft ergänzen.

Vorgegebene Laufzeiten von Verkehrsverträgen, Konzessionen und Liniengenehmigungen in Verbindung mit der Vorhaltung eines umfangreichen Produktionssystems führen zu einer Kostenstruktur mit einem hohen Anteil an fixen oder halbfixen Kosten (produktionsbezogene Kosten, die etwas Zeit brauchen, bevor sie an Produktionsschwankungen angepasst werden können, wie zum Beispiel Personalaufwendungen).

Wesentliche Treiber sind Personal-, Instandhaltungs-, Energie- und Infrastrukturzugangsaufwendungen (bei Schienenverkehren). In vielen Märkten, in denen DB Arriva aktiv ist, kann die Umsetzung von schnellen Anpassungen der Bus- und Zugkapazitäten herausfordernd sein.

Europaweit arbeitet DB Arriva mit lokalen, regionalen und nationalen Behörden zusammen, um Kunden neue und verbesserte Leistungen anzubieten. Durch seine regionale Präsenz ist DB Arriva in der Lage, schnell auf Veränderungen, insbesondere neue regulatorische Anforderungen und ver-

änderte Kundenerwartungen, zu reagieren. DB Arriva arbeitet eng mit seinen Kunden zusammen, um effiziente, maßgeschneiderte und nachhaltige Lösungen zu entwickeln.

Auftraggeber schätzen insbesondere die Erfahrung, die DB Arriva beim Betreiben verschiedener Transportlösungen hat, und das Engagement von DB Arriva, qualitativ hochwertige, zuverlässige, effiziente und kostengünstige Transportdienstleistungen zu erbringen.

Märkte und Strategie

Aktivitäten von DB Arriva (nach Ländern)	Angeborene Verkehre
Dänemark	Bus/Schiene/Wasserbus/Carsharing
Italien	Bus/Schiene/Straßenbahn/Wasserbus
Kroatien	Bus
Niederlande	Bus/Schiene/Wasserbus/Bikesharing
Polen	Bus/Schiene
Portugal	Bus/Schiene/Straßenbahn
Schweden	Bus/Schiene/Straßenbahn
Serbien	Bus
Slowakei	Bus/Bikesharing
Slowenien	Bus
Spanien	Bus
Tschechien	Bus/Schiene
Ungarn	Bus
Vereinigtes Königreich	Bus/Schiene

GRI
102-4
102-6

DB Arriva verbindet Gemeinden in 14 europäischen Ländern und investiert fortwährend in neue Fahrzeuge, verbessert die Fahrgastinformationssysteme und entwickelt neue Mobilitätslösungen in Ergänzung zu traditionellen Angeboten. So kann DB Arriva zukunftsfähige Positionen in seinen Kernmärkten erreichen. Darüber hinaus arbeitet DB Arriva fortwährend daran, durch die Teilnahme an Ausschreibungen in seinen Märkten seine Position zu verbessern. Beispiele für solche Investitionen in Technologien, Produkte und neue Ausschreibungen sind:

- > UK Bus hat eine neue integrierte Reiseplanungs- und Ticketverkaufs-App veröffentlicht, die es Kund*innen ermöglicht, mittels einer App auf Fahrpläne zuzugreifen, Tickets zu kaufen und die Position der Busse in Echtzeit zu verfolgen.
- > UK Trains – **CrossCountry** → 156 hat einen neuen Vertrag unterzeichnet.
- > Mainland Europe – DB Arriva hat mit der Umsetzung eines neuen **Zehn-Jahres-Busvertrags in der Region Pilsen** → 156 in Tschechien begonnen.
- > Mainland Europe – DB Arriva arbeitet eng mit Regionalregierungen in den Niederlanden zusammen, um die Entwicklung von **Maas (Mobility as a Service)** → 157 zu unterstützen, und hat zwei regionale Systeme pilotiert.

GRI
102-6
102-7

DB Arriva



SPARTEN

UK Bus

> Drittgrößter Anbieter von Bus-
verkehren in regionalen Märkten
im Vereinigten Königreich
mit ländlichen, städtischen und
überregionalen Verkehren sowie
wichtiger Betreiber in London.
Angebot in England und Wales.



UK Trains

> Betreiber von drei Schienen-
verkehrsverträgen (Cross-
Country, Chiltern und London
Overground) sowie eines
Open-Access-Vertrags (Grand
Central) im Vereinigten Kö-
nigreich.



Mainland Europe

> Führender privater Anbieter
in den meisten seiner Märkte
in 13 europäischen Ländern.
Betreibt neben Zügen und
Bussen auch Wasserbusse
und Carsharing-Angebote.



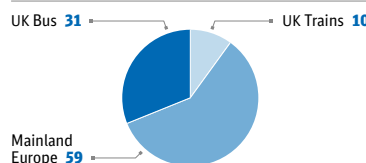
Sonstige

> Unterstützung der Sparten
durch zentrale Funktionen
wie Produktion, Vertrieb,
Finanzen, Personal und IT.

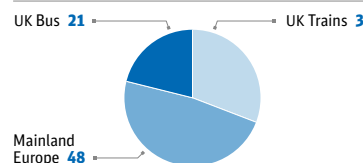


STRUKTUR

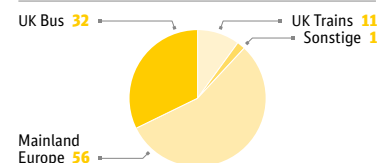
Reisende (in %)



Umsatz (in %)



Mitarbeitende (in %)



Geschäftsmodell



INPUTS

Mitarbeitende

> Rund 46.000



Fahrzeuge

> 793 Triebzüge
> 18 Lokomotiven
> 73 Reisezugwagen
> 16.380 Busse
(inklusive externer)



Netzwerke und Infrastruktur

> Rund 48.000 Bushaltestellen
(Vereinigtes Königreich)
> 117 betriebene Bahnhöfe
(Vereinigtes Königreich)



Strom und Kraftstoffe

> 440 Mio. l Kraftstoff
> 250 Mio. kWh Strom



GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente

> Privatkund*innen
> Besteller und andere lokale
Behörden



Nutzenversprechen

> DB Arriva bietet kunden-
orientierte, effiziente
und bezahlbare Transport-
lösungen.



Kundenzugang /-bindung

> Lokale Verkaufsstellen,
Reisezentren, Agenturen,
Automaten, online,
Call-Center, Bordverkauf
> Abonnements, Apps



Schlüsselaktivitäten

> Zug- und Busverkehre
durchführen
> Kunden betreuen
> Fahrzeuge bereitstellen
und instand halten
> Optimierung der Netzwerke
im Sinne der Kunden



OUTPUTS ¹⁾

Reisende

> 1,2 Mrd. (Bus und Schiene)

Verkehrsleistung

> 4,5 Mrd. Pkm (Schiene)

Betriebsleistung

> 0,9 Mrd. Buskm
> 0,1 Mrd. Trkm



OUTCOMES ²⁾

EBIT

> - 431 Mio. €

Mitarbeitenden- zufriedenheit

> Zi von 3,8

Kundenzufriedenheit

> Zi von 80

Treibhausgasemissionen

> - 12,2% (Schiene)
> - 16,2% (Bus)
im Vergleich zu 2006
(spezifisch)

Pünktlichkeit

> 93,1%

¹⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

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

Engagierte Mitarbeitende sind ein wesentlicher Bestandteil des Erfolgs von DB Arriva. Fortgesetzte Programme zur Förderung der Mitarbeitendenzufriedenheit stellen sicher, dass Mitarbeitende die Möglichkeit haben, ihre Ideen und Standpunkte zu teilen. Dies fördert die Planung von Maßnahmen, um Mitarbeitende kontinuierlich zu entwickeln und für Talente attraktiv zu sein. 2020 hat sich die Mitarbeitendenzufriedenheit verbessert, was dazu beiträgt, DB Arriva zu einem noch besseren Arbeitgeber zu machen.

Seine Arbeitgeberattraktivität ermöglicht es DB Arriva, talentierte Mitarbeiter zu gewinnen und zu halten. Dafür führt DB Arriva regelmäßig Mitarbeitendenbefragungen durch und hat einen Aktionsplan entwickelt, um kontinuierliche Verbesserungen bei der Mitarbeitendenbindung zu erzielen.

Das Bekenntnis von DB Arriva zum Umweltschutz und zu einer umfangreichen Nachhaltigkeitsagenda ist ein integraler Bestandteil der Unternehmenskultur. Im Mittelpunkt stehen dabei die Senkung des Kraftstoffverbrauchs, die Verbesserung der Luftqualität und die Reduzierung der Treibhausgasemissionen. Durch die Einführung neuer Telematiksysteme in rund 10.000 Bussen in 2020 erwartet DB Arriva eine signifikante weitere Reduzierung der Treibhausgasemissionen. Darüber hinaus setzt DB Arriva weiterhin sein Ziel um, Abfall sowie den Verbrauch von Treibstoff und Energie zu reduzieren.

Im Sommer 2020 wurde ein Review der strategischen Ausrichtung von DB Arriva mit dem Ziel initiiert, das strategische Geschäftsportfolio zu überprüfen und Verbesserungspotenziale zu identifizieren. In diesem Zusammenhang wurden auch Investitionsschwerpunkte und Kosteneinsparungspotenziale definiert. Zudem erfolgte eine teilweise Neuaufstellung des Managementteams von DB Arriva, um die strategische Neuausrichtung bestmöglich zu begleiten.

Auftragsbestand

GEWONNENE VERKEHRSVERTRÄGE

		Umfang in Mio. Trkm	
			ins- gesamt ¹⁾
Vertragsgewinne (Schiene) 2020		Laufzeit	p. a. ¹⁾
Vereinigtes Königreich	CrossCountry	10/2020–10/2023	34,8
Sonstige ^{1), 2)}		0,5–2 Jahre	7,4
Insgesamt ¹⁾			42,2

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Enthält Verlängerungen bestehender Verkehrsverträge.

		Umfang in Mio. Buskm		
Vertragsgewinne (Bus) 2020		Laufzeit	p. a. ¹⁾	ins- gesamt ¹⁾
Portugal	Lissabon Los 3	01/2022–12/2028	19,0	133,0
Spanien	Galicien Phase 1 und Phase 2 (9 Pakete)	10 Jahre	6,0	60,5
Vereinigtes Königreich	London (21 Teilstrecken) ²⁾	2 Jahre	28,3	56,6
Tschechien	Zlin	01/2021–08/2030	4,1	39,4
Tschechien	Stadt Prag	04/2021–03/2031	3,9	38,7
Dänemark	MT34 (8 Teilstrecken) ²⁾	1–4 Jahre	12,4	35,2
Slowakei	Region Trnava	01/2021–12/2023	11,0	33,0
Italien	SADEM ²⁾	01/2020–12/2022	10,5	21,9
Tschechien	Stadt Kladno	09/2021–08/2031	2,2	21,9
Italien	SIA ²⁾	01/2020–12/2020	16,9	16,9
Italien	KM ²⁾	06/2021–06/2025	3,7	14,9
Sonstige ^{1),3)}		0,5–8 Jahre	84,0	111,2
Insgesamt			202,1	583,3

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Verlängerung des bestehenden Verkehrsvertrags.

³⁾ Enthält Verlängerungen bestehender Verkehrsverträge.

- > Im Juni 2020 hat DB Arriva als Teil eines Konsortiums den TPL-EVG-Vertrag, der Transportleistungen in der Region Friaul-Julisch Venetien/Italien für zehn Jahre umfasst, gestartet.

WESENTLICHE NEUINBETRIEBNAHMEN

Wesentliche Neuinbetriebnahmen (Schiene) 2019–2020 ¹⁾		Mio. Trkm p. a.		davon versus 2019
		Laufzeit		
Tschechien	MoT Trains (R21, R22, R24, R26)	12/2019–12/2022	2,0	+1,8
Tschechien	Region Zlin – Paket B	12/2019–12/2029	1,9	+1,7
Tschechien	Liberec – Stara Paka	12/2019–12/2029	0,7	+0,6
Tschechien	MoT Trains (R14)	12/2020–12/2022	1,8	+0,2
Insgesamt²⁾			6,4	+4,3

¹⁾ Leistungen wurden vorher nicht von DB Arriva erbracht.

²⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

- > Im Dezember 2020 hat DB Arriva den Betrieb des dritten aufeinanderfolgenden Schienenverkehrsvertrags in Mittel- und West-Jütland/Dänemark begonnen und zwei neue Linien (inklusive einer auf der Insel Fünen) zu seinem Angebot hinzugefügt. Die Verkehrsleistung steigt dadurch um ein Drittel. Der Vertrag läuft bis 2028 mit der Option einer Verlängerung um zwei Jahre.

Wesentliche Neuinbetriebnahmen (Bus) 2019–2020 ¹⁾		Mio. Buskm p. a.		davon versus 2019
		Laufzeit		
Schweden	Helsingborg City Traffic (Skånetrafiken)	06/2019–06/2027	6,4	+2,7
Polen	Warschau II	09/2019–12/2026	4,0	+2,7
Tschechien	Region Pilsen-Süd	06/2020–06/2030	10,0	+5,8
Tschechien	Region Pilsen-Nord	03/2020–03/2030	8,2	+6,8
Insgesamt²⁾			28,6	+18,0

¹⁾ Leistungen wurden vorher nicht von DB Arriva erbracht.

²⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

WESENTLICHE VERTRAGSBEENDIGUNGEN

Wesentliche Vertragsbeendigungen (Schiene) 2019–2020¹⁾

		Beendigung	Mio. Trkm p. a.	davon versus 2019
Vereinigtes Königreich	Rail North	02/2020	56,5	- 47,1
Insgesamt²⁾			56,5	- 47,1

¹⁾ Leistungen wurden vorher durch DB Arriva erbracht.

²⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

- > Am 1. März 2020 wurde das ARN-Franchise an den staats-eigenen Operator of Last Resort (OLR) übertragen. Die Verhandlungen zwischen ARN und den wesentlichen Gläubigern (DfT, DB-Konzern und andere Lieferanten) über eine abschließende wirtschaftliche Regelung der noch offenen Ansprüche dauern noch an.

Wesentliche Vertragsbeendigungen (Bus) 2019–2020¹⁾

		Beendigung	Mio. Buskm p. a.	davon versus 2019
Schweden	E31 Märsta (E16 Märsta)	06/2019	5,9	- 3,0
Dänemark	Sydtrafik ST12	06/2019	3,8	- 1,9
Dänemark	Movia A16 (7 Pakete)	04/2019	3,8	- 1,3
Dänemark	Movia A17 (1 Paket)	12/2019	3,6	- 3,6
Schweden	Halland South (Halmstad City)	06/2020	5,9	- 3,0
Insgesamt²⁾			23,0	- 12,8

¹⁾ Leistungen wurden vorher durch DB Arriva erbracht.

²⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

AUFTRAGSBESTAND

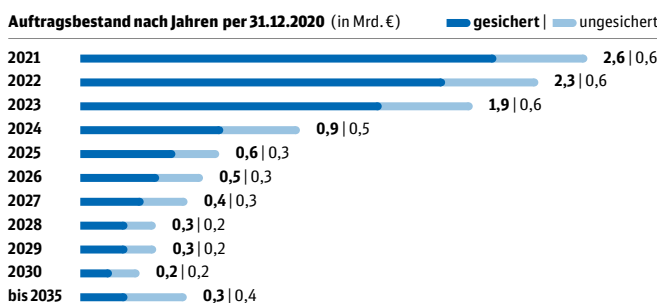
Auftragsbestand per 31.12. (in Mrd. €)

	2020	2019	Veränderung absolut	Veränderung %
DB Arriva	14,4	15,3	- 0,9	- 5,9
gesichert	10,2	8,6	+ 1,6	+ 18,6
ungesichert	4,2	6,7	- 2,5	- 37,3

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.

Im Berichtsjahr ist der Auftragsbestand insgesamt gesunken. Dies resultierte im Wesentlichen aus der Entwicklung in Mainland Europe (- 9%), wo das Volumen der zukünftigen ungesicherten Umsätze durch die Folgen der Corona-Pandemie und geringere Vertragsgewinne gesunken ist. In vielen Märkten gab es die Tendenz, Ausschreibungen zu verschieben und stattdessen bestehende Verträge zu verlängern. Im Vereinigten Königreich ist der Auftragsbestand bei UK Trains durch die Direktvergabe von CrossCountry gestiegen (+ 16%). Gegenläufig sank der Auftragsbestand bei UK Bus (- 11%) infolge von zeitlichen Verschiebeeffekten im Vertragsportfolio.

Auftragsbestand nach Jahren per 31.12.2020 (in Mrd. €)



Digitalisierung und Innovation

- > MaaS gewinnt in den Niederlanden zunehmend an Bedeutung und kombiniert alle Mobilitätsformen in einer App, um Kundenanforderungen an das Reisen zu erfüllen. DB Arriva Niederlande arbeitet eng mit Regionalregierungen zusammen und hat in der Provinz Limburg im Sommer 2020 einen Piloten gestartet, der grenzüberschreitende Mobilität in Deutschland und Belgien bietet, und einen zweiten Piloten in den Provinzen Groningen und Drenthe angekündigt. Per App können Kund*innen ihre Reise planen, buchen und bezahlen.
- > DB Arriva war eingebunden in Tests mit der Automatic-Train-Operations-(ATO-)Technologie. Im Februar 2020 haben 250 Reisende einen DB Arriva-Zug mit einem ATO-Automatisierungsgrad von Level 2 getestet. Das war der erste Test mit Reisenden in den Niederlanden. Die Erwartung ist, durch ATO die Pünktlichkeit zu verbessern, den Treibstoffverbrauch zu reduzieren und den Reisekomfort zu erhöhen.

Umweltmaßnahmen

- > Am 1. Mai 2020 hat DB Arriva nach einer öffentlichen Ausschreibung in Nord-Jütland (Dänemark) 16 Biogasbusse in Betrieb genommen. Die neuen Busse sind Ausdruck des Anspruchs von DB Arriva, klimaneutralen öffentlichen Verkehr anzubieten. Die Region hat angekündigt, bis 2030 komplett klimaneutral zu werden. Lokal produziertes Biogas ist ein wesentlicher Bestandteil dieser Strategie.
- > Die Entwicklung von Wasserstoff als alternativem Treibstoff setzt sich mit hoher Dynamik fort. Nach dem kommerziellen Erfolg in Deutschland ist der weltweit erste Wasserstoffzug im März 2020 auch in den Niederlanden gefahren. DB Arriva hat zusammen mit Alstom, der Provinz Groningen, dem niederländischen Infrastrukturbetreiber ProRail und dem Energieversorger Engie einen zehntägigen Test des Brennstoffzellenzugs Coradia iLint auf der 65 km langen Strecke zwischen Groningen und Leeuwarden im Norden der Niederlande durchgeführt.

- > Mit dem Einsatz weiterer elektrischer Kleinbusse seit September 2020 unterstützt DB Arriva die grüne Mobilität in Koper/Slowenien.

Entwicklung im Berichtsjahr

- > Leistungsentwicklung erheblich durch Corona-Pandemie beeinflusst.
- > Umsatzrückgang, teilweise abgeschwächt durch staatliche Unterstützungsleistungen.
- > Beendigung des ARN-Franchise am 1. März 2020.

Die Entwicklung 2020 wurde besonders von zwei Faktoren beeinflusst:

- > den Auswirkungen der Corona-Pandemie und
- > der Beendigung des ARN-Franchise am 1. März 2020.

Die Pünktlichkeit im SPV (Vereinigtes Königreich, Dänemark, Schweden, Niederlande, Polen und Tschechien) stieg vor allem infolge der Beendigung des ARN-Franchise sowie einer coronabedingt niedrigeren Auslastung und geringerer Reisendenzahlen deutlich.

Die Angebote im Vereinigten Königreich haben weiterhin hohe Zufriedenheitsbewertungen: Die Kundenzufriedenheit stieg infolge der Beendigung des ARN-Franchise. Bei UK Bus blieb sie im Branchenvergleich auf hohem Niveau (Zufriedenheitswerte der Branche wurden durch die Corona-Pandemie beeinträchtigt).

Die Leistungsentwicklung war vor allem coronabedingt sehr stark rückläufig: Die Zahl der Reisenden (Bus und Schiene) ging massiv zurück. Auch die Betriebsleistung sank.

Die wirtschaftliche Entwicklung lag ebenfalls deutlich unter dem Vorjahr, was vor allem auf insgesamt niedrigere Erträge zurückzuführen ist:

- > Die Umsatzerlöse gingen vor allem infolge des Leistungsrückgangs sowie negativer Währungskurseffekte sehr deutlich zurück. Staatliche Unterstützungsmaßnahmen und neue Verkehre hatten einen positiven Effekt.
- > Die sonstigen betrieblichen Erträge (+27,7%/+86 Mio.€) stiegen gegenläufig und hatten einen dämpfenden Effekt. Der Anstieg wurde getrieben durch die Inanspruchnahme der Drohverlustrückstellung im Zusammenhang mit dem ARN-Franchise sowie coronabedingte staatliche Unterstützungsmaßnahmen.

Die Aufwendungen gingen getrieben durch die Entwicklung des Materialaufwands und des Personalaufwands zurück:

- > Der deutliche Rückgang des Materialaufwands (-19,6%/-349 Mio.€) resultierte insbesondere aus der Beendigung des ARN-Franchise und einem coronabedingt geringeren Kraftstoffverbrauch. Steigende Kosten für die Nutzung der Schieneninfrastruktur bei UK Trains wirkten gegenläufig aufwandserhöhend.
- > Der Rückgang des Personalaufwands (-13,0%/-315 Mio.€) resultierte aus der Beendigung des ARN-Franchise sowie Währungskurseffekten.

Die Entwicklung der übrigen Aufwandspositionen schwächte den Gesamtaufwandsrückgang teilweise ab:

- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+3,7%/+29 Mio.€) stiegen insbesondere coronabedingt und beinhalteten auch Rückstellungsbildungen für drohende Verluste. Gegenläufig wirkten die Beendigung des ARN-Franchise sowie geringere Franchisezahlungen als staatliche Unterstützungsleistung.
- > Die Abschreibungen (+4,1%/+19 Mio.€) nahmen vor allem geprägt durch Neubewertungseffekte sowie neue Verkehre in Mainland Europe zu, teilweise ausgeglichen durch die Beendigung des ARN-Franchise.

DB Arriva	2020	2019	Veränderung		2018
			absolut	%	
Pünktlichkeit Schiene (Vereinigtes Königreich, Dänemark, Schweden, Niederlande, Polen und Tschechien) in %	93,1	89,3	-	-	89,8
Kundenzufriedenheit Bus und Schiene im Vereinigten Königreich in ZI	80	78	-	-	79
Reisende Bus und Schiene in Mio.	1.179	2.214	- 1.035	- 46,7	1.998
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	4.494	12.617	- 8.123	- 64,4	12.999
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	927,7	1.065	- 137,3	- 12,9	1.074
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	111,3	168,9	- 57,6	- 34,1	177,6
Gesamtumsatz in Mio. €	3.990	5.410	- 1.420	- 26,2	5.441
Außenumsatz in Mio. €	3.988	5.405	- 1.417	- 26,2	5.433
EBITDA bereinigt in Mio. €	51	752	- 701	- 93,2	575
EBIT bereinigt in Mio. €	- 431	289	- 720	-	300
Brutto-Investitionen in Mio. €	457	718	- 261	- 36,4	326
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	46.008	52.331	- 6.323	- 12,1	53.056
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,8	-	-	-	3,6
Frauenanteil per 31.12. in %	14,7	14,9	-	-	16,9
Spezifische Treibhausgasemissionen Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Wageneinheiten) in %	- 12,2	- 9,7	-	-	- 12,3
Spezifische Treibhausgasemissionen Bus im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Buskm) in %	- 16,2	- 10,1	-	-	- 18,2

Die Investitionen verringerten sich vor allem infolge der Beendigung des ARN-Franchise sowie durch die coronabedingte Verschiebung von Fahrzeugprojekten.

Die Anzahl der Mitarbeitenden sank im Wesentlichen infolge der Beendigung des ARN-Franchise.

Die Mitarbeitendenzufriedenheit stieg unter anderem infolge der höheren Bedeutung von Arbeitssicherheit sowie der verbesserten Bereitstellung notwendiger Arbeitsmittel leicht an und lag auf einem guten Niveau. Der **Kompassindex** → 89 lag bei 58 % und wurde als durchschnittlich bewertet.

Der Frauenanteil ist leicht gesunken. DB Arriva ist bestrebt, die Vielfalt zu stärken, um sicherzustellen, dass die verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen, für die DB Arriva seine Leistungen erbringt, vollständig repräsentiert werden.

Die spezifischen Treibhausgasemissionen sanken im Bus- und Schienenverkehr. Einen wichtigen Beitrag leistete hierzu das Fahrreleumatiksystem. Dadurch wird starkes Beschleunigen und Bremsen in Bussen und Zügen reduziert. Zudem wird die Busflotte durch einen steigenden Anteil an Euro-VI-Motoren effizienter und umweltfreundlicher.

SPARTE UK BUS

- > *Negative Auswirkungen durch Corona-Pandemie, abgemildert durch staatliche Unterstützungsmaßnahmen.*

Sparte UK Bus	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Reisende in Mio.	366,9	716,5	- 349,6	- 48,8
Betriebsleistung in Mio. Buskm	298,0	345,9	- 47,9	- 13,8
Gesamtumsatz in Mio. €	838	1.076	- 238	- 22,1
Außenumsatz in Mio. €	837	1.074	- 237	- 22,1
EBITDA bereinigt in Mio. €	29	134	- 105	- 78,4
EBIT bereinigt in Mio. €	- 69	44	- 113	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	36	64	- 28	- 43,8
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	14.806	15.130	- 324	- 2,1

Die Leistungsentwicklung bei UK Bus war coronabedingt stark rückläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung war ebenfalls stark rückläufig. Insbesondere Umsatzeinbußen führten zu einer deutlichen Verschlechterung der operativen Ergebnisgrößen:

- > Die Umsatzentwicklung war stark negativ, insbesondere infolge coronabedingter Fahrgastrückgänge. Währungskurseffekte wirkten sich zusätzlich negativ aus.
- > Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen gegenläufig deutlich an, was vor allem aus Corona-Unterstützungsmaßnahmen wie staatlichen Bus Service Support Grants und zur Beschäftigungssicherung (Furlough Support) resultierte.

Auf der Aufwandsseite gab es insgesamt nahezu keine Veränderungen. Geringere Personal- und Materialaufwendungen wurden größtenteils durch höhere Abschreibungen kompensiert:

- > Der Rückgang des Materialaufwands ist insbesondere auf die schwächere Leistungsentwicklung zurückzuführen. Gestiegene Aufwendungen im Zusammenhang mit der Einstellung des Busverkaufsgeschäfts von Arriva Bus and Coach sowie höhere Instandhaltungsaufwendungen wirkten größtenteils kompensierend.
- > Der Personalaufwand sank leicht infolge der Leistungsentwicklung sowie aufgrund von Wechselkurseffekten. Die Corona-Unterstützungsmaßnahmen durch den Furlough Support sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten.
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken vor allem infolge von Währungskurseffekten. Währungskursbereinigt lagen sie in etwa auf dem Niveau des Vorjahres.
- > Die Abschreibungen stiegen gegenläufig infolge der Investitionen im Vorjahr und der Neubewertung von Vermögenswerten.

Die Anzahl der Mitarbeitenden ging leicht zurück.

SPARTE UK TRAINS

- > *Negative Auswirkungen der Corona-Pandemie, abgemildert durch staatliche Unterstützungsmaßnahmen.*
- > *Services von Grand Central ausgesetzt; Annullierung der geplanten Erweiterung von Grand Central Blackpool.*
- > *Beendigung des ARN-Franchise am 1. März 2020.*
- > *Direktvergabe des CrossCountry-Franchise für drei Jahre ab dem 18. Oktober 2020.*

Sparte UK Trains	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Reisende in Mio.	120,5	354,8	- 234,3	- 66,0
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	2.943	10.264	- 7.321	- 71,3
Betriebsleistung in Mio. Trkm	57,7	115,8	- 58,1	- 50,2
Gesamtumsatz in Mio. €	1.286	2.190	- 904	- 41,3
Außenumsatz in Mio. €	1.255	2.137	- 882	- 41,3
EBITDA bereinigt in Mio. €	38	220	- 182	- 82,7
EBIT bereinigt in Mio. €	- 36	80	- 116	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	47	277	- 230	- 83,0
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	4.948	11.215	- 6.267	- 55,9

Die Leistungsentwicklung bei UK Trains wurde durch die Corona-Pandemie und die Beendigung des ARN-Franchise am 1. März 2020 stark negativ beeinflusst.

Auch die starke wirtschaftliche Entwicklung wurde von diesen Effekten geprägt. Die operativen Ergebnisgrößen gingen getrieben durch Umsatzrückgänge deutlich zurück:

- > Der Umsatz sank vor allem infolge der Beendigung des ARN-Franchise und des Fahrgastrückgangs stark. Staatliche Corona-Unterstützungsmaßnahmen wirkten teilweise kompensierend.
- > Die sonstigen betrieblichen Erträge waren hauptsächlich infolge negativer Währungskurseffekte ebenfalls rückläufig, allerdings nur geringfügig.

Auf der Aufwandsseite führten die Leistungsentwicklung und die Beendigung des ARN-Franchise zu einem deutlichen Rückgang:

- > Der Materialaufwand sank deutlich, vor allem durch die Beendigung der ARN-Franchise sowie coronabedingte Leistungsreduzierungen, teilweise ausgeglichen durch höhere Infrastrukturnutzungskosten bei CrossCountry.
- > Der Rückgang des Personalaufwands resultierte hauptsächlich aus der Beendigung des ARN-Franchise.
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken deutlich, im Wesentlichen infolge der Beendigung des ARN-Franchise sowie reduzierter Konzessionszahlungen als staatliche Corona-Unterstützungsmaßnahmen.
- > Die Abschreibungen gingen aufgrund der Beendigung des ARN-Franchise deutlich zurück.

Auch der Rückgang der Investitionen resultierte aus der Beendigung des ARN-Franchise.

Der deutliche Rückgang der Zahl der Mitarbeitenden war vor allem Folge der Beendigung des ARN-Franchise.

SPARTE MAINLAND EUROPE

- > *Negative Auswirkungen durch Corona-Pandemie, abgemildert durch staatliche Unterstützungsmaßnahmen.*

Sparte Mainland Europe	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Reisende Bus in Mio.	610,2	1.018	- 407,8	- 40,1
Reisende Schiene in Mio.	81,5	125,4	- 43,9	- 35,0
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	1.551	2.353	- 802	- 34,1
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	629,7	719,5	- 89,8	- 12,5
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	53,6	53,2	+ 0,4	+ 0,8
Gesamtumsatz in Mio. €	2.034	2.321	- 287	- 12,4
Außenumsatz in Mio. €	1.894	2.182	- 288	- 13,2
EBITDA bereinigt in Mio. €	50	402	- 352	- 87,6
EBIT bereinigt in Mio. €	- 220	174	- 394	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	370	377	- 7	- 1,9
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	25.897	25.572	+ 325	+ 1,3

Die Leistungsentwicklung bei Mainland Europe wurde durch die Corona-Pandemie beeinträchtigt:

- > Im Schienenverkehr gingen die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung deutlich zurück. Bei der Betriebsleistung wurden die Corona-Effekte durch neue Verkehre in Tschechien mehr als kompensiert.

- > Auch im Busverkehr gingen die Zahl der Reisenden und die Betriebsleistung deutlich zurück. Die Corona-Auswirkungen waren regional unterschiedlich, je nach Ausmaß der Beschränkungen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war rückläufig:

- > Die Umsatzentwicklung war im Wesentlichen coronabedingt deutlich negativ. Zudem wirkten sich Währungskurseffekte negativ aus. Positiv wirkten neue Verkehre in Tschechien.

- > Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen gegenläufig, vor allem infolge von Corona-Unterstützungsmaßnahmen.

Auf der Aufwandsseite wurden Leistungsrückgänge durch zusätzliche Aufwendungen mehr als ausgeglichen:

- > Der deutliche Rückgang des Materialaufwands wurde vor allem durch niedrigere Treibstoffkosten infolge des Leistungsrückgangs getrieben. Neue Verkehre in Tschechien hatten einen belastenden Effekt.

- > Der Personalaufwand blieb in etwa stabil.

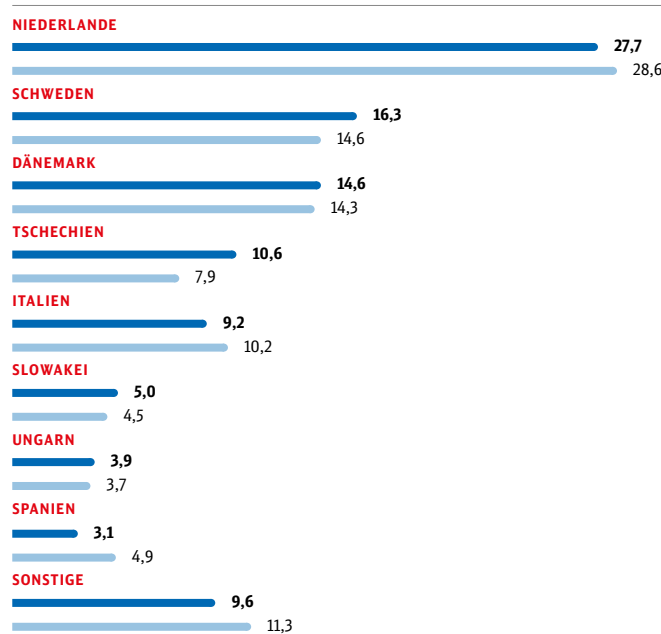
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen vor allem aufgrund von Corona-Effekten einschließlich der Bildung von Drohverlustrückstellungen deutlich an.

- > Die Abschreibungen stiegen deutlich an, hauptsächlich aufgrund von Effekten aus der Neubewertung von Vermögenswerten infolge der Corona-Pandemie sowie der Investitionstätigkeit für neue Verkehrsverträge.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg leicht an, was vor allem auf neue Verkehre in Tschechien zurückzuführen ist.

Außenumsatzstruktur nach Ländern (in %)

2020 | 2019



Die Umsatzstruktur veränderte sich nur geringfügig, vor allem aufgrund von neuen Verträgen in Tschechien. Auch der Umsatzanteil Schwedens erhöhte sich. Dagegen sank er unter anderem in Spanien.

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER

GRI **Entwicklung auf den relevanten Märkten**

102-6 **LANDVERKEHR**

Europa

- > Aufgrund der Corona-Pandemie weist der europäische Landverkehr 2020 eine negative Entwicklung auf.
- > Nach sinkenden Preisen und sinkender Nachfrage zwischen April und August 2020 befanden sich die Preise ab Oktober 2020 wieder mindestens auf Vorjahresniveau und auch die Nachfrage zog spürbar an.
- > Investitionen in digitale Plattformen zur Vermittlung von Angebot und Nachfrage von Transportkapazitäten erhöhten den ohnehin bestehenden Druck auf die Margen.
- > Risiken blieben durch verschiedene Kostentreiber bestehen: Der Fahrermangel führte zu steigenden Lohnkosten. Durch die Corona-Krise fielen die Treibstoffpreise sehr deutlich, stiegen jedoch ab der Jahresmitte 2020 wieder leicht an. Auch die Mautkosten stiegen.
- > Zunehmende Veränderungen in der Sendungsstruktur und Investitionen in digitale Strukturen erhöhten den Anpassungsbedarf.
- > Zudem entstanden durch die Vorbereitungen auf den Brexit Personal- und Prozessaufwendungen.

Amerikas

- > Die Lkw-Kapazität in den USA war ab Juli 2020 aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie und des unausgewogenen Hafenvolumens an der Westküste sehr knapp. Die Transportkosten stiegen in einer Reihe von Märkten dramatisch und verringerten in den meisten Fällen die Gewinnspannen.
- > In Kanada und Mexiko bestanden keine wesentlichen Kapazitätsengpässe.

Asien-Pazifik

- > Die Inlandsgeschäfte in den jeweiligen Ländern wurden von Februar bis Juli 2020 durch die Corona-Sperre beeinträchtigt, mit durchschnittlich 30 % weniger Volumen, das sich ab August 2020 allmählich erholte.
- > Das internationale Geschäft in Asien und Eurasien verzeichnete einen Anstieg des Volumens um 50 %, was hauptsächlich auf die Verschiebung des Volumens aufgrund der Einschränkungen im internationalen Luft- und Seetransport zurückzuführen ist.

LUFTFRACHT

- > 2020 war stark geprägt von coronabedingten Markteinflüssen auf allen Handelsrouten. Mit Beginn der Pandemie und damit einhergehenden nationalen Shutdowns verzeichneten alle Handelsrouten prozentual zweistellige Einbrüche.
- > Deutlich übertroffen wurde diese Entwicklung noch vom Rückgang der verfügbaren Luftfrachtkapazität im Markt, was eine starke Dynamik hinsichtlich steigender Frachtpreise auslöste.

SEEFRACHT

- > Das globale Wachstum der Containerseefracht war unterjährig 2020 stark rückläufig; der Markt erlebte im Mai 2020 ein historisches Tief mit einem Volumentrückgang von bis zu 20 %. Ab dem dritten Quartal 2020 erfolgte eine überraschend schnelle Erholung, ohne dass jedoch das Vorjahresniveau wieder erreicht wurde.
- > Die Volumenentwicklung hat sich ungleichmäßig auf die Haupthandelsrouten verteilt, wobei die wachstumsstärksten Routen Intraasien und Transpazifik waren.
- > Die Frachtraten stiegen während des gesamten Jahres 2020 weiter stark an. Die Reedereien haben die verfügbare Kapazität durch Absagen von Leerfahrten beschränkt. Dies galt selbst dann noch, als sich das Frachtvolumen zu erholen begann.
- > Ein zusätzlicher Einfluss auf die Seefracht bestand durch die Engpässe in der Containerkapazität.

KONTRAKTLOGISTIK

- > Der weltweite Kontraktlogistikmarkt wies 2020 insgesamt erneut einen Rückgang auf, der in erster Linie auf die Auswirkungen der Shutdowns und Störungen von Lieferketten und daraus resultierende geringere Volumina in bestehenden Netzwerken zurückzuführen war.
- > Darüber hinaus haben coronabedingte Verzögerungen bei den neuen Outsourcing-Projekten zu dieser negativen Entwicklung beigetragen.
- > Die Entwicklung in den einzelnen Marktsektoren reichte von einem prozentual zweistelligen Wachstum in den Bereichen E-Commerce und Pharma über ein moderates Wachstum bei Massenprodukten der Unterhaltungselektronik sowie Konsumgütern bis hin zu einem starken Rückgang im allgemeinen Einzelhandel, in der Automobil- und Industriebranche sowie in der Luft- und Raumfahrt.

Geschäftsmodell

Als integrierter Transport- und Logistikdienstleister bedient DB Schenker etablierte Märkte und aufstrebende Volkswirtschaften mit einem weltweiten Netzwerk. Im Landverkehr verbindet das Netzwerk die wichtigsten Wirtschaftsregionen

GRI

102-4
102-6
102-7

DB Schenker



SPARTEN

Landverkehr

- > Paketsendungen
- > Systemverkehre
- > Direktverkehre
- > Multimodale Lösungen



Luft- und Seefracht

- > Luftfracht: allgemeine Luftfrachtprodukte, Charter-Services, intermodale Lösungen
- > Seefracht: Stückgutsendungen, Container-Komplettlösungen, intermodale Lösungen
- > Weitere: unter anderem Messe- und Kunstlogistik, Anlagen- und Projektlogistik, Sport- und Eventlogistik, Spezialtransporte



Kontraktlogistik

- > Beschaffungs- und Fertigungslogistik
- > Fulfillment-Logistik
- > Service- und Einzelteil-logistik
- > E-Commerce-Logistik
- > Supply-Chain-Lösungen



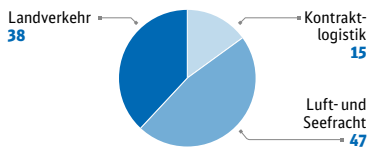
Sonstige

- > Unterstützung der Sparten durch zentrale Funktionen wie Produktion, Vertrieb, Finanzen, Personal und IT

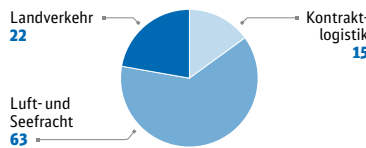


STRUKTUR

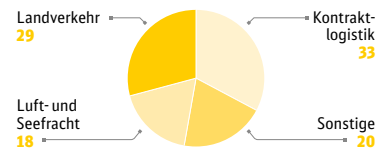
Umsatz (in %)



EBIT (in %)



Mitarbeitende (in %)



Geschäftsmodell



INPUTS

Mitarbeitende

- > Rund 74.200



Fahrzeuge

- > Rund 33.400 regelmäßig eingesetzte Fahrzeuge (inklusive externer, ohne Spotmarkt)



Netzwerke und Infrastruktur

- > Mehr als 2.100 Standorte in über 130 Ländern,
- > davon rund 430 Standorte im Landverkehr und
- > rund 800 weltweite Standorte in der Luft-/Seefracht
- > 8,8 Mio. m² Lagerfläche in der Kontraktlogistik weltweit



Weitere Produktionsfaktoren

- > Kraftstoffe
- > Strom
- > Wasser



GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente

- > Geschäftskunden mit Fokus auf Automotive, Chemicals, Consumer, Electronics, Healthcare, Industrials, Retail und Semicon/Solar



Nutzenversprechen

- > DB Schenker bietet weltweit kundenorientierte, zuverlässige und umweltfreundliche integrierte Lösungen bei Transport und Lagerhaltung.



Kundenzugang / -bindung

- > Geschäftsstellen mit Flächenvertrieb
- > Key-Account-Management
- > E-Services



Schlüsselaktivitäten

- > Globale Netzwerke planen und betreiben
- > Transport- und Lagerhaltungsleistungen durchführen/organisieren
- > Frachtraum einkaufen
- > Logistische Zusatzleistungen erbringen



OUTPUTS ¹⁾

Sendungen im Landverkehr

- > 108 Mio.

Luftfrachtvolumen (Export)

- > 1,1 Mio. t

Seefrachtvolumen (Export)

- > 2,1 Mio. TEU



OUTCOMES ²⁾

EBIT bereinigt

- > 711 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit

- > Zi von 3,9

Kundenzufriedenheit

- > Zi von 74

Treibhausgasemissionen

- > -26,0% (Landverkehr)
- > -15,9% (Luftfracht)
- > -67,6% (Seefracht)
- im Vergleich zu 2006 (spezifisch)

¹⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

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

in Europa. Das Angebot umfasst zeit- und kostenoptimierte Dienstleistungen für Stückgut-, Teil- und Komplettladungsverkehre sowie europaweite Tür-zu-Tür-Lösungen. Der Landverkehr in Amerika stellt ein zunehmend wichtiger werdendes Aktivitätsfeld dar. Neben der Bedienung der nordamerikanischen Märkte werden die Aktivitäten in Südamerika ausgedehnt. Im Wachstumsmarkt Asien weitet DB Schenker das Landtransportgeschäft ebenfalls kontinuierlich aus.

Als einer der weltweit führenden Anbieter in der Luft- und Seefracht bietet DB Schenker die gesamte Palette der Dienstleistungen in diesem Segment. In der Kontraktlogistik umfasst das Leistungsangebot alle Stufen der Wertschöpfungskette – vom Lieferanten über den Produzenten/Handel bis zum Endkunden und zum Ersatzteilservice. Kernkompetenz ist die Planung und Abwicklung komplexer globaler Lieferketten, darunter auch nachhaltige Logistikkonzepte.

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

In der Luft- und Seefracht agieren wir ausschließlich als Spediteur ohne eigene Flugzeuge und Schiffe. In Teilen des Landverkehrs werden eigene Fahrzeuge und Ladegefäße verwendet. Umschlagterminals sowie Lagerhäuser sind meist unser Eigentum oder längerfristig angemietet. Wichtige Partner sind neben Fluggesellschaften und Reedereien in der Luft- und Seefracht auch im Landverkehr Subunternehmer für die Durchführung von Transporten.

Das Leistungsvolumen wird in Abhängigkeit von der Sparte gemessen. Beim Landverkehr ist die Anzahl an Sendungen entscheidend, in der Luftfracht sind es die abgerechneten Tonnen, und in der Seefracht ist es das in TEU gemessene Frachtvolumen. In der Kontraktlogistik existiert keine vergleichbare Volumengröße. Marktvergleiche werden hier in der Regel auf Umsatzbasis durchgeführt. DB Schenker hat eine relativ geringe Kapitalintensität und Wertschöpfungstiefe. Rund 70% des Umsatzes der Transportsparten werden über Vorleistungen zugekauft. Die Optimierung dieser Einkaufsbeziehungen und das Ausbalancieren über verschiedene Einflussfaktoren wie Transportrelationen, Volumen, Gewichte und Verkehrsmodus stellen daher einen wichtigen Erfolgsfaktor und Werttreiber dar. Gleiches gilt für das Management von Schwankungen bei Frachtraten und den spezifischen Zuschlägen auf diese Frachtraten. Unterhalb des Rohertrags ist vor allem ein effektiver und effizienter Personaleinsatz essenziell. Dies gilt insbesondere für die Sparte Kontraktlogistik. Hier sind industriebezogenes Know-how und Erfahrung in der optimalen Gestaltung innerbe-

trieblicher Logistikprozesse wesentliche Erfolgsfaktoren. Darüber hinaus ist eine effektive IT-Unterstützung von besonderer Bedeutung.

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

Märkte und Strategie

DB Schenker verfügt über eine sehr gute Positionierung in allen Marktsegmenten – Landverkehr, globale Luft- und Seefracht sowie Kontraktlogistik. Unsere Vision ist, der führende integrierte Transport- und Logistikanbieter mit globaler Reichweite zu sein. Um dieses Ziel zu erreichen, will DB Schenker seine führende Marktposition weiter stärken und ausbauen.

Mit **PRIMUS** → 163f. will DB Schenker die Profitabilität steigern und das Portfolio stärker auf internationale Wachstumsmärkte ausrichten. Um die Veränderung auf den sechs Dimensionen (Global Market Leader, Customers' First Choice, Employer of Choice, Sustainability Leader, Digital Value Generator und Relentless Productivity Driver) voranzutreiben, gibt es ein umfassendes Transformationsprogramm. Die einzelnen Geschäftsbereiche konzipieren Maßnahmen und setzen diese um. Darüber hinaus werden übergreifende Themen zentral gesteuert. Beispiele sind umfassende Effizienzsteigerungsprogramme, die unter anderem die Implementierung neuer Steuerungslogiken beinhalten.

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

FORTSCHRITTE BEI UMSETZUNG VON PRIMUS

Zahlreiche Initiativen wurden 2020 umgesetzt:

- > Global Market Leader: Während der Corona-Pandemie bot DB Schenker tägliche Verbindungen von China nach Europa und in die USA an. Mit umfunktionierten Passagierflugzeugen transportierten wir **medizinische Geräte und Güter** → 11.
- > Customers' First Choice: Die Kurzzeitlagerung von DB Schenker basiert auf einer digitalen Plattform, die es uns ermöglicht, auf verfügbare Lagerflächen weltweit zuzugreifen. Während der Corona-Pandemie wurden Flächen in temporäre Lagerungsmöglichkeiten umgewandelt, um Kunden zusätzliche Kapazitäten anzubieten.



- > **Employer of Choice:** Das neue Rekrutierungssystem Avature verbessert die Rekrutierungseffizienz und -erfahrung, vereinfacht den Steuerungsprozess und verringert den Verwaltungsaufwand.
- > **Sustainability Leader:** DB Schenker eröffnete das *Oslo City Hub* → 164.
- > **Digital Value Generator:** Die Visibility Platform von DB Schenker bietet eine kostengünstige und skalierbare Lösung für die Transparenz von Sendungen. Wir verbinden Assets (Lkw, Anhänger, Schiffe, Flugzeuge) mit Sensoren und Sendungsinformationen.
- > **Relentless Productivity Driver:** DB Schenker strebt nach langfristiger finanzieller Leistungsfähigkeit, indem ständig Möglichkeiten zur Wertschöpfung identifiziert werden. Dazu gehören eine wettbewerbsfähige Kostenstruktur auf der Grundlage einer gemeinsamen Kostenkultur und ein optimiertes Cashflow-Management. So können wir die finanzielle Wettbewerbsfähigkeit verbessern und uns gegen andere Logistikunternehmen durchsetzen.

ENTWICKLUNG DES NETZWERKS

- > Einer der weltweit führenden integrierten Standorte für Luftfracht und Kontraktlogistik wurde in Betrieb genommen: Das auf Hochgeschwindigkeit spezialisierte regionale *Lager Red Lion* → 164f. entstand im Airport Logistics Park von Singapur (ALPS) und ist mit 101 Mio. € die größte Einzelinvestition von DB Schenker.
- > In Dubai wurde ein neues nachhaltiges regionales Verteilungszentrum eröffnet, in dem die regionale Hauptniederlassung untergebracht ist. Es liegt strategisch günstig neben dem Flughafen Dubai-Süd und kann somit Lösungen für die Freihandelszonen anbieten.

Digitalisierung und Innovation

- > DB Schenker hat das neue Global Flight Operations Program gestartet. Mit exklusiven Vollcharterflügen entstehen stabile Verbindungen zwischen Frankfurt am Main und führenden Wirtschaftsräumen wie China, USA, Naher Osten und Indien. Während die generellen Luftfrachtkapazitäten aufgrund fehlender Passagierflüge stark beeinträchtigt bleiben, schafft dieses neue Angebot zuverlässige Frachtoptionen für Kunden, die aus Deutschland und ganz Europa exportieren.
- > Eine neue, von DB Schenker selbst entwickelte IT-Lösung ermöglicht die sichere Dokumentation von Warenzustellungen nun auch bei Einhaltung des Corona-Abstands. Die sogenannte No-Touch-Signatur ist bereits in zahlreichen Ländern im Einsatz.

Umweltmaßnahmen

- > In Zusammenarbeit von DB Schenker und Lufthansa Cargo startete am 29. November 2020 zum ersten Mal in der kommerziellen Luftfahrt ein CO₂-neutraler Frachtflug. Der Kraftstoffbedarf wird dabei komplett durch Sustainable Aviation Fuel (SAF) abgedeckt. DB Schenker und Lufthansa Cargo engagieren sich gemeinsam für nachhaltigen Flugverkehr und vereinbarten, sich zu Umweltthemen auszutauschen und diese gemeinsam zu fördern – so auch den Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen im Luftfrachtverkehr.
- > DB Schenker übernimmt insgesamt 36 weitere *E-Transporter* **Nr. 122** des Fabrikats FUSO eCanter zum Einsatz in elf europäischen Ländern und 24 Städten. Damit stärkt DB Schenker seine Nachhaltigkeitsstrategie und baut den Einsatz der E-Transporter in seinen gemischten Flotten weiter aus. DB Schenker nutzt den FUSO eCanter bereits seit 2018 zum Transport von Stückgutsendungen im Innenstadtbereich.
- > Gemeinsam mit anderen Großinvestoren beteiligte sich DB Schenker an Volocopter, einem Pionier für Urban Air Mobility. Die Entwicklung der Schwerlastdrohne *Volodrone* **Nr. 56** soll helfen, emissionsneutrale Lieferungen auch an schlecht erreichbaren Orten zu realisieren.
- > Gemeinsam mit der Stadt Helsinki und weiteren Partnern hat DB Schenker ein neues Paketverteilungszentrum in der Innenstadt von Helsinki am Fahrradkorridor Baana eröffnet. Die wesentlichen Fahrzeuge für die Auslieferung sind Elektrofahräder.
- > DB Schenker bietet seinen Kunden einen neuen Specialservice für Batterielogistik. Er ist nicht nur auf den Transport, die Rückgabe und das Recycling der als Gefahrgut eingestufteten Produkte ausgerichtet, sondern auch auf die damit verbundenen strengen und komplexen gesetzlichen Vorschriften für Transport und Lagerung.
- > Mit der Integration des neuen Volvo-FL-Electric-Trucks in die *E-Flotte* **Nr. 122** des nachhaltigen City-Verteilerzentrums Oslo City Hub tragen wir zu unserem Ziel bei, die Stadtlogistik von DB Schenker in Oslo ohne direkte Emissionen durchzuführen.
- > Die Anzahl der *Eco Warehouses* **Nr. 112** bei DB Schenker steigt kontinuierlich an und hat sich 2020 auf insgesamt 38 mehr als verdoppelt. Eco Warehouses bieten durch integrierte Konzepte Möglichkeiten zum energieeffizienten und emissionsreduzierten Lagerbetrieb und zeichnen sich unter anderem durch moderne Technik und nachhaltiges Bauen aus.
- > 2020 wurde das topmoderne und hoch automatisierte Lager Red Lion im Airport Logistics Park Singapore in Betrieb genommen. Das neue Gebäude basiert auf einschlägigen

Nachhaltigkeits- und Umweltschutzstandards, so tragen zum Beispiel die 1.440 installierten Photovoltaikmodule in Kombination mit weiteren Nachhaltigkeitsaspekten zu einem Energiesparpotenzial von bis zu 34 % bei.

Weitere Ereignisse

- > DB Schenker beschloss ein Stabilitätspaket für Kunden des Mitbewerbers Damco. Es beinhaltet unter anderem das Angebot an betroffene Unternehmen, abgeschlossene Servicevereinbarungen mit Damco über Laufzeiten von bis zu zwei Monaten zu denselben Konditionen zu übernehmen. Damit reagiert DB Schenker auf die Ankündigung von A.P. Moeller-Maersk, die Marke Damco und das Full-Container-Load-Geschäft (FCL) als Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC; Reeder ohne Schiff) einzustellen.
- > Im September 2020 schloss DB Schenker die Anlieferung von fast 200 Komponenten für die größten Schienenfahrzeuge der Welt erfolgreich ab. Diese sollen in der westaustralischen Wüstenregion Pilbara in der Eisenerzmine South Flank, mit 3,6 Mrd. € Investitionssumme eines der größten Minenprojekte weltweit, eingesetzt werden.

Entwicklung im Berichtsjahr

- > *Effizientes Krisenmanagement trotz starker Belastung des Marktumfelds durch die Corona-Pandemie.*
- > *DB Schenker erzielt bisher bestes Ergebnis – Verbesserungen insbesondere in Luftfracht und Kontraktlogistik.*
- > *Umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz und Digitalisierung.*

Die Kundenzufriedenheit hat sich spürbar verbessert. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden seit 2017 jährlich zwischen 12.000 und 15.000 Kunden in 28 Ländern befragt.

In der Volumenentwicklung spiegelte sich die schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung wider. Mit Ausnahme des Paketgeschäfts waren die Volumina (teilweise deutlich) rückläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung war insgesamt sehr erfreulich: Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich unter anderem infolge einer Verbesserung in der Luftfracht positiv. Gegenläufig entwickelte sich unter anderem der Landverkehr. Der Rohertrag lag getrieben durch die Luftfracht etwas über dem Vorjahresniveau (+0,8 %). Währungskursbereinigt war der Anstieg deutlicher.

Die Ertragsentwicklung wurde zwar belastet durch die Volumenentwicklung, war aber insgesamt positiv:

- > Die Umsätze stiegen. Positive Effekte aus höheren Frachtraten insbesondere in der Luftfracht wurden durch Währungskurseffekte sowie die operative Entwicklung insbesondere im Landverkehr teilweise aufgezehrt.
- > Die sonstigen betrieblichen Erträge (+5,9 % / +15 Mio. €) haben sich unter anderem infolge höherer Erträge aus coronabedingten Fördergeldern deutlich erhöht.

Die Aufwandsseite wurde vor allem getrieben durch die Frachtratenentwicklung. Effekte aus Corona-Gegenmaßnahmen wirkten gegenläufig dämpfend:

- > Der Materialaufwand (+4,7 % / +521 Mio. €) stieg getrieben vor allem durch die Frachtratenentwicklung in der Luftfracht. Währungskurseffekte und Rückgänge in anderen Geschäftsbereichen wirkten gegenläufig teilweise aufwandsmindernd.
- > Die Abschreibungen (+9,6 % / +52 Mio. €) stiegen aufgrund höherer Investitionen (inklusive Leasing).
- > Der Personalaufwand (–0,8 % / –28 Mio. €) ging gegenläufig infolge der Leistungsentwicklung und von Corona-Gegensteuerungsmaßnahmen leicht zurück.

DB Schenker	2020	2019	Veränderung		2018
			absolut	%	
Kundenzufriedenheit in Zi	74	71	-	-	71
Sendungen im Landverkehr in Tausend	108.166	107.132	+1.034	+1,0	106.468
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.094	1.186	- 92	- 7,8	1.304
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	2.052	2.294	- 242	- 10,5	2.203
Gesamtumsatz in Mio. €	17.671	17.091	+580	+3,4	17.050
Außenumsatz in Mio. €	17.601	17.018	+583	+3,4	16.973
Rohertragsmarge in %	35,2	36,1	-	-	34,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.307	1.082	+225	+20,8	703
EBIT bereinigt in Mio. €	711	538	+173	+32,2	503
EBIT-Marge (bereinigt) in %	4,0	3,1	-	-	3,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	817	662	+155	+23,4	273
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	74.161	76.153	- 1.992	- 2,6	75.817
Mitarbeitendenzufriedenheit in Zi	3,9	-	-	-	3,8
Frauenanteil per 31.12. in %	36,3	36,1	-	-	35,7
Spezifische Treibhausgasemissionen (Landverkehr) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	- 26,0	- 24,0	-	-	- 25,8
Spezifische Treibhausgasemissionen (Luftfracht) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	- 15,9	- 9,1	-	-	- 9,3
Spezifische Treibhausgasemissionen (Seefracht) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	- 67,6	- 64,3	-	-	- 61,2

- > Auch der deutliche Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (–7,2%/–126 Mio. €) wirkte entlastend und resultierte vor allem aus geringeren Miet- und Leasingaufwendungen sowie coronabedingt niedrigeren Aufwendungen für Reise-, Repräsentations- und Zeitarbeitsleistungen.

Die Investitionstätigkeit hat deutlich zugenommen. Der Zuwachs resultierte überwiegend aus Leasingaktivitäten. Bereinigt um diesen Effekt stieg das Investitionsvolumen nur leicht. Investitionsschwerpunkt war weiterhin die Region Europa.

Die Mitarbeitendenzahl lag infolge von Anpassungen an die Volumenentwicklung leicht unter dem Niveau per 31. Dezember 2019.

Die Mitarbeitendenzufriedenheit stieg infolge der positiven Rezeption des übergreifenden Corona-Krisenmanagements sowie des leichten Anstiegs in der Kategorie »Meine direkte Führungskraft« leicht an und war weiterhin auf einem guten Niveau. Dabei waren die Werte für »Ein Team für den Kunden« und »Du kannst es« überdurchschnittlich.

Per 31. Dezember 2020 nahm der Frauenanteil leicht zu.

Im Zuge der Corona-Pandemie haben sich die Auslastungseffizienzen der Verkehrsträger stark verändert. Bei den spezifischen Emissionen im Landverkehr konnten wir leichte Verbesserungen erzielen. In der Seefracht und im Luftverkehr haben sich die spezifischen Emissionen signifikant reduziert.

SPARTE LANDVERKEHR

- > *Ergebnisbelastung durch die Corona-Pandemie.*
- > *Weiterentwicklung des Produktportfolios sowie Qualitätsverbesserungen mit positiven Effekten.*
- > *Nachfragesteigerung bei der digitalen Plattform Connect4land.*

Sparte Landverkehr	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Sendungen im Landverkehr in Tausend	108.166	107.132	+1.034	+1,0
Gesamtumsatz in Mio. €	6.716	7.125	–409	–5,7
Außenumsatz in Mio. €	6.651	7.058	–407	–5,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	339	341	–2	–0,6
EBIT bereinigt in Mio. €	158	172	–14	–8,1
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	21.807	21.811	–4	–

Im Landverkehr stieg die Volumenentwicklung insgesamt. Coronabedingte Rückgänge bei den System- und Direktverkehren wurden durch Zuwächse im Bereich Parcel mehr als kompensiert. Regional war die Entwicklung differenziert.

Die wirtschaftliche Entwicklung war schwach: Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich infolge eines spürbaren Rückgangs der Erträge schwächer:

- > Der Umsatz sank. Positive Effekte aus Volumenzuwächsen im Bereich Parcel wurden durch nachfragebedingte Rückgänge bei den System- und Direktverkehren mehr als aufgezehrt.

- > Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen infolge des Wegfalls von Einmaleffekten im Vorjahr zurück.

Auf der Aufwandsseite machten sich vor allem die rückläufige Volumenentwicklung in den kostenintensiven Bereichen System- und Direktverkehre und Corona-Gegensteuerungsmaßnahmen positiv bemerkbar, die allerdings den Rückgang der Erträge nicht vollständig ausgleichen konnten:

- > Der Materialaufwand sank entsprechend der Nachfrageentwicklung spürbar.

- > Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund von ergebnisneutralen geschäftsfeldinternen Umgliederungsmaßnahmen leicht. Positiv wirkten Gegensteuerungsmaßnahmen.

- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken vor allem infolge coronabedingter Gegensteuerungsmaßnahmen.

Die Mitarbeitendenzahl blieb stabil.

SPARTE LUFT- UND SEEFRACHT

- > *Beeinträchtigung durch Corona-Pandemie.*
- > *Deutlicher Anstieg der Frachtraten insbesondere in der Luftfracht.*
- > *Luftfracht: diverse Maßnahmen zur Sicherung des Transportbetriebs, Standardisierung sowie Produktivitätsverbesserung in Umsetzung.*
- > *Seefracht: Projekte zur Effizienzverbesserung und Organisationsoptimierung weltweit in Umsetzung – Transformation in Deutschland und den USA abgeschlossen.*
- > *Insgesamt starke Ergebnissteigerung.*

Sparte Luft- und Seefracht	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.094	1.186	–92	–7,8
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	2.052	2.294	–242	–10,5
Gesamtumsatz in Mio. €	8.228	7.218	+1.010	+14,0
Außenumsatz in Mio. €	8.223	7.213	+1.010	+14,0
EBITDA bereinigt in Mio. €	511	342	+169	+49,4
EBIT bereinigt in Mio. €	448	287	+161	+56,1
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	13.185	13.964	–779	–5,6

Die Leistungsentwicklung in der Luft- und Seefracht war infolge der coronabedingten globalen Marktentwicklung spürbar rückläufig:

- > In der Luftfracht wirkte eine höhere Transportnachfrage nach bestimmten Gütern, zum Beispiel aus dem medizinischen Bereich, dämpfend.

- > Die Leistungszuwächse in der Seefracht im asiatisch-pazifischen Raum sowie Erholungstendenzen im zweiten Halbjahr 2020 konnten die Leistungsverluste nicht kompensieren.

Die wirtschaftliche Entwicklung war dagegen deutlich positiv: Die bereinigten Ergebnisgrößen verbesserten sich durch den deutlichen Ertragszuwachs:

- > Die Umsatzentwicklung war getrieben durch das Luftfrachtgeschäft, infolge von Preiseffekten deutlich positiv. Dämpfend wirkten Volumenrückgänge sowie negative Währungskurseffekte.
- > Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen infolge von coronabedingten Unterstützungsmaßnahmen auf niedrigem Niveau deutlich.

Auf der Aufwandsseite machte sich vor allem die Frachtratenentwicklung in der Luftfracht bemerkbar. Dämpfend wirkte unter anderem die Volumenentwicklung:

- > Der Materialaufwand stieg im Wesentlichen infolge der Frachtratenentwicklung deutlich an. Die rückläufige Volumenentwicklung sowie Währungskurseffekte wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.
- > Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund von ergebnisneutralen geschäftsfeldinternen Umgliederungsmaßnahmen leicht. Dämpfend wirkten Gegensteuerungsmaßnahmen infolge der rückläufigen Volumenentwicklung sowie Währungskurseffekte.
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken. Währungskursbereinigt war ein geringerer Rückgang vor allem infolge coronabedingter Gegensteuerungsmaßnahmen zu verzeichnen.

Die Mitarbeitendenzahl sank infolge des Volumenrückgangs.

SPARTE KONTRAKTLOGISTIK

- > *Produktions- und Lieferkettenunterbrechungen durch Corona-Pandemie belasten Ertragsentwicklung.*
- > *Nachfragerückgänge in den Bereichen Aerospace/Industrial sowie Automotive – Bereiche Healthcare und E-Commerce sowie Neukundenakquise über Vorjahr.*
- > *Maßnahmen zur Verbesserung der Produktivität in Umsetzung.*
- > *Deutliche Ergebnissteigerung.*

Die Entwicklung in der Kontraktlogistik folgte dank ihres geografisch und nach Marktsektoren diversifizierten Portfolios dem Gesamtmarkt und konnte übergreifend einen leichten Anstieg der Marktanteile verzeichnen (vor allem in den Regionen Asien-Pazifik und Naher/Mittlerer Osten sowie Afrika). Teilweise gegenläufig wirkte der Rückgang der Anteile in Europa infolge einer höheren Abhängigkeit von der Automobil-, Luftfahrt- und Industriebranche.

Die wirtschaftliche Entwicklung in der Kontraktlogistik verlief in einem herausfordernden Marktumfeld sehr erfreulich: Die bereinigten Ergebnisgrößen stiegen, getrieben durch überproportionale Aufwandsminderungen.

- > Der Umsatz ging währungskursbedingt leicht zurück. Effekte aus der Erholung in der zweiten Jahreshälfte 2020 überstiegen die Auswirkungen der Corona-Pandemie und der daraus resultierenden Produktions- und Lieferkettenunterbrechungen im ersten Halbjahr 2020.
- > Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen infolge coronabedingter staatlicher Leistungen.

Auf der Aufwandsseite machten sich vor allem coronabedingte Gegensteuerungsmaßnahmen bemerkbar:

- > Der Materialaufwand lag in etwa auf Vorjahresniveau entsprechend der Umsatzentwicklung.
- > Der Personalaufwand ging währungskursbedingt leicht zurück. Positive Effekte aus staatlichen coronabedingten Unterstützungen wurden durch ergebnisneutrale geschäftsfeldinterne Umgliederungsmaßnahmen kompensiert.
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen spürbar zurück. Neben coronabedingten Gegensteuerungsmaßnahmen wirkten Währungskurseffekte aufwandsmindernd.

Die Mitarbeitendenzahl sank infolge coronabedingter Gegensteuerungsmaßnahmen leicht.

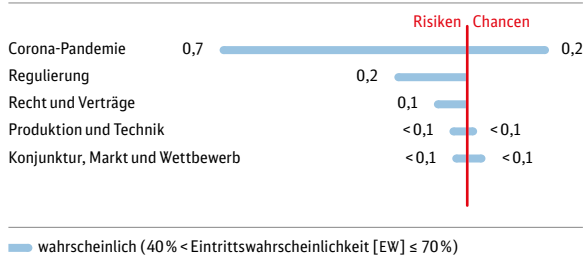
Sparte Kontraktlogistik	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Lagerhausfläche in Mio. m ²	8,8	8,4	+ 0,4	+ 4,8
Gesamtumsatz in Mio. €	2.715	2.734	- 19	- 0,7
Außenumsatz in Mio. €	2.714	2.733	- 19	- 0,7
EBITDA bereinigt in Mio. €	358	312	+ 46	+ 14,7
EBIT bereinigt in Mio. €	105	79	+ 26	+ 32,9
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	24.382	24.625	- 243	- 1,0

Chancen- und Risikobericht

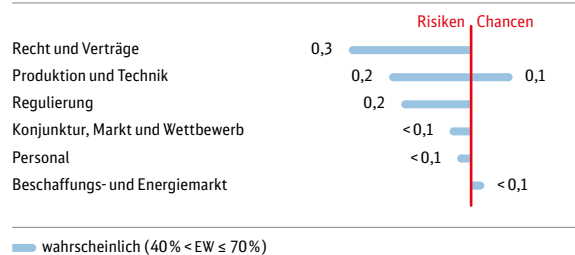
168 > Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern
170 > Wesentliche Chancen und Risiken

Bewertung der Risikoposition nach Kategorien

**Chancen- und Risikoportfolio Geschäftsjahr 2021
per 31.12.2020** (in Mrd. €)



**Chancen- und Risikoportfolio Geschäftsjahr 2020
per 31.12.2019** (in Mrd. €)



Stand 31. Dezember 2019 ohne mögliche Auswirkungen der Corona-Pandemie.

GRI 102-11 CHANCEN- UND RISIKOMANAGEMENT IM DB-KONZERN

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

Die Grundsätze des Chancen- und Risikomanagements werden von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit umgesetzt. Im Rahmen unseres Früherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG dreimal jährlich zur Chancen- und Risikosituation berichtet. Infolge der hohen Unsicherheit über den weiteren Verlauf der Corona-Pandemie haben wir 2020 die Risikoberichterstattung der ersten beiden Berichte auf die Corona-Pandemie fokussiert. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende wesentliche Risiken besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

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

Unser strategisches Chancen- und Risikomanagement leiten wir im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder ab. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von strategischen Chancen und Risiken liegt primär beim operativen Management und ist ein integraler Bestandteil der konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Wir beschäftigen uns dazu intensiv mit detaillierten Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in unserem politischen und regulatorischen Umfeld. Daraus werden konkrete Chancen abgeleitet und analysiert.

Das Geschäftsumfeld des DB-Konzerns verändert sich stetig. Nur wenn wir den Wandel verstehen, können wir ihn aktiv mitgestalten. Um Chancen zu nutzen und Risiken frühzeitig zu begegnen, beobachten wir im DB.Trend.Radar die für den DB-Konzern wichtigsten externen Entwicklungen. Im Fokus steht dabei die Fragestellung, wie sich Veränderungen aus den Bereichen Gesellschaft, Politik, Technologie und Weltwirtschaft auf unsere Märkte auswirken. Die einzelnen Themen sind stark miteinander vernetzt und von hoher Bedeutung für die Zukunft des DB-Konzerns. Das DB.Trend.Radar unterstützt den DB-Konzern dabei, seine Geschäfte zukunftsfähig auszurichten und Chancen aktiv zu nutzen.

Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegen die Limitierung und die Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender

Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) werden die möglichen Risiken zentral gesteuert und begrenzt. Das Konzern-Treasury ist in Anlehnung an die für Kreditinstitute formulierten Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk) organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG).

GRI 102-11 Wesentliche Merkmale des IKS und des RMS im Hinblick auf den Konzern-rechnungslegungsprozess

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 und Prinzipien unseres IKS die empfohlenen Handlungsweisen des vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen »Internal Control – Integrated Framework« in der überarbeiteten Fassung aus dem Jahr 2013. Ausgehend hiervon ist unser rechnungslegungsbezogenes IKS ein kontinuierlicher Prozess, der sich auf grundlegende konzerneinheitliche Prinzipien und Kontrollmechanismen wie zum Beispiel systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen sowie auf die Überwachung der Einhaltung und Weiterentwicklung von konzerneinheitlich anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen stützt.

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

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

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

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

Beurteilung der Risikosituation durch die Unternehmensleitung

Die wesentlichen Risiken für den DB-Konzern resultieren aktuell vor allem aus dem weiteren Verlauf der Corona-Pandemie sowie dem Zeitpunkt der Fortsetzung, der Geschwindigkeit und der Nachhaltigkeit des Erholungsprozesses der Nachfrage im Personenverkehr. Eine Erholung der Nachfrage ist von fundamentaler Bedeutung für eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation. Gleichmaßen relevant sind die vollständige Umsetzung der geplanten und in Abhängigkeit vom weiteren Verlauf der Corona-Pandemie möglicherweise zusätzlich erforderlichen Gegensteuerungs- und Kompensationsmaßnahmen. Dazu gehören insbesondere die Maßnahmen zur *geplanten Eigenkapitalstärkung* → 62f. sowie der Abschluss der laufenden beihilferechtlichen Verfahren.

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis unseres RMS. Sehr wahrscheinliche Chancen und Risiken (EW > 70%) sind bereits in der Mittelfristplanung verarbeitet worden. Das System ist entlang der Anforderungen des KonTraG ausgerichtet und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Im Berichtsjahr hat es keine wesentlichen methodischen Änderungen an diesem System gegeben.

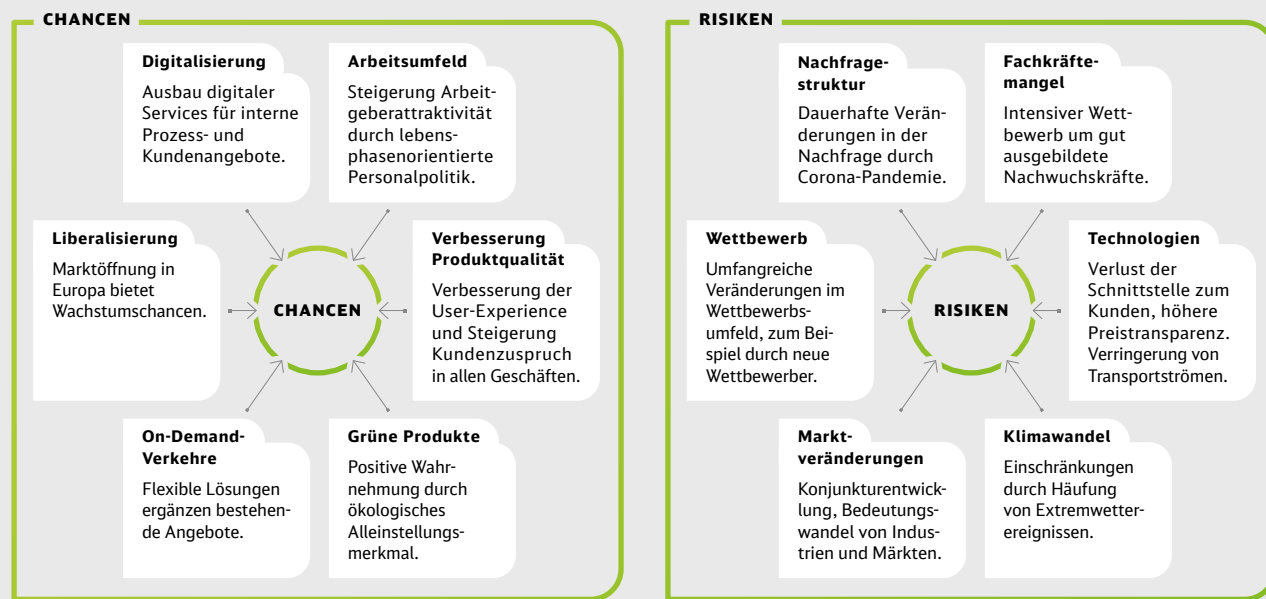
Per 31. Dezember 2020 lagen die Risikoschwerpunkte (wahrscheinliche Risiken) des DB-Konzerns neben den Corona-Risiken in den Bereichen Recht und Verträge sowie Regulierung.

Chancen über die EBIT-Prognose hinaus (wahrscheinliche Chancen) bestehen vor allem in zusätzlichen öffentlichen Unterstützungsleistungen für den Personenverkehr in Deutschland und Europa sowie im Bereich Konjunktur, Markt und Wettbewerb.

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 *Kreditratings von Moody's und S&P* → 104 eingeschätzt. Deren externe Bewertungen zur Gesamtrisikoposition des DB-Konzerns werden in den guten Rating-Einstufungen reflektiert. Im Bereich Nachhaltigkeit werden mögliche Risiken von *ESG-Rating-Agenturen* → 47f. wie MSCI und ISS ESG extern eingeschätzt und bewertet.

GRI
 102-11

Überblick Chancen und Risiken



Organisatorisch haben wir alle Voraussetzungen geschaffen, um mögliche Risiken frühzeitig erkennen zu können. Unser kontinuierliches Risikomanagement und die aktive Steuerung der wesentlichen Risikokategorien tragen zur Risikobegrenzung bei. Wesentliche strategische Chancen und Risiken wurden auf Geschäftsfeldebene identifiziert und im weiteren Verlauf des Strategieprozesses und zur Operationalisierung mit Maßnahmen hinterlegt. Als Ergebnis unserer Analysen von Chancen und Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sowie nach Einschätzung des Vorstands 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.

- > Risiken aus Mittelknappheit öffentlicher Haushalte in einzelnen europäischen Ländern könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) vor allem auf die Aktivitäten von DB Arriva haben. Das Marktvolumen wird ganz wesentlich durch die finanziellen Möglichkeiten der Bestellerorganisationen bestimmt. Dadurch entstehen allerdings auch Chancen, indem neue Märkte oder Marktsegmente für den Wettbewerb geöffnet werden.
- > Von besonderer Bedeutung ist für den DB-Konzern die Entwicklung seines Wettbewerbsumfelds:
 - > Im Fernverkehr stehen wir in einem harten intermodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber, aber auch mit Fernbus und Flugzeug.
 - > Im Regionalverkehr gibt es europaweit einen intensiven Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Es besteht das Risiko von Leistungsverlusten. Um uns im Wettbewerb behaupten zu können, optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen. Zudem bestehen Risiken aus der Umsetzung von Verkehrsverträgen, wenn Parameter der zugrunde liegenden Kalkulation nicht wie geplant eintreten. Um kontinuierlich Qualität und Kundenzufriedenheit zu steigern und unsere Effizienz zu verbessern, haben wir bei DB Regio und DB Arriva entsprechende Programme aufgesetzt.

GRI WESENTLICHE CHANCEN UND RISIKEN

102-11

Konjunktur, Markt und Wettbewerb

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

- > Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Trends in unseren Märkten.
- > Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen, Unterbrechungen von Lieferketten oder konjunkturelle Eintrübungen unter anderem auch infolge von Konflikten oder Epidemien können sich stark negativ auf unser Geschäft auswirken.

- > Im SGV herrscht ein hoher Wettbewerbsdruck. Risiken resultieren daraus, dass Wettbewerber zum Teil mit günstigeren Kostenstrukturen bei gleichzeitig höherer Flexibilität agieren können. Weitere Risiken resultieren aus möglichen zukünftigen Effizienzgewinnen des Lkw, beispielsweise durch die Digitalisierung. Um den Herausforderungen zu begegnen, werden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt.
- > Im Speditionsgeschäft besteht zum einen ein intensiver Wettbewerb mit anderen Anbietern und zum anderen verändert sich durch eine Marktkonzentration im Carrier-Bereich das Frachtraumangebot mit entsprechenden Auswirkungen auf die Ein- und Verkaufspreise. Hierauf reagieren wir mit einer fortlaufenden Optimierung unserer Netzwerke sowie der Verbesserung von Kostenstrukturen, Angeboten und der IT-Infrastruktur.

Risiken bestehen übergreifend in einem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit. Ein wesentlicher Hebel, um uns im Wettbewerb behaupten zu können, sind Verbesserungen der Leistungsqualität. Für den Systemverbund Bahn setzen wir die *Strategie Starke Schiene* → 68ff. um, um insbesondere die Produktqualität signifikant zu verbessern.

Wesentliche Chancen zur Leistungsverbesserung resultieren aus dem Trend zur Digitalisierung:

- > effizientere und kundenorientiertere Prozesse,
- > verbesserte und neue digitale Dienstleistungen,
- > erleichterter Zugang durch Online-Portale und Apps.

Mittelfristig können sich Veränderungen im Wettbewerbsumfeld unter anderem aus folgenden Entwicklungen ergeben:

- > Neue Wettbewerber: Auf unseren Märkten werden zunehmend auch bisher branchenfremde Anbieter wie zum Beispiel Automobilhersteller, IT-Konzerne und Start-ups aktiv.
- > Neue Plattformen/datengetriebene Geschäftsmodelle: Digitale Plattformanbieter erhöhen die Wettbewerbsintensität und Transparenz und verändern auch die Preiswahrnehmung. Vor allem Start-ups treiben das Plattformgeschäft mit dem Ziel voran, die digitale Kundenschnittstelle zu besetzen.
- > Verschiebung der Wertschöpfung: Die Wertschöpfung im Mobilitäts- und Logistiksektor könnte sich in Richtung Zusatzleistungen verschieben.
- > Integrierte On-Demand-Mobilität: MaaS-Konzepte werden langfristig zum Standardangebot. Der Kunde kann Verkehrsmittel einfach und in Echtzeit bestellen, buchen und bezahlen.
- > Der Druck auf die öffentliche Hand steigt, auf günstige Angebote zurückzugreifen. Zudem könnte sich das Bestellverhalten verändern und Ausschreibungen um

Bedarfs-, Kleinbus- und Shuttleverkehre ergänzt werden. Dadurch erhöht sich der Kostendruck auf etablierte Anbieter.

- > Supply-Chain-Visibility: Transparenz in der Wertschöpfungskette gehört zu den Top-Trends in der Logistik. Daten- und Analyselösungen werden von Start-ups und etablierten Playern als bedeutende Geschäftschance gesehen.
- > Güterstruktureffekt: Der Produktionsanteil hoch spezialisierter Güter wie Pharma und Hightech wächst stark. Gleichzeitig wachsen Gütergruppen mit tendenziell geringerem Gewicht und höherer Wertdichte wie elektronische Bauelemente überdurchschnittlich. Schwere Massenwaren wie Stahl, Papier und Chemikalien verlieren.

Um den daraus resultierenden Chancen und Risiken angemessen zu begegnen, haben wir unter anderem unsere *Digitalisierungsstrategie* → 78f. entwickelt.

Auf Chancen und Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen reagieren wir zudem konzernübergreifend mit einer intensiven Marktbeobachtung sowie einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unseres Portfolios und unserer Produkte.

Die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen ist zum Teil auch abhängig von der Entwicklung der Absatzmärkte unserer Kunden:

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

Produktion und Technik

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dem begegnen wir durch ein vorausschauendes Informations-sicherheitsmanagement, das für die notwendige Absicherung der informationsgestützten Geschäftsprozesse sorgt. Ein hierfür wesentliches Instrument ist das Risikomanagement für Informationen, IT-Anwendungen und IT-Infrastrukturen/-Services. Die relevanten Risiken werden identifiziert, analysiert, bewertet und reduziert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie gegebenenfalls an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Unser Informations-sicherheitsmanagement folgt internationalen Standards gemäß ISO 27001/27002:2013 sowie dem NIST Cybersecurity Framework.

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

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

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

Im SGV ist die **Pünktlichkeit** → 77f. für unsere Kunden ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten ergeben, wie zum Beispiel Zollverstöße und Diebstähle. Dem begegnen wir unter anderem durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinatoren sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.

Personal

Für die erfolgreiche Umsetzung der **Strategie Starke Schiene** → 68ff. sind wir auf eine adäquate Ausstattung mit qualifizierten Fachkräften angewiesen.

- > Durch den demografischen Wandel und den damit einhergehenden Fachkräftemangel wird es immer schwieriger, offene Stellen mit qualifiziertem Personal zu besetzen. Daraus wiederum resultieren Risiken wie Wissensverlust, insbesondere bei bahnspezifischen Berufen.
- > Risiken wirken wir insbesondere durch die Verbesserung unserer Arbeitgeberattraktivität, umfangreiche Recruitingmaßnahmen, die Neugestaltung von Ausbildung und

Funktionsausbildung (Umschulung), den Ausbau und die Digitalisierung der Qualifizierungskapazitäten und Maßnahmen zur strategischen Nachfolgeplanung sowie zum effektiven Wissensmanagement entgegen.

- > Zudem gilt es, herauszustellen, inwieweit Automatisierungspotenziale erschlossen und ausgeschöpft werden können, um den Risiken des Fachkräftemangels entgegenzuwirken.
- > Der DB-Konzern hat einen relativ hohen jährlichen Neueinstellungsbedarf. Dieser wird verstärkt durch das tariflich vereinbarte Wahlmodell.
- > Gerade vor dem Hintergrund einer wirtschaftlichen Krise mit unklaren Perspektiven spielt die Personalkostenstruktur eine wichtige Rolle. Daher ist es unser Ziel, mit Blick auf den Arbeitsmarkt und den Verkehrsmarkt, wettbewerbsfähige Tarifverträge abzuschließen.
- > Laufende Tarifverhandlungen mit der GDL bergen Risiken im Zusammenhang mit Arbeitskämpfmaßnahmen und außerplanmäßigen Tarifsteigerungen, die zudem Auswirkungen auf den Abschluss mit der EVG haben können. Die Risiken und Konsequenzen daraus bedürften je nach Verlauf und Ergebnis einer neuen Bewertung.
- > Die Krise trifft die ganze Branche hart. So ergeben sich temporär Möglichkeiten, Fachkräfte einzustellen, die unter anderen Umständen nicht auf dem Arbeitsmarkt zu finden wären.

Zur erfolgreichen Umsetzung der Strategie Starke Schiene ist die digitale Transformation des DB-Konzerns erfolgskritisch.

- > Neue technische Möglichkeiten, insbesondere aus dem Bereich der Digitalisierung, führen zu sich verändernden Arbeitsinhalten.
- > Wir beschäftigen uns intensiv mit Tätigkeitsprofilen der Zukunft und versuchen, rechtzeitig den daraus resultierenden Implikationen für Qualifizierung und Nachführung nachzugehen.
- > Die Corona-Krise hat gezeigt, inwieweit Prozesse der Qualifizierung und Ausbildung robust zentrale Synergien entfalten und dezentral aufgestellt werden müssen, um auch in Krisen zu funktionieren (Beispiel Triebfahrzeugführer*-innen-Akademie). Hier reagieren wir mit der Fortsetzung unserer umfassenden Digitalisierungsinitiative.

Sowohl die zunehmende Digitalisierung der Arbeit und neue Anforderungen der jüngeren Generationen als auch die Auswirkungen der Corona-Pandemie zeigen, wie wichtig moderne Arbeitswelten und neue Formen der Zusammenarbeit für die Resilienz und Innovationskraft sind.

- > Neues Arbeiten (New Work) als moderner Ansatz für Zusammenarbeit und Führung wird im Rahmen der zahlreichen Initiativen und Communitys im DB-Konzern voran-

getrieben, zum Beispiel »Menschen. Machen. Zukunft.«, Digitaler Wandel, H-Zukunftslabs, Netzwerk Agile Inseln, Office-365-Lernbegleiter-Community und viele mehr.

- > Gezieltes Diversity-Management fördert die interkulturelle Zusammenarbeit und den generationenübergreifenden Austausch sowie die Wertschätzung gegenüber der Andersartigkeit von Menschen – Ziele sind höhere Leistungsfähigkeit und Kreativität, besserer Wissenstransfer und eine höhere Arbeitgeberattraktivität, die sich langfristig positiv auf die Innovationskraft und Leistungsfähigkeit im DB-Konzern auswirken können.
- > Durch eine lebensphasenorientierte Personalpolitik haben wir die Chance, Mitarbeitende langfristig zu binden. Dazu tragen flexible Arbeitszeitmodelle und altersgerecht gestaltete Arbeitsplätze, unsere Beschäftigungssicherung, neue Partizipationsmöglichkeiten sowie die intensive Arbeit an der Unternehmenskultur bei.

Regulierung

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Aus dem allgemeinen Regulierungsrisiko können sich daher spürbare Umsatz- und Ergebnisauswirkungen ergeben.

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

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

Hinsichtlich Risiken aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler wie internationaler Ebene bringen wir unsere Position in die vorausgehenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein.

Chancen resultieren aus der Förderung von grüner Mobilität, unter anderem zur Erreichung staatlicher Klimaziele wie zum Beispiel des *Klimapakets* → 62f.

Beschaffungs- und Energiemarkt

Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie sowie Transport- und Bauleistungen schwanken.

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnen wir unter anderem durch den Einsatz geeigneter *derivativer Finanzinstrumente* → 210 ff. und den Abschluss langfristiger Beschaffungsverträge. Diese Sicherungsmaßnahmen begrenzen allerdings auch Chancen aus der Entwicklung der Energiepreise. Im Falle sinkender Preise partizipieren wir nicht an der Marktentwicklung.

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

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

Spürbare Trassenpreiserhöhungen außerhalb Deutschlands können infolge der Wettbewerbssituation nicht immer an die Kund*innen durchgereicht werden.

Kapitalmarkt und Steuern

Aus unserem internationalen Geschäft resultiert ein Währungsrisiko. Dieses Risiko ist allerdings weitgehend auf das sogenannte Translationsrisiko begrenzt, da in der Regel eine hohe regionale Kongruenz zwischen Produktions- und Absatzmarkt besteht. Zins- und Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir unter anderem durch originäre und *derivative Finanzinstrumente* → 210 ff. Ihr Einsatz ist im DB-Konzern nur zu Absicherungszwecken erlaubt. Es besteht das Risiko, dass sich diese Absicherungen nicht oder nicht wie beabsichtigt materialisieren.

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

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

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

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

zu minimieren, verfolgen wir eine zeitnahe Abwicklung der steuerlichen Betriebsprüfungen und führen ein Tax-Compliance-Management-System im DB-Konzern ein.

Recht und Verträge

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

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

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

Der DB-Konzern ist mit seinem sehr hohen Einkaufsvolumen und rund 20.000 Lieferanten einer der größten Einkäufer in Deutschland. Insbesondere die Infrastrukturgeschäftsfelder sind angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Auch der Bund als Zuschussgeber stellt mit seiner Antikorruptionsrichtlinie hohe Compliance-Anforderungen an den DB-Konzern.

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

Besondere Ereignisse

Unsere Aktivitäten basieren auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeitender sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenem System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen. Allerdings können hieraus auch Kostenrisiken aus Gegenmaßnahmen resultieren.

Zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit unter anderem in den Personenbahnhöfen, zum Beispiel durch *Ausbau der Videoüberwachung* → 258, können zu zusätzlichen Aufwandsbelastungen führen.

Weitere Themen

GRI PROJEKTRISIKEN

102-1 Mit unseren Maßnahmen sind teilweise hohe Investitionsvolumina sowie eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung (unter anderem durch umfangreichere Bürgerbeteiligungen), notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten, Abweichungen von der mit dem Bund vereinbarten Hochlaufkurve der Investitionsmittel oder Veränderungen der Einkaufspreise können zu Projekt- und Liquiditätsrisiken führen. Diese haben aufgrund der vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen. So sind zum Beispiel geplante Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene dann nicht realisierbar. Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung.

Bei der Realisierung von geplanten Maßnahmen aus verschiedenen Programmen, wie zum Beispiel der *Strategie Starke Schiene* → 68 ff. für den Systemverbund Bahn oder *Primus* → 163 f. bei DB Schenker, besteht das Risiko, dass die geplanten Effekte entweder gar nicht oder nur in geringerem Umfang realisiert werden können und/oder verzögert eintreten. Gleichzeitig besteht allerdings auch die Chance, die geplanten Effekte zu übertreffen.

GRI INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

203-1 Für das Bestandsnetz haben wir mit dem Bund Anfang 2020 eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2029 festschreibt. Die *LuFV III* → 236 und die damit verbundene langfristige Sicherung von Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit verbessern die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene, die über Mehrverkehr auch zu höheren Erlösen bei den Infrastrukturgesellschaften führt. Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV festgelegten Vertragsziele und aus möglichen Rückforderungen des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Mittelverwendung.

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

POLITISCHE RISIKEN

Die Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA), Basel/Schweiz, hat auch Darlehen an Staatsbahnen mit mittlerweile schlechten Bonitätsstufungen der garantierenden Staaten ausgereicht. Sollten diese Staatsbahnen ihren finanziellen Verpflichtungen gegenüber der EUROFIMA nicht nachkommen, könnte dies Auswirkungen auf den Beteiligungsbuchwert haben und unter bestimmten Umständen Nachschusspflichten auslösen.

UMWELTRISIKEN

Ökologische Alleinstellungsmerkmale wie klimaneutrale Verkehre im Personen- und Güterverkehr auf Basis erneuerbarer Energien steigern die positive Wahrnehmung bei unseren Kund*innen. Unsere Aktivitäten zum Klimaschutz wirken sich positiv auf die Reduzierung von Treibhausgasen aus. Dennoch müssen unsere Mobilitätsangebote durchgehend klimaneutral werden, um den Klimavorteil abzusichern. Die Verschärfung von Umweltschutzgesetzen birgt Chancen und Risiken für den DB-Konzern. Chancen ergeben sich vor allem für den Schienenverkehr. Allerdings können Maßnahmen wie Dieselfahrverbote auch negative Auswirkungen auf unsere Aktivitäten entfalten.

Extremwetterbedingte Schäden an unserer Infrastruktur führen unter anderem zu Erlöseinbußen, Pönalen sowie erhöhten Anforderungen an Schadensbeseitigung und präventive Maßnahmen. Zur Ausrichtung der Produktionsmittel auf Extremwetterereignisse und zur Vermeidung einer eingeschränkten Betriebsqualität infolge von extremwetterbedingten Einschränkungen arbeitet der DB-Konzern unter anderem gemeinsam mit nationalen und internationalen Experten an der Anpassung externer technischer Regelwerke im Hinblick auf veränderte klimatische Bedingungen.

Extremwetterereignisse managen bedeutet für uns auch, mit schnellen Veränderungen und komplexen Auswirkungen umgehen zu müssen. Die heutigen Störungen sind zunehmend überregional und von längerer Dauer. Des Weiteren sind wir laut einer von uns in Auftrag gegebenen Studie des Potsdam Instituts für Klimafolgenforschung so stark von den Folgen des Klimawandels betroffen wie kein anderes Großunternehmen in Deutschland. Vor dem Hintergrund der erwarteten zukünftigen Entwicklung von Wetterextremen sowie des gleichzeitigen Ausbaus des Schienenverkehrs in Deutschland verfolgen wir neben einem aktiven Klimaschutz auch eine konsequente Entwicklung eines Resilienzmanagements, um die Folgen des Klimawandels durch geeignete Maßnahmen abzumildern.

GRI
201-2

Nachtrags- bericht

176 > **Drei Anleiheemissionen**

176 > **Verlängerung der Corona-Maßnahmen
in Deutschland**

176 > **Veränderung im Vorstand der DB AG**

DREI ANLEIHEEMISSIONEN

Über die DB Finance haben wir zum Jahresbeginn 2021 drei Senioranleihen mit einem Gesamtvolumen von 1,2 Mrd. € emittiert:

ISIN	Emittent	Wäh- rung	Volu- men in Mio.	Volu- men in Mio. €	Kupon in %	Fällig- keit	Lauf- zeit in Jahren
CH0581947808	DB Finance	CHF	400	370	0,100	Jan. 2036	15,0
XS2295280411	DB Finance	GBP	300	339	0,375	Dez. 2026	5,8
XS2299091186	DB Finance	SEK	5.000	494	0,478	Feb. 2026	5,0

VERÄNDERUNG IM VORSTAND DER DB AG

Das Vorstandsmitglied Prof. Dr. Sabina Jeschke, verantwortlich für das Ressort Digitalisierung & Technik verlässt die DB AG und beabsichtigt, ihren Vorstandsvertrag vorzeitig zum 31. Mai 2021 zu beenden.

VERLÄNGERUNG DER CORONA- MASSNAHMEN IN DEUTSCHLAND

Am 10. Februar 2021 haben Bund und Länder beschlossen, die verschärften Corona-Regeln, die seit dem 16. Dezember 2020 in Deutschland gelten, bis zum 7. März 2021 zu verlängern. Der weitere Verlauf der Corona-Pandemie und der staatlichen Corona-Maßnahmen ist unverändert nicht absehbar. Damit sind auch die Auswirkungen auf den DB-Konzern für das Jahr 2021 zum aktuellen Zeitpunkt unverändert nicht verlässlich einschätzbar.

Prognose- bericht

177	> Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung durch die Unternehmensleitung
177	> Ausrichtung des DB-Konzerns
178	> Konjunkturelle Aussichten
178	> Verkehrsmärkte
180	> Beschaffungsmärkte
180	> Finanzmärkte
181	> Entwicklung des DB-Konzerns

GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFT- LICHEN ENTWICKLUNG DURCH DIE UNTERNEHMENSLEITUNG

Die wirtschaftliche Entwicklung verlief 2020 aufgrund der weltweiten Corona-Pandemie erheblich unter den Erwartungen. Nach der äußerst schwierigen Entwicklung im Berichtsjahr geht der Vorstand der DB AG davon aus, dass auch im Jahr 2021 die Geschäftsentwicklung unter sehr herausfordernden Umfeldbedingungen steht. Die Unsicherheit über die künftige wirtschaftliche Entwicklung ist aufgrund der Corona-Pandemie deutlich höher als in früheren Jahren.

Mit der erhofften schrittweisen Überwindung der Pandemiefolgen wird sich eine langsame Erholung ergeben. Es wird damit ein besserer Geschäftsverlauf in 2021 erwartet. Die Vor-Pandemie-Werte in Verkehrsleistung, Betriebsleistung und Umsatz werden aber aller Voraussicht nach in 2021 noch nicht in allen Geschäftsfeldern wieder erreicht.

Mit unserer *Strategie Starke Schiene* → 68 ff. haben wir den strategischen Rahmen unserer Geschäftstätigkeit definiert und fokussieren uns auf unseren Beitrag zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielen der Bundesregierung. Zur Umsetzung bedarf es erheblicher Investitionen, insbesondere in die Schieneninfrastruktur. Trotz konjunktureller Eintrübung der Wirtschaft war die finanzielle Unterstützung des Bundes noch nie so hoch. Der für die Verkehrsverlagerung notwendige Ausbau der Schieneninfrastruktur wird durch substanzielle Finanzierungsbeiträge des Bundes im Zeitraum bis 2030 untermauert. Zusätzlich investieren wir im Systemverbund Bahn Eigenmittel auf Rekordniveau. Der Hauptfokus der Zusatzausgaben liegt auch hierbei auf der Infrastruktur, da sie der Schlüssel für Wachstum, Verkehrsverlagerung und eine bessere Betriebsqualität ist. Denn nur über hohe Produktqualität und zufriedene Kunden lassen sich Umsatz und Ergebnis auf Dauer steigern. Unsere Aktivitäten unterliegen unterschiedlichen Risiken, die im *Chancen- und Risikobericht* → 168 dargestellt sind.

Für das Geschäftsjahr 2021 sehen wir insbesondere Risiken aus den noch anhaltenden und nachwirkenden Folgen der Corona-Pandemie auf die Nachfrage nach Mobilitäts- und Transportleistungen. Der DB-Konzern hat aus Sicht des Vorstands die erforderlichen Maßnahmen eingeleitet, um sich gegen die aktuellen Risiken zu schützen und mögliche Chancen nutzen zu können.

AUSRICHTUNG DES DB-KONZERNS

Die im Juni 2019 vorgestellte Strategie Starke Schiene definiert unverändert die zukünftige Ausrichtung des DB-Konzerns.

Künftige Absatzmärkte

Im deutschen Personenverkehrsmarkt sind unsere Wachstumsmöglichkeiten einerseits aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität und kartellrechtlicher Einschränkungen begrenzt. Andererseits wächst die Unterstützung, den umweltfreundlichen Verkehrsträger mit gezielten Maßnahmen im Sinne des Klimaschutzes zu fördern. Unser Fokus liegt daher weiterhin auf dem Ausbau der Kapazitäten, der Verteidigung unserer starken Marktstellung sowie der Anteilssteigerung der Schiene im intermodalen Wettbewerb. Im deutschen Personenverkehrsmarkt erwarten wir mittelfristig weiterhin einen Wandel hin zu bedarfsorientierten Verkehren auf der Straße. Beispielsweise wird das autonome Fahren dazu führen, dass immer weniger Menschen einen eigenen Pkw besitzen müssen. Gleichzeitig bieten autonome Verkehre auf der Straße das Potenzial, den öffentlichen Verkehr in gewissen Teilen unabhängig von Haltestellen und Fahrplänen und damit flexibler zu gestalten.

Im SGV liegt unser Fokus unverändert auf dem europäischen Markt. Wir verfügen über eine gute Position auf allen zentralen europäischen Achsen und bieten Verbindungen bis nach China an.

Auch im Bereich Spedition und Logistik erwarten wir 2021 eine schrittweise Wiederbelebung der 2020 aufgrund der Corona-Pandemie teilweise stark eingebrochenen Märkte.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

- > Prognosen für Entwicklung im Jahr 2021 basieren auf der Annahme, dass mit fortschreitender Impfung der Bevölkerung ab dem Frühsommer 2021 die schrittweise Rückkehr zu überwiegend ungestörten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Aktivitäten möglich sein wird.

Voraussichtliche Entwicklung (in %)	2020	2021
Welthandel	-5,9	+9,0
BIP Welt	-3,7	+5,5
BIP Euro-Raum	-6,9	+4,0
BIP Deutschland	-5,3	+3,5

Stand Februar 2021. Prognosen für 2021 auf halbe Prozentpunkte gerundet.
Quelle: Oxford Economics

Für 2021 wird eine deutliche Erholung der Weltwirtschaft erwartet, die jedoch in vielen Regionen nicht ausreichen wird, die Verluste des Krisenjahres 2020 aufzuwiegen, so dass dort die Wirtschaftsleistung voraussichtlich erst 2022 wieder den Stand von 2019 erreicht. Verzögerungen bei der Bekämpfung der Corona-Pandemie könnten diese Prognose noch einmal verschlechtern.

Hinzu kommt, dass die Unternehmen weiterhin durch bereits vor der Corona-Krise bestehende Entwicklungen belastet werden. Hierzu gehören Handelskonflikte, geopolitische Konflikte und die nach wie vor in ihrem Ausmaß schwer einzuschätzenden Folgen des Brexits. Hinzu kommt, dass die Corona-Krise die Staatsverschuldung nicht nur in Deutschland, sondern auch in vielen anderen Staaten erhöht hat. Sollten die Finanzmärkte das Vertrauen in die Kreditwürdigkeit dieser Staaten verlieren, könnten weitreichende Folgen für das gesamte Finanzsystem drohen.

Aus den genannten Gründen erwarten wir, dass sich Unternehmen bei den Investitionen weiterhin zurückhalten, was wiederum die weiteren Aussichten auf Wirtschaftswachstum schmälert. Gerade Deutschland als wichtiger Produzent von Investitionsgütern dürfte von der genannten Entwicklung betroffen sein.

VERKEHRSMÄRKTE

Personenverkehr

Voraussichtliche Marktentwicklung (in %)	2020	2021
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	-18,0	+12,0

Stand Februar 2021. Prognose für 2021 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Nach dem coronabedingten Leistungseinbruch in 2020 dürfte sich der deutsche Personenverkehrsmarkt 2021 spürbar erholen. Dennoch wird die Leistungsmenge noch deutlich hinter dem Vorkrisenniveau aus 2019 zurückbleiben.

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage hängt stark vom Infektionsgeschehen, von regulatorischen Maßnahmen und vom damit einhergehenden Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ab. Pendlerverkehre und Geschäftsreisen werden in Teilen möglicherweise dauerhaft durch Heimarbeit und digitale Kommunikation ersetzt. Individuelle Fortbewegungsformen mit geringem Infektionsrisiko – vor allem Pkw oder Fahrrad fahren oder zu Fuß gehen – behalten bei andauernder Corona-Pandemie den Vorzug gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln.

- > Unter diesen Umständen dürfte allen voran der MIV sein Leistungsvolumen an das Vorkrisenniveau annähern. Steigende Kraftstoffpreise durch die 2021 in Kraft tretende CO₂-Bepreisung bleiben zunächst von untergeordneter Bedeutung.
- > Der innerdeutsche Luftverkehr steht angesichts infektionsschutzbedingt verhaltener Nachfrage und eines stark ausgedünnten Angebots vor einer langwierigen Erholung. In 2021 wird er absehbar nur einen Bruchteil der Verluste aus 2020 wieder aufholen.
- > Der ÖSPV nimmt voraussichtlich wieder erkennbar zu, leidet im Nahverkehr aber weiter unter Substitutionseffekten durch Pkw und Fahrrad. Fernbusverkehre dürften sich aufgrund des zurückgefahrenen Angebots und des starken Wettbewerbs durch den SPV vergleichsweise schwächer entwickeln.
- > Für den SPV rechnen wir mit einer spürbaren Erholung im Nah- und Fernverkehr. Der Fernverkehr dürfte dabei von Zugewinnen aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr profitieren. Wesentliche Prämissen für diese Entwicklung sind ein rückläufiges Infektionsgeschehen, gelockerte beziehungsweise aufgehobene Kontaktbeschränkungen und ein wiedererstarkendes Vertrauen in öffentliche Verkehrsmittel.

Auch im europäischen Personenverkehr wird die Entwicklung verkehrsträgerspezifisch und regional differenziert ausfallen. Finanzielle Schwächen und strategische Neuausrichtungen einzelner Anbieter machen eine Konsolidierung des Mobilitätsmarktes wahrscheinlich. Eine progressive Klimapolitik der Europäischen Union und ihrer Mitgliedsstaaten bleibt jedoch langfristiger Motor für die Entwicklung klimafreundlicher öffentlicher Mobilität – und damit insbesondere auch des Schienenpersonenverkehrs.

Güterverkehr und Logistik

Voraussichtliche Marktentwicklung (in %)	2020	2021
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	- 4,2	+ 4,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	- 7,6	+ 6,0
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	- 8,6	+ 6,0
Globale Luftfracht (Basis t)	- 11,0	+ 6,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	- 3,0	+ 5,0
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	- 4,5	+ 5,5

Stand Februar 2021. Prognosen für 2021 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für 2021 ist davon auszugehen, dass sich die schwachen Konjunkturimpulse, die sich 2020 gezeigt haben, über den Jahreswechsel hinaus zunächst fortsetzen. Der weitere Ausblick ist von einer großen Unsicherheit geprägt. Unter der Annahme einer Eindämmung der Corona-Krise sowie des Ausbleibens weiterer krisenhafter Ereignisse werden im Jahresverlauf 2021 Erholungstendenzen unterstellt, wobei bis zum Jahresende das Leistungsniveau des Jahres 2019 für den Gesamtmarkt noch nicht wieder erreicht werden dürfte. Entsprechend der weiter abgeschwächten Nachfrage wird der Markt auch weiterhin durch einen anhaltenden Preis- und Wettbewerbsdruck gekennzeichnet sein.

Nach den Einbrüchen in 2020 in den schienenaffinen Branchen wie zum Beispiel Erze und Stahl, aber auch im Bereich Automotive und im Kombinierten Verkehr, wird für den SGV in Deutschland ein kräftiger Leistungsanstieg erwartet. Gestützt werden dürfte das Wachstum darüber hinaus durch Effekte aus einer verbesserten Wettbewerbsfähigkeit durch Qualitätssteigerungen und eine zusätzliche Stimulierung aus der Trassenpreisförderung. Belastend werden sich hingegen die anhaltenden strukturellen Veränderungen im Rahmen der fortschreitenden Energiewende auswirken.

Für den Straßengüterverkehr, der 2020 im Verkehrsträgervergleich den geringsten Rückgang verzeichnete, wird für 2021 eine leicht unterdurchschnittliche, aber ebenfalls kräftige Entwicklung erwartet. Neben den unterstellten Nachholeffekten werden auch die robuste Konsumstimmung und die Baunachfrage das Wachstum stützen.

Die Binnenschifffahrt sollte nach dem Leistungsrückgang in 2020 ebenfalls einen kräftigen Anstieg in 2021 verzeichnen. Aufgrund der Witterungsabhängigkeit und der dadurch in den letzten Jahren wieder vermehrt aufgetretenen Einschränkungen durch Niedrigwasser bleibt der Ausblick jedoch zusätzlich risikobehaftet.

Unter der Annahme einer Eindämmung der Corona-Krise sowie des Ausbleibens weiterer krisenhafter Ereignisse wird auch für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt für 2021 ein starker Leistungsanstieg erwartet. Dieser sollte durch die Erholung der Industrieproduktion und des europäischen Außen- und Binnenhandels sowie diverser Förderprogramme und Initiativen für den Schienengüterverkehr gestützt werden. Es ist davon auszugehen, dass dem Kombinierten Verkehr dabei wieder eine wachstumstreibende Rolle zukommt.

- > Für den europäischen Landverkehrsmarkt wird in 2021 ein Umsatz über Vorjahres-, allerdings unter Vorkrisenniveau erwartet. Treiber dieser Entwicklung ist eine starke konjunkturelle Erholung. Für Osteuropa wird eine schnellere Erholung und teilweise ein Wachstum über das Niveau des Jahres 2019 erwartet. Im Gegensatz dazu werden die meisten westeuropäischen Länder in 2021 noch nicht wieder die Volumina von 2019 erreichen.
- > Für den amerikanischen Landtransport erwarten wir, dass sich das Frachtniveau weiter verbessern wird. Im dritten Quartal meldeten die meisten großen LTL-Unternehmen in den USA Frachtniveaus auf oder leicht über 2019. Da sich die Volkswirtschaft langsam wieder erholen wird, ist davon auszugehen, dass sich die Entwicklung in dem Maße beschleunigen wird, in dem die Impfraten schrittweise ansteigen.
- > Der asiatische Landtransport wird von der Erholung der Wirtschaft nach Überwindung der Corona-Krise profitieren. Das BIP wird hier nach einem Rückgang um 1,6 % in 2020 in 2021 um 6,4 % ansteigen, basierend auf den aktuellen Prognosen von Oxford Economics (vorbehaltlich der Risiken von geopolitischer Unsicherheit und von Turbulenzen auf den Finanzmärkten).

- > Nach dem historischen Einbruch in 2020 wird mit einer robusten Erholung des Luftfrachtmarktes gerechnet, obgleich diese Erholung die Einbrüche von 2020 nicht wird ausgleichen können. Die mit dem wachsenden Zugang der Weltbevölkerung zu einem Impfstoff oder zu einer Medikation gegen Corona einhergehende Erholung von Volkswirtschaften wird sich positiv auf das Luftfrachtwachstum auswirken. Die schrittweise Wiederaufnahme von (Flug-)Reisetätigkeiten wird sich auf das Luftfrachtratenniveau auswirken, jedoch ist für 2021 noch nicht damit zu rechnen, dass das Ratenniveau von vor der Corona-Krise erreicht wird. Entwicklungen aus politischen Entscheidungen heraus werden das Marktgeschehen zusätzlich beeinflussen können (wechselseitige Handelssanktionen zwischen den USA und China, Entscheidungen der neuen US-Administration, Brexit etc.). Die weitere Entwicklung rund um die Corona-Pandemie wird die Märkte maßgeblich beeinflussen.
- > Die Aussichten für den globalen Seefrachtmarkt sind stark abhängig davon, wie sich Angebot und Nachfrage sowie eine zweite Welle der Pandemie entwickeln. Vorerst wird erwartet, dass die Marktgröße bis 2021 oder Anfang 2022 wieder das Niveau von 2019 erreicht.
- > Unter Berücksichtigung der Corona-Krise erwartet der Markt für die Kontraktlogistik in 2021 eine langsame Erholung gegenüber dem Berichtsjahr und kalkuliert mit einem gedämpften Wachstum, das mehrere Prozentpunkte unter dem prognostizierten Niveau von vor der Corona-Pandemie liegen wird. Aus geografischer Sicht wird weiter ein weltweites Wachstum vor allem in Asien-Pazifik mit einer mittleren einstelligen Prozentrage erwartet, während in Amerika, Europa und Nahem/Mittlerem Osten und Afrika weiterhin nur sehr geringe bis stagnierende Wachstumsraten zu verzeichnen sein werden. Bei den Marktsektoren E-Commerce, Gesundheitswesen, Elektronik und einigen Konsumgüterindustrien gehen wir weiterhin von einer gesunden Geschäftsentwicklung aus, wohingegen die Bereiche Automobil, Industrie und Einzelhandel eine langsamere und anhaltende Erholung verzeichnen werden. Die Luft- und Raumfahrtindustrie dürfte bis 2022 weiterhin ein gedämpftes Wachstum aufweisen. Das größte Negativrisiko sehen wir nach wie vor in der unvorhersehbaren Entwicklung wesentlicher nachfolgender Wellen der Corona-Pandemie und ihren wahrscheinlichen Auswirkungen auf die weltweite Makroökonomie.

Infrastruktur

Für die Trassennachfrage in 2021 wird eine positive Entwicklung prognostiziert. Neben Nachholeffekten nach der Corona-Pandemie führen die Erhöhung der Regionalisierungsmittel im SPNV und die Angebotsausweitung im Zuge der Fernverkehrsoffensive im SPfV zu einem steigenden Absatzniveau. Im SGV wird aufgrund des makroökonomischen Umfelds ein Mengenwachstum erwartet, das jedoch durch die Corona-Pandemie gedämpft wird.

Die Zahl der Stationshalte wird sich 2021 wieder stabilisieren und den positiven Trend der Jahre vor 2020 fortsetzen. Der Anteil konzernexterner Bahnen an den Stationshalten wird weiter steigen.

Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen werden sich 2021 durch die Corona-Auswirkungen allerdings rückläufig entwickeln und deutlich unter dem Niveau von 2020 liegen.

BESCHAFFUNGSMÄRKTE

Als Basisszenario erwarten wir für 2021 keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Die Unsicherheiten angesichts der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie und des wachsenden Protektionismus lassen keinen starken Preisauftrieb erwarten. Zentraler Punkt am Ölmarkt dürfte die Förderdisziplin der OPEC+-Gruppe sein. Zudem steht die Schieferölförderung in den USA bereit, bei entsprechenden Preissignalen die Lücke zu füllen.

Mit dem *Grünen Deal* → 65 will die EU durch den klimafreundlichen Umbau der Wirtschaft Europa bis 2050 CO₂-neutral machen. Er sieht eine Anhebung des CO₂-Reduzierungsziels für 2030 auf mindestens 55% und eine Überarbeitung des Emissionshandelssystems vor. Auch das Wiederaufbauprogramm zur Bekämpfung der Corona-Pandemie (*Next Generation EU* → 65) betont Nachhaltigkeitsaspekte. Damit dürfte der Strukturwandel im Energiesektor nochmals beschleunigt werden. Der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien dürfte Preisausschläge am Stromspotmarkt aufgrund ihrer eingeschränkten Prognostizierbarkeit weiter verstärken. Der gleichzeitige Kernkraft- und Kohleausstieg könnte insbesondere ab 2023 für Preisauftrieb sorgen.

FINANZMÄRKTE

Angesichts der Auswirkungen der globalen Corona-Pandemie gehen wir davon aus, dass einerseits die lockere Geldpolitik Bestand haben wird und andererseits die Zentralbanken weiterhin in hohem Maße Anleihen aufkaufen werden. Beides zusammen wird für weiter niedrige beziehungsweise negative Zinsen sorgen.

ENTWICKLUNG DES DB-KONZERNS

- > Fortschritte bei Umsetzung der Strategie Starke Schiene, Investitionstätigkeit nimmt weiter zu.
- > Hohe Unsicherheit bezüglich Dynamik des Erholungsprozesses in 2021.
- > Ergebnisentwicklung voraussichtlich deutlich über Vorjahresniveau.

Unsere Prognosen für die Entwicklung des DB-Konzerns und der Geschäftsfelder im Geschäftsjahr 2021 basieren auf unseren Erwartungen zu Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen.

Die Geschäftsentwicklung des DB-Konzerns wird voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2021 erheblich durch den weiteren Verlauf der Corona-Pandemie beeinflusst werden, deren Länge und Intensität zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht absehbar ist. Deshalb unterliegen die nachfolgenden Prognosen höherer Unsicherheit als in früheren Jahren.

Top-Ziele Starke Schiene

Voraussichtliche Entwicklung	2020	2021
Reisende Fernverkehr (Schiene) in Mio.	81,3	> 100
Reisende Nahverkehr (Schiene) in Mio.	1.215	> 1.250
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr (Deutschland) in Mrd. tkm	56,2	> 59
Betriebsleistung auf dem Netz (Deutschland) in Mio. Trkm	1.066	~ 1.100
Kundenzufriedenheit DB Fernverkehr in ZI	80,2	80
Kundenzufriedenheit DB Regio (Schiene) in ZI	69,0	70
Kundenzufriedenheit DB Cargo in ZI	68	65
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	81,8	79
Pünktlichkeit DB Regio (Schiene) in %	95,6	95
Pünktlichkeit DB Cargo (Deutschland) in %	77,6	75
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in %	61,4	62
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,9	
ROCE in %	-7,0	↗
Tilgungsdeckung in %	0,8	↗

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
 → auf Vorjahresniveau
 ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

- > Die Leistungsentwicklung im Nah-, Fern- und Schienengüterverkehr sowie die Trassennachfrage sollte sich in 2021 wieder spürbar positiv entwickeln. Das genaue Ausmaß der Erholung wird dabei ganz wesentlich vom weiteren Verlauf der Corona-Pandemie geprägt werden.
- > Nach der deutlichen Verbesserung der Kundenzufriedenheit in 2020 erwarten wir für 2021 eine Konsolidierung.
- > Für 2021 rechnen wir auch bei der Pünktlichkeitsentwicklung mit einer Konsolidierung infolge des Wegfalls der positiven Effekte durch die spürbar gesunkene Netzauslastung in 2020 durch die Corona-Effekte.

- > Unsere Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasintensität des DB-Bahnstroms in Deutschland werden wir durch eine weitere Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien fortführen.
- > Die konzernweite Mitarbeitendenbefragung findet alle zwei Jahre statt. Als Teil des Folgeprozesses der Mitarbeitendenbefragung werden im ersten Halbjahr 2021 teamübergreifende Miteinander-Werkstätten durchgeführt. In diesen wird, aufbauend auf den Ergebnissen der Befragung, an der Zusammenarbeit sowie an den fünf Prinzipien des Kompasses für ein starkes Miteinander gearbeitet.
- > Aufgrund der erwarteten deutlichen Verbesserung des bereinigten EBIT bei einem gleichzeitigen Anstieg des Capital Employed entwickelt sich der ROCE voraussichtlich deutlich positiver.
- > Auch die Tilgungsdeckung dürfte sich infolge des erwarteten verbesserten operativen Ergebnisses spürbar steigern.

Zusätzliche Kennzahlen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Voraussichtliche Entwicklung (in Mrd. €)	2020	2021
Umsatz	39,9	> 41
EBIT bereinigt	-2,9	~ -2
Brutto-Investitionen	14,4	> 15
Netto-Investitionen	5,9	> 6
Fälligkeiten	2,3	2,2
Anleiheemissionen (Senior)	5,4	> 5
Netto-Finanzschulden per 31.12.	29,3	< 30

Die ökonomische Entwicklung des DB-Konzerns im Geschäftsjahr 2021 wird ganz wesentlich durch die Dynamik der Fortsetzung der Nachfrageerholung geprägt werden. Wir erwarten daher zwar wieder eine deutlich positive Umsatz- und Ergebnisentwicklung, das Ausmaß ist aber sehr stark mit Unsicherheiten behaftet.

Unsere Qualitäts- und Investitionsoffensive für den Systemverbund Bahn wollen wir mit hohen Investitionen weiter fortführen. Wir wollen damit unsere Qualität und die Kundenzufriedenheit verbessern, die Digitalisierung (inklusive Verbesserung der IT-Sicherheit) vorantreiben und unsere Leistungsfähigkeit steigern. Die Investitionen werden im Geschäftsjahr 2021 voraussichtlich oberhalb des Niveaus des Berichtsjahres liegen. Hier machen sich höhere Fahrzeuginvestitionen bei DB Fernverkehr (ICE 4 und Intercity2) und höhere Investitionen in die Schieneninfrastruktur im Rahmen der LuFV III → 236 bemerkbar.

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch im Geschäftsjahr 2021 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. 2021 haben wir fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in vergleichbarer Höhe zum Vorjahr zu tilgen. Der Finanzmittelbedarf daraus wird durch die Emission von öffentlichen und nicht öffentlichen Anleihen gedeckt. Emissionsbegleitend sind Roadshows in Europa und Asien geplant.

Für unsere Kapitalmarktaktivitäten verfügen wir unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus unseren *Debt-Issuance-Programmen* → 102 f. sowie unserem *Commercial-Paper-Programm* → 102 f. Die *garantierten Kreditfazilitäten* → 102 f. dienen als Rückfallebene im Fall der Störung des Kapitalmarktzugangs. Zu Jahresbeginn 2021 haben wir über die DB Finance drei *Senioranleihen* → 176 emittiert und waren auch weiter im Commercial-Paper-Markt mit sieben Emissionen aktiv. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch 2021 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen werden auch im Geschäftsjahr 2021 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse abgedeckt. Zudem sind Mittelzuflüsse des Bundes im Rahmen des *Klimapakets* → 62 f. und der *Corona-Unterstützung* → 62 geplant. Die vom DB-Konzern zu finanzierenden Netto-Investitionen werden voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2021 nicht vollständig aus der Innenfinanzierung abgedeckt werden können.

Es ist unverändert geplant, DB Arriva mittelfristig zu desinvestieren. Wir gehen davon aus, dass dies nach 2021 erfolgt.

Die Netto-Finanzschulden werden per 31. Dezember 2021 unter Berücksichtigung der positiven Effekte aus den geplanten Maßnahmen zur Stärkung des Eigenkapitals der DB AG durch den Bund und der unterstellten Pandemieentwicklung voraussichtlich zumindest nicht weiter signifikant ansteigen.

Unsere M&A-Aktivitäten werden wir im Geschäftsjahr 2021 selektiv und fokussiert fortführen.

Zusätzliche Kennzahlen zur Ökologie

Voraussichtliche Entwicklung	2020	2021
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 in %	- 34,4	- 33,6
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.039	2.100
Recyclingquote in %	95,6	> 95

- > Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie haben wir unsere Erwartungen für die spezifischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 angepasst. Wesentlicher Grund ist die nur begrenzte Einschränkung des Fahrplans, verbunden mit der deutlich reduzierten Reisendenzahl in unseren Zügen. Für die Zielerreichung 2030 sind unsere wesentlichen Maßnahmen die Anhebung des Anteils erneuerbarer Energien für unsere strombasierten Verkehre sowie die fortlaufende Modernisierung unserer Flotten und Anlagen.
- > Die Lärmsanierung von Strecken werden wir 2021 planmäßig fortführen.
- > Die Recyclingquote werden wir auch 2021 auf einem hohen Niveau halten.

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.

Querverweise im Lagebericht

Dieser Lagebericht enthält Querverweise auf weiterführende Informationen, die nicht Teil dieses Lageberichts sind. Die entsprechenden Stellen sind im Bericht mit dem Symbol **Begriff** → gekennzeichnet und sind nicht Gegenstand des Lageberichts.



Konzern- Abschluss

184 > Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

185 > Konzern-Bilanz

186 > Konzern-Kapitalflussrechnung

187 > Konzern-Eigenkapitalspiegel

188 > Konzern-Anhang

**250 > Bestätigungsvermerk des unabhängigen
Abschlussprüfers**

GRI
201-1

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung



Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. (in Mio. €)	Anhang	2020	2019
Umsatzerlöse	(1)	39.901	44.430
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	(2)	3.564	3.166
Gesamtleistung		43.465	47.596
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	3.439	3.030
Materialaufwand	(4)	- 22.757	- 22.262
Personalaufwand	(5)	- 18.297	- 18.152
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	(6)	- 5.372	- 3.671
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	- 5.235	- 5.157
Operatives Ergebnis (EBIT)		- 4.757	1.384
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	(8)	- 21	- 12
Zinsergebnis	(9)	- 615	- 655
Übriges Finanzergebnis	(10)	- 91	- 36
Finanzergebnis		- 727	- 703
Ergebnis vor Ertragsteuern		- 5.484	681
Ertragsteuern	(11)	- 223	- 1
Jahresergebnis		- 5.707	680
Jahresergebnis			
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Jahresergebnis		- 5.710	662
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber		26	5
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis		- 23	13
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)	(12)		
unverwässert		- 13,28	1,54
verwässert		- 13,28	1,54

ÜBERLEITUNG ZUM KONZERN-GESAMTERGEBNIS



Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
Jahresergebnis	- 5.707	680
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	- 1.067	- 775
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	- 1.067	- 775
Änderung aus Währungsumrechnung	- 173	78
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere / Reklassifizierungen Cashflow-Hedges	1	0
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	- 23	- 42
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	2
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	- 195	38
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)	- 1.262	- 737
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	- 21	65
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	- 21	65
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Cashflow-Hedges	1	- 1
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	1	- 1
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)	- 1.282	- 673
Gesamtergebnis	- 6.989	7
Gesamtergebnis		
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Gesamtergebnis	- 6.987	- 11
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	26	5
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Gesamtergebnis	- 28	13

GRI 102-7 Konzern-Bilanz

AKTIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	(13)	47.704	46.591
Immaterielle Vermögenswerte	(14)	2.290	3.894
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	(15)	458	501
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	(17)	57	44
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	1.140	756
Derivative Finanzinstrumente	(21)	151	181
Aktive latente Steuern	(16)	1.164	1.246
		52.964	53.213
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	(18)	1.937	1.520
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	(17)	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(19)	4.849	4.871
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(19)	2.205	2.036
Forderungen aus Ertragsteuern	(20)	55	60
Derivative Finanzinstrumente	(21)	13	134
Flüssige Mittel	(22)	3.411	3.993
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	(23)	0	0
		12.471	12.615
Bilanzsumme		65.435	65.828

PASSIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(24)	2.150	2.150
Rücklagen	(25)	- 3.316	3.400
Erwirtschaftete Ergebnisse	(26)	6.302	7.225
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG		5.136	12.775
Nicht beherrschende Anteile	(27)	132	155
Hybridkapital	(27)	2.002	1.997
		7.270	14.927
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	27.070	23.977
Übrige Verbindlichkeiten	(29)	734	338
Derivative Finanzinstrumente	(21)	319	287
Pensionsverpflichtungen	(31)	6.517	5.354
Sonstige Rückstellungen	(32)	2.576	2.246
Passive Abgrenzungen	(33)	316	455
Passive latente Steuern	(16)	154	163
		37.686	32.820
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	6.254	4.716
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(29)	6.312	5.789
Sonstige Verbindlichkeiten	(29)	3.308	3.432
Ertragsteuerschulden	(30)	191	190
Derivative Finanzinstrumente	(21)	60	79
Sonstige Rückstellungen	(32)	3.465	2.852
Passive Abgrenzungen	(33)	889	1.023
		20.479	18.081
Bilanzsumme		65.435	65.828

Konzern-Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. (in Mio. €)		↓	
	Anhang	2020	2019
Ergebnis vor Steuern		- 5.484	681
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		5.372	3.671
Abschreibungen / Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		56	5
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		96	- 145
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		- 1	1
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen		- 3	-
Zins- und Dividendenerträge		- 115	- 50
Zinsaufwendungen		729	703
Fremdwährungsergebnis		25	18
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen		21	12
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge		2.233	1.235
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		- 831	- 408
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten		- 29	- 1.768
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel		2.069	3.955
Erhaltene Zinsen		28	31
Erhaltene (+) / gezahlte (-) Dividenden und Ausschüttungen		0	- 2
Gezahlte Zinsen		- 519	- 556
Gezahlte (-) / erstattete (+) Ertragsteuern		- 158	- 150
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit		1.420	3.278
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		228	473
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		- 13.284	- 11.661
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		8.516	7.447
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen		- 48	- 74
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten		0	-
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		- 24	- 4
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel		4	-
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel sowie für den Erwerb von Unternehmensteilen		- 40	- 23
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen		0	-
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen		- 1	- 11
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 4.649	- 3.853
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen		-	1.993
Auszahlungen für den Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen		- 2	-
Gewinnausschüttungen an Gesellschafter		- 650	- 650
Gewinnausschüttungen an nicht beherrschende Anteile und Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber		- 27	- 12
Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten		- 995	- 954
Einzahlungen aus der Begebung von Senioranleihen		5.327	1.995
Auszahlungen für die Tilgung von Senioranleihen		- 2.078	- 1.913
Einzahlungen aus der Aufnahme von zinslosen Darlehen der öffentlichen Hand		8	-
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von zinslosen Darlehen des Bundes		- 163	- 178
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper		2.795	923
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper		- 1.509	- 211
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		2.706	993
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel		- 523	418
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	(22)	3.993	3.544
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel		4	-
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		- 63	31
Flüssige Mittel am Ende der Periode	(22)	3.411	3.993

Konzern-Eigenkapitalspiegel

	Rücklagen								Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG		Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital	
in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere	Marktbewertung Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen	Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse		Hybridkapital		
Stand per 01.01.2019	2.150	6.310	16	-1	-106	-2.133	-12	4.074	7.211	13.435	-	157	13.592
+ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.992	1	1.993
- Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-3	-3
- Dividendenzahlung / Vergütung Hybridkapital	-	-	-	-	-	-	-	-	- 650	- 650	-	-12	- 662
± Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
± Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-1	-1	2	1	-	-1	-
± Gesamtergebnis	-	-	78	2	-43	-710	-	- 673	662	-11	5	13	7
davon Jahresergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	662	662	5	13	680
davon Währungsänderungen	-	-	78	-	-	-	-	78	-	78	-	0	78
davon latente Steuern	-	-	-	-	-1	65	-	64	-	64	-	-	64
davon Marktbewertung / Reklassifizierung	-	-	-	0	-42	-	-	-42	-	-42	-	-	-42
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	-775	-	-775	-	-775	-	-	-775
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	2	-	-	-	2	-	2	-	-	2
Stand per 31.12.2019	2.150	6.310	94	1	-149	-2.843	-13	3.400	7.225	12.775	1.997	155	14.927

GRI

201-1

	Rücklagen								Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG		Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital	
in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere	Marktbewertung Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen	Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	Hybridkapital			
Stand per 01.01.2020	2.150	6.310	94	1	-149	-2.843	-13	3.400	7.225	12.775	1.997	155	14.927
+ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	10
- Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1	-1
- Dividendenzahlung / Vergütung Hybridkapital	-	-	-	-	-	-	-	-	-650	-650	-21	-6	-677
+ Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-5.439	-	-	-	-	-	-5.439	5.439	-	-	-	-
+ Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	0	0	-2	-2	-	2	0
+ Gesamtergebnis	-	0	-169	1	-22	-1.087	-	-1.277	-5.710	-6.987	26	-28	-6.989
davon Jahresergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-5.710	-5.710	26	-23	-5.707
davon Währungsänderungen	-	-	-169	-	-	-	-	-169	-	-169	-	-4	-173
davon latente Steuern	-	-	-	-	1	-21	-	-20	-	-20	-	-	-20
davon Marktbewertung / Reklassifizierung	-	-	-	1	-23	-	-	-22	-	-22	-	-	-22
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	-1.066	-	-1.066	-	-1.066	-	-1	-1.067
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stand per 31.12.2020	2.150	871	-75	2	-171	-3.930	-13	-3.316	6.302	5.136	2.002	132	7.270

Konzern-Anhang

SEGMENTINFORMATIONEN NACH GESCHÄFTSSEGMENTEN

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. bzw. per 31.12. (in Mio. €)	DB Fernverkehr		DB Regio		DB Cargo		DB Netze Fahrweg		DB Netze Personenbahnhöfe		DB Netze Energie	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Externe Umsatzerlöse	2.753	4.824	7.553	8.830	3.854	4.188	1.808	1.687	525	590	1.297	1.308
Interne Umsatzerlöse	126	161	109	115	265	261	3.852	3.965	733	749	1.427	1.504
Umsatzerlöse	2.879	4.985	7.662	8.945	4.119	4.449	5.660	5.652	1.258	1.339	2.724	2.812
Externe übrige Erträge	140	162	850	288	386	420	713	822	160	196	36	48
Interne übrige Erträge	68	57	114	105	45	52	265	265	30	27	40	34
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	15	12	47	82	40	40	1.192	1.009	89	65	24	20
Erträge	3.102	5.216	8.673	9.420	4.590	4.961	7.830	7.748	1.537	1.627	2.824	2.914
Materialaufwand	- 2.711	- 2.769	- 5.394	- 5.545	- 2.527	- 2.590	- 2.155	- 1.931	- 691	- 637	- 2.468	- 2.531
Personalaufwand	- 1.119	- 1.054	- 2.172	- 2.127	- 1.771	- 1.741	- 3.306	- 3.145	- 401	- 373	- 134	- 130
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 609	- 604	- 923	- 692	- 613	- 617	- 1.283	- 1.229	- 274	- 268	- 131	- 125
EBITDA	- 1.337	789	184	1.056	- 321	13	1.086	1.443	171	349	91	128
Planmäßige Abschreibungen ²⁾	- 344	- 304	- 631	- 648	- 363	- 321	- 685	- 662	- 147	- 139	- 84	- 85
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ²⁾	-	-	- 4	0	- 44	0	8	26	-	-	- 2	0
EBIT (operatives Ergebnis)	- 1.681	485	- 451	408	- 728	- 308	409	807	24	210	5	43
Operativer Zinssaldo ³⁾	- 19	- 6	- 46	- 48	- 58	- 63	- 143	- 179	- 31	- 39	- 16	- 20
Operatives Ergebnis nach Zinsen ³⁾	- 1.700	479	- 497	360	- 786	- 371	266	628	- 7	171	- 11	23
Sachanlagen	5.456	4.591	6.296	6.533	3.037	3.037	20.676	19.995	3.476	3.382	1.144	1.171
+ Immaterielle Vermögenswerte	48	23	37	35	185	190	160	147	48	35	10	18
davon Goodwill	0	0	6	6	1	1	-	-	-	-	-	-
+ Vorräte	172	138	527	237	188	168	229	216	0	0	104	103
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ⁴⁾	37	63	727	751	456	482	153	170	71	76	112	170
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte ⁴⁾	125	171	964	735	190	193	453	536	51	22	159	145
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Forderungen aus Ertragsteuern	-	-	1	1	2	1	-	0	-	-	0	0
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴⁾	- 299	- 355	- 967	- 607	- 407	- 452	- 666	- 530	- 96	- 91	- 422	- 283
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten ⁴⁾	- 244	- 281	- 894	- 789	- 219	- 246	- 613	- 615	- 241	- 195	- 44	- 67
- Ertragsteuerschulden	0	0	- 1	- 1	- 2	- 8	-	-	0	0	-	-
- Sonstige Rückstellungen	- 31	- 26	- 2.200	- 1.564	- 197	- 149	- 482	- 351	- 41	- 26	- 28	- 24
- Passive Abgrenzungen	- 385	- 476	- 110	- 126	- 5	- 7	- 238	- 379	- 104	- 115	- 1	- 2
- Abgegrenzte Verbindlichkeiten ⁴⁾	- 74	- 95	- 158	- 195	- 172	- 203	- 235	- 274	- 15	- 24	- 8	- 11
Capital Employed ⁵⁾	4.805	3.753	4.222	5.010	3.056	3.006	19.437	18.915	3.149	3.064	1.026	1.220
Netto-Finanzschulden	2.335	1.379	1.623	2.494	2.503	2.506	10.454	10.090	1.600	1.543	608	782
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	1	1	4	4	33	38	2	1	0	0	0	0
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	1	4	2	1	0	-	-	0	0
Brutto-Investitionen	1.290	1.241	434	560	452	570	8.480	7.441	1.338	1.096	273	193
Erhaltene Investitionszuschüsse	- 40	-	- 16	- 12	- 14	- 47	- 7.117	- 6.386	- 1.085	- 834	- 222	- 132
Netto-Investitionen	1.250	1.241	418	548	438	523	1.363	1.055	253	262	51	61
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen)	-	-	-	-	16	-	1	-	-	-	-	-
Mitarbeitende ⁶⁾	18.794	17.289	37.159	36.374	30.052	29.525	50.330	48.787	6.525	6.216	1.861	1.772

¹⁾ Betrifft Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge sowie die Überleitung des Capital Employed auf die externe Darstellung.

²⁾ Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

³⁾ Kennzahl aus dem internen Berichtswesen, keine externe Darstellung.

⁴⁾ Inhaltliche Zuordnung gemäß Managementberichterstattung.

⁵⁾ Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen beziehungsweise den Segmentschulden zugerechnet.

⁶⁾ Die Mitarbeitendenzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).



Beteiligungen/ Sonstige		Konsolidierung		Systemverbund Bahn		DB Arriva		DB Schenker		Konsolidierung Übrige		DB-Konzern bereinigt		Überleitung ¹⁾		DB-Konzern	
2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
523	581	-	-	18.313	22.008	3.988	5.405	17.601	17.018	-	-	39.902	44.431	-1	-1	39.901	44.430
4.852	4.611	-11.166	-11.154	198	212	2	5	70	73	-270	-290	-	-	-	-	-	-
5.375	5.192	-11.166	-11.154	18.511	22.220	3.990	5.410	17.671	17.091	-270	-290	39.902	44.431	-1	-1	39.901	44.430
450	514	-	-	2.735	2.450	395	311	261	247	-	-	3.391	3.008	48	22	3.439	3.030
1.270	1.224	-1.760	-1.693	72	71	1	-1	10	9	-83	-79	-	-	-	-	-	-
822	713	1.306	1.196	3.535	3.137	9	11	5	8	15	10	3.564	3.166	-	-	3.564	3.166
7.917	7.643	-11.620	-11.651	24.853	27.878	4.395	5.731	17.947	17.355	-338	-359	46.857	50.605	47	21	46.904	50.626
-3.132	-2.943	9.205	9.302	-9.873	-9.644	-1.430	-1.779	-11.579	-11.058	199	222	-22.683	-22.259	-74	-3	-22.757	-22.262
-3.718	-3.554	-	1	-12.621	-12.123	-2.109	-2.424	-3.437	-3.465	-	1	-18.167	-18.011	-130	-141	-18.297	-18.152
-1.165	-1.208	2.293	2.248	-2.705	-2.495	-805	-776	-1.624	-1.750	129	122	-5.005	-4.899	-230	-258	-5.235	-5.157
-98	-62	-122	-100	-346	3.616	51	752	1.307	1.082	-10	-14	1.002	5.436	-387	-381	615	5.055
-551	-513	59	53	-2.746	-2.619	-446	-462	-586	-544	2	1	-3.776	-3.624	-52	-64	-3.828	-3.688
-41	0	-	-	-83	26	-36	-1	-10	-	-	-	-129	25	-1.415	-8	-1.544	17
-690	-575	-63	-47	-3.175	1.023	-431	289	711	538	-8	-13	-2.903	1.837	-1.854	-453	-4.757	1.384
-133	-160	-	-	-446	-515	-37	-48	-58	-57	-	-	-541	-620	-	-	-	-
-823	-735	-63	-47	-3.621	508	-468	241	653	481	-8	-13	-3.444	1.217	-	-	-	-
3.026	2.679	-840	-788	42.271	40.600	2.518	3.197	2.938	2.811	-23	-17	47.704	46.591	-	-	47.704	46.591
288	287	-52	-43	724	692	215	1.756	1.352	1.448	-1	-2	2.290	3.894	-	-	2.290	3.894
27	14	-	-	34	21	0	1.435	1.111	1.164	-	-	1.145	2.620	-	-	1.145	2.620
570	496	-20	-17	1.770	1.341	88	103	79	76	-	-	1.937	1.520	-	-	1.937	1.520
314	465	-	-	1.870	2.177	294	450	2.677	2.248	-	-	4.841	4.875	8	-4	4.849	4.871
1.186	1.220	-1.447	-1.598	1.681	1.424	516	482	618	581	-88	-103	2.727	2.384	618	408	3.345	2.792
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-625	-404	-625	-404
6	6	-	-	9	8	14	15	32	37	-	-	55	60	-	-	55	60
0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0
-621	-604	-	1	-3.478	-2.921	-563	-667	-2.435	-2.055	-	-	-6.476	-5.643	164	-146	-6.312	-5.789
-791	-901	1.446	1.597	-1.600	-1.497	-277	-221	-511	-547	88	104	-2.300	-2.161	-1.742	-1.609	-4.042	-3.770
-36	-38	-	-	-39	-47	-62	-76	-99	-72	9	5	-191	-190	-	-	-191	-190
-2.292	-2.250	-	-	-5.271	-4.390	-351	-334	-409	-363	-10	-11	-6.041	-5.098	-	-	-6.041	-5.098
-45	-107	-	-	-888	-1.212	-306	-256	-11	-11	-	1	-1.205	-1.478	-	-	-1.205	-1.478
-315	-361	-	-	-977	-1.163	-150	-173	-450	-419	-	-	-1.577	-1.755	1.577	1.755	-	-
1.290	892	-913	-848	36.072	35.012	1.936	4.276	3.781	3.734	-25	-23	41.764	42.999	-	-	41.764	42.999
7.315	1.798	-	-	26.438	20.592	1.208	1.760	1.699	1.823	-	-	29.345	24.175	-	-	29.345	24.175
353	347	-	-	393	391	54	99	11	11	-	-	458	501	-	-	458	501
-26	-24	-	-	-21	-21	-1	8	1	1	-	-	-21	-12	-	-	-21	-12
981	714	-120	-102	13.128	11.713	457	718	817	662	-	-	14.402	13.093	-	-	14.402	13.093
0	-1	-	-	-8.494	-7.412	-22	-35	-	-	-	-	-8.516	-7.447	-	-	-8.516	-7.447
981	713	-120	-102	4.634	4.301	435	683	817	662	-	-	5.886	5.646	-	-	5.886	5.646
16	0	-	-	33	0	-	-1	-	-	-	-	33	-1	-	-	33	-1
57.878	55.497	-	-	202.599	195.460	46.008	52.331	74.161	76.153	-	-	322.768	323.944	-	-	322.768	323.944

188 > Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten
190 > Informationen nach Regionen
190 > Grundlagen und Methoden
195 > Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
203 > Erläuterungen zur Bilanz

227 > Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
229 > Erläuterungen zur Segmentberichterstattung
230 > Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente
233 > Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten
234 > Sonstige Angaben

GRI INFORMATIONEN NACH REGIONEN

102-7



Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. (in Mio. €)	Externe Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte ¹⁾		Capital Employed ¹⁾		Brutto-Investitionen		Netto-Investitionen		Mitarbeitende ¹⁾	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Deutschland	21.568	25.165	43.811	42.013	36.671	35.483	13.282	11.826	4.788	4.414	207.996	202.328
Europa (ohne Deutschland)	12.031	13.653	5.799	7.953	4.472	6.863	1.012	1.186	990	1.151	85.699	92.106
Asien/Pazifik	3.519	3.121	1.109	1.143	1.026	1.076	182	133	182	133	16.764	16.890
Nordamerika	2.236	1.924	243	263	483	389	38	37	38	37	9.027	9.285
Übrige Welt	548	568	36	45	60	66	8	13	8	13	3.282	3.335
Konsolidierung	-	-	- 919	- 849	- 948	- 878	- 120	- 102	- 120	- 102	-	-
DB-Konzern bereinigt	39.902	44.431	50.079	50.568	41.764	42.999	14.402	13.093	5.886	5.646	322.768	323.944
Überleitung	-1	-1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DB-Konzern	39.901	44.430	50.079	50.568	41.764	42.999	14.402	13.093	5.886	5.646	322.768	323.944

¹⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

GRUNDLAGEN UND METHODEN

Grundlegende Informationen

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) sowie ihre Tochtergesellschaften (zusammen DB-Konzern) erbringen Dienstleistungen in den Bereichen Personenverkehr sowie Transport und Logistik und betreiben eine umfangreiche Eisenbahninfrastruktur, die auch konzernexternen Nutzern diskriminierungsfrei zur Verfügung steht. Während die Geschäftsaktivitäten in der Eisenbahninfrastruktur maßgeblich im Heimatmarkt Deutschland stattfinden, sind die Geschäftsaktivitäten im Personenverkehr europaweit und im Bereich Güterverkehr und Logistik weltweit aufgestellt.

Die DB AG, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, ist eine Aktiengesellschaft, deren Anteile vollständig von der Bundesrepublik Deutschland (Bund) gehalten werden. Im Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg wird die Gesellschaft unter der Nummer HRB 50000 geführt. Der DB-Konzern hat Wertpapiere i. S. d. § 2 Abs. 1 Satz 1 des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) emittiert, die an organisierten Märkten gemäß § 2 Abs. 11 WpHG gehandelt werden.

Dieser Konzern-Abschluss wurde durch den Vorstand aufgestellt und wird dem Aufsichtsrat für die Aufsichtsratssitzung am 24. März 2021 vorgelegt.

Grundlagen der Abschlusserstellung

Der Konzern-Abschluss wird auf der Grundlage des § 315e HGB und in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das IFRS Interpretations Committee erstellt. Die Rechnungslegungsnormen wurden über die gesamte Berichtsperiode hinweg und grundsätzlich unverändert zum Vorjahr stetig angewendet.

Das Geschäftsjahr der DB AG und ihrer einbezogenen Tochtergesellschaften entspricht dem Kalenderjahr. Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden, soweit nicht anders angegeben, in Millionen Euro (Mio. €) ausgewiesen.

A) STANDARDS, ÜBERARBEITUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN, DIE ERSTMALIG VERBINDLICH FÜR BERICHTS-PERIODEN AB DEM 1. JANUAR 2020 ANZUWENDEN SIND ODER VORZEITIG ANGEWENDET WERDEN

Im Berichtsjahr wurden im Konzern-Abschluss alle neuen und überarbeiteten Standards und Interpretationen berücksichtigt, die erstmalig verbindlich ab dem 1. Januar 2020 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 Auswirkungen aus den neuen Regelungen werden als unwesentlich eingeschätzt.

B) STANDARDS, ÜBERARBEITUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN, DIE ZUM BERICHTSZEITPUNKT VERABSCHIEDET WAREN, JEDOCH NOCH NICHT VERPFLICHTEND ANZUWENDEN SIND UND NICHT VORZEITIG ANGEWENDET WERDEN

Verschiedene neue Rechnungslegungsstandards und Interpretationen wurden veröffentlicht, sind jedoch für Berichtsperioden bis zum 31. Dezember 2020 nicht verpflichtend und wurden vom DB-Konzern nicht vorzeitig angewendet. Die Auswirkungen aus den neuen Regelungen werden als unwesentlich eingeschätzt.

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 Berichtsjahres realisiert werden oder fällig sind. Die Erläuterungen zur Bilanz berücksichtigen die Anforderungen der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung folgt der Gliederung des Gesamtkostenverfahrens.

GRI Grundlagen des Konzern-Abschlusses

102-48 VERGLEICHBARKEIT ZUM VORJAHR

Die Vergleichbarkeit der für das Berichtsjahr vorgelegten Finanzinformationen mit dem Vorjahr ist bei Berücksichtigung der nachfolgend beschriebenen Sachverhalte (insbesondere im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie) gegeben:

Angaben zu wesentlichen Ereignissen und Geschäftsvorfällen insbesondere im Zusammenhang mit der Corona-Krise

Insbesondere infolge der Auswirkungen der Corona-Krise haben sich die Umsatzerlöse in nahezu allen Segmenten teilweise signifikant verringert. Im DB-Konzern sind die Umsatzerlöse im Berichtsjahr auf 39.901 Mio. € zurückgegangen (im Vorjahr: 44.430 Mio. €).

Weiterhin hat sich, ebenfalls coronabedingt, das EBIT im Berichtsjahr auf – 4.757 Mio. € vermindert (im Vorjahr: 1.384 Mio. €). Darüber hinaus hat sich der operative Cashflow auf 1.420 Mio. € verringert (im Vorjahr: 3.278 Mio. €). Hieraus resultierte bei im Berichtsjahr steigenden Netto-Investitionen auch ein Anstieg der Netto-Finanzschulden per 31. Dezember 2020 auf 29.345 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 24.175 Mio. €).

Im Folgenden werden wesentliche Ereignisse und Geschäftsvorfälle und ihre Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss näher erläutert:

ERTRÄGE AUS STAATLICHEN ZUSCHÜSSEN

Im Rahmen von verschiedenen staatlichen Unterstützungsprogrammen wurden den Gesellschaften des DB-Konzerns staatliche Zuschüsse im Zusammenhang mit der Corona-Krise gewährt. Derartige Zuschüsse werden, soweit es sich nicht um Bestellerentgelte handelt, im DB-Konzern im Wesentlichen unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Siehe *Anhangziffer (3)* → 196 f.

MATERIALAUFWAND

Aufgrund des verringerten Transportgeschäfts infolge der Corona-Krise verringerten sich unter anderem Energieaufwendungen, aber auch bezogene Transportleistungen von Dritten deutlich. Gegenläufig wirkte ein Einmaleffekt bei den Energiekosten für Strom. Siehe *Anhangziffer (4)* → 197.

WERTMINDERUNGEN VON VERMÖGENSWERTEN

IAS 36 regelt die Werthaltigkeitsprüfung materieller und immaterieller Vermögenswerte, 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. Die Auswirkungen der Corona-Krise stellen für den DB-Konzern ein solches Triggering Event dar, sodass per 30. April 2020 Impairment-Tests durchgeführt worden sind. Diese wurden per 30. September 2020 einschließlich der Betrachtung zum Bilanzstichtag wiederholt.

Zum methodischen Vorgehen verweisen wir auch auf die Erläuterungen in *Anhangziffer (6)* → 198 ff. Die Prognose der Cashflows wurde in diesem Zusammenhang ergänzt um Annahmen zu Risiken aus der Corona-Krise, die einer hohen Unsicherheit unterliegen.

RÜCKSTELLUNGEN AUS BELASTENDEN VERTRÄGEN

Insbesondere im Zusammenhang mit der Corona-Krise waren aufgrund gesunkener Fahrgeldeinnahmen aus Verkehrsverträgen Zuführungen für Rückstellungen für belastende Verträge erforderlich. Bei DB Regio beliefen sich die Zuführungen für Rückstellungen für drohende Verluste per 31. Dezember 2020 auf 280 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 64 Mio. €) beziehungsweise bei DB Arriva auf 118 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 141 Mio. €). Siehe *Anhangziffer (32)* → 224 ff.

WERTMINDERUNG VON VORRÄTEN

Per 31. Dezember 2020 wurden im Vorratsbestand gehaltene Pandemie-schutzartikel mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert (Lower of Cost or Net Realisable Value) bewertet. Aufgrund der gestiegenen weltweiten Produktion und der gesunkenen Marktpreise wurden Wertminderungen auf solche Schutzartikel in Höhe von 38 Mio. € vorgenommen. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf *Anhangziffer (18)* → 208.

WERTBERICHTIGUNGEN UND RISIKOVORSORGE VON FORDERUNGEN

Per 31. Dezember 2020 wurden Ausbuchungen beziehungsweise Einzelwertberichtigungen von Forderungen in Höhe von insgesamt 96 Mio. € vorgenommen (per 31. Dezember 2019: 75 Mio. €). Zudem wurde, ebenfalls coronabedingt, die pauschale Risikovorsorge für erwartete Kreditverluste auf 35 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2019: 28 Mio. €). Siehe *Anhangziffer (19)* → 208 ff.

BEWERTUNG SONSTIGER BETEILIGUNGEN

Per 31. Dezember 2020 wurde der Buchwert von verschiedenen zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten sonstigen Beteiligungen in Höhe von insgesamt 11 Mio. € reduziert (im Vorjahr: 5 Mio. €), da Ergebnis- und Cashflow-Planungen infolge der Corona-Krise aktualisiert werden mussten. Siehe *Anhangziffer (17)* → 207 f.

Abschreibungen von 43 Mio. € (im Vorjahr: keine) wurden auf die Anteile an dem assoziierten Unternehmen Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal, vorgenommen. Siehe *Anhangziffer (15)* → 206.

SCHÄTZ- UND PROGNOSEUNSIKERHEITEN

Aufgrund der Corona-Krise und der bis zum Berichtsjahresende nur schwer absehbaren Folgen unterliegen Schätzungen und Prognosen im Berichtsjahr in besonderem Maße Unsicherheiten. Auf diese Schätzunsicherheiten gehen wir im Einzelnen unter den jeweiligen Anhangziffern gesondert ein.

LIQUIDITÄTSSTEUERUNG UND UNTERNEHMENSFÖRTERFÜHRUNG

Im Zusammenhang mit den finanziellen Belastungen infolge der Corona-Krise wurden Finanzmittel insbesondere durch die unterjährige Emission von Commercial Paper, die Inanspruchnahme kurzfristiger Überbrückungskreditlinien sowie die Begebung von Senioranleihen beschafft (*Anhangziffer (28)* → 214 ff.). Auf diese Weise konnte die Liquidität des DB-Konzerns trotz der außergewöhnlich hohen finanziellen Belastungen der Corona-Krise jederzeit gewährleistet werden. Aufgrund des uneingeschränkten Zugangs des DB-Konzerns zum Kapitalmarkt und der langfristig vereinbarten Finanzierungszusagen des Bundes ist die Unternehmensfortführung des DB-Konzerns auf absehbare Zeit ohne Einschränkungen sichergestellt.

KONSOLIDIERUNGSMETHODEN

a) Grundsätze der Konsolidierung

Im Konzern-Abschluss der DB AG werden die DB AG und alle Unternehmen (Tochtergesellschaften) ab dem Zeitpunkt, zu dem die DB AG die Möglichkeit der Beherrschung (Control) erlangt, nach IFRS 10 vollkonsolidiert.

Die verbundenen Unternehmen haben zum Zweck der einheitlichen Bilanzierung die Bilanzierungsrichtlinien des Mutterunternehmens angewendet.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt entsprechend IFRS 3 nach der Erwerbsmethode.

Das Eigenkapital der Konzernaktionäre wird getrennt von den nicht beherrschenden Anteilen am Eigenkapital von Tochtergesellschaften ausgewiesen. Die Höhe dieses Anteils ergibt sich aus den nicht beherrschenden Anteilen im Zeitpunkt der Erstkonsolidierung sowie der auf diesen Anteil entfallenden Änderung des Eigenkapitals nach diesem Zeitpunkt.

Die nicht beherrschenden Anteile ergeben sich anteilig aus den zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerten, Schulden und Eventualverpflichtungen.

Konzerninterne Schuldverhältnisse beziehungsweise Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften werden vollständig eliminiert.

b) Unternehmenszusammenschlüsse

Alle nach dem 31. Dezember 2002 erworbenen Tochtergesellschaften sind nach der Erwerbsmethode im Sinne des IFRS 3 konsolidiert worden.

Ein Differenzbetrag zwischen den Anschaffungskosten des Unternehmenszusammenschlusses und dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten erworbenen Vermögen wird als Firmenwert ausgewiesen. Sollte der Kaufpreis unter dem beizulegenden Zeitwert des erworbenen Vermögens liegen, wird der Differenzbetrag nach nochmaliger Prüfung unmittelbar erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Der Erwerb und der Verkauf von Anteilen an einem bereits vollkonsolidierten Unternehmen, die zu keiner Änderung der Beherrschungsmöglichkeit führen, werden erfolgsneutral im Eigenkapital ausgewiesen. Es ergeben sich insofern keine Buchwertänderungen der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden aus solchen Transaktionen.

c) Gemeinschaftsunternehmen, gemeinschaftliche Tätigkeiten und assoziierte Unternehmen

Als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) gelten Unternehmen, die von der DB AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden und bei der die Partner Rechte am Nettovermögen des Unternehmens besitzen.

Als gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) gelten Vereinbarungen, die von der DB AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden und bei der die gemeinschaftlich Tätigen Rechte an den der Vereinbarung zuzurechnenden Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden haben.

Assoziierte Unternehmen sind Beteiligungen, bei denen der DB-Konzern einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann. Der maßgebliche Einfluss beruht regelmäßig darauf, dass die DB AG direkt oder indirekt 20 bis 50 % der Stimmrechte an diesen Unternehmen innehat und die damit verbundene Assoziierungsvermutung nicht widerlegt wird.

In Ausnahmefällen werden auch Gesellschaften, an denen der DB-Konzern weniger als 20 % der Stimmrechte hält, als assoziierte Unternehmen eingestuft. Maßgeblicher Einfluss besteht hier trotz geringerer Anteilsquote zum Beispiel aufgrund verschiedener Mitbestimmungsrechte in wesentlichen Fragen der Geschäftspolitik oder weil Mitglieder der Geschäftsführung durch den DB-Konzern gestellt werden.

Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen werden im Rahmen der At-Equity-Bewertung nach IAS 28 (Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen) einbezogen. Abweichend hiervon werden sie nach IFRS 5 bewertet, soweit die Anteile als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden.

Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig eliminiert.

Bei gemeinschaftlichen Tätigkeiten sind die Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen anteilig zu bilanzieren.

VERÄNDERUNGEN IM DB-KONZERN

a) Tochtergesellschaften

Nach IFRS 3 bestimmen sich die Anschaffungskosten eines Unternehmenszusammenschlusses nach den beizulegenden Zeitwerten der entrichteten Vermögenswerte und der eingegangenen oder übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden, unabhängig von eventuellen nicht beherrschenden Anteilen, nach IFRS 3 mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Abweichend hiervon werden erworbene langfristige Vermögenswerte beziehungsweise Gruppen von Vermögenswerten, die gemäß IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden, mit dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten (Fair Value less Costs to Sell) ausgewiesen.

Der Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns hat sich wie folgt entwickelt:

	Deutschland 2020	Übrige Welt 2020	Insgesamt 2020	Insgesamt 2019
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN				
Stand per 01.01.	125	417	542	555
Zugänge	1	2	3	13
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	1	2	3	0
Abgänge	- 12	- 17	- 29	- 25
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	- 1
Stand per 31.12.	115	404	519	542

ZUGÄNGE VON UNTERNEHMEN UND UNTERNEHMENSTEILEN

Die Zugänge zum Konsolidierungskreis betreffen zwei Erwerbe, eine neu gegründete Gesellschaft, drei Gesellschaften, die bisher at Equity bewertet wurden, sowie einen Asset Deal. Sämtliche Erwerbe waren aus Sicht des DB-Konzerns nicht wesentlich.

Insgesamt wurden im Berichtsjahr netto 16 Mio. € (im Vorjahr: keine Erwerbe) für Unternehmenskäufe nach IFRS 3 aufgewendet. Es handelt sich um:

Gesellschaft / Unternehmensteil	Tätigkeitsbereich	Segment
Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid / Spanien, und Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid / Spanien	Transport von Fahrzeugen und Gütern auf der Schiene	DB Cargo
ESE Engineering und Software-Entwicklung GmbH, Braunschweig	Engineering und Softwareentwicklung für software- und sicherheitsrelevante Komponenten	Beteiligungen / Sonstige
Geschäftsbetrieb in Deutschland (Erwerb einer Softwareplattform und Übernahme von Mitarbeitenden) gegen die Gewährung neuer Geschäftsanteile	Betrieb einer Softwareplattform	Beteiligungen / Sonstige

Der Firmenwert aus den Erwerben ergibt sich wie folgt:

	2020	davon SEMAT und Pool Iberico	davon ESE	davon Geschäfts-betrieb	davon Übrige
in Mio. €					
KAUFFPREIS					
Geleistete Zahlungen	16	-	16	-	0
+ Hingabe von Gesellschafterrechten	8	-	-	8	-
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	4	-	4	-	-
Gesamte übertragene Gegenleistung	29	1	20	8	0
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	16	1	10	5	0
Firmenwert	13	0	10	3	0

Die übertragene Gegenleistung von 1 Mio.€ (SEMAT und Pool Iberico) ergab sich aus der Änderung der Einbeziehungsart dieser beiden Unternehmen.

ABGÄNGE VON UNTERNEHMEN UND UNTERNEHMENSTEILEN

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um 18 Verschmelzungen, neun Liquidationen sowie zwei Verkäufe. Aus den Verkäufen ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 4 Mio.€ (im Vorjahr: 0 Mio.€).

Im Berichtsjahr gab es wie im Vorjahr keine wesentlichen Ergebnisauswirkungen aufgrund des Verlusts der Beherrschung.

Die Ergebnisse werden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Anhangziffer (7) → 201) beziehungsweise sonstigen betrieblichen Erträgen (Anhangziffer (3) → 196 f.) ausgewiesen.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die folgende Übersicht zeigt zusammengefasst die Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus den gegenüber dem Vorjahr eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises:

	DB-Konzern 01.01. bis 31.12.2020	davon aus Konsolidierungskreis-zugängen	Beträge für Konsolidierungskreis-abgänge
in Mio. €			
Umsatzerlöse	39.901	44	- 101
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	3.564	0	- 1
Gesamtleistung	43.465	44	- 102
Sonstige betriebliche Erträge	3.439	0	- 2
Materialaufwand	- 22.757	- 29	71
Personalaufwand	- 18.297	- 9	12
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	- 5.372	- 4	1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 5.235	0	7
Operatives Ergebnis (EBIT)	- 4.757	2	- 13
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	- 21	-	-
Zinsergebnis	- 615	0	0
Übriges Finanzergebnis	- 91	0	- 24
Finanzergebnis	- 727	0	- 24
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 5.484	2	- 37
Ertragsteuern	- 223	- 1	0
Jahresergebnis	- 5.707	1	- 37

Die Umsatzerlöse aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen:

	Umsatzerlöse aus	
Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12.2020 (in Mio.€)	Konsolidierungskreis-zugängen	Konsolidierungskreis-abgängen
Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A (»SEMAT«) und Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/ Spanien	36	-
ESE Engineering und Software-Entwicklung GmbH	8	-
AMEROPA-REISEN GmbH	-	91
Station Food GmbH	-	10
Insgesamt	44	101

b) Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Unternehmen mit gemeinsamer Geschäftstätigkeit

	Deutsch-land 2020	Übrige Welt 2020	Ins-gesamt 2020	Ins-gesamt 2019
AT EQUITY BEWERTETE GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN				
Stand per 01.01.	13	13	26	26
Zugänge	0	0	0	1
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Abgänge	0	0	0	- 1
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	- 1	0	- 1	0
Stand per 31.12.	12	13	25	26
AT EQUITY BEWERTETE ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN				
Stand per 01.01.	47	41	88	90
Zugänge	3	0	3	1
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	1
Abgänge	- 1	- 2	- 3	- 4
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	- 2	- 2	0
Stand per 31.12.	49	37	86	88
UNTERNEHMEN MIT GEMEINSAMER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT				
Stand per 01.01.	0	1	1	1
Zugänge	0	0	0	0
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Abgänge	0	0	0	0
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Stand per 31.12.	0	1	1	1

Sämtliche Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen und Unternehmen mit gemeinsamer Geschäftstätigkeit sind aus Sicht des DB-Konzerns sowohl einzeln als auch zusammen betrachtet unwesentlich.

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die Währungsumrechnung erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung nach IAS 21 (Auswirkungen von Änderungen der Wechselkurse) beziehungsweise nach IAS 29 (Rechnungslegung in Hochinflationländern) bei Jahresabschlüssen von Tochtergesellschaften, die ihren Sitz in einem Hochinflationland haben.

Im Berichtsjahr und im Vorjahr hatte kein wesentliches Tochterunternehmen seinen Sitz in einem Hochinflationland.

Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt (Berichtswährung); die Abschlüsse von Tochterunternehmen, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden nach IAS 21 in die Berichtswährung umgerechnet.

Für die Währungsumrechnung wurden unter anderem folgende Wechselkurse zugrunde gelegt:

	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
1 € entspricht	2020	2019	2020	2019
Australischer Dollar (AUD)	1,58960	1,59950	1,65541	1,61088
Kanadischer Dollar (CAD)	1,56330	1,45980	1,52961	1,48548
Schweizer Franken (CHF)	1,08020	1,08540	1,07041	1,11245
Renminbi Yuan (CNY)	8,02250	7,82050	7,87213	7,73549
Dänische Krone (DKK)	7,44090	7,47150	7,45438	7,46606
Britisches Pfund (GBP)	0,89903	0,85080	0,88936	0,87777
Hongkong-Dollar (HKD)	9,51420	8,74730	8,85331	8,77150
Japanischer Yen (JPY)	126,49000	121,94000	121,79628	122,00576
Norwegische Krone (NOK)	10,47030	9,86380	10,72502	9,85109
Polnischer Zloty (PLN)	4,55970	4,25680	4,44356	4,29762
Schwedische Krone (SEK)	10,03430	10,44680	10,48882	10,58908
Singapur-Dollar (SGD)	1,62180	1,51110	1,57364	1,52728
US-Dollar (USD)	1,22710	1,12340	1,14148	1,11947

KAPITALMANAGEMENT IM DB-KONZERN

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

Als zentraler Bestandteil des Wertmanagementkonzepts wird auf Basis des bereinigten EBIT als Kennzahl ein Return on Capital Employed (ROCE) errechnet. Das Capital Employed stellt dabei den im DB-Konzern gebundenen und mit Renditeerwartungen versehenen Kapitaleinsatz von Eigen- und Fremdkapitalgebern dar. Die Ableitung erfolgt auf Basis der jeweiligen Schlussbilanz des Berichtsjahres. Die folgende Tabelle zeigt die aktivische Herleitung des Capital Employed unter Zugrundelegung der in der Bilanz ausgewiesenen Aktiv- und Passivpositionen.

	Veränderung			
Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019	absolut	%
Sachanlagen	47.704	46.591	+ 1.113	+ 2,4
+ Immaterielle Vermögenswerte/Goodwill	2.290	3.894	- 1.604	- 41,2
+ Vorräte	1.937	1.520	+ 417	+ 27,4
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.849	4.871	- 22	- 0,5
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	3.345	2.792	+ 553	+ 19,8
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben (ohne Forderungen aus Finance Lease)	- 625	- 404	- 221	+ 54,7
+ Forderungen aus Ertragsteuern	55	60	- 5	- 8,3
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	0	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 6.312	- 5.789	- 523	+ 9,0
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	- 4.042	- 3.770	- 272	+ 7,2
- Ertragsteuerschulden	- 191	- 190	- 1	+ 0,5
- Sonstige Rückstellungen	- 6.041	- 5.098	- 943	+ 18,5
- Passive Abgrenzungen	- 1.205	- 1.478	+ 273	- 18,5
Capital Employed	41.764	42.999	- 1.235	- 2,9

Der Rückgang der immateriellen Vermögenswerte/Goodwill resultierte im Wesentlichen aus der erfolgten Abschreibung der von DB Arriva bilanzierten Firmenwerte. Zur weiteren Berechnung werden in der folgenden Tabelle das bereinigte EBIT und das bereinigte EBITDA aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen operativen Ergebnis (EBIT) hergeleitet. Die entsprechenden Angaben auf Segmentebene wurden nach der gleichen Methodik abgeleitet.

	Veränderung			
in Mio. €	2020	2019	absolut	%
Operatives Ergebnis (EBIT)	- 4.757	1.384	- 6.141	-
Erträge aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	- 4	0	- 4	-
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	1	- 1	- 100
Restrukturierung /personalvertragliche Verpflichtungen	114	115	- 1	- 0,9
Drohverluste DB Arriva	- 15	152	- 167	-
Anpassung von Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen (DB Netze Fahrweg)	79	71	8	+ 11,3
Periodenfremde Energieaufwendungen	72	-	72	-
Sonstige Risiken	109	-	109	-
Impairment Goodwill DB Arriva	1.411	-	1.411	-
Sonstiges	31	51	- 20	- 39,2
Operatives Ergebnis (EBIT) bereinigt um Sondereffekte	- 2.958	1.775	- 4.733	-
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	55	62	- 7	- 11,3
EBIT bereinigt	- 2.903	1.837	- 4.740	-
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	5.372	3.671	+ 1.701	+ 46,3
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	- 55	- 62	+ 7	+ 11,3
Sondereffekte auf planmäßige Abschreibungen, erfasste Wertminderungen/-aufholungen	- 1.412	- 10	- 1.402	-
EBITDA bereinigt	1.002	5.436	- 4.434	- 81,6

Im Berichtsjahr wurden im EBIT Sondereffekte von insgesamt 1.799 Mio. € (im Vorjahr: 391 Mio. €) bereinigt. Diese resultierten überwiegend aus der Abschreibung der von DB Arriva bilanzierten Firmenwerte, aus Effekten aus der Bildung von Rückstellungen für Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen (Beteiligungen/Sonstige) sowie der Anpassung von Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen (DB Netze Fahrweg). Weitere Sondereffekte resultierten aus zusätzlichen Energieaufwendungen sowie aus sonstigen Verpflichtungen. Des Weiteren wurde die Amortisation von Kunden- und Franchiseverträgen aus dem EBIT umgegliedert, die infolge der Aktivierung als immaterielle Vermögenswerte im Rahmen von Kaufpreisallokationen (Purchase Price Allocation; PPA) im Wesentlichen bei DB Arriva über die Restdauer der jeweiligen Verträge abgeschrieben werden (55 Mio. €; im Vorjahr: 62 Mio. €). Der Betrag betraf im Wesentlichen DB Arriva.

Aus dem Capital Employed und dem bereinigten EBIT ergeben sich folgende Werte für den Return on Capital Employed (ROCE):

	Veränderung			
in Mio. €	2020	2019	absolut	%
EBIT bereinigt	- 2.903	1.837	- 4.740	-
/ Capital Employed per 31.12.	41.764	42.999	- 1.235	- 2,9
ROCE in %	- 7,0	4,3	-	-

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Der Konzern-Abschluss basiert auf Einschätzungen und Annahmen, die die Zukunft betreffen. Ausgehend von historischen Erfahrungen und vernünftigen Erwartungen zukünftiger Ereignisse werden die abgeleiteten Schätzungen und Beurteilungen kontinuierlich überprüft und gegebenenfalls adjustiert. Dennoch entsprechen die Schätzungen nicht immer den späteren tatsächlichen Gegebenheiten.

Schätzungen und Annahmen, die innerhalb des nächsten Berichtsjahres ein signifikantes Risiko in Form wesentlicher Anpassungen der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden mit sich bringen könnten, werden bei den jeweiligen Posten erörtert.

GRI 201-1 ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die im DB-Konzern erwirtschafteten Erlöse betreffen die Erbringung von Beförderungs-, Transport- und Logistikleistungen, die Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur, den Verkauf von Gütern und sonstige, insbesondere im Zusammenhang mit dem Eisenbahngeschäft stehende Dienstleistungen abzüglich Umsatzsteuer, Rabatten und gegebenenfalls Preisnachlässen. Sie werden zum erhaltenen beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die vom DB-Konzern erbrachten Dienstleistungen werden im Regelfall mit einem Zeithorizont von wenigen Stunden/Tagen abgewickelt. Daher wird der Umsatz zum Beispiel im Regional- und Fernverkehr, außer bei Zeitkarten, zu dem Zeitpunkt erfasst, zu dem die Fahrkarten verkauft worden sind. Ausnahmen hiervon bilden im Wesentlichen die Segmente DB Regio und DB Arriva, bei denen die Auftragsabwicklung in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Auftraggebern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung hat. Auch in der Sparte Kontraktlogistik im Segment DB Schenker, die rund 7 % der Konzernumsätze erzielt, bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden.

Die Umsatzrealisierung gemäß IFRS 15 basiert auf dem Grundsatz, dass Umsatzerlöse erfasst werden, wenn die Verfügungsgewalt über eine Ware oder Dienstleistung auf die Kunden übergeht. Erlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen werden mit dem Betrag erfasst, der als Gegenleistung erwartet wird, sobald die Verfügungsmacht über die Dienstleistungen übertragen wurde.

Grundsätzlich sind alle Aufwendungen und Erträge unsaldiert ausgewiesen, es sei denn, die Rechnungslegungsvorschriften gemäß IFRS erlauben oder verlangen eine Saldierung.

Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung oder zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam.

Bei den unter den Erträgen und Aufwendungen (»Insgesamt«) dargestellten Sondereffekten handelt es sich um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außergewöhnlich gelten. Unabhängig von deren Höhe werden hierunter Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen sowie Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden, ausgewiesen. Darüber hinaus werden unter den Sondereffekten Einzelsachverhalte ausgewiesen, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch abgrenzbar sind, bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Neben den Sondereffekten werden Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte gesondert angegeben. Bei der Summe »Insgesamt – vergleichbar« handelt es sich nicht um IFRS-Werte, sondern um zusätzliche Angaben nach dem internen Berichtswesen.

(1) Umsatzerlöse

in Mio. €	2020	2019
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen ¹⁾	35.058	39.472
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	6.529	6.585
Umsatzerlöse aus Betreiben von Schieneninfrastruktur	2.050	1.907
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	374	444
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen ¹⁾	1.690	1.690
Sonstige Umsatzerlöse	805	1.004
Erlösschmälerungen	- 76	- 87
Insgesamt	39.901	44.430
± Sondereffekte	1	1
± Konsolidierungskreiseffekte	- 44	- 101
± Währungskurseffekte	339	0
Insgesamt – vergleichbar	40.197	44.330

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

Die Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen wurden im Wesentlichen durch Gesellschaften aus den Segmenten DB Schenker, DB Regio, DB Arriva, DB Fernverkehr und DB Cargo erbracht. Sie enthalten in einem geringen Umfang Erlöse aus Sub-Operate-Lease-Verträgen im Segment DB Schenker. Umsatzerlöse aus dem Betreiben von Schieneninfrastruktur betrafen die Segmente DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe. Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung wurden im Wesentlichen im Segment DB Netze Personenbahnhöfe und Umsatzerlöse aus Warenverkäufen im Wesentlichen in den Segmenten DB Netze Energie und DB Schenker erwirtschaftet. Die sonstigen Umsatzerlöse betrafen nahezu alle Segmente.

Im Berichtsjahr sanken die Umsatzerlöse um 4.529 Mio. € (– 10,2 %) auf 39.901 Mio. €. Der Umsatzrückgang im DB-Konzern ist im Wesentlichen auf geringere Fahrgastzahlen infolge der Corona-Krise zurückzuführen. Vor allem DB Fernverkehr, DB Regio und DB Arriva verzeichneten aufgrund der empfohlenen coronabedingten Mobilitätseinschränkungen hohe Umsatzeinbrüche. Ein weiterer Umsatzrückgang (– 719 Mio. €) ergab sich aus dem Übergang des Verkehrsvertrags von Arriva Rail North an das Department for Transportation (DfT) am 1. März 2020.

In den Umsatzerlösen sind negative Währungskurseffekte von 339 Mio. € enthalten, die sich insbesondere bei DB Schenker auswirkten. Sie resultierten vor allem aus den umsatzstarken Währungsgebieten Vereinigtes Königreich und den USA sowie Kursrückgängen der norwegischen Krone.

Auch bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte lagen die Umsatzerlöse unter dem Vorjahresniveau (– 4.133 Mio. €; – 9,3 %).

Die Entwicklung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung ersichtlich.

Erlösschmälerungen aus langfristigen Verkehrsverträgen (Pönale) wurden wie im Vorjahr direkt mit den Umsatzerlösen aus Transport- und Beförderungsleistungen verrechnet. Die separat ausgewiesenen Erlösschmälerungen (76 Mio. €) betrafen hauptsächlich ebenfalls Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen (zum Beispiel Fahrgastrechte).

Der Auftragsbestand aus Kundenverträgen mit vertraglich fest bestimmten ausstehenden Erlösen (sogenannte gesicherte Erlöse) verteilte sich wie folgt:

Auftragsbestand gesichert per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
Personenverkehrsverträge	64.142	64.652
Logistik- und Güterverkehrsverträge ¹⁾	248	218
Übrige Verträge ¹⁾	197	139
Insgesamt	64.587	65.009

¹⁾ Verträge mit einer Vertragslaufzeit von mindestens zwölf Monaten und einem Gesamtvolumen von mindestens 5 Mio. €.

Der wesentliche Teil des gesicherten Auftragsbestands wird innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren mit über den Zeitablauf abnehmenden Anteilen erfüllt. Weitere Informationen sind im Konzern-Lagebericht in den Abschnitten *Auftragsbestand DB Regio* → 122 f. und *Auftragsbestand DB Arriva* → 156 f. enthalten.

Die Erleichterungsvorschrift des IFRS 15.121 (a) wurde für die Logistikverträge und übrigen Verträge in Anspruch genommen.

Variable Gegenleistungen aus Verkehrsverträgen wie Preisgleitklauseln oder Pönale werden bei der Schätzung der gesicherten Erlöse nur berücksichtigt, sofern sie hochwahrscheinlich sind.

Ansprüche aus vertraglichen Vermögenswerten¹⁾ wurden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert und haben sich wie folgt entwickelt:

Vertragliche Vermögenswerte (in Mio. €)	2020	2019
Stand per 01.01.	29	29
Zugänge	131	114
Erfüllung / Bezahlung	- 55	- 54
Sonstige Änderungen	- 70	- 60
Stand per 31.12.	35	29

Ein Betrag von 15 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 10 Mio. €) entfiel auf langfristige vertragliche Vermögenswerte.

Zu den vertraglichen Verbindlichkeiten im DB-Konzern zählen erhaltene Anzahlungen sowie andere, vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden (zum Beispiel für Zeitkarten). Verpflichtungen aus vertraglichen Verbindlichkeiten wurden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und haben sich wie folgt entwickelt:

Vertragliche Verbindlichkeiten (in Mio. €)	2020	2019
Stand per 01.01.	1.308	1.266
Zugänge	2.353	3.161
Erfüllung von Verbindlichkeiten	- 2.509	- 3.118
Sonstige Änderungen	- 32	- 1
Stand per 31.12.	1.120	1.308
davon langfristig	111	164

(2) Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio. €	2020	2019
Bestandsveränderungen	1	- 29
Andere aktivierte Eigenleistungen	3.563	3.195
Insgesamt	3.564	3.166
± Sondereffekte	-	-
± Konsolidierungskreiseffekte	0	- 1
± Währungskurseffekte	1	-
Insgesamt - vergleichbar	3.565	3.165

¹⁾ Unter den vertraglichen Vermögenswerten werden unter anderem Ansprüche aus unfertigen Leistungen aus langfristigen Aufträgen gezeigt.

Investive Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit dem Bau- und Projektgeschäft in der Eisenbahninfrastruktur sowie bei der Modernisierung von Fahrzeugen und der Aufarbeitung entsprechender Fahrzeugersatzteile an. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr war auf ein höheres Bauvolumen in der Schieneninfrastruktur zurückzuführen.

(3) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2020	2019
LEISTUNGEN FÜR DRITTE UND MATERIALVERKÄUFE		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	3	4
Verkauf von Material und Energie	98	98
Sonstige Leistungen für Dritte	527	509
	628	611
Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung	176	188
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	174	259
ERTRÄGE AUS STAATLICHEN ZUSCHÜSSEN		
Ausgleichszahlungen des Bundes	94	115
Übrige Investitionszulagen	0	0
Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen	143	144
Übrige staatliche Zuschüsse	1.181	346
	1.418	605
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	121	277
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	4	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	130	267
ÜBRIGE ERTRÄGE		
Erträge aus Gebühren von Dritten	21	24
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	51	46
Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	152	156
Sonstige übrige Erträge	564	597
	788	823
Insgesamt	3.439	3.030
± Sondereffekte	- 48	- 22
± Konsolidierungskreiseffekte	0	- 2
± Währungskurseffekte	8	-
Insgesamt - vergleichbar	3.399	3.006

Bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte lagen die sonstigen betrieblichen Erträge über dem Niveau des Vorjahres (+ 393 Mio. €).

Der Anstieg entfiel nahezu vollständig auf Erträge aus übrigen staatlichen Zuschüssen, die im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Corona-Krise ausgezahlt wurden. Coronabedingte Zuschüsse wurden einzelnen Tochtergesellschaften des DB-Konzerns beispielsweise für die Aufrechterhaltung des Personenverkehrs gewährt, insbesondere in den Segmenten DB Regio und DB Arriva. Weitere staatliche Zuschüsse, für die zum Berichtsjahresende der Förderungsprozess noch nicht abgeschlossen war, wurden mit dem voraussichtlichen Förderbetrag bilanziert. Hierbei wurde unter anderem der Beantragungs- und Bewilligungsprozess bis zum Erhalt der Corona-Hilfen berücksichtigt. Es handelt sich hierbei um einen Schätzwert, der infolge der Unwägbarkeiten der Corona-Krise besonderen Unsicherheiten unterliegt.

Die Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung enthielten Mietererträge von 23 Mio. €.

Der Rückgang der Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten im Vergleich zum Vorjahr ergab sich hauptsächlich aus geringeren Buchgewinnen von Immobilienverkäufen in den Segmenten DB Netze Personenbahnhöfe, DB Regio und DB Netze Fahrweg.

Die sonstigen übrigen Erträge betrafen neben der Auflösung von Verbindlichkeiten eine Vielzahl einzelner Sachverhalte, die einzeln von untergeordneter Bedeutung sind.

(4) Materialaufwand

in Mio. €	2020	2019
AUFWENDUNGEN FÜR ROH-, HILFS- UND BETRIEBSSTOFFE UND FÜR BEZOGENE WAREN		
AUFWENDUNGEN FÜR ENERGIE		
Strom	1.906	1.824
Stromsteuer	145	155
Diesel, sonstige Treibstoffe	961	1.120
Sonstige Energien	185	217
Energiepreisderivate	-78	-2
	3.119	3.314
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	647	556
Preis- und Wertberichtigungen Material	-31	-78
	3.735	3.792
AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN		
Eingekaufte Leistungen Transport	12.470	11.980
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	410	401
Provisionen	80	179
AUFWENDUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER NUTZUNG VON INFRASTRUKTUR		
Nutzung Trassen	367	462
Nutzung Stationen	63	84
Nutzung örtliche Anlagen	3	16
	433	562
Sonstige bezogene Leistungen	849	959
	14.242	14.081
Aufwendungen für Instandhaltung / Erstellung	4.780	4.389
Insgesamt	22.757	22.262
± Sondereffekte	-74	-3
± Konsolidierungskreiseffekte	-29	-71
± Währungskurseffekte	233	-
Insgesamt - vergleichbar	22.887	22.188

Bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte stieg der Materialaufwand gegenüber dem Vorjahr um 699 Mio. € (+3,2%).

Die im Materialaufwand erfassten Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen betrugen 87 Mio. € (im Vorjahr: 32 Mio. €), gegenläufig ergab sich ein Einmaleffekt. Die Aufwendungen für Energie sanken im Berichtsjahr aufgrund von Mengen- und Preiseffekten. Darüber hinaus wirkte sich die Beendigung des Arriva-Rail-North-Franchise aus.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr leicht um 161 Mio. € (+1,1%) an. Die eingekauften Transportleistungen lagen vor allem aufgrund coronabedingt stark gestiegener Frachtraten in der Luftfracht bei DB Schenker über dem Niveau des Vorjahres. Gegenläufig verminderten sich die Aufwendungen für Provisionen infolge geringerer Ticketverkäufe sowie für Trassen- und Stationsnutzung aufgrund der Beendigung des Arriva-Rail-North-Franchise.

Die Aufwendungen für Instandhaltung und Erstellung stiegen um 391,1 Mio. € (+8,9%) und entstanden im Wesentlichen in den Segmenten DB Netze Fahrweg und DB Fernverkehr.

(5) Personalaufwand und Beschäftigte

in Mio. €	2020	2019
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmende	13.836	13.714
für zugewiesene Beamte*innen	856	963
	14.692	14.677
SOZIALE ABGABEN		
für Arbeitnehmende	2.594	2.569
für zugewiesene Beamte*innen	204	221
Aufwendungen zur Personalanpassung	155	142
Aufwendungen für Altersversorgung	652	543
	3.605	3.475
Insgesamt	18.297	18.152
± Sondereffekte	-130	-141
± Konsolidierungskreiseffekte	-9	-12
± Währungskurseffekte	66	-
Insgesamt - vergleichbar	18.224	17.999

Im Personalaufwand (»Soziale Abgaben«) waren Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne von 1.238 Mio. € (im Vorjahr: 1.215 Mio. €) enthalten.

Der Betrag zur Personalanpassung umfasste im Wesentlichen Aufwendungen aus Restrukturierungen, aus Verpflichtungsüberschüssen im Rahmen von Beschäftigungsverhältnissen sowie aus Abfindungs- und Alterszeitvereinbarungen.

Die Aufwendungen zur Altersversorgung erstreckten sich auf aktive sowie nicht mehr im DB-Konzern beschäftigte Personen beziehungsweise deren Hinterbliebene. Sie resultierten 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. Detaillierte Erläuterungen zur Entwicklung der Pensionsverpflichtungen unter [Anhangziffer \(31\) → 219 ff.](#) Der Anstieg der Aufwendungen für Altersversorgung war im Wesentlichen auf die Erhöhung des Arbeitgeberbeitrags zur betrieblichen Altersvorsorge zum 1. Januar 2020 aufgrund tariflicher Regelungen in Deutschland zurückzuführen.

Die Tätigkeit der Beamte*innen im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 §12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamte*innen erstattet die DB AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamte*innen jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmer*in beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung).

In Deutschland haben sich die Löhne und Gehälter infolge von Tarifabschlüssen überwiegend zum 1. Juli 2020 um 2,6% erhöht. Gegenläufig wirkten geringere Zuführungen zu Personalverbindlichkeiten wie Tantiemen, Urlaubsrückständen und Arbeitsmehlleistungen teilweise kompensierend.

Darüber hinaus führte die geringere Beschäftigtenzahl im Ausland zu einer leichten Reduzierung des Personalaufwands.

Die Entwicklung der Beschäftigtenzahl im DB-Konzern, jeweils auf Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet, wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
in VZP	2020	2019	2020	2019
Arbeitnehmende	306.131	305.342	303.925	302.327
Beamte*innen	16.637	18.602	17.964	20.051
Mitarbeitende	322.768	323.944	321.889	322.378
Auszubildende und dual Studierende	12.796	11.962	11.201	10.296
Beschäftigte	335.564	335.906	333.090	332.674

Im Fall von Veränderungen des Konsolidierungskreises werden die Mitarbeitenden bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt beziehungsweise ab dem Datum der Erstkonsolidierung zeitanteilig einbezogen.

Zum Ende des Berichtsjahres lag die Beschäftigtenzahl im DB-Konzern leicht unter dem Niveau des Vorjahresendes. Dieser Rückgang zeigt sich auf Ebene der Segmente bei DB Arriva im Wesentlichen infolge der Beendigung des Arriva-Rail-North-Franchise sowie aufgrund eines konjunkturbedingten Rückgangs bei DB Schenker. Im Systemverbund Bahn stieg der Personalbestand im Vergleich zum Vorjahr hingegen insbesondere im Segment DB Netze Fahrweg im Instandhaltungs-/Bauprojektbereich und im Betriebsdienst sowie aufgrund zusätzlicher Verkehre bei DB Fernverkehr AG und DB Regio AG. Zu einem Anstieg der Mitarbeitendenzahl im Segment Beteiligungen/Sonstige kam es infolge eines erhöhten Auftragsvolumens sowie des Ausbaus innovativer Themenfelder im Wesentlichen bei der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, der DB AG sowie der DB Systel GmbH.

Die Entwicklung der Beschäftigten nach Anzahl der natürlichen Personen (NP) ergibt folgendes Bild:

	am Jahresende	
in NP	2020	2019
Arbeitnehmende	319.185	318.809
Beamte*innen	17.093	19.102
Mitarbeitende	336.278	337.911
Auszubildende und dual Studierende	12.796	11.962
Beschäftigte	349.074	349.873

(6) Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen

Bei den Sachanlagen erfolgen planmäßige Abschreibungen linear über die erwartete Nutzungsdauer beziehungsweise bei gemieteten Vermögenswerten über die kürzere Vertragsdauer. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden für die wesentlichen Gruppen des Sachanlagevermögens zugrunde gelegt:

	Jahre
Bahnkörper, Tunnel, Brücken, Bahnübergänge	15–100
Gleisanlagen	13–30
Gebäude, Hallen, Überdachungen	10–85
Übrige bauliche Anlagen	5–60
Signalanlagen	7–40
Fernmeldeanlagen	5–20
Bahnstromanlagen	10–52
Schienenfahrzeuge	10–30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5–40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3–15

Die Angemessenheit der gewählten Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauern wird jährlich überprüft. Ebenso werden unsere Erwartungen hinsichtlich des Restwerts jährlich aktualisiert.

Bei den immateriellen Vermögenswerten erfolgen planmäßige Abschreibungen linear. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden der planmäßigen Abschreibung zugrunde gelegt:

	Jahre
Konzessionen, Rechte o. Ä.	Vertragslaufzeit
Warenzeichen	Nutzungszeit
Markennamen	unbestimmt
Kundenstamm	Nutzungszeit
Entgeltlich erworbene Software	3–10
Selbst erstellte Software	3–25

Firmenwerte ergeben sich als positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten für den Erwerb der Anteile und den beizulegenden Zeitwerten der einzelnen erworbenen Vermögenswerte, übernommenen Schulden und Eventualverbindlichkeiten. Sie werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern unterliegen dem jährlichen Impairment-Test. Impairment-Verluste auf Firmenwerte werden nicht wieder aufgeholt.

Die Angemessenheit der Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauer wird jährlich überprüft.

WERTMINDERUNGEN VON VERMÖGENSWERTEN

IAS 36 regelt die Werthaltigkeitsprüfung materieller und immaterieller Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer, die mithilfe eines sogenannten indikatorbasierten Asset-Impairment-Tests durchgeführt wird. Ein solcher Asset-Impairment-Test ist dann durchzuführen, wenn Indikatoren (sogenannte Triggering Events) einen möglichen Wertverlust anzeigen. Ferner sind gemäß IAS 36 Firmenwerte (Goodwills) sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung zu unterziehen.

Abgrenzung der Cash-generating Units

Werthaltigkeitsprüfungen im Rahmen des Asset-Impairment-Tests sind grundsätzlich auf Ebene einzelner Vermögenswerte durchzuführen. Sofern für einzelne Vermögenswerte keine weitgehend unabhängigen zukünftigen Cashflows festgestellt werden können, sind sogenannte zahlungsmittelgenerierende Einheiten (Cash-generating Units; CGUs) als Aggregation von Vermögenswerten, deren zukünftige Cashflows voneinander abhängen, zu bilden. Die CGU-Struktur entspricht vollständig der Planungs- und Berichtsstruktur des DB-Konzerns. Im Geschäftsjahr 2020 wurden keine Anpassungen an der CGU-Struktur vorgenommen.

Durch die Kongruenz zwischen Führungsstruktur und Legalstruktur bestehen die identifizierten CGUs zudem immer aus mindestens einer rechtlichen Einheit. Dadurch können die für den Asset-Impairment-Test notwendigen Daten aus Jahresabschluss- und Planungsdaten abgeleitet werden.

Die Werthaltigkeitsprüfung von Firmenwerten wird auf Ebene der CGU oder Gruppe von CGUs durchgeführt, der dieser Firmenwert zugeordnet worden ist. Diese entspricht den operativ tätigen Segmenten. Wesentliche Firmenwerte bestehen derzeit ausschließlich in der CGU DB Schenker. Zum Ausweis der Firmenwerte je CGU verweisen wir auch auf die Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten → 188 f.

Methodisches Vorgehen

Beim Impairment-Test nach IAS 36 ist der Buchwert (Carrying Amount) eines Vermögenswerts oder einer CGU mit dem entsprechenden erzielbaren Betrag (Recoverable Amount) zu vergleichen. Ist der positive Buchwert nicht mehr durch den erzielbaren Betrag gedeckt, führt dies zu einem entsprechenden Wertminderungsbedarf.

Der Buchwert einer CGU ergibt sich durch die Addition der Buchwerte der Vermögenswerte abzüglich der Verbindlichkeiten, die mit den einbezogenen Vermögenswerten verbunden sind (Nettoposition). Darüber hinaus sind bei der Bestimmung des Buchwerts einer CGU auch gemeinschaftlich von mehreren CGUs genutzte Vermögenswerte (Corporate Assets) und Verbindlichkeiten (Corporate Liabilities) anteilig zu berücksichtigen, und das für die entsprechende CGU notwendige Umlaufvermögen (Working Capital) ist mit einzubeziehen.

Der erzielbare Betrag ist definiert als der höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Abgangskosten (Fair Value less Costs of Disposal) und dem Nutzungswert (Value in Use). In den im DB-Konzern durchgeführten Impairment-Tests wird der erzielbare Betrag grundsätzlich durch den Nutzungswert repräsentiert. Der Nutzungswert ermittelt sich als Barwert der aus der Fortführung einer CGU zu erwartenden Free Cashflows vor Zinsen und nach Steuern. Dabei wurde eine pauschale Steuerquote auf das EBIT von 30,5% (unverändert gegenüber dem Vorjahr) angesetzt. Die Prognose der Cashflows spiegelt vergangene Erfahrungen wider und berücksichtigt die Erwartungen der Unternehmensführung hinsichtlich zukünftiger Marktentwicklungen. Basis dieser Cashflow-Prognose ist die vom Vorstand der DB AG beschlossene Mittel- und Langfristplanung, die einen Planungshorizont von fünf beziehungsweise zehn Jahren umfasst. Sofern Cashflow-Prognosen über den zehnjährigen 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 im DB-Konzern einheitlichen durchschnittlichen Wachstumsrate von 1% p. a. ausgegangen.

Zur Diskontierung der Free Cashflows wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarktes für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber der jeweiligen CGU widerspiegelt. Aufgrund der ermittelten Free Cashflows nach Steuern wird auch ein Kapitalkostensatz nach Steuern verwendet. Risiken der Free Cashflows werden durch einen risikoäquivalenten Kapitalisierungszinssatz berücksichtigt.

Die jeweils zum Jahresabschluss 2019 beziehungsweise 2020 gültigen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital; WACC) für die jeweiligen CGUs sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

	2020		2019	
	vor Steuern	nach Steuern	vor Steuern	nach Steuern
in %				
DB Fernverkehr	6,7	4,7	5,5	3,8
DB Regio	5,6	3,9	4,5	3,1
DB Cargo	8,2	5,7	7,9	5,5
DB Netze Fahrweg	4,8	3,4	4,2	2,9
DB Netze Personenbahnhöfe	5,8	4,0	5,6	3,9
DB Netze Energie	4,0	2,8	3,9	2,7
DB Arriva	6,1	4,2	4,5	3,1
DB Schenker	8,4	5,9	8,1	5,7

Die Veränderungen der Kapitalisierungszinssätze im Vergleich zum Vorjahr resultieren aus aktuellen Erwartungen der mittel- beziehungsweise langfristigen Entwicklung des Kapitalmarktes.

Asset-Impairment-Test

Zur Durchführung des Asset-Impairment-Tests wurden Prozesse implementiert, die den spezifischen Anforderungen des IAS 36 gerecht werden. Die im Rahmen des Asset-Impairment-Tests angesetzte Nutzungsdauer orientiert sich für die einzelnen CGUs an der Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder einer Gruppe homogener Vermögenswerte, der oder die für die betreffende CGU am bedeutsamsten ist.

Über dem Buchwert hinaus werden im Rahmen der Nutzungswertermittlung Vermögenswerte beziehungsweise künftige Cashflows, die sich aus wesentlichen künftigen strukturellen Veränderungen, Desinvestitionen oder Erweiterungsinvestitionen ergeben, nicht berücksichtigt. Die hieraus abgeleiteten Anpassungen der originären Planungen betreffen grundsätzlich vor allem die in der Infrastruktur geplanten größeren Neu- und Ausbauvorhaben, deren Bauzeit sich über den Betrachtungszeitraum (über das Jahr 2030) hinaus erstreckt und deren geplante Eigenmittel noch nicht im Wesentlichen investiert wurden. 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.

Es wird eine langfristige Wachstumsrate von 1,0% auf das eingesetzte Kapital (Capital Employed) in der Berechnung berücksichtigt. Die Wachstumsthesaurierung dient der Abbildung einer inflationsbereinigten Reinvestitionsrate. Dadurch wird sichergestellt, dass in der Fortschreibung der Cashflows in der ewigen Rente ein eingeschwungener Zustand reflektiert wird. 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.

Grundsätzlich sieht sich DB Cargo weiterhin mit großen Herausforderungen aus dem Markt- und Wettbewerbsumfeld konfrontiert. Bei der CGU DB Cargo liegt zum Bilanzstichtag eine Unterdeckung des Nutzungswerts im Vergleich zum Buchwert des eingesetzten Vermögens vor. In diesem Fall ist für die betroffenen Assets auch der beizulegende Zeitwert abzüglich der Kosten der Veräußerung zu ermitteln. Sollte dieser den Buchwert der Assets übersteigen, ist kein Impairment zu berücksichtigen. DB Cargo hat in 2020 für den wesentlichen Teil seiner Assets (insbesondere Lokomotiven und Güterwagen) Marktwerte ermittelt. Insgesamt wurde keine Unterdeckung der Buchwerte festgestellt, sodass zum Bilanzstichtag kein Impairment zu berücksichtigen war.

Im betrachteten Zeitraum konnten alle CGUs mit Ausnahme von DB Cargo ihre Buchwerte mit dem Nutzungswert (Value in Use) decken. Unabhängig von den durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen der CGUs werden einzelne Vermögenswerte wertgemindert, die nicht mehr in vollem Umfang nutzbar sind. Diese Wertminderungen sind unter den Angaben zu der jeweiligen Bilanzposition dargestellt.

Goodwill-Impairment-Test
Für alle CGUs, denen ein Firmenwert zugeordnet werden kann, muss jährlich ein Goodwill-Impairment-Test durchgeführt werden. Da die im DB-Konzern aufgrund erfolgter Akquisitionen entstandenen Firmenwerte immer eindeutig einer CGU zugeordnet sind, ist dieser Goodwill-Impairment-Test integraler Bestandteil des ohnehin jährlich für alle CGUs durchgeführten Asset-Impairment-Tests.

Die für die firmenwerttragenden Segmente durchgeführten Goodwill-Impairment-Tests ergaben keinen Wertberichtigungsbedarf. Ausgenommen hiervon ist die unterjährig erfolgte Wertberichtigung bei der CGU DB Arriva.

Der entsprechende erzielbare Betrag wird dabei grundsätzlich durch den Nutzungswert der CGU repräsentiert, der wiederum aus der Planung der betroffenen Segmente abgeleitet wurde. Die oben dargestellten methodischen Ausführungen gelten daher analog. Bei DB Arriva und DB Schenker ist zusätzlich zu beachten, dass für die relevanten internationalen Märkte gesonderte Annahmen zur Entwicklung von Konjunktur, Markt- und Wettbewerbsumfeld sowie Währungsrelationen getroffen wurden. Basis für diese Annahmen waren zum Planungszeitpunkt verfügbare externe und interne Experteneinschätzungen.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

WERTMINDERUNGSBEDARF BEI ZAHLUNGSMITTELGENERIERENDEN

EINHEITEN (CASH-GENERATING UNITS; CGUS)

Die im Wesentlichen coronabedingt deutlich reduzierte Ergebnis- und Cashflow-Planung im Segment DB Arriva führte zusammen mit den deutlich erhöhten Kapitalkosten im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung dazu, dass das in der Bilanz aktivierte Nettovermögen (Buchwert) nicht mehr über künftige Überschüsse, die aus der Mittelfristplanung abgeleitet werden (Value in Use), gedeckt ist. In der Folge ergab sich ein Wertminderungsbedarf von 1.411 Mio. €, der vollständig auf die Abschreibung der bislang von DB Arriva bilanzierten Firmenwerte entfällt.

Im Rahmen des Impairment-Tests wurden die wesentlichen Prämissen und Annahmen, die Einfluss auf die Werthaltigkeit einer CGU haben, in Form standardisierter Sensitivitätsanalysen überprüft. Bei der CGU DB Cargo erfolgte die Sensitivitätsanalyse, wie auch im Vorjahr, bezogen auf die ermittelten Marktwerte der wesentlichen Assets. Analog zum vergangenen Geschäftsjahr ist davon auszugehen, dass sich auch bei einem Abschlag in Höhe von 10 % auf den Marktwert kein Wertminderungsbedarf ergibt.

Generell bestehen auch bei den CGUs der Infrastruktur unverändert Risiken aus dem Umfang der langfristigen Baukostenzuschüsse für Ersatzinvestitionen ins Bestandsnetz und der damit zusammenhängenden Höhe an Eigenmitteln aufseiten der Infrastrukturunternehmen. Die in der Mittel- und Langfristplanung hinterlegten Baukostenzuschüsse basieren auf der vom BMVI und dem DB-Konzern unterzeichneten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie dem zwischen dem Bund und dem DB-Konzern vereinbarten Projekt- und Finanzierungskonzept zur Hinterlegung der Ziele des Klimaschutzprogramms 2030.

Die hier im Folgenden ausgewiesenen Sensitivitäten beziehen sich lediglich auf einen Impairment-Test auf Basis des Nutzungswerts (Value in Use). Kommt es im Rahmen der Szenarioanalysen zu einer Unterdeckung, hat dies noch nicht zwangsläufig einen Wertminderungsbedarf zur Folge. Würde die in der jeweiligen Szenarioanalyse zugrunde gelegte Prämisse eintreten, müsste in einem zweiten Schritt die Deckung der Buchwerte über die Marktwerte (Fair Value less Costs of Disposal) untersucht werden. Die hier dargestellten Szenarioanalysen treffen keine Aussage über die Entwicklung der Marktwerte oder über ein Risiko in der Entwicklung der Marktwerte.

EBIT-MARGE

Für die Szenarioanalyse aus Ergebnisunterschreitungen wurde das Risiko einer um 10 % reduzierten EBIT-Marge betrachtet. Diese Modellrechnung ergab eine Unterdeckung bei den CGUs DB Fernverkehr (– 317 Mio. €), DB Regio (– 309 Mio. €), DB Netze Fahrweg (– 4.324 Mio. €), DB Netze Personenbahnhöfe (– 611 Mio. €) und DB Arriva (– 772 Mio. €), das heißt, der Nutzungswert (Value in Use) dieser CGUs lieferte keine ausreichende Deckung mehr für den Buchwert des betriebsnotwendig eingesetzten Kapitals (Carrying Amount). Die CGU DB Fernverkehr hält einer Absenkung der EBIT-Marge um bis zu 8,6 %, DB Regio um bis zu 8,4 %, DB Netze Fahrweg

um bis zu 1,7 %, DB Netze Personenbahnhöfe um bis zu 3,4 % und DB Arriva um bis zu 1,6 % stand. Alle übrigen CGUs zeigen auch bei einer Absenkung der EBIT-Marge um 10 % eine stabile Überdeckung.

DURCHSCHNITTliche REALE WACHSTUMSRATE DER CASHFLOWS

Zur Prüfung der Sensitivität des Impairment-Test-Ergebnisses in Bezug auf das angenommene langfristige Wachstum der Cashflows (1 %) wurde eine Reduzierung der langfristigen Wachstumsrate um 10 % simuliert. Analog zum Vorjahr ergab 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). In dieser Modellrechnung ergab sich für die CGUs DB Netze Fahrweg (– 1.852 Mio. €), DB Netze Personenbahnhöfe (– 275 Mio. €) und DB Arriva (– 178 Mio. €) eine Unterdeckung. Der maximale Kapitalkostenaufschlag, bis zu dem die oben genannten CGUs die jeweiligen Buchwerte deckten, betrug bei DB Netze Fahrweg 3,0 %, bei DB Netze Personenbahnhöfe 5,0 % und bei DB Arriva 4,3 %.

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. In dieser Modellrechnung ergab sich für die CGUs DB Netze Fahrweg (– 1.056 Mio. €), DB Netze Personenbahnhöfe (– 99 Mio. €) und DB Arriva (– 102 Mio. €) eine Unterdeckung. Eine Überdeckung weist DB Netze Fahrweg bei einer Absenkung des Restwerts am Ende der Nutzungsdauer von bis zu 4,6 %, DB Netze Personenbahnhöfe von bis zu 7,6 % und DB Arriva von bis zu 6,0 % aus. Alle übrigen CGUs zeigen in der Szenarioanalyse eine stabile Überdeckung.

Die Abschreibungen setzten sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

in Mio. €	2020	2019
Planmäßige Abschreibungen	3.828	3.688
Erfasste Wertminderungen	1.558	10
Erfasste Wertaufholungen	- 14	- 27
Insgesamt	5.372	3.671
± Sondereffekte	- 1.467	- 72
± Konsolidierungskreiseffekte	- 4	- 1
± Währungskurseffekte	10	-
Insgesamt – vergleichbar	3.911	3.598

Die Abschreibungen lagen im Berichtsjahr über dem Vorjahreswert und betrafen überwiegend die als Eisenbahninfrastruktur genutzten Vermögenswerte des Sachanlagevermögens sowie Schienenfahrzeuge. Sie wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung vermindert um die im Berichtszeitraum vorgenommenen Wertaufholungen ausgewiesen. Die erfassten Wertminderungen betreffen mit 1.411 Mio. € die vollständige Abschreibung der bislang von DB Arriva bilanzierten Firmenwerte.

Weitere Erläuterungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens beziehungsweise der immateriellen Vermögenswerte unter den **Anhangziffern (13) → 203 ff. und (14) → 205 f.**

(7) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2020	2019
AUFWENDUNGEN AUS LEASING, MIETEN, PACTEN		
Aufwendungen aus Leasing	758	903
Bedingte Leasingaufwendungen	0	1
	758	904
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	219	271
Gebühren und Beiträge	221	242
Aufwendungen aus Versicherungen	159	151
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	115	174
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	57	65
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	243	334
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	40	28
SONSTIGE BEZOGENE DIENSTLEISTUNGEN		
Bezogene IT-Leistungen	580	521
Sonstige Kommunikationsdienste	51	50
Sonstige Serviceleistungen	790	840
	1.421	1.411
Aufwendungen aus Schadenersatz	239	204
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte ¹⁾	91	59
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	217	132
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	0	1
Sonstige betriebliche Steuern	73	73
ÜBRIGE AUFWENDUNGEN		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	127	93
Konzessionskosten für Personenverkehr	24	114
Sonstiger personalbezogener Aufwand	260	241
Sonstige übrige Aufwendungen	971	660
	1.382	1.108
Insgesamt	5.235	5.157
± Sondereffekte	- 230	- 258
± Konsolidierungskreiseffekte	0	- 7
± Währungskurseffekte	22	-
Insgesamt - vergleichbar	5.027	4.892

¹⁾ Einschließlich Zahlungseingänge auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen insgesamt um 78 Mio. € (+ 1,5%), im Wesentlichen infolge höherer sonstiger übriger Aufwendungen sowie eines Anstiegs der Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten.

Der Anstieg der sonstigen übrigen Aufwendungen resultierte fast vollständig aus den im Vergleich zum Vorjahr höheren Aufwendungen für die Bildung von Drohverlustrückstellungen im Segment DB Regio. Der Anstieg der Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten betraf im Wesentlichen nicht mehr nutzbare Module von Transport- und Logistiksoftware im Segment DB Schenker sowie Anlagenabgänge der Infrastruktursegmente.

Gegenläufig sind die Aufwendungen aus Leasing, Mieten, Pachten vor allem infolge der Beendigung des Arriva-Rail-North-Franchise deutlich gesunken. Die übrigen Aufwendungen aus Leasing betrafen neben dem Serviceanteil für aktivierte Leasingverhältnisse auch kurzfristige Leasingverträge (233 Mio. €; im Vorjahr: 320 Mio. €) sowie Leasinggegenstände von geringem Wert (48 Mio. €; im Vorjahr: 41 Mio. €).

Auch die Reise- und Repräsentationskosten gingen coronabedingt sowie infolge einer vermehrten Nutzung von Web- und Videokonferenzen zurück. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr aufgrund der Corona-Krise die Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung reduziert.

In den sonstigen bezogenen Dienstleistungen stiegen die bezogenen IT-Leistungen in nahezu allen Segmenten. Gegenläufig sanken die Kosten für sonstige Serviceleistungen insbesondere im Segment DB Schenker aufgrund eines geringeren Einsatzes von Zeitarbeitenden.

Die Konzessionskosten für Personenverkehr waren rückläufig, da die Aufgabenträger von The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich, und XC Trains Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich (beide Segment DB Arriva) aufgrund vertraglicher Anpassungen auf einen Teil der Konzessionszahlungen verzichteten.

In den Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten waren Honoraraufwendungen für den Konzern-Abschlussprüfer von 20,9 Mio. € (im Vorjahr: 32,8 Mio. €) enthalten; davon entfielen auf Abschlussprüfungsleistungen 8,8 Mio. € (im Vorjahr: 14,7 Mio. €), auf andere Bestätigungsleistungen 7,3 Mio. € (im Vorjahr: 9,0 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,3 Mio. € (im Vorjahr: 0,4 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 4,5 Mio. € (im Vorjahr: 8,7 Mio. €). Von den sonstigen erbrachten Leistungen entfielen 2,8 Mio. € (im Vorjahr: 6,6 Mio. €) auf Leistungen von verbundenen Unternehmen des Konzern-Abschlussprüfers.

(8) Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen

Aus Anteilen an Unternehmen, auf die ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann beziehungsweise die gemeinschaftlich geführt werden, sind folgende Ergebnisbeiträge in die Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen:

in Mio. €	2020	2019
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN		
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien	1	4
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien	2	5
Übrige	1	2
	4	11
ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN		
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA), Basel/Schweiz	6	3
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal	- 4	- 3
GHT Mobility GmbH, Berlin ¹⁾	- 32	- 27
Übrige	5	4
	- 25	- 23
Insgesamt	- 21	- 12

¹⁾ Im Berichtsjahr wurden die über den Anschaffungskosten der Anteile liegenden kumulierten Verluste (32 Mio. €) von den Finanzforderungen gegen GHT Mobility GmbH abgesetzt.

(9) Zinsergebnis

in Mio. €	2020	2019
ZINSERTRÄGE		
Nettozinsertrag Pensionsrückstellungen	5	5
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	25	32
Erträge aus Wertpapieren	1	0
Operative Zinserträge	31	37
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	83	11
	114	48
ZINSAUFWENDUNGEN		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 427	- 472
Nettozinsaufwand Pensionsrückstellungen	- 65	- 92
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten	- 81	- 94
Operativer Zinsaufwand	- 573	- 658
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	- 156	- 45
	- 729	- 703
Insgesamt	- 615	- 655
± Sondereffekte	1	2
± Konsolidierungskreiseffekte	0	0
± Währungskurseffekte	- 2	-
Insgesamt - vergleichbar	- 616	- 653
nachrichtlich:		
Operativer Zinssaldo	- 542	- 621

Zinserträge und Zinsaufwendungen werden nach der Effektivzinismethode in der Periode, in der sie entstehen, erfolgswirksam erfasst.

Der Anstieg der Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrigen Zinserträge resultierte überwiegend aus der Anpassung des Diskontierungszinssatzes von Rückstellungen für ökologische Altlasten.

Die Aufwendungen für sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen haben sich aufgrund der durchschnittlich niedrigeren Zinsen für die im Berichtsjahr emittierten Senioranleihen im Vergleich zu den in diesem Zeitraum getilgten Senioranleihen trotz insgesamt gestiegener Finanzschulden reduziert.

Die Erhöhung der Aufwendungen für die Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten ergab sich größtenteils aus der Anpassung der Diskontierungszinssätze für die Rückstellung zur Beseitigung von ökologischen Altlasten und einer Stilllegungsrückstellung für die anteiligen Rückbaukosten bei einem Gemeinschaftskraftwerk.

(10) Übriges Finanzergebnis

in Mio. €	2020	2019
Ergebnis aus Beteiligungen	1	2
Ergebnis aus Währungskurseffekten	120	- 128
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	- 145	110
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	- 2	2
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	0
Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente	- 56	- 5
Sonstiges Finanzergebnis	- 9	- 17
Insgesamt	- 91	- 36
± Sondereffekte	-	-
± Konsolidierungskreiseffekte	0	- 24
± Währungskurseffekte	18	-
Insgesamt - vergleichbar	- 73	- 60

Dividendenerträge werden in dem Zeitpunkt erfasst, in dem das Recht auf den Empfang der Zahlung entsteht.

Das Ergebnis aus Währungskurseffekten resultierte aus der erfolgswirksamen Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten und -forderungen zum Stichtagskassakurs (IAS 21). Das Ergebnis aus Währungskurseffekten ist mit dem Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten saldiert zu betrachten. Die starken Währungskursschwankungen im Berichtsjahr resultierten zum größten Teil aus der Kursentwicklung des Euro gegenüber dem britischen Pfund, dem Schweizer Franken und der norwegischen Krone. Das Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten enthält Reklassifizierungen erfolgsneutral im Eigenkapital erfasster währungsinduzierter Marktwertänderungen von Cashflow-Hedges. Das Ergebnis aus sonstigen Derivaten betrifft die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IFRS 9 (Finanzinstrumente) qualifiziert sind.

Die Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente entfielen mit 43 Mio. € auf das assoziierte Unternehmen Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal. Siehe [Anhangziffer \(15\)](#) → 206.

(11) Ertragsteuern

in Mio. €	2020	2019
Tatsächlicher Steueraufwand	- 213	- 240
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	33	103
Tatsächliche Ertragsteuern	- 180	- 137
Latenter Steueraufwand (im Vorjahr: latenter Steuerertrag)	- 43	136
Ertragsteuern	- 223	- 1

Die tatsächlichen Ertragsteuern fielen im Berichtsjahr ganz überwiegend bei ausländischen Konzerngesellschaften an. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr resultierte aus gestiegenen Ergebnisbeiträgen einiger ausländischer Konzerngesellschaften und aus niedrigeren Erträgen aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen. Bei den latenten Steuern ergab sich ein Aufwand (im Vorjahr: Ertrag). Dieser resultierte aus der geringeren erwarteten künftigen Nutzung steuerlicher Verlustvorträge, während sich im Vorjahr ein latenter Steuerertrag aus der Verlängerung des Planungshorizonts ergab.

Beginnend mit dem Ergebnis des DB-Konzerns vor Ertragsteuern und den bei einer kalkulatorischen Steuerquote von 30,5% darauf entfallenden rechnerischen Ertragsteuern, wird nachfolgend die steuerliche Überleitungsrechnung zu den tatsächlichen Ertragsteuern dargestellt:

in Mio. €	2020	2019
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 5.484	681
Konzernsteuersatz in %	30,5	30,5
Erwarteter Steuerertrag (+) / Steueraufwand (-)	1.673	- 208
Anpassung der erwarteten künftigen Nutzung von Verlustvorträgen und neu entstandene temporäre Differenzen und Verlustvorträge	- 1.398	151
Steuerfreie Erträge	24	33
Steuerliche Sachverhalte gemäß IAS 12.33	40	48
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	- 372	- 27
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	- 154	21
Übrige Effekte	- 36	- 19
Ausgewiesene Ertragsteuern	- 223	- 1
Effektiver Steuersatz in %	- 4,1	0,1

Im Berichtsjahr entstanden neue steuerliche Verlustvorträge in erheblichem Umfang sowie zusätzliche temporäre Differenzen, auf die keine aktiven latenten Steuern gebildet wurden, da bereits für die im Vorjahr vorhandenen Verlustvorträge und temporären Differenzen im Zeitraum der Langfristplanung nicht mit ausreichend zu versteuerndem Ergebnis gerechnet wurde.

Der Überleitungsbetrag im Sinne des IAS 12.33 bezog sich ausschließlich auf steuerliche Mehrabschreibungen, die daraus resultierten, dass steuerfreie Zuschüsse im IFRS-Abschluss direkt von den Anschaffungskosten der Vermögenswerte abgesetzt wurden. Auf diese temporären Unterschiede dürfen keine latenten Steuern gebildet werden.

Die übrigen Effekte enthielten im Berichtsjahr insbesondere Auswirkungen aus der Abweichung bei den Bemessungsgrundlagen unterschiedlicher Ertragsteuerarten und zusätzlicher lokaler Ertragsteuern im Ausland.

(12) Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich nach IAS 33 (Ergebnis je Aktie) aus der Division des den Aktionären der DB AG zustehenden Jahresergebnisses des DB-Konzerns und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Berichtsjahres ausgegebenen Aktien. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

in Mio. €	2020	2019
Jahresergebnis	- 5.707	680
davon auf die Aktionäre der DB AG entfallendes Jahresergebnis	- 5.710	662
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	26	5
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis	- 23	13
Anzahl der ausgegebenen Aktien per 31.12.	430.000.000	430.000.000
ERGEBNIS JE AKTIE (IN €/AKTIE)		
unverwässert	- 13,28	1,54
verwässert	- 13,28	1,54

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

(13) Sachanlagen

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten nach IAS 16 (Sachanlagen). Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten direkt zurechenbare Gemeinkosten.

Sind für die Herstellung eines Vermögenswerts notwendigerweise mindestens zwei Jahre erforderlich, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen Zustand zu versetzen, so werden direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten als Herstellungskosten des Vermögenswerts aktiviert. Sofern kein direkter Bezug hergestellt werden kann, wird der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz des Berichtsjahres herangezogen. Im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung von Sachanlagen anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

Nachträgliche Kosten werden aktiviert, wenn die Aufwendungen den wirtschaftlichen Nutzen der Sachanlage erhöhen und die Kosten verlässlich ermittelt werden können. Andere Reparaturen oder Wartungen werden dagegen grundsätzlich als Aufwand erfasst.

Im Verhältnis zu den gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten wesentliche Komponenten einer Sachanlage werden separat bilanziert und linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben.

Investitionszuschüsse werden direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt.

NUTZUNGSRECHTE AUS LEASINGVERTRÄGEN

Für gemietete und geleaste Vermögenswerte wird, soweit diese unter den Anwendungsbereich des IFRS 16 fallen, ein Nutzungsrecht (gemäß IFRS 16.24) und eine Leasingverbindlichkeit angesetzt, sobald die Vermögenswerte dem DB-Konzern zur Nutzung zur Verfügung stehen. Die Abschreibung erfolgt linear über die wirtschaftliche Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder die kürzere Laufzeit des Leasingverhältnisses. Davon ausgenommen sind Leasingverträge für Vermögenswerte von geringem Wert (bis zu einschließlich 5.000 €) und kurzfristige Leasingverträge mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten, deren Aufwand linearisiert in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst wird. Komponenten von Leasingraten, die nicht die Nutzung des Vermögenswerts betreffen, werden nicht in die Bemessung des Nutzungsrechts und die Leasingverbindlichkeit einbezogen.

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Bei der Festlegung der Vertragslaufzeit berücksichtigt das Management alle Tatsachen und Umstände, die Einfluss auf die mögliche Ausübung einer Verlängerungsoption oder Kündigungsoption haben. Diese Einschätzung wird regelmäßig überprüft.

VERMIETETE VERMÖGENSWERTE

Der DB-Konzern stuft jedes Leasingverhältnis, bei dem er Leasinggeber ist, entweder als Operate-Lease oder als Finanzierungsleasing ein. Ein Leasingverhältnis wird als Finanzierungsleasing eingestuft, wenn es im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen überträgt. Ist dies nicht der Fall, wird es als Operate-Lease-Verhältnis eingestuft.

Sachanlagen (in Mio. €)	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahn- körper und Bauten des Schienen- wegs	Geleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Sicherungs- anlagen	Fahrzeuge für Per- sonen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Insgesamt
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand per 01.01.2020	4.511	11.575	15.690	16.962	35.670	2.220	5.613	4.693	96.934
Änderungen Konsolidierungskreis	11	11	0	-	24	1	8	-	55
davon Zugang Konsolidierungskreis	11	11	0	-	24	1	18	1	66
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	0	-	-	-	-	-10	-1	-11
Zugänge	106	1.314	909	1.601	1.919	135	530	7.654	14.168
Zugang Fremdkapitalkosten	-	-	-	-	-	-	-	44	44
Investitionszuschüsse	0	-167	-886	-1.459	-78	-39	-59	-5.825	-8.513
Umbuchungen	4	183	89	151	316	55	96	-904	-10
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	0	-	-	-	-	0	-	0
Abgänge	-33	-102	-11	-247	-1.260	-145	-429	-34	-2.261
Währungsumrechnungsdifferenzen	-20	-66	-3	-1	-160	-13	-36	-5	-304
Stand per 31.12.2020	4.579	12.748	15.788	17.007	36.431	2.214	5.723	5.623	100.113
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand per 01.01.2020	-702	-4.413	-5.634	-12.797	-21.708	-1.404	-3.676	-9	-50.343
Änderungen Konsolidierungskreis	-4	-5	0	-	-22	-1	-11	-	-43
davon Zugang Konsolidierungskreis	-4	-5	0	-	-22	-1	-15	-	-47
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	0	-	-	-	-	4	-	4
Abschreibungen	-42	-845	-201	-360	-1.569	-130	-472	-1	-3.620
Wertminderungen	0	-6	-4	-2	-14	-1	0	0	-27
Wertaufholungen	-	0	-	13	1	-	0	0	14
Umbuchungen	12	-29	0	0	9	0	9	-6	-5
Abgänge	13	59	6	233	707	86	371	0	1.475
Währungsumrechnungsdifferenzen	6	21	2	0	79	8	24	0	140
Stand per 31.12.2020	-717	-5.218	-5.831	-12.913	-22.517	-1.442	-3.755	-16	-52.409
Bilanzwert per 31.12.2020	3.862	7.530	9.957	4.094	13.914	772	1.968	5.607	47.704
Bilanzwert per 31.12.2019	3.809	7.162	10.056	4.165	13.962	816	1.937	4.684	46.591

Sachanlagen (in Mio. €)	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahn- körper und Bauten des Schienen- wegs	Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Sicherungs- anlagen	Fahrzeuge für Per- sonen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausrüstung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Insgesamt
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand per 01.01.2019	4.155	8.113	15.475	17.018	32.938	1.910	5.285	4.015	88.909
Erstanwendung IFRS 16	306	2.664	10	2	900	219	29	-	4.130
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-2	-	-	-	-	0	-	-2
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-	-	-	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-2	-	-	-	-	0	-	-2
Zugänge	90	917	1.052	1.182	2.342	140	562	6.513	12.798
Zugang Fremdkapitalkosten	-	-	-	-	-	-	-	40	40
Investitionszuschüsse	0	-141	-934	-1.111	-73	-31	-53	-5.103	-7.446
Umbuchungen	30	103	99	125	291	27	118	-817	-24
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	0	-	-	-	-	0	-	0
Abgänge	-80	-101	-14	-254	-831	-54	-345	40	-1.639
Währungsumrechnungsdifferenzen	10	22	2	0	103	9	17	5	168
Stand per 31.12.2019	4.511	11.575	15.690	16.962	35.670	2.220	5.613	4.693	96.934
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand per 01.01.2019	-670	-3.679	-5.433	-12.712	-20.816	-1.312	-3.524	-6	-48.152
Änderungen Konsolidierungskreis	-	2	-	-	-26	-	0	-	-24
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-26	-	-	-	-26
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	2	-	-	-	-	0	-	2
Abschreibungen	-36	-787	-206	-352	-1.537	-137	-449	-	-3.504
Wertminderungen	-	0	-1	0	-3	0	0	0	-4
Wertaufholungen	-	0	-	27	0	0	0	-	27
Umbuchungen	-15	15	-1	0	4	0	14	-5	12
Abgänge	22	41	9	240	718	49	295	2	1.376
Währungsumrechnungsdifferenzen	-3	-5	-2	0	-48	-4	-12	0	-74
Stand per 31.12.2019	-702	-4.413	-5.634	-12.797	-21.708	-1.404	-3.676	-9	-50.343
Bilanzwert per 31.12.2019	3.809	7.162	10.056	4.165	13.962	816	1.937	4.684	46.591
Bilanzwert per 31.12.2018	3.485	4.434	10.042	4.306	12.122	598	1.761	4.009	40.757

Die Zugänge zu den Fremdkapitalkosten enthielten einen durchschnittlichen Fremdkapitalkostensatz von 1,71 % (im Vorjahr: 2,28 %).

Die Wertminderungen von 27 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) betrafen im Wesentlichen Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr.

Wertaufholungen von 14 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €) entfielen im Wesentlichen auf Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen der DB Netz AG.

In den Buchwertabgängen der Anlagen im Bau sind im Berichtsjahr positive Buchwertabgänge von 20 Mio. € (im Vorjahr: 52 Mio. €) enthalten. Diese resultierten aus der Rückzahlung von bereits in Vorjahren erhaltenen und aktivisch abgesetzten Investitionszuschüssen.

Beschränkungen an Verfügungsrechten über Sachanlagevermögen (per 31. Dezember 2020: 35 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 38 Mio. €) bestanden im Wesentlichen bei der SIA Società Italiana Autoservizi S.p.A., Brescia/Italien, und der S.A.B. Autoservizi S.R.L., Bergamo/Italien.

NUTZUNGSRECHTE AUS LEASINGVERTRÄGEN (IFRS 16)

Anmietungen des DB-Konzerns umfassen im Wesentlichen Immobilien. Im Vergleich zur Anschaffung dieser Vermögenswerte ermöglicht das Leasing eine deutlich höhere Flexibilität und eine geringere Kapitalbindung. Durch die regelmäßige Vereinbarung von Verlängerungsoptionen partizipiert der DB-Konzern gleichzeitig an positiven Marktentwicklungen. Daneben mietet der DB-Konzern rollendes Material insbesondere dann an, wenn die wirtschaftliche Nutzungsdauer die Laufzeit des Verkehrsvertrags, für den das rollende Material bestimmt ist, erheblich übersteigt.

In den Sachanlagen sind Nutzungsrechte aus Leasingverträgen enthalten, die in der nachfolgenden Übersicht gesondert ausgewiesen werden:

in Mio. €	Nutzungsrechte an							Insgesamt
	Grund- stücken	Geschäfts- Betriebs- und anderen Bauten	Bahn- körpern und Bauten des Schienen- wegs	Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Siche- rungsanlagen	Fahr- zeugen für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinellen Anlagen	anderer Betriebs- und Geschäfts- ausrüstung	
PER 31.12.2020								
Zugänge	58	988	1	0	239	14	16	1.316
Abschreibungen	- 33	- 630	- 3	- 1	- 230	- 36	- 18	- 951
Buchwert	359	3.380	5	2	631	181	27	4.585
PER 31.12.2019								
Zugänge	44	578	0	2	487	24	18	1.153
Abschreibungen	- 28	- 587	- 3	- 1	- 267	- 35	- 16	- 937
Buchwert	338	3.086	7	3	1.154	206	30	4.824

Weitere Angaben zu leasingbezogenen Verbindlichkeiten, Aufwendungen, sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten die *Anhangsziffern (6) → 198 ff., (7) → 201, (9) → 201 f., (28) → 214 ff. und (35) → 234* sowie die *Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung → 227*.

Die Verminderung der Buchwerte für Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr resultierte im Wesentlichen aus der Beendigung des Arriva-Rail-North-Franchise. Bei den Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten führten neben gestiegenen Zugängen auch Laufzeitverlängerungen bei Immobilienverträgen zu einer Erhöhung der Buchwerte.

VERMIETETE VERMÖGENSWERTE

Die Vermietungsaktivitäten des DB-Konzerns betreffen im Wesentlichen Flächen in Bahnhöfen sowie die Gebrauchsüberlassung überschüssiger Lokomotiven- und Waggonkapazitäten. Vereinbarungen zur Absicherung etwaiger Restwerte werden regelmäßig nicht getroffen.

Untervermietungen werden in geringem Ausmaß hauptsächlich im Segment DB Schenker getätigt (23 Mio. €; im Vorjahr: 21 Mio. €). Gegebenenfalls werden Lagerflächen nur für den Zweck angemietet, einen Logistikvertrag mit einem bestimmten Kunden zu erfüllen. Sofern diese Kunden die wirtschaftlichen Chancen und Risiken bezüglich der Mietflächen übernehmen, erfolgt keine erfolgswirksame Erfassung der Untermieterträge, sondern eine Abbildung als Subfinanzierungsleasing.

Die zum Teil auf der Grundlage retrograder Ermittlungen und durchgeführter Erhebungen ermittelten Vermögenswerte, die im Wege des Operate Lease vermietet werden, weisen nachfolgende Restbuchwerte aus:

Als Operating Lease klassifizierte vermietete Vermögenswerte (in Mio. €)	Immobilien	Mobilien
Anschaffungs- und Herstellungskosten	1.349	7.059
Kumulierte Abschreibungen	- 448	- 4.845
Buchwert per 31.12.2020	901	2.214
Anschaffungs- und Herstellungskosten	1.408	6.504
Kumulierte Abschreibungen	- 447	- 4.790
Buchwert per 31.12.2019	961	1.714

Bei Immobilien, die anteilig vermietet werden, werden die Buchwerte ebenfalls anteilig berücksichtigt. Währenddessen betraf der Buchwert der vermieteten Mobilien alle im Berichtsjahr vermieteten Vermögenswerte, unabhängig von der Mietdauer. Die Restbuchwerte und die kumulierten Abschreibungen der Mobilien (hauptsächlich Schienenfahrzeuge) sind deutlich gestiegen, insbesondere im Segment DB Fernverkehr durch die Investition in neue Fahrzeuge. Aus der Vermietung der Vermögenswerte werden Miet- und Leasingeinzahlungen in zukünftigen Jahren gemäß nachfolgender Übersicht erwartet:

Künftige Miet- und Leasingeinzahlungen (Nominalwerte) (in Mio. €)	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
PER 31.12.2020								
Mindestleasingzahlung	356	184	158	143	129	594	1.208	1.564
PER 31.12.2019								
Mindestleasingzahlung	361	197	158	145	127	619	1.246	1.607

(14) Immaterielle Vermögenswerte

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden mit den Anschaffungskosten nach IAS 38 (Immaterielle Vermögenswerte) angesetzt. Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden zu ihren Herstellungskosten bilanziert und betreffen größtenteils Software.

Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen Kosten für Material und Dienstleistungen, Lohn- und Gehaltskosten sowie zuzurechnende Gemeinkosten.

Die Folgebewertung der immateriellen Vermögenswerte (außer den Firmenwerten und der Marke Arriva) erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen zuzüglich Wertaufholungen.

	Aktivierte Entwicklungs- kosten für derzeit genutzte Produkte		Aktivierte Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befind- liche Produkte		Erworbene immaterielle Vermögenswerte		Firmenwerte		Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer		Geleistete Anzahlungen		Insgesamt	
Immaterielle Vermögenswerte (in Mio. €)	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN														
Stand per 01.01.	564	277	447	296	2.255	2.426	3.106	3.025	5	5	0	0	6.377	6.029
Änderungen Konsolidierungskreis	5	-	-	-	2	12	13	12	-	-	-	-	20	24
davon Zugang Konsolidierungskreis	5	-	-	-	4	12	13	12	-	-	-	-	22	24
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-2	-	0	-	-	-	-	-	-2	-
Zugänge	54	53	162	211	17	31	-	-	-	-	1	0	234	295
Investitionszuschüsse	-2	0	-	-	-1	-1	-	-	-	-	-	-	-3	-1
Umbuchungen	222	231	-212	-52	0	-155	-	-	-	-	0	-	10	24
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Abgänge	-73	-	-28	-7	-46	-76	-	-	-	-	-	0	-147	-83
Währungsumrechnungsdifferenzen	-4	3	0	-1	-36	17	-116	69	-	-	0	0	-156	88
Stand per 31.12.	766	564	369	447	2.191	2.255	3.003	3.106	5	5	1	0	6.335	6.377
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN														
Stand per 01.01.	-178	-67	-1	-5	-1.818	-1.746	-486	-481	-	-	-	-	-2.483	-2.299
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-1	-	-	-	-	-	-	-	-1	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Abschreibungen	-76	-34	-	-	-132	-150	-	-	-	-	-	-	-208	-184
Wertminderungen	-78	-	-27	-	-15	-6	-1.411	-	-	-	-	-	-1.531	-6
Wertaufholungen	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	0	0
Umbuchungen	-7	-76	-	-	12	64	-	-	-	-	-	-	5	-12
Abgänge	40	-	28	4	36	37	-	-	-	-	-	-	104	41
Währungsumrechnungsdifferenzen	1	-1	-	-	28	-17	39	-5	-	-	-	-	68	-23
Stand per 31.12.	-298	-178	-	-1	-1.889	-1.818	-1.858	-486	-	-	-	-	-4.045	-2.483
Bilanzwert per 31.12.	468	386	369	446	302	437	1.145	2.620	5	5	1	0	2.290	3.894
Bilanzwert per 31.12. des Vorjahres	386	210	446	291	437	680	2.620	2.544	5	5	0	0	3.894	3.730

Die erworbenen immateriellen Vermögenswerte enthalten im Wesentlichen Software (rund 129 Mio. € Bilanzwert), Konzessionen und Rechte (rund 61 Mio. € Bilanzwert) und erworbene Kunden- und Franchiseverträge (rund 110 Mio. € Bilanzwert).

Für die unter den erworbenen immateriellen Vermögenswerten ausgewiesene erworbene Marke Arriva (31 Mio. € Bilanzwert) liegen keine sonstigen rechtlichen, regulatorischen, vertraglichen, wettbewerbsbedingten, wirtschaftlichen oder anderen Faktoren vor, die die Nutzungsdauer beschränken.

Im Berichtsjahr wurden Wertminderungen von 1.531 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €) auf immaterielle Vermögenswerte vorgenommen. Darin enthalten sind Wertminderungen von 1.411 Mio. € auf die vollständige Abschreibung der dem Segment DB Arriva zugeordneten Firmenwerte. Auf dieses Segment entfallen weiterhin Wertminderungen von 32 Mio. € auf aktivierte Entwicklungsleistungen von Software sowie 5 Mio. € auf aktivierte Kundenverträge.

Darüber hinaus wurden im DB-Konzern Wertminderungen von rund 83 Mio. € auf verschiedene Softwareanwendungen vorgenommen, die im Wesentlichen die Segmente DB Cargo und Beteiligungen/Sonstige betrafen.

Die Zuordnung der ausgewiesenen Firmenwerte zu den Segmenten ist in den *Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten* → 188 f. enthalten.

(15) Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen

Anteile an assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen werden nach IAS 28 at Equity bewertet. Aufbauend auf den Konzernanschaffungskosten im Erwerbszeitpunkt wird der Wertansatz jeweils in Höhe der auf die Anteile des DB-Konzerns entfallenden Eigenkapitalveränderung bei dem at Equity bewerteten Unternehmen fortgeschrieben.

Die Anteile an den at Equity bilanzierten Unternehmen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	2020	2019
Stand per 01.01.	501	486
Zugänge	1	16
Abgänge	-5	0
Anteil des DB-Konzerns am Ergebnis	11	-12
Kapitalerhöhung	-	11
Sonstige Kapitalveränderungen	0	0
Vereinnahmte Dividenden	-7	-14
Wertberichtigung	-44	-
Umgliederungen	-	0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	13
Sonstige Bewertungen	1	1
Stand per 31.12.	458	501

Der Bilanzansatz per 31. Dezember 2020 entfiel im Wesentlichen auf die an den assoziierten Unternehmen EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz, und Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien, gehaltenen Anteile. Die Anteile an der EUROFIMA sind hinsichtlich ihrer Veräußerbarkeit eingeschränkt; neue Aktionäre müssen Eisenbahnverwaltungen sein, die zusätzlich eine Garantie ihres jeweiligen Staates benötigen, der ihre Verpflichtungen garantiert.

Die Wertberichtigung betraf mit 43 Mio. € nahezu vollständig die Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal.

(16) Latente Steuern

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 (Ertragsteuern) bilanziert.

Zur Ermittlung der latenten Steuern bei inländischen Gesellschaften wird der kalkulatorische Ertragsteuersatz für Kapitalgesellschaften von 30,5 % herangezogen. Der Ertragsteuersatz berücksichtigt den Körperschaftsteuersatz zuzüglich Solidaritätszuschlag sowie einen durchschnittlichen Gewerbesteuersatz. Ausländische Tochtergesellschaften verwenden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweiligen lokalen Steuersätze.

Ein latenter Anspruch wird in Anwendung von IAS 12.24 beziehungsweise IAS 12.34 angesetzt, soweit es nach Abzug entsprechender passiver latenter Steuern wahrscheinlich ist, dass ein ausreichendes zu versteuern- des Ergebnis verfügbar ist. Als Grundlage hierfür wird die Langfristplanung unter Berücksichtigung ergänzender Abschätzungen für die inländischen Gesellschaften herangezogen. Die ausländischen Gesellschaften berücksichtigen grundsätzlich die Mittelfristplanung als Grundlage. Aktive latente Steuern auf nach dem Langfristzeitraum erzielbare Erträge werden als nicht zuverlässig abschätzbar nicht angesetzt.

Die latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, deren Gültigkeit für die Periode, in der die latente Steuer realisiert wird, aufgrund bestehender oder im Wesentlichen verabschiedeter Gesetze erwartet werden kann.

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Der Bestimmung der aktiven latenten Steuern liegt die Mittel- und Langfristplanung zugrunde. Sollte sich die Summe der geplanten Jahresüberschüsse bei ansonsten unveränderten steuerlichen Parametern um 10 % verringern, wären die aktiven latenten Steuern um 97 Mio. € (im Vorjahr: 96 Mio. €) zu vermindern.

Die aktiven latenten Steuern setzten sich wie folgt zusammen:

Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
Aktive latente Steuern auf temporäre Differenzen	412	481
Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge	752	765
Insgesamt	1.164	1.246

Auf folgende Verlustvorträge und temporäre Differenzen wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet:

Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
Verlustvorträge, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	18.735	14.425
Temporäre Differenzen, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	5.998	5.166
Temporäre Differenzen, die dem Ansatzverbot gemäß IAS 12.24b i. V. m. 12.33 unterliegen	1.981	2.116
Insgesamt	26.714	21.707

Die Verlustvorträge resultieren primär aus der steuerrechtlichen Behandlung der in der Vergangenheit geleisteten Zuwendungen des Bundes an die DBAG nach § 21 Abs. 5 und § 22 Abs. 1 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) als Einlage sowie aus den infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie entstandenen steuerlichen Verlusten des Berichtsjahres.

Die inländischen Verlustvorträge sind nach dem derzeitigen Gesetzesstand dem Grunde und der Höhe nach unbegrenzt abzugsfähig.

Die temporären Differenzen, die dem Ansatzverbot nach IAS 12.33 unterliegen, betreffen ausschließlich steuerliche Mehrabschreibungen aus früher erhaltenen steuerfreien Investitionszuschüssen.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzpositionen und auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die nachfolgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2020	2019	2020	2019
Per 31.12. (in Mio. €)				
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Sachanlagen	61	89	148	179
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	29	37
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	0	0	14	0
Andere finanzielle Vermögenswerte	0	0	0	5
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Vorräte	0	3	0	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8	9	6	4
Derivative Finanzinstrumente	0	1	0	5
Andere finanzielle Vermögenswerte	0	2	0	7
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	0	3	0	4
Übrige Verbindlichkeiten	0	59	0	0
Derivative Finanzinstrumente	9	17	0	0
Pensionsverpflichtungen	190	272	0	3
Sonstige Rückstellungen	125	103	68	41
Passive Abgrenzungen	0	0	7	5
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	50	0	0	1
Sonstige Verbindlichkeiten	75	49	18	9
Sonstige Rückstellungen	30	29	0	17
Verlustvorträge	752	765	0	0
Zwischensumme	1.300	1.401	290	318
Saldierung ¹⁾	-136	-155	-136	-155
Bilanzansatz	1.164	1.246	154	163

¹⁾ Soweit zulässig gemäß IAS 12 (Ertragsteuern).

Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden saldiert, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen, fristenkongruent sind und dasselbe Steuersubjekt betreffen.

Von den aktiven latenten Steuern von 1.300 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1.401 Mio. €) werden voraussichtlich 163 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 93 Mio. €) innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert. Von den passiven latenten Steuern von 290 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 318 Mio. €) werden voraussichtlich 24 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 44 Mio. €) innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert.

Aktive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung in Höhe von 183 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 166 Mio. €) sowie passive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung in Höhe von 10 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 15 Mio. €) sind im Bilanzansatz der latenten Steuern enthalten.

(17) Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere

Sonstige Beteiligungen werden zum beizulegenden Zeitwert ausgewiesen.

Lang- oder kurzfristige Wertpapiere werden zum Bilanzstichtag – soweit vorhanden – mit ihren Marktwerten angesetzt. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden erfolgsneutral in der Rücklage aus der Marktbewertung von Wertpapieren berücksichtigt.

Die sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Sonstige Beteiligungen		Wertpapiere		Insgesamt	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Stand per 01.01.	42	44	3	2	45	46
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0	0	0
Änderung Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-
Zugänge	24	3	-	-	24	3
Abgänge durch Veräußerung	0	0	-	-	0	0
Marktwertänderungen ¹⁾	- 11	- 5	0	1	- 11	- 4
Reklassifizierungen ¹⁾	-	0	-	-	-	0
Übrige	0	-	-	-	0	-
Stand per 31.12.	55	42	3	3	58	45
davon at Cost / Anschaffungskosten	-	-	0	0	0	0
davon Fair Value (erfolgsneutral)	25	31	3	3	28	34
davon Fair Value (erfolgswirksam)	30	11	-	-	30	11
Langfristiger Anteil	55	42	2	2	57	44
Kurzfristiger Anteil	-	-	1	1	1	1

¹⁾ Vorjahreszahl bei den sonstigen Beteiligungen angepasst.

Per 31. Dezember 2020 wurde der Buchwert von verschiedenen zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten sonstigen Beteiligungen in Höhe von insgesamt 11 Mio. € reduziert, da Ergebnis- und Cashflow-Planungen coronabedingt aktualisiert werden mussten.

Die Zugänge betreffen mit 22 Mio. € den Erwerb von Anteilen der Volocopter GmbH, Bruchsal.

(18) Vorräte

Als Anschaffungskosten der Vorräte werden alle Kosten aktiviert, die mit dem Beschaffungsvorgang in direkter Beziehung stehen. Die Bestimmung der Anschaffungskosten von fungiblen und homogenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen erfolgt auf Basis der Durchschnittsmethode. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten die direkt zurechenbaren Gemeinkosten; Fremdkapital- und Leerkosten werden nicht aktiviert, sondern in der Periode ihres Anfalls als Aufwand erfasst.

Zum Bilanzstichtag werden die Vorräte mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert (Lower of Cost or Net Realisable Value) bewertet.

Die Vorräte setzten sich wie folgt zusammen:

Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.849	1.592
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	122	117
Fertige Erzeugnisse und Waren	365	105
Geleistete Anzahlungen	41	41
Wertberichtigungen	- 440	- 335
Insgesamt	1.937	1.520

Der Anstieg der Fertigerzeugnisse und Waren betraf hauptsächlich Schienenfahrzeuge, die nur vorläufig abgenommen wurden und zum Bilanzstichtag noch nicht an den Auftraggeber und Aufgabenträger übertragen wurden. Korrespondierend dazu wurden langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen.

Per 31. Dezember 2020 wurden im Vorratsbestand gehaltene Pandemie-schutzartikel mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert (Lower of Cost or Net Realisable Value) bewertet. Aufgrund der gestiegenen weltweiten Produktion und der gesunkenen Marktpreise wurden Wertminderungen auf solche Schutzartikel in Höhe von 38 Mio. € vorgenommen.

(19) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

Die Bewertung von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten erfolgt im Regelfall zu fortgeführten Anschaffungskosten. Forderungen aus Finanzierungsleasing, geleistete Anzahlungen und Plan Assets nach IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen. Zu den Bewertungskategorien nach IFRS 9 siehe Abschnitt [Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten](#) → 233 f.

Forderungen, bei denen wesentliche objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen, werden angemessen einzelwertberichtigt. Außerdem werden portfoliobasierte Wertminderungen auf Gruppen von Vermögenswerten ebenfalls auf der Grundlage historischer Ausfallquoten vorgenommen. Im DB-Konzern werden die Fälligkeiten der Forderungen und die Ausfallrisiken laufend überwacht.

Einige Verkehrsverträge sehen eine Übergabeverpflichtung bezüglich der eingesetzten, im Eigentum des DB-Konzerns stehenden Vermögenswerte am Vertragsende vor. Andere Verkehrsverträge beinhalten die Anmietung der eingesetzten Vermögenswerte von der Bestellerorganisation oder die Abgabe von Kapitaldienstgarantien durch die Besteller für die Anmietung bei unabhängigen Finanzdienstleistern. In Übereinstimmung mit IFRIC 12 (Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen) werden die entsprechenden Investitionen unter Separierung der garantierten Restwerte am Vertragsende als Forderungen aus Verkehrskonzessionen aktiviert. Die Tilgung dieser Forderungen erfolgt aus dem Bestellerentgelt, sodass nicht das gesamte Bestellerentgelt zu Umsatzerlösen führt. Die Restwertforderungen werden zum Barwert unter den Forderungen aus Finanzierung ausgewiesen.

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Die Wertberichtigung zweifelhafter Forderungen umfasst in erheblichem Maß Einschätzungen und Beurteilungen einzelner Forderungen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, aktuellen Konjunktorentwicklungen und der Analyse historischer Forderungsausfälle auf Portfoliobasis beruhen. Soweit die Wertberichtigung aus historischen Ausfallraten auf Portfoliobasis abgeleitet wird, führt ein Rückgang des Forderungsvolumens zu einer entsprechenden Verminderung solcher Vorsorgen und umgekehrt.

Die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte enthielten im Einzelnen:

in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	Forderungen aus Verkehrskonzessionen	Geleistete Anzahlungen	Übrige Vermögenswerte	Insgesamt
PER 31.12.2020						
Bruttowert	5.045	867	626	270	1.608	8.416
Wertberichtigung	- 164	- 11	-	-	- 47	- 222
Nettowert	4.881	856	626	270	1.561	8.194
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	37	2	-	-	305	344
PER 31.12.2019						
Bruttowert	5.062	413	352	290	1.746	7.863
Wertberichtigung	- 145	- 9	0	-	- 46	- 200
Nettowert	4.917	404	352	290	1.700	7.663
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	37	9	-	-	476	522

Der DB-Konzern hat Factoring-Vereinbarungen mit einer Bank geschlossen, wonach diese zum revolvingierenden Ankauf von kurzfristig fälligen, auf Euro und schwedische Kronen lautenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in bestimmten Gesellschaften des Segments DB Schenker bis zu einem maximalen Forderungsvolumen von 705 Mio. € verpflichtet ist. Kriterien zur Abgrenzung der Forderungen sind unter anderem die rechtliche Durchsetzbarkeit, die Fälligkeit nach Rechnungsdatum innerhalb von 180 Tagen sowie dass es sich um keinen konzerninternen Schuldner handelt. Die Laufzeit der Vereinbarung ist zeitlich unbefristet. Der DB-Konzern übernimmt im Auftrag der Bank bis auf Widerruf weiterhin die Debitorenbuchhaltung und das Mahnwesen. Die für die Risikobeurteilung relevanten Risiken hinsichtlich der verkauften Forderungen sind das Kreditrisiko sowie das Risiko verspäteter Zahlung (Späzzahlungsrisiko). Der Kaufpreis entspricht dem Nominalbetrag. Der DB-Konzern trägt aus den verschiedenen Tranchen kreditrisikobedingte Ausfälle sowie Späzzahlungsrisiken von höchstens 160 Mio. €. Die übrigen kreditrisikobedingten Ausfälle übernimmt die Bank. So gut wie alle mit den Forderungen verbundenen Chancen und Risiken wurden weder übertragen noch zurückbehalten (Aufteilung der wesentlichen Risiken zwischen DB-Konzern und Bank). Für einen Teil der Forderungen ging die Verfügungsgewalt über die verkauften Forderungen auf die Bank über, da sie über die tatsächliche Fähigkeit zum Weiterverkauf verfügt. Für diese Forderungen erfolgte eine vollständige Ausbuchung. Per 31. Dezember 2020 waren ausstehende Forderungen im Volumen von 613 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 685 Mio. €) verkauft; davon wurden 224 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 260 Mio. €) vollständig und 389 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 425 Mio. €) in Höhe des übertragenen Risikos ausgebucht. Von der Bank erhaltene Kaufpreiszahlungen erhöhten den operativen Cashflow.

In den Finanzforderungen und zweckgebundenen Bankguthaben waren mit den Aufgabenträgern von Verkehrsverträgen vereinbarte Restwerte im Umfang von 257 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 156 Mio. €) enthalten. Diese Restwertforderungen betreffen hauptsächlich Schienenfahrzeuge, die zum Ende des Verkehrsvertrags an den Aufgabenträger oder an einen von ihm benannten Dritten zu einem fixierten Preis veräußert werden. Darüber hinaus wurden unter den Finanzforderungen und zweckgebundenen Bankguthaben Forderungen aus Sub-Lease-Verträgen von 231 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 106 Mio. €) sowie zweckgebundene Zahlungsmittel von 38 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 46 Mio. €) ausgewiesen, die lediglich für Beiträge für bestimmte Altersvorsorgepläne verwendet werden können. Weitere 271 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 211 Mio. €) betreffen Barsicherheiten in Form von Credit Support Agreements, die im Vorjahr unter den flüssigen Mitteln ausgewiesen wurden.

In den sonstigen Vermögenswerten waren Vertragserfüllungskosten von 16 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 21 Mio. €) enthalten.

Die bilanzierten Wertberichtigungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	Forderungen aus Verkehrskonzessionen	Übrige Vermögenswerte	Insgesamt
Stand per 01.01.2020	- 145	- 9	0	- 46	- 200
Zuführung	- 42	- 2	-	- 7	- 51
Auflösung	17	-	0	3	20
Inanspruchnahme	3	0	-	2	5
Änderungen					
Konsolidierungskreis	1	0	-	0	1
Währungsumrechnungsdifferenzen	2	0	-	1	3
Stand per 31.12.2020	- 164	- 11	-	- 47	- 222
Stand per 01.01.2019	- 142	- 10	-	- 31	- 183
Zuführung	- 28	-	0	- 20	- 48
Auflösung	20	-	-	4	24
Inanspruchnahme	5	0	-	1	6
Änderungen					
Konsolidierungskreis	0	-	-	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	1	-	0	1
Stand per 31.12.2019	- 145	- 9	0	- 46	- 200

Forderungen werden einzelwertberichtigt, sofern objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Für gleichartige Forderungen (Forderungsportfolios), die nicht einzeln als wertgemindert identifiziert werden können, wird außerdem eine Risikovorsorge für erwartete Kreditverluste gebildet. Vorgenommene Wertberichtigungen werden aktivisch von den finanziellen Vermögenswerten abgesetzt. Liegen die Gründe für eine Wertminderung nicht mehr vor, wird eine Wertaufholung vorgenommen.

Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen und sonstigen Vermögenswerten stiegen im Berichtsjahr auf 66 Mio. € (im Vorjahr: 51 Mio. €) an.

Erträge aus dem Zahlungseingang auf ausgediente Forderungen und sonstige Vermögenswerte stiegen auf 5 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €).

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der DB-Konzern den vereinfachten Ansatz nach IFRS 9 an, um die erwarteten Kreditverluste zu bemessen. Demzufolge werden für alle Forderungen aus Lieferungen und Leistungen die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste herangezogen. Zur Bemessung der erwarteten Kreditverluste wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf Basis gemeinsamer Kreditrisikomerkmale zusammengefasst. Die Ermittlung der erwarteten Kreditverluste erfolgte auf kollektiver Basis mithilfe von Wertberichtigungsmatrizen. Diese wurden auf Basis der einzelnen Segmente innerhalb des DB-Konzerns ermittelt. Im Rahmen der Corona-Krise wurden die am Markt gehandelten Kreditrisikoaufschläge aktualisiert. Die erwarteten Kreditverluste beliefen sich per 31. Dezember 2020 auf 29 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 22 Mio. €).

	Netto- buch- wert	Erwar- tete Verlust- rate in %	Risiko- vorsorge	davon Risiko- vorsorge über- fällige Forderungen	davon Risiko- vorsorge nicht über- fällige Forderungen
Per 31.12.2020 (in Mio. €)					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.881	0,59	29	13	16

Für Forderungen aus Finanzierung sowie sonstige finanzielle Forderungen erfolgte die Ermittlung des erwarteten Wertberichtigungsbedarfs bei wesentlichen Positionen forderungsspezifisch. Per 31. Dezember 2020 wurde hier insgesamt eine Risikovorsorge von 6 Mio. € gebildet (per 31. Dezember 2019: 5 Mio. €).

Als Folge der Corona-Krise wurde insgesamt die pauschale Risikovorsorge für erwartete Kreditverluste auf 35 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 28 Mio. €) erhöht.

In der nachfolgenden Übersicht wird die Fälligkeitsstruktur der Forderungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente und die geleisteten Anzahlungen dargestellt:

in Mio. €	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
PER 31.12.2020								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.849	13	10	5	4	0	32	4.881
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	426	86	56	12	8	268	430	856
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	76	56	54	53	52	335	550	626
Geleistete Anzahlungen	212	58	-	-	-	-	58	270
Übrige Vermögenswerte	1.491	17	21	1	2	29	70	1.561
Insgesamt	7.054	230	141	71	66	632	1.140	8.194
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	584	73	1	1	1	29	105	689
PER 31.12.2019								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.871	16	13	9	4	4	46	4.917
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	152	26	31	13	8	174	252	404
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	37	31	30	29	29	196	315	352
Geleistete Anzahlungen	235	55	-	-	-	-	55	290
Übrige Vermögenswerte	1.612	22	8	22	1	35	88	1.700
Insgesamt	6.907	150	82	73	42	409	756	7.663
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	530	64	7	1	1	34	107	637

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen blieben gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Der deutliche Anstieg im Segment DB Schenker wurde durch Rückgänge in allen anderen Segmenten vollständig kompensiert.

Die kurzfristigen übrigen Vermögenswerte enthielten auch Zollforderungen des Segments DB Schenker. Der Rückgang der übrigen Vermögenswerte ergab sich insbesondere im Segment DB Netze Fahrweg; ein Anstieg zeigte sich im Segment Beteiligungen/Sonstige.

Aufgrund der großen Anzahl von Kunden in den jeweiligen operativen Segmenten ist bei den Lieferungs- und Leistungsforderungen keine Konzentration von Kreditrisiken festzustellen.

Die beizulegenden Zeitwerte der Bilanzpositionen Forderungen und sonstige Vermögenswerte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen und Vermögenswerte entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Das maximale Ausfallrisiko entspricht im Wesentlichen jeweils dem Buchwert. Sicherheiten werden regelmäßig nicht gehalten.

Zum Abschlussstichtag lagen 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 betrafen geleistete Vorauszahlungen und anrechenbare Quellensteuern.

(21) Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden bei Vertragsabschluss generell als Sicherungsinstrument zur Absicherung der Zahlungsströme aus vertraglichen Verpflichtungen oder aus erwarteten Geschäftsvorfällen (Cashflow-Hedge) klassifiziert.

CASHFLOW-HEDGES

Mit Cashflow-Hedges werden Schwankungen der Cashflows von finanziellen Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten oder erwarteten Geschäftsvorfällen abgesichert. Bei Sicherung der zukünftigen Zahlungsströme wird die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum beizulegenden Zeit-

wert vorgenommen. Bewertungsänderungen werden zunächst erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und erst zu dem Zeitpunkt erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt, zu dem die korrespondierenden Verluste oder Gewinne aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden oder die Geschäfte auslaufen. Auftretende Ineffektivitäten werden gemäß IFRS 9 erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung gebucht.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE, DIE NICHT DEN ANFORDERUNGEN ZUR BILANZIERUNG VON SICHERUNGSGESCHÄFTEN GEMÄSS IFRS 9 ENTSPRECHEN

Sofern Sicherungsgeschäfte, die betriebswirtschaftlich der Zins-, Währungs- oder Preissicherung dienen, nicht die Anforderungen des IFRS 9 für eine Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllen, werden die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

ERMITTLUNG DES BEIZULEGENDEN ZEITWERTS (FAIR VALUE)

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs zum Bilanzstichtag. Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- beziehungsweise Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet. Geschäfte, für die keine Prämie gezahlt worden ist, haben bei Abschluss einen Zeitwert von null. Die DBAG betreibt ihr Geschäft mit langlaufenden Finanzderivaten grundsätzlich auf besicherter Basis und nimmt für besicherte Transaktionen keine Kreditrisikoadjustierung des Zeitwerts vor. Für kurzfristige Derivate wird aufgrund von Wesentlichkeitsgründen auf eine Kreditrisikoadjustierung verzichtet. Sofern eine Kreditrisikoadjustierung erfolgt, werden die anzuwendenden Abschläge aus den am Markt beobachtbaren Credit-Default-Swap-(CDS-)Werten abgeleitet.

Sämtliche im DB-Konzern eingesetzten Derivate werden mit gängigen Methoden wie Optionspreis- oder Barwertmodellen bewertet, da ihre beizulegenden Zeitwerte nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden. Es werden keine Parameter aus nicht beobachtbaren Märkten für die Bewertung herangezogen.

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

	Nominalwerte des Sicherungsinstruments		Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit über 1 Jahr	
Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019	2020	2019	2020	2019
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE						
Zinsswaps	74	84	74	0	0	84
	74	84	74	0	0	84
WÄHRUNGS-BEZOGENE GESCHÄFTE						
Devisenswaps	592	1.149	585	1.149	7	0
Devisenforwards	1.762	2.408	1.722	2.335	40	73
Zins-Währungs-Swaps	6.290	6.836	230	1.063	6.060	5.773
	8.644	10.393	2.537	4.547	6.107	5.846

	Volumen		Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit über 1 Jahr	
Per 31.12. (in 1.000 t)	2020	2019	2020	2019	2020	2019
SONSTIGE GESCHÄFTE						
Diesel	638	849	78	66	561	783
Kohle	2.782	3.384	1.054	1.322	1.728	2.062

Das Volumen der Zinsswaps ging per 31. Dezember 2020 zurück. Neugeschäfte wurden nicht getätigt. Die Veränderungen der Bestände an Devisenswaps und -forwards variieren mit den entsprechenden Sicherungsbedürfnissen der Tochtergesellschaften. Der Nominalwert der Zins-Währungs-Swaps sank um 546 Mio. €, da im Berichtsjahr die Nominalwerte der auslaufenden Geschäfte die Neuabschlüsse überstiegen.

Der Umfang der Dieselsicherungen ging um 0,2 Mio. t auf 0,6 Mio. t zurück. Das verringerte Sicherungsvolumen bei Diesel beruhte im Wesentlichen auf der Auflösung von Hedges nach Beendigung des Arriva-Rail-North-Franchise. Der Bestand der Kohlesicherungen verringerte sich per 31. Dezember 2020 um 0,6 Mio. t auf 2,8 Mio. t und spiegelt eine rückläufige Verbrauchsprognose wider.

Die folgende Tabelle zeigt die durchschnittlichen Sicherungspreise / Sicherungskurse der wesentlichen derivativen Sicherungsinstrumente des DB-Konzerns je Währung:

	Sicherungspreis pro 1.000 t		Sicherungskurs			
Währung	Diesel	Kohle	Cross-Currency Swaps (CCS)	Interest Rate Swaps (IRS)	Devisen-swaps	Devisen-forwards
EUR	448,72	60,35	-	0,04	-	-
USD	-	-	1,18	-	1,19	1,21
GBP	409,27	-	0,87	-	0,92	0,91
CHF	-	-	1,17	-	-	1,08
JPY	-	-	119,66	-	-	126,04
AUD	-	-	1,54	-	-	1,62
HKD	-	-	-	-	-	9,45
NOK	-	-	8,84	-	10,54	10,59
SEK	-	-	9,53	-	-	10,12
DKK	3.010,00	-	7,45	-	-	7,44
SGD	-	-	1,56	-	1,62	1,62
NZD	-	-	1,65	-	-	1,72
PLN	1.491,22	-	4,30	-	-	4,45
CZK	10.147,24	-	26,09	-	-	26,25
HUF	-	-	300,20	-	-	357,40
RON	-	-	4,51	-	-	4,89
HRK	-	-	7,44	-	-	7,55
CNY	-	-	-	-	-	8,15
ILS	-	-	-	-	-	3,96
SAR	-	-	4,29	-	-	4,57
AED	-	-	-	-	-	4,46
RUB	-	-	-	-	-	90,42

Grundsätzlich unterliegen sämtliche derivativen Finanzinstrumente einer stichtagsbezogenen Marktbewertung. Die nachfolgende Gesamtübersicht stellt die Aufgliederung des Bilanzausweises nach der Art des zugrunde liegenden Sicherungsgeschäfts dar:

	Vermögenswerte		Schulden	
Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019	2020	2019
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	-	-	0	5
Zinsforwards	0	0	-	-
	0	0	0	5
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	0	1	13	16
Devisenforwards	9	10	11	9
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	150	265	283	280
darin Effekte aus Währungssicherungen	85	294	142	173
	159	276	307	305
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	5	39	72	56
	5	39	72	56
Insgesamt	164	315	379	366
Langfristiger Anteil	151	181	319	287
Zinsbezogene Geschäfte	-	-	0	5
Währungsbezogene Geschäfte	148	146	263	248
Sonstige Geschäfte	3	35	56	34
Kurzfristiger Anteil	13	134	60	79

CASHFLOW-HEDGE

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 resultierte weiterhin aus dem fortdauernden Absinken des Zinsniveaus seit Abschluss der Transaktionen. Die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps basierte überwiegend auf

der Aufwertung des Euros gegenüber dem britischen Pfund und der norwegischen Krone sowie dem Auslaufen von Altgeschäften.

Die negative Marktbewertung der Energiepreisderivate spiegelte die Entwicklung an den zugrunde liegenden Rohstoffmärkten wider.

Die Marktwerte der Cashflow-Hedges werden wie folgt unter den Vermögenswerten und Schulden ausgewiesen:

	Vermögenswerte		Schulden	
Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019	2020	2019
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	-	-	0	5
	-	-	0	5
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	0	1	13	16
Zins-Währungs-Swaps	150	265	258	250
	150	266	271	266
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	5	39	72	56
Sonstige übrige Derivate	-	-	0	0
	5	39	72	56
Insgesamt	155	305	343	327
Langfristiger Anteil	151	180	292	257
Zinsbezogene Geschäfte	-	-	0	5
Währungsbezogene Geschäfte	148	145	236	218
Sonstige Geschäfte	3	35	56	34
Kurzfristiger Anteil	4	125	51	70

Die Cashflow-Hedges sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Die gesicherten Cashflows der Grundgeschäfte werden voraussichtlich in den Jahren 2021 bis 2039 (Zins- und Tilgungszahlungen) beziehungsweise in den Jahren 2021 bis 2025 (Zahlungen für Energie) eintreten und ergebniswirksam.

ANGABEN FÜR SICHERUNGS- UND GRUNDGESCHÄFTE GEMÄSS IFRS 9

	2020		per 31.12.2020	2019		per 31.12.2019
in Mio. €	Veränderung der Sicherungs- und Grundgeschäfte	davon ineffektiv (ergebniswirksam)	Stand der Hedging-Rücklage Cashflow-Hedges	Veränderung der Sicherungs- und Grundgeschäfte	davon ineffektiv (ergebniswirksam)	Stand der Hedging-Rücklage Cashflow-Hedges
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE						
Zinsswaps	+5	-	+1	+4	-	-3
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE						
Devisenswaps	+2	-	-	-11	-	+5
Zins-Währungs-Swaps	-123	-6	-107	+104	+3	-135
SONSTIGE GESCHÄFTE						
Energiepreissicherung	-50	-	-71	-27	-	-22

Bei Zins- und Zins-/Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die Bestimmung von Ineffektivitäten erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Hypothetische-Derivate-Methode. Bei dieser Methode wird die Wertentwicklung des tatsächlich abgeschlossenen Sicherungsgeschäfts mit der Wertentwicklung eines fiktiven Sicherungsgeschäfts, bei dem alle bewertungsrelevanten Parameter mit dem Grundgeschäft übereinstimmen, verglichen. Bei Energiepreisderivaten wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung mithilfe der linearen Regression überprüft. Die Ineffektivität wird unter Anwendung der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Hierbei werden

die Marktwertänderungen des Grundgeschäfts den Marktwertänderungen des Sicherungsinstruments gegenübergestellt. Der hieraus ermittelte Quotient bestimmt die Ineffektivität.

Die erfolgswirksam erfassten Ineffektivitäten aus Cashflow-Hedges der Energiepreisderivate waren im Berichtsjahr wie im Vorjahr unwesentlich.

NON-HEDGE-DERIVATE

Zur Absicherung des operativen Geschäfts getätigte Devisenforwards werden grundsätzlich als Non-Hedge-Derivate klassifiziert.

Die Marktwerte der Non-Hedge-Derivate werden unter den Vermögenswerten und Schulden wie folgt ausgewiesen:

	Vermögenswerte		Schulden	
Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019	2020	2019
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsforwards	0	0	-	-
	0	0	-	-
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenforwards	9	10	11	9
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	-	-	25	30
	9	10	36	39
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	0	0	-	-
	0	0	-	-
Insgesamt	9	10	36	39
Langfristiger Anteil	0	1	27	30
Währungsbezogene Geschäfte	0	1	27	30
Kurzfristiger Anteil	9	9	9	9

Die Zins-Währungs-Swaps beruhen auf einer Redesignierung von Hedge-Beziehungen aufgrund der Übertragung von Geschäften zwischen Banken. Die Konditionen inklusive der Zahlungsströme der Derivate blieben dabei unverändert, somit ist die wirtschaftliche Absicherung weiterhin gegeben. Der Rückgang resultierte aus der Auflösung der redesignierten Beträge entsprechend den Restlaufzeiten der Swaps.

Die Non-Hedge-Derivate sind der Kategorie »Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading)« des IFRS 9 zugeordnet.

Die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Finanzinstrumente gehören zum Bewertungslevel 2 und in geringem Umfang zum Bewertungslevel 1.

	2020				2019			
Per 31.12. (in Mio. €)	Level 1	Level 2	Level 3	Insgesamt	Level 1	Level 2	Level 3	Insgesamt
VERMÖGENSWERTE								
Finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere at Fair Value)	3	-	-	3	3	-	-	3
Derivate - Non-Hedge	-	9	-	9	-	10	-	10
Derivate - Hedging	-	155	-	155	-	305	-	305
Insgesamt	3	164	-	167	3	315	-	318
VERBINDLICHKEITEN								
Derivate - Non-Hedge	-	36	-	36	-	39	-	39
Derivate - Hedging	-	343	-	343	-	327	-	327
Insgesamt	-	379	-	379	-	366	-	366

Umgruppierungen zwischen den Bewertungsleveln haben im Berichtsjahr nicht stattgefunden.

Bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente werden vertraglich zugesagte beziehungsweise höchstwahrscheinlich eintretende Zahlungsströme mit dem passenden Marktzinssatz diskontiert, wobei das Kreditrisiko mittels Credit Spreads berücksichtigt wird. Dabei werden für besicherte Exposures keine Kreditrisikoabschläge vorgenommen. Das aus dem Derivateportfolio entstehende Kreditrisiko wird auf Nettobasis behandelt. Zur Minimierung des Kreditrisikos der langfristigen Zins- und Zins-/Währungsgeschäfte sowie der Energiederivate wurden Besicherungsanhänge abgeschlossen, die einem täglichen Sicherheitenausgleich bei einem Schwellenwert von 0 € unterliegen.

(22) Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel umfassen Kassen- und Scheckbestände, Guthaben bei Kreditinstituten mit täglicher Fälligkeit sowie Festgelder mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

Die flüssigen Mittel werden zum Nennwert (at amortised Cost/fortgeführte Anschaffungskosten) angesetzt.

Die flüssigen Mittel enthielten:

Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
Bankguthaben/Kassenbestände	3.411	3.992
Zahlungsmitteläquivalente	0	1
Insgesamt	3.411	3.993

Die Zinssätze für kurzfristige Bankeinlagen lagen in einem Korridor zwischen -0,60 % und 0,05 % (im Vorjahr: zwischen -0,55 % und 0,17 %) und resultieren aus Geldanlagen in Euro. Die Laufzeiten der Geldanlagen bewegen sich zwischen einem Tag und drei Monaten.

Zur Definition des Finanzmittelbestands siehe Abschnitt [Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung → 227](#).

(23) Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

Langfristige Vermögenswerte werden als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte nach IFRS 5 klassifiziert, wenn ihr Buchwert durch Verkauf realisiert werden soll und nicht durch fortgesetzte Nutzung. Es kann sich dabei um einen einzelnen Vermögenswert, eine Veräußerungsgruppe oder einen Bestandteil eines Unternehmens handeln. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Marktwert abzüglich noch anfallender Kosten bewertet.

Per 31. Dezember 2020 wurden keine zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte bilanziert.

(24) Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital der DB AG beträgt 2.150 Mio. €. Es ist eingeteilt in 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Sämtliche Anteile werden vom Bund gehalten.

(25) Rücklagen

A) KAPITALRÜCKLAGE

Bei der Kapitalrücklage handelt es sich um Rücklagen, die kein Ergebnisbestandteil waren. Zum Ausgleich des im Berichtsjahr entstandenen Verlustes wurde ein Betrag von 5.439 Mio. € (handelsrechtlicher Verlust der DB AG) entnommen und im erwirtschafteten Ergebnis berücksichtigt.

B) RÜCKLAGE AUS ERFOLGSNEUTRALER BEWERTUNG

Rücklage für Unterschiede aus Währungsumrechnung

Die sich aufgrund der Methode der funktionalen Währung (IAS 21) ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden separat als Bestandteil des Konzerneigenkapitals ausgewiesen.

Rücklage für die Marktbewertung von Wertpapieren

Bestandteil der Rücklage sind die erfolgsneutral zu berücksichtigenden Marktwertänderungen von Finanzinstrumenten. Die Rücklage ist bei Veräußerung oder bei Veräußerung / Fälligkeit beziehungsweise Reklassifizierung eines Finanzinstruments erfolgswirksam aufzulösen beziehungsweise auszubuchen.

Rücklage aus der Marktbewertung von Cashflow-Hedges

Die Entwicklung der Rücklage wird nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	2020	2019
Stand per 01.01.	- 149	- 106
Marktwertänderung	- 244	64
REKLASSIFIZIERUNGEN		
Finanzergebnis	145	- 110
Zinsergebnis	- 2	2
Materialaufwand	78	2
Änderung latenter Steuern	1	- 1
Stand per 31.12.	- 171	- 149

Rücklage für die Neubewertung von Pensionen

Die sich aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne nach IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) ergebenden Effekte werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Sonstige Veränderungen in den Rücklagen

Unter dieser Position werden im Wesentlichen Beträge, die aus Transaktionen in Bezug auf Reduzierungen oder Erhöhungen von nicht beherrschenden Anteilen zwischen den Aktionären der DBAG und den nicht beherrschenden Anteilen resultieren, abgebildet.

(26) Erwirtschaftete Ergebnisse

Das erwirtschaftete Eigenkapital enthält die gesamten erwirtschafteten Jahresergebnisse seit dem 1. Januar 1994 abzüglich der unter HGB bis zum 31. Dezember 2002 verrechneten Firmenwerte und der an den Aktionär gezahlten Dividenden.

Zum Ausgleich des im Berichtsjahr entstandenen Verlustes wurde ein Betrag von 5.439 Mio. € (handelsrechtlicher Verlust der DBAG) aus der Kapitalrücklage entnommen.

Unter dieser Position werden auch die Eigenkapitalauswirkungen durch die erstmalige Anwendung der IFRS ausgewiesen, soweit sie nicht unter die Rücklagen aus erfolgsneutraler Bewertung fallen.

(27) Nicht beherrschende Anteile und Hybridkapital

Die nicht beherrschenden Anteile enthalten den Anteil Dritter am Reinvermögen konsolidierter Tochterunternehmen. Die Anteile Dritter an der Währungsrücklage betrugen - 12 Mio. € (per 31. Dezember 2019: - 8 Mio. €).

Im Oktober 2019 hat die Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) zwei nachrangige Hybridanleihen mit einem Gesamtvolumen von 2 Mrd. € emittiert. Die Hybridanleihen haben unbegrenzte Laufzeiten mit einem ersten Kündigungsrecht für die Emittentin nach 5,5 Jahren (Kupon: 0,95%) beziehungsweise zehn Jahren (Kupon: 1,6%); die Emissionserlöse betrugen 997 Mio. € beziehungsweise 995 Mio. €. Die beiden Anleihen sehen keine Rückzahlungsverpflichtung und kein Kündigungsrecht zugunsten der

Gläubiger vor. Außerdem müssen gegebenenfalls thesaurierte Zinszahlungen erst bei Ausschüttung einer Dividende geleistet werden. Nach IAS 32 (Finanzinstrumente) sind die Hybridanleihen daher vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren, da weder eine reguläre Rückzahlungsverpflichtung der Hybridanleihen noch ein Kündigungsrecht der Anleihengläubiger besteht. Zu leistende Zinszahlungen an die Anleiheninhaber werden, vermindert um die Ertragsteuern, direkt im Eigenkapital erfasst. Im Berichtsjahr erfolgten Zinszahlungen von 21 Mio. € (im Vorjahr: keine).

(28) Finanzschulden

Die Bewertung von Verbindlichkeiten erfolgt nach IFRS 9 grundsätzlich zum Nominalbetrag, der dem beizulegenden Zeitwert im Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung und den fortgeführten Anschaffungskosten bis zum Ausgleichsdatum entspricht. Finanzschulden und andere langfristige Verbindlichkeiten werden im Rahmen ihres erstmaligen Ansatzes mit dem Wert angesetzt, der dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen Vermögenswerte entspricht, gegebenenfalls abzüglich der Transaktionskosten. In der Folge werden sie zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Zinslos gewährte Darlehen, die mit Investitionen in die Infrastruktur in Zusammenhang stehen, werden mit dem Barwert der Rückzahlungsbeträge erfasst und über die Laufzeit auf ihren nominalen Rückzahlungsbetrag aufgezinnt. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominalen Darlehensbetrag und dem Barwert wird als gewährter Zinsvorteil in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen. Die Erträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen werden als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen, für die nach IFRS 16 ein Nutzungsrecht zu erfassen ist, werden zum Beginn der Vertragslaufzeit mit dem niedrigeren Wert aus dem beizulegenden Zeitwert (Fair Value) und dem Barwert der folgenden Leasingzahlungen passiviert: feste Zahlungen abzüglich erhaltener Zahlungen des Leasinggebers, variable, auf einem Index basierende Zahlungen, erwartete Zahlungen für Restwertgarantien, der Kaufpreis für wahrscheinlich ausgeübte Kaufoptionen, wahrscheinliche Entschädigungszahlungen bei vorzeitiger Kündigung. In der Bewertung der Leasingverbindlichkeit sind darüber hinaus Leasingzahlungen aufgrund einer hinreichend sicheren Inanspruchnahme von Verlängerungsoptionen berücksichtigt. Die Leasingraten werden in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil der Leasingrate wird aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Der verwendete Zinssatz entspricht dem impliziten Zinssatz des Leasingvertrags oder, wenn dieser nicht bekannt ist, dem laufzeitabhängigen Grenzfremdkapitalzinssatz. Leasingverbindlichkeiten sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Einige Verkehrsverträge beinhalten die Anmietung insbesondere von Schienenfahrzeugen von Aufgabenträgern oder unabhängigen Finanzdienstleistern, wobei diese vom Aufgabenträger eine Kapitaldienstgarantie, eine Wiedereinsatzgarantie oder Ähnliches erhalten. Der Barwert dieser Zahlungsverpflichtungen wird unter den Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen ausgewiesen.

Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der zum Barwert angesetzten Zinslosen Darlehen ausgewiesen. Im Einzelnen weisen die Finanzschulden folgende Fälligkeitsstruktur auf:

in Mio. €	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
PER 31.12.2020								
Zinslose Darlehen	153	147	139	136	-	5	427	580
Senioranleihen	1.809	1.543	1.937	1.925	1.942	14.865	22.212	24.021
Commercial Paper	-	-	-	-	-	-	-	-
Bankschulden	2.900	402	0	0	0	2	404	3.304
EUROFIMA-Darlehen	200	-	-	-	-	-	-	200
Leasingverbindlichkeiten	1.078	739	611	434	356	1.713	3.853	4.931
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	27	27	27	26	25	59	164	191
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	87	2	6	0	0	2	10	97
Insgesamt	6.254	2.860	2.720	2.521	2.323	16.646	27.070	33.324
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen	360	147	139	136	-	5	427	787
PER 31.12.2019								
Zinslose Darlehen	159	147	140	133	128	-	548	707
Senioranleihen	2.176	1.802	1.568	1.933	1.529	11.958	18.790	20.966
Commercial Paper	890	-	-	-	-	-	-	890
Bankschulden	221	3	401	0	0	1	405	626
EUROFIMA-Darlehen	-	200	-	-	-	-	200	200
Leasingverbindlichkeiten	1.053	871	630	541	425	1.495	3.962	5.015
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	13	12	13	13	13	13	64	77
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	204	1	0	6	0	1	8	212
Insgesamt	4.716	3.036	2.752	2.626	2.095	13.468	23.977	28.693
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen	167	348	140	133	128	-	749	916

In Gegenüberstellung zu den Buchwerten ergeben sich zusammengefasst folgende Marktwerte:

	2020		2019	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Per 31.12. (in Mio. €)				
Zinslose Darlehen	580	633	707	784
Senioranleihen	24.021	26.113	20.966	22.498
Commercial Paper	-	-	890	890
Bankschulden	3.304	3.305	626	627
EUROFIMA-Darlehen	200	207	200	216
Leasingverbindlichkeiten	4.931	5.349	5.015	5.408
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	191	208	77	78
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	97	97	212	213
Insgesamt	33.324	35.912	28.693	30.714

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 ergaben sich weiterhin 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. €	2020	2019
Stand per 01.01.	707	851
Zugang	8	-
Tilgung	- 163	- 178
Aufzinsung	28	34
Stand per 31.12.	580	707

Die begebenen Senioranleihen setzen sich aus nachfolgenden Transaktionen zusammen:

Senioranleihen per 31.12. (in Mio. €)	Emissions- volumen	Emissions- währung	Restlaufzeit in Jahren	Effektivzins in %	2020		2019	
					Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
NICHT BÖRSENNOTIERTE SENIORANLEIHEN								
DB Finance	1.185	AUD, JPY, EUR	3,4–11,8		1.178	1.318	953	1.070
Insgesamt					1.178	1.318	953	1.070
BÖRSENNOTIERTE SENIORANLEIHEN DER DB FINANCE								
Anleihe 2009–2021	600	EUR	0,7	4,445	600	621	599	647
Anleihe 2010–2020	500	EUR	0,0	3,572	-	-	499	508
Anleihe 2010–2025	500	EUR	4,5	3,870	498	589	497	602
Anleihe 2010–2020	410	JPY	0,0	1,150	-	-	386	389
Anleihe 2010–2022	500	EUR	1,8	3,464	499	533	499	551
Anleihe 2010–2020	567	CHF	0,0	1,924	-	-	690	698
Anleihe 2011–2021	700	EUR	0,4	3,797	700	712	700	740
Anleihe 2012–2022	496	GBP	1,5	2,821	444	462	469	490
Anleihe 2012–2023	400	EUR	2,1	2,116	399	419	399	425
Anleihe 2012–2024	83	CHF	3,1	1,586	92	98	92	99
Anleihe 2012–2024	500	EUR	3,2	3,119	498	550	498	562
Anleihe 2012–2072	75	GBP	51,9	4,524	66	130	70	118
Anleihe 2013–2028	50	EUR	7,1	2,707	50	59	50	59
Anleihe 2013–2025	202	NOK	4,2	4,017	143	156	152	163
Anleihe 2013–2023	386	CHF	2,6	1,425	439	462	437	466
Anleihe 2013–2026	497	GBP	5,6	3,351	467	543	493	555
Anleihe 2013–2023	500	EUR	2,7	2,578	499	537	499	546
Anleihe 2013–2020	300	EUR	0,0	1,899	-	-	300	305
Anleihe 2014–2024	59	AUD	3,1	5,395	57	63	56	63
Anleihe 2014–2021	142	SEK	0,1	2,940	125	125	120	123
Anleihe 2014–2021	40	SEK	0,1	FRN	35	35	33	34
Anleihe 2014–2024	246	CHF	3,7	1,522	278	298	276	302
Anleihe 2014–2029	500	EUR	8,2	2,886	495	620	494	608
Anleihe 2014–2020	300	EUR	0,0	FRN	-	-	300	301
Anleihe 2014–2022	300	EUR	1,7	FRN	300	302	300	302
Anleihe 2014–2022	300	EUR	1,1	FRN	300	301	300	302
Anleihe 2015–2023	600	EUR	2,8	FRN	599	605	599	606
Anleihe 2015–2025	600	EUR	4,8	1,391	596	642	595	639
Anleihe 2015–2030	366	NOK	9,8	2,760	324	341	344	346
Anleihe 2015–2025	115	AUD	4,8	3,864	113	127	112	123
Anleihe 2015–2030	650	EUR	9,8	1,707	645	760	645	727
Anleihe 2015–2025	161	CHF	4,9	0,143	162	166	161	165
Anleihe 2016–2026	500	EUR	5,2	0,880	497	525	496	518
Anleihe 2016–2031	750	EUR	10,5	0,964	743	817	743	776
Anleihe 2016–2021	350	EUR	0,5	0,040	350	351	350	351
Anleihe 2016–2028	500	EUR	7,7	0,765	495	533	494	518
Anleihe 2016–2024	41	HKD	3,2	2,100	37	38	40	39
Anleihe 2017–2032	79	NOK	11,1	2,514	67	68	71	69
Anleihe 2017–2032	500	EUR	11,9	1,541	498	583	497	552
Anleihe 2017–2025	341	GBP	4,5	1,437	333	349	351	355
Anleihe 2017–2032	55	SEK	11,6	2,226	53	57	51	54
Anleihe 2017–2030	261	CHF	9,9	0,463	278	293	276	288
Anleihe 2017–2024	300	EUR	3,9	FRN	302	303	302	302
Anleihe 2018–2027	1.000	EUR	7,0	1,086	994	1.084	994	1.065
Anleihe 2018–2033	750	EUR	12,6	1,680	745	879	745	842
Anleihe 2018–2028	346	CHF	7,6	0,470	371	390	370	386
Anleihe 2018–2031	500	EUR	10,2	1,508	494	566	493	547
Anleihe 2018–2043	125	EUR	22,9	1,867	125	162	125	144
Anleihe 2019–2028	1.000	EUR	8,0	1,235	992	1.101	991	1.076
Anleihe 2019–2026	340	GBP	5,1	1,944	333	358	351	364
Anleihe 2019–2034	103	NOK	13,1	2,732	95	98	101	101
Anleihe 2019–2029	310	CHF	8,5	0,135	323	331	322	325
Anleihe 2019–2034	133	CHF	13,5	0,516	139	145	138	143
Anleihe 2019–2039	47	SEK	18,4	2,025	50	55	48	49
Anleihe 2020–2035	500	EUR	14,5	0,819	495	538	-	-
Anleihe 2020–2024	300	EUR	3,1	-0,062	300	302	-	-
Anleihe 2020–2032	150	EUR	11,2	0,257	150	152	-	-
Anleihe 2020–2027	900	EUR	6,3	0,639	892	942	-	-
Anleihe 2020–2040	750	EUR	19,3	1,433	743	884	-	-
Anleihe 2020–2029	850	EUR	8,5	0,411	847	881	-	-
Anleihe 2020–2039	650	EUR	18,5	0,977	638	703	-	-
Anleihe 2020–2035	48	SEK	14,5	1,544	50	50	-	-
Anleihe 2020–2050	1.000	EUR	29,9	0,656	991	1.001	-	-
Insgesamt					22.843	24.795	20.013	21.428
Anpassung aus Derivaten					-	-	-	-
Gesamtbetrag Senioranleihen					24.021	26.113	20.966	22.498

Im Berichtsjahr wurden vier festverzinsliche börsennotierte Senioranleihen der DB Finance über 500 Mio. €, 300 Mio. €, 750 Mio. CHF (567 Mio. €) und 47.100 Mio. JPY (410 Mio. €) sowie eine variabel verzinsliche börsennotierte Senioranleihe über 300 Mio. € im Gesamtwert von 2.078 Mio. € planmäßig getilgt.

Im Berichtsjahr wurden von der DB Finance elf Senioranleihen mit einem Gesamtwert von 5.371 Mio. € emittiert. Dabei handelt es sich um neun festverzinsliche börsennotierte Senioranleihen über 500 Mio. €,

300 Mio. €, 150 Mio. €, 900 Mio. €, 750 Mio. €, 850 Mio. €, 650 Mio. €, 500 Mio. SEK (48 Mio. €) und 1.000 Mio. € sowie zwei festverzinsliche nicht börsennotierte Senioranleihen über 12.000 Mrd. JPY (100 Mio. €) und 200 Mio. AUD (123 Mio. €).

Die Bankschulden werden in der nachfolgenden Tabelle detailliert dargestellt:

Bankschulden per 31.12. (in Mio. €)	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	2020		2019	
				Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Bankdarlehen 2002–2022	EUR	2,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2003–2022	EUR	2,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2020–2021	EUR	0,9	FRN	1.000	1.000	-	-
Bankdarlehen 2020–2021	EUR	0,5	FRN	1.000	1.000	-	-
Bankdarlehen 2020–2021	EUR	0,5	FRN	500	500	-	-
Bankdarlehen 2020–2021	EUR	0,5	FRN	350	350	-	-
Sonstige				54	55	226	227
Insgesamt				3.304	3.305	626	627

Der Anstieg der Bankschulden per 31. Dezember 2020 resultierte im Wesentlichen aus der nahezu vollständigen Inanspruchnahme von vier kurzfristigen Kreditfazilitäten über insgesamt 3.000 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 0 €), die der Überbrückung der Liquidität bis zur Umsetzung der vom Bund geplanten Maßnahmen zur Stärkung des Eigenkapitals der DB AG dienen.

Der Rückgang der sonstigen Bankschulden war insbesondere auf einen Rückgang der kurzfristig fälligen Sicherheiten (per 31. Dezember 2020: 18 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 176 Mio. €) zurückzuführen, die aus Sicherungsvereinbarungen im Rahmen von Derivatetransaktionen resultierten.

Verbindlichkeiten werden im DB-Konzern grundsätzlich nicht besichert.

Dem DB-Konzern standen per 31. Dezember 2020 weitere garantierte Kreditfazilitäten mit einem Gesamtvolumen von 4.676 Mio. € zur Verfügung (per 31. Dezember 2019: 4.753 Mio. €). Davon entfielen 2.080 Mio. € auf Back-up-Linien für das 3,0-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG (per 31. Dezember 2019: 2.080 Mio. €). Keine dieser Back-up-Linien war am 31. Dezember 2020 in Anspruch genommen. Globale Kreditfazilitäten über insgesamt 2.596 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 2.673 Mio. €) dienen der Working-Capital- und Avalfinanzierung der weltweit tätigen Tochtergesellschaften, überwiegend in den Segmenten DB Schenker und DB Arriva.

Die Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA sind in der folgenden Übersicht detailliert ausgewiesen:

Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA per 31.12. (in Mio. €)	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	2020		2019	
				Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Darlehen 2010–2021	EUR	0,8	4,050	200	207	200	216
Insgesamt				200	207	200	216

Es wurden keine neuen EUROFIMA-Darlehen aufgenommen. Die Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA sind aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeugen) gesichert.

Verpflichtungen aus Leasingverhältnissen (*Anhangziffer (13) → 203 ff.*) werden durch Rechte der Leasinggeber an den Leasinggegenständen gesichert. Die Leasinggegenstände hatten per 31. Dezember 2020 einen Buchwert von 4.585 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 4.824 Mio. €).

Die Nominalwerte der Leasingverbindlichkeiten verteilten sich wie folgt:

Leasingverbindlichkeiten (in Mio. €)	Restlaufzeit						Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
PER 31.12.2020							
Nominalwerte der Leasingzahlungen	1.093	807	665	477	390	1.975	5.407
PER 31.12.2019							
Nominalwerte der Leasingzahlungen	1.068	955	701	603	472	1.837	5.636

Die Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen gemäß IFRIC 12 sind in der folgenden Übersicht detailliert ausgewiesen:

Per 31.12. (in Mio. €)	Währung	Restlaufzeit in Jahren	2020		2019	
			Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Netz West Lokomotiven (2016)	EUR	5,0	26	27	31	32
Netz West Triebwagen (2016)	EUR	5,0	6	7	8	8
Netz West Reisezugwagen (2019)	EUR	5,0	31	33	38	38
Dieselnetz Allgäu Dieseltriebfahrzeuge (2020)	EUR	9,0	44	49	-	-
S-Bahn Nürnberg Elektrotriebfahrzeuge (2020)	EUR	10,0	74	81	-	-
S-Bahn Rhein-Neckar Elektrotriebfahrzeuge (2020)	EUR	14,0	10	11	-	-
Insgesamt			191	208	77	78

Zur Erfüllung der Schienenpersonennahverkehrsleistungen im Netz Schleswig-Holstein wurden diverse Lokomotiven, Triebwagen und seit 2019 auch Reisezugwagen bis zum Ende des Verkehrsvertrags in 2025 von der verantwortlichen Bestellerorganisation angemietet.

Im Berichtsjahr sind Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen für das Dieselnetz Allgäu mit einer Verkehrsvertragslaufzeit bis 2029, die S-Bahn Nürnberg mit einer Laufzeit bis 2030 und anteilig die

S-Bahn Rhein-Neckar mit einer Laufzeit bis 2034 hinzugekommen. Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen stehen Forderungen aus Verkehrskonzessionen gegenüber (*Anhangziffer (19) → 208 ff.*).

Die beizulegenden Zeitwerte der langfristigen Finanzschulden werden den folgenden Bewertungshierarchien zugeordnet:

Per 31.12. (in Mio. €)	2020				2019			
	Level 1	Level 2	Level 3	Insgesamt	Level 1	Level 2	Level 3	Insgesamt
FINANZSCHULDEN - LANGFRISTIG								
Zinslose Darlehen	-	480	-	480	-	625	-	625
Senioranleihen	4.949	19.322	-	24.271	1.908	18.389	-	20.297
Bankschulden	-	405	-	405	-	406	-	406
EUROFIMA-Darlehen	-	207	-	207	-	216	-	216
Leasingverbindlichkeiten	-	4.271	-	4.271	-	4.355	-	4.355
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	-	181	-	181	-	65	-	65
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	-	10	-	10	-	9	-	9
Insgesamt	4.949	24.876	-	29.825	1.908	24.065	-	25.973

Die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Zinslosen Darlehen werden durch eine Abzinsung der in Laufzeitscheiben aufgeteilten Nominalwerte der Zinslosen Darlehen mit der DB-Zinskurve (Marktzinskurve plus aktueller DB-Spread; Quelle: Thomson Reuters beziehungsweise Bloomberg) ermittelt.

Für Senioranleihen der DB Finance, die als Level 1 eingestuft werden, werden Marktpreise aus einem aktiven Markt herangezogen, multipliziert mit den Bilanzstichtags-Fremdwährungskursen. Die Quellen für die Notierungen sind unter anderem Thomson Reuters und Bloomberg. Die Senioranleihen, bei denen die Marktaktivität den Anforderungen eines aktiven Marktes nicht entspricht, wurden dem Level 2 zugeordnet. Für die Ermittlung der Marktpreise dieser Senioranleihen wurden bindende Angebote unter anderem bei Thomson Reuters und Bloomberg zugrunde gelegt, die anhand der Bewertungsmodelle unter Einbeziehung der am Markt beobachtbaren Parameter wie Zinskurven und Wechselkurse verifiziert wurden.

Für die Marktwertbetrachtung ausstehender EUROFIMA-Darlehen wird eine theoretische Refinanzierung über Senioranleihen der DB Finance unterstellt. Der eingehende Referenzzinssatz wird über Interpolation der laufzeitäquivalenten Rendite der Senioranleihen der DB Finance ermittelt.

Der beizulegende Zeitwert der Leasingverträge sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen wird durch eine Abzinsung der noch ausstehenden Leasingraten mit der DB-Zinskurve (Marktzinskurve plus aktueller Spread; Quelle: Thomson Reuters beziehungsweise Bloomberg), ermittelt.

(29) Andere Verbindlichkeiten

Die Bewertung von Verbindlichkeiten erfolgt nach IFRS 9 grundsätzlich zum Nominalbetrag, der dem beizulegenden Zeitwert im Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung und den fortgeführten Anschaffungskosten bis zum Ausgleichsdatum entspricht, gegebenenfalls abzüglich der Transaktionskosten. In der Folge werden langfristige Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Die beizulegenden Zeitwerte der Bilanzpositionen Übrige Verbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige Verbindlichkeiten entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungspflicht nach IAS 37 sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Die anderen Verbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
PER 31.12.2020								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	6.312	478	71	6	4	12	571	6.883
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	3.308	6	6	6	6	139	163	3.471
Insgesamt	9.620	484	77	12	10	151	734	10.354
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	2.287	4	3	3	2	8	20	2.307
davon erhaltene Anzahlungen	364	4	3	3	2	8	20	384
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	245	-	-	-	-	-	-	245
PER 31.12.2019								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	5.789	184	39	6	4	14	247	6.036
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	3.432	2	1	5	4	79	91	3.523
Insgesamt	9.221	186	40	11	8	93	338	9.559
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	2.435	2	1	2	2	9	16	2.451
davon erhaltene Anzahlungen	363	2	1	2	2	9	16	379
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	251	1	-	-	-	-	1	252

Der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (+ 847 Mio. €) entfiel mit 360 Mio. € auf das Segment DB Regio und betraf insbesondere die Beschaffung von Schienenfahrzeugen. Im Übrigen wird auf die *Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten* → 188 f. verwiesen.

Nichtfinanzielle Verbindlichkeiten und erhaltene Anzahlungen sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Die übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten betrafen im Einzelnen:

Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
PERSONALBEZOGENE VERBINDLICHKEITEN		
Verbindlichkeiten für Urlaubsrückstände	292	400
Verbindlichkeiten für nicht abgewinkelte Arbeitsmehrleistungen	258	273
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	124	133
Verbindlichkeiten für Abfindungen	29	20
Verbindlichkeiten für Weihnachtsgeld	11	8
Verbindlichkeiten für Urlaubsgeld	25	25
Sonstige Personalverpflichtungen	799	832
SONSTIGE STEUERN		
Umsatzsteuer	71	80
Lohn- und Kirchensteuer, Solidaritätszuschlag	176	166
Übrige Steuern	143	134
Verbindlichkeiten aus Zinsen	164	173
Erlösschmälerungen	46	63
Nicht verrechnete Baukostenzuschüsse	262	237
Verbindlichkeiten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz	3	1
Verbindlichkeiten aus Rückgabeverpflichtungen	-	4
Weitere übrige und sonstige Verbindlichkeiten	1.068	974
Insgesamt	3.471	3.523

Der Rückgang der personalbezogenen Verbindlichkeiten ergab sich aus dem Abbau von Urlaubsrückständen und Arbeitsmehrleistungen. Die sonstigen Personalverpflichtungen enthielten überwiegend Tantiemeverpflichtungen.

Die anderen Verbindlichkeiten waren per 31. Dezember 2020 mit 0 Mio. € besichert (per 31. Dezember 2019: 0 Mio. €).

In den übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten waren Risiken aus Factoring-Vereinbarungen enthalten.

(30) Ertragsteuerschulden

Die Ertragsteuerschulden per 31. Dezember 2020 betrafen insbesondere Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden im Vereinigten Königreich, in Deutschland und in Indien.

(31) Pensionsverpflichtungen

Der DB-Konzern gewährt seinen Mitarbeitenden in zahlreichen Ländern Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Die Ausgestaltung der Pensionszusagen richtet sich nach den rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen des jeweiligen Landes.

Im DB-Konzern bestehen sowohl leistungsorientierte (Defined Benefit) als auch beitragsorientierte (Defined Contribution) Altersversorgungssysteme. Die Bewertung und Bilanzierung der leistungsorientierten Zusagen erfolgt in Übereinstimmung mit IAS 19. Wesentliche Pensionsverpflichtungen bestehen nur in Deutschland sowie im Vereinigten Königreich. Aus diesem Grund werden auch nur diese im Folgenden näher beschrieben.

DEUTSCHLAND

Pensionsverpflichtungen des DB-Konzerns in Deutschland umfassen sowohl solche für Beamt*innen als auch für Arbeitnehmende.

Die den Gesellschaften des DB-Konzerns zugewiesenen Beamt*innen erhalten nach ihrer Pensionierung Ruhestandsbezüge durch das BEV nach dem Beamtenversorgungsgesetz.

Nur während der aktiven Tätigkeit der zugewiesenen Beamt*innen für den DB-Konzern werden Zahlungen an das BEV im Rahmen der Als-ob-Abrechnung wie für neu eingestellte Arbeitnehmende (§21 Abs. 1 DBGrG) geleistet. Hierin enthalten sind auch fiktive Anteile für gesetzliche Rentenversicherungsbeiträge sowie fiktive Aufwendungen nach den Tarifverträgen über die betriebliche Zusatzversorgung (ZversTV) und die betriebliche Altersvorsorge (bAV-TV) der Arbeitnehmenden der DBAG. Bei den Zahlungen an das BEV für die Altersversorgung der Beamt*innen handelt es sich um beitragsorientierte Altersversorgungspläne.

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber Arbeitnehmenden betreffen überwiegend folgende Regelungen:

a) Arbeitnehmenden, die vor der Gründung der DB AG (1. Januar 1994) zur Deutschen Bundesbahn gehörten, verfügen über eine fortwirkende Zusatzversorgung im Rahmen ihrer damaligen Zugehörigkeit zum öffentlichen Dienst. Der Anspruch der Arbeitnehmenden 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 Arbeitnehmenden des DB-Konzerns übernommen, sondern führt für die anspruchsberechtigten übergeleiteten Arbeitnehmenden die Renten-Zusatzversicherung fort.

Während des aktiven Arbeitsverhältnisses erfolgt für diese Arbeitnehmenden ebenfalls eine Als-ob-Kostenerstattung an das BEV. Mit dem Ausscheiden der Arbeitnehmenden entfällt diese gegenüber dem BEV.

Das BEV trägt die Kosten für diese Zusatzversorgung, reduziert um die Selbstbeteiligung der Arbeitnehmenden (§14 Abs. 2 DBGrG). Für die DB AG entstehen daher keine Rückstellungen für diese Versorgung durch die öffentliche Hand.

b) Arbeitnehmende der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und die nach dem 1. Januar 1994 eingestellten Arbeitnehmenden erhalten eine betriebliche Zusatzversorgung durch die DB AG im Rahmen des ZVerSTV. Bei dieser betrieblichen Zusatzversorgung handelt es sich um eine leistungsorientierte Altersversorgungsordnung, die gehalts- und dienstzeitabhängig ist. Die Anpassung der laufenden Rentenleistungen erfolgt jährlich nach den Vorschriften des Betriebsrentengesetzes. Als Leistungen werden Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen in Form einer lebenslänglichen Rente gewährt. Für diesen Plan wird kein Planvermögen gebildet.

Darüber hinaus erhalten die Arbeitnehmenden in den meisten Konzerngesellschaften einen monatlichen Beitrag zur betrieblichen Altersvorsorge in Höhe von 3,3 % des Monatstabellenentgelts sowie der meisten in dem Monat gezahlten Entgeltbestandteile. Der monatliche Beitrag wird in einen Pensionsfonds (DEVK-Pensionsfonds) gezahlt. Rückstellungen müssen hierfür nicht gebildet werden.

c) Gegenüber Führungskräften im DB-Konzern, die eine Führungskraftzusage vor dem 1. Januar 2007 erhalten haben, bestehen unterschiedliche leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen. Die Höhe dieser Leistungen hängt grundsätzlich von der Dienstzeit und dem Gehalt ab. Im Allgemeinen werden Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen in Form einer lebenslänglichen Rente gewährt. Mit Ausnahme einer geringen Anzahl von Rückdeckungsversicherungen besteht kein Planvermögen.

d) Führungskräften des DB-Konzerns, die eine Führungskraftzusage nach dem 31. Dezember 2006 erhalten haben, wird grundsätzlich eine Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage gewährt. Hierbei wird in jedem Dienstjahr ein Versorgungsbaustein ermittelt, der von Gehalt und Alter der 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 (Zusagen bis einschließlich 2014: 2,25 % p. a., Zusagen ab 2015: lediglich Beitragserhalt). 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 einzeln je Versorgungsanwärter*in ein altersabhängiger Anlagebetrag in Nullkuponanleihen (Zerobonds)

bester Bonität investiert. Der nach Dotierung der Garantiekomponente verbleibende Anlagebetrag wird renditeoptimierend vorrangig in passiv verwaltete europäische Aktien- und Rentenfonds (beziehungsweise vergleichbare Produkte) investiert.

e) Für Führungskräfte besteht die Möglichkeit, an einem Entgeltumwandlungsprogramm (Deferred-Compensation-Programm) teilzunehmen. Diese durch Arbeitnehmende finanzierte Form der betrieblichen Altersversorgung stellt eine leistungsorientierte Pensionsverpflichtung dar.

VEREINIGTES KÖNIGREICH

a) Bei der betrieblichen Altersversorgung der DB Cargo (UK) Holdings Limited handelt es sich im Wesentlichen um einen leistungsorientierten Pensionsplan (gehalts- und dienstzeitabhängig) innerhalb des britischen Railway Pension Scheme. Die Planvermögenswerte werden von einem unabhängigen Treuhänder verwaltet. Die Erhebung der Mitgliederdaten im Plan zum Zweck der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen gegenüber den Planmitgliedern erfolgt in der Regel alle drei Jahre. Zu den dazwischenliegenden Bewertungsstichtagen erfolgt die Bewertung der Verpflichtungen im Plan anhand der entsprechend fortgeschriebenen Bestandsdaten. Der Pensionsplan ist endgehaltsabhängig, als Leistungen werden lebenslängliche Renten gewährt. Die Pensionsverpflichtungen sind im Wesentlichen durch Planvermögen gedeckt. Die Kapitalanlage wird durch den Treuhänder des Planvermögens in Abstimmung mit dem DB-Konzern vorgenommen.

b) Bei DB Arriva bestehen hauptsächlich leistungsorientierte Altersversorgungszusagen. Bedeutende leistungsorientierte Versorgungspläne (entgelt- und dienstzeitabhängig) bestehen für Mitarbeitende von DB Arriva innerhalb des Railway Pension Scheme im Vereinigten Königreich. Hierbei handelt es sich um andere Sektionen als den DB Cargo UK Plan innerhalb des Railway Pension Scheme. Die Kosten der Pensionspläne werden in einem 60:40-Verhältnis von Arbeitgeber und Arbeitnehmenden getragen und anteilig bilanziert. Die Pensionspläne sind endgehaltsabhängig, als Leistungen werden lebenslängliche Renten gewährt. Die entsprechenden Pensionsverpflichtungen sind weitgehend durch Fondsvermögen gedeckt. Die Kapitalanlage wird durch den Treuhänder des Planvermögens in Abstimmung mit dem DB-Konzern vorgenommen.

Einige Gesellschaften leisten im Rahmen einer Franchisevereinbarung für die während der Dauer der Vereinbarung (Franchisedauer) angestellten Arbeitnehmenden Beiträge an den britischen Railway Pension Scheme. Die Verpflichtungen gegenüber diesen Mitarbeitenden sowie das Planvermögen werden nach Abzug des durch die Arbeitnehmenden finanzierten Teils (40 %) vollständig bilanziert. Im Rahmen der Bilanzierung des Effekts aus Franchisevereinbarungen verbleibt als in der Bilanz erfasste Nettoschuld der Barwert der für die Dauer der Franchisevereinbarungen zu entrichtenden Beiträge zum Abbau eines Plandefizits. Als Personalaufwand werden die laufenden Beiträge zum Versorgungsplan ausgewiesen.

Ferner gewähren vereinzelte Gesellschaften von DB Arriva ihren Mitarbeitenden beitragsorientierte Altersversorgungszusagen. Hierbei geht der Arbeitgeber über die Entrichtung von Beitragszahlungen an einen externen Versorgungsträger hinaus keine weiteren Verpflichtungen ein. Die Höhe der zukünftigen Pensionsleistungen richtet sich ausschließlich nach der Höhe der an den externen Versorgungsträger gezahlten Beiträge, einschließlich der Erträge aus der Anlage dieser Beiträge.

Außerdem werden vereinzelt Beiträge zu sozialen Pensionsfonds im Rahmen gesetzlicher Bestimmungen geleistet (staatliche Pläne).

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Bei den leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen im In- und Ausland liegen die versicherungsmathematischen Risiken beim DB-Konzern. Die Bewertung leistungsorientierter Pensionszusagen sowie pensionsähnlicher Leistungszusagen und der hieraus resultierenden Aufwendungen und Erträge erfolgt mittels versicherungsmathematischer Methoden. Den Bewertungen liegen versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Versicherungsmathematische Risiken, die als typisch für Unternehmen mit leistungsorientierten Plänen zu erachten sind, bestehen in folgender Weise:

- > **Zinsrisiko:** Die angesetzten Abzinsungsfaktoren spiegeln die Zinssätze unter Berücksichtigung der der Verpflichtung zugrunde liegenden Duration wider, die am Bilanzstichtag für hochwertige festverzinsliche Senioranleihen mit entsprechender Laufzeit erzielt werden. Ein Wechsel des Rechnungszinses führt zu einer Veränderung des Barwerts der Gesamtverpflichtung (DBO).
- > **Inflationsrisiko:** Ein Teil der Pensionsverpflichtungen, insbesondere aufgrund von Anpassungen laufender Renten, ist an die Entwicklung der Inflation geknüpft.

- > **Langlebigkeitsrisiko:** Ein Langlebigkeitsrisiko kann sich aufgrund zukünftig steigender Lebenserwartung in Form verlängerter Rentenzahlungszeiträume konkretisieren.

- > **Investitionsrisiko:** Im Falle extern finanzierter Pensionspläne basieren die Werte des zugehörigen Planvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche auf den Marktwerten zum Bilanzstichtag. Die Kapitalanlage ist grundsätzlich mit zahlreichen Risiken behaftet, die sich in der Zeitwertbilanzierung des Planvermögens auswirken können. Im Falle von Pensionsplänen mit einer Dotierungsverpflichtung kann durch das Investitionsrisiko die Höhe der künftigen Beiträge beeinflusst werden. Schlüsselprämissen für Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen basieren teilweise auf aktuellen Marktverhältnissen. Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen können sich aufgrund von Änderungen dieser zugrunde liegenden Schlüsselprämissen verändern.

Der Bilanzansatz der Pensionsrückstellungen wird in nachfolgender Tabelle unterlegt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		Insgesamt	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Per 31.12. (in Mio. €)								
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	427	368	6.511	7.652	66	70	7.004	8.090
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	5.103	4.303	398	345	13	11	5.514	4.659
Gesamtverpflichtung	5.530	4.671	6.909	7.997	79	81	12.518	12.749
Zeitwert des Planvermögens	- 314	- 273	- 4.503	- 5.722	- 37	- 39	- 4.854	- 6.034
Effekt aus Kostenaufteilung	-	-	- 477	- 554	-	-	- 477	- 554
Effekt aus Franchisevereinbarungen	-	-	- 690	- 831	-	-	- 690	- 831
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	-	-	0	0	-	-	0	0
In der Bilanz als Pension Asset erfasster Vermögenswert	-	-	20	24	-	-	20	24
In der Bilanz erfasste Nettoschuld	5.216	4.398	1.259	914	42	42	6.517	5.354

Die Gesamtverpflichtung der Versorgungszusagen entwickelte sich wie folgt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		Insgesamt	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
in Mio. €								
Verpflichtungsumfang per 01.01.	4.671	3.998	7.997	6.571	81	66	12.749	10.635
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmendenbeiträge	178	143	68	75	4	4	250	222
Arbeitnehmendenbeiträge	2	2	33	43	0	0	35	45
Zinsaufwand	51	67	84	129	1	1	136	197
Zahlungen	- 87	- 83	- 173	- 184	- 5	- 4	- 265	- 271
davon Rentenzahlungen	- 87	- 83	- 173	- 184	- 5	- 4	- 265	- 271
davon Zahlungen für Abgeltungen	0	0	-	-	0	-	0	0
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	7	0	0	22	0	0	7	22
Transfers	2	2	- 2.009	0	2	-	- 2.005	2
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+)	706	542	1.289	993	1	10	1.996	1.545
erfahrungsbedingte Neubewertungen	5	15	14	116	- 8	0	11	131
aus der Veränderung demografischer Annahmen	- 4	2	- 18	- 75	0	0	- 22	- 73
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	705	525	1.293	952	9	10	2.007	1.487
Währungskurseffekte	-	-	- 380	348	- 5	4	- 385	352
Verpflichtungsumfang per 31.12.	5.530	4.671	6.909	7.997	79	81	12.518	12.749

Die im Berichtsjahr unter den Transfers ausgewiesenen Beträge der oben stehenden und der nachfolgenden Tabellen betreffen überwiegend Abgänge infolge der Beendigung des Arriva-Rail-North-Franchise.

Im Berichtsjahr wurde durch Tarifvertrag die Laufzeit des Betriebsrentenzuschusses um zwei Jahre verlängert. Die hieraus resultierenden Zusatz-

verpflichtungen wurden vollständig im Jahr 2020 durch einen aufwandswirksam zu erfassenden nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand ausfinanziert. Die Ergebniswirkung betrug 7 Mio. € über den gesamten DB-Konzern.

Die Entwicklung des Planvermögens ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

in Mio. €	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		Insgesamt	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Zeitwert des Planvermögens per 01.01.	273	225	5.722	4.505	39	36	6.034	4.766
Arbeitgeberbeiträge	30	27	84	521	4	2	118	550
Arbeitnehmendenbeiträge	1	1	33	43	0	0	34	44
Fiktiver Ertrag aus Planvermögen	3	4	72	105	1	1	76	110
Zahlungen	-10	-6	-161	-172	-4	-4	-175	-182
davon Rentenzahlungen	-10	-6	-161	-172	-4	-4	-175	-182
Transfers	0	-	-1.210	-	-	-	-1.210	-
Änderung Konsolidierungskreis	0	-	-	-	-	-	0	-
Neubewertung	17	22	263	469	1	2	281	493
Verwaltungskosten: Kosten der Pensionssicherung	-	-	-9	-9	-1	0	-10	-9
Währungskurseffekte	-	-	-291	260	-3	2	-294	262
Zeitwert des Planvermögens per 31.12.	314	273	4.503	5.722	37	39	4.854	6.034

Die Arbeitgeberbeiträge sind deutlich zurückgegangen. Sie enthielten im Vorjahr einmalige Dotationen im Umfang von 391 Mio. € in das Planvermögen bestimmter Versorgungspläne von DB Arriva im Vereinigten Königreich.

Bei dem angesetzten Planvermögen handelte es sich um:

Per 31.12. (in Mio. €)	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		Insgesamt	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Aktien und sonstige Wertpapiere	10	9	2.334	3.370	14	14	2.358	3.393
davon mit Marktpreisnotierung	10	9	2.334	3.370	14	14	2.358	3.393
Zinstragende Wertpapiere	202	159	1.482	1.310	19	22	1.703	1.491
davon mit Marktpreisnotierung	202	159	1.482	1.310	19	22	1.703	1.491
Rückdeckungsversicherungen	70	76	192	179	-	-	262	255
davon mit Marktpreisnotierung	70	76	174	117	-	-	244	193
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	18	62	-	-	18	62
Private Equity	-	-	173	313	-	-	173	313
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	173	313	-	-	173	313
Anlagen in Infrastruktur	-	-	178	162	-	-	178	162
davon mit Marktpreisnotierung	-	-	178	162	-	-	178	162
Barmittel und andere Vermögenswerte	32	29	144	388	4	3	180	420
davon mit Marktpreisnotierung	32	29	62	311	2	2	96	342
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	82	77	2	1	84	78
	314	273	4.503	5.722	37	39	4.854	6.034
davon als Pension Asset erfasster Vermögenswert	0	0	-20	-24	-	-	-20	-24
	314	273	4.483	5.698	37	39	4.834	6.010

Die Veränderung der Nettopensionsrückstellung ist nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		Insgesamt	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Rückstellung per 01.01.	4.398	3.773	914	1.020	42	30	5.354	4.823
Pensionsaufwand	234	207	89	130	5	4	328	341
davon Dienstzeitaufwand	179	144	68	75	4	4	251	223
davon Zinserträge und Zinsaufwendungen	48	63	12	24	0	0	60	87
davon Verwaltungskosten	-	-	9	9	1	0	10	9
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	7	0	0	22	0	0	7	22
Arbeitgeberbeiträge	-30	-27	-84	-520	-4	-2	-118	-549
Zahlungen	-77	-77	-12	-12	-1	0	-90	-89
davon Rentenzahlungen	-77	-77	-12	-12	-1	0	-90	-89
davon Zahlungen für Abgeltungen	0	0	-	-	0	-	0	0
Transfers	2	2	-4	0	2	-	-	2
Neubewertung	689	520	378	247	0	8	1.067	775
erfahrungsbedingte Neubewertungen	5	15	-42	65	-8	0	-45	80
aus der Veränderung demografischer Annahmen	-4	2	-13	-47	0	0	-17	-45
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	705	524	682	590	9	10	1.396	1.124
Differenz tatsächlicher Ertrag zu fiktivem Ertrag Planvermögen	-17	-21	-249	-361	-1	-2	-267	-384
Währungskurseffekte	-	-	-18	26	-2	2	-20	28
Veränderung erfasster Vermögenswerte	-	-	-4	23	-	-	-4	23
Rückstellung per 31.12.	5.216	4.398	1.259	914	42	42	6.517	5.354

Die Effekte aus Kostenaufteilung und Franchisevereinbarungen haben sich per 31. Dezember 2020 infolge von Neubewertungen um 648 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2019: 277 Mio. €). Der Zinsaufwand und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen wurden im Zinsergebnis erfasst.

Alle übrigen Beträge wurden im Personalaufwand ausgewiesen.

Die der Bewertung des überwiegenden Teils der Pensionsrückstellung zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Parameter werden nachfolgend gezeigt:

in %	2020	2019
RECHNUNGSZINSFUSS		
Deutschland und übrige Welt (ohne Vereinigtes Königreich)	0,30	1,10
Vereinigtes Königreich	1,30	1,90
ERWARTETE LOHN- UND GEHALTSENTWICKLUNG		
Deutschland und übrige Welt (ohne Vereinigtes Königreich)	3,10	3,10
Vereinigtes Königreich	3,10	3,10
ERWARTETE RENTENENTWICKLUNG (JE NACH PERSONENGRUPPE)		
Deutschland und übrige Welt (ohne Vereinigtes Königreich)	1,75	2,00
Vereinigtes Königreich	2,10	2,10

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die deutschen Konzernunternehmen fanden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck unverändert Anwendung. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die übrigen Konzernunternehmen wurden länder- oder versorgungsplan-spezifische Sterbetafeln verwendet.

Sensitivitäten und zusätzliche Angaben:

Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt höheren Zinssatz	10.252	10.427
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt niedrigeren Zinssatz	15.563	15.853
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5 % höheren Gehaltsentwicklung	12.678	12.996
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5 % höheren Rentenentwicklung	13.393	13.622
Gesamtverpflichtung bei einer um 1 Jahr erhöhten Lebenserwartung	12.935	13.189
Gesamtverpflichtung	12.519	12.749
davon aktive Begünstigte	6.322	6.905
davon ausgeschiedene Anwärter*innen	2.052	1.934
davon Pensionär*innen	4.145	3.910
Erwartete Einzahlungen in das Planvermögen für das kommende Jahr	109	126
Direkte Rentenzahlungen für das kommende Jahr	89	108
Duration der Leistungsverpflichtung (in Jahren)	20,5	21,2

Die Angaben zur Sensitivität wurden unter Anwendung des Verfahrens ermittelt, das bei der Berechnung des Verpflichtungsumfangs eingesetzt wurde. Dabei wurde jeweils eine Annahme unter Beibehaltung der übrigen Annahmen geändert, sodass Interdependenzen zwischen den einzelnen Annahmen unberücksichtigt geblieben sind.

(32) Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine rechtliche oder faktische Verpflichtung besteht, die aus einem vergangenen Ereignis resultiert, deren Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme größer als 50 % ist und die zu einem Abfluss von Ressourcen führt, und wenn eine verlässliche Schätzung der Verpflichtungshöhe möglich ist (IAS 37 [Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen]).

Langfristige Rückstellungen werden mit Marktzinssätzen abgezinst. Die Umweltschutzrückstellungen zur Sanierung ökologischer Altlasten werden auf der Basis realer Zinssätze, die dem Risiko und dem Zeitraum bis zur Erfüllung angepasst werden, abgezinst. Ein Unterschiedsbetrag zwischen dem nominellen Wert der erwarteten Zahlungsabflüsse und dem bilanzierten Barwert für die Umweltschutzrückstellungen der DB AG aus übernommenen Verpflichtungen zur Beseitigung der Altlasten aus der Zeit vor der Gründung der DB AG würde in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und würde damit den Zinsvorteil aus der längerfristigen Abwicklung der Rückstellung abbilden. Der Aufzinsungsaufwand aus den sonstigen Rückstellungen wird im Finanzergebnis erfasst. Drohverlustrückstellungen werden in Höhe des niedrigeren Betrags aus den erwarteten Kosten der Erfüllung des Vertrags und den erwarteten Kosten für die Beendigung des Vertrags bewertet.

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Die Bestimmung von Rückstellungen jeglicher Art ist mit Einschätzungen zur Höhe und/oder zum Zeitpunkt von Verpflichtungen verbunden.

Die Umweltschutzrückstellungen betreffen primär die Verpflichtung der DB AG zur Beseitigung von vor dem 1. Januar 1994 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Als ökologische Altlasten werden sanierungspflichtige Kontaminationen von Boden und Grundwasser bezeichnet, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für Einzelne oder die Allgemeinheit auslösen. Gesetzliche Grundlagen zur Ableitung der Sanierungspflichten sind in den Boden- und Wassergesetzen des Bundes und der Länder zusammengefasst. Ebenfalls Gegenstand der Bearbeitung ökologischer Altlasten sind erforderliche Sanierungsmaßnahmen am Kanalbestand, um Boden- und Grundwasserkontaminationen aus Leckagen des Kanalbestands zu vermeiden, und Maßnahmen zur Stilllegung von Altdeponien.

Die Bewertung der Rückstellung erfolgt auf der Grundlage eines Diskontierungsverfahrens zum Barwert, soweit Sanierungsmaßnahmen wahrscheinlich sind, die Sanierungskosten verlässlich geschätzt werden können und kein zukünftiger Nutzen aus diesen Maßnahmen erwartet wird.

Die Schätzung künftiger Sanierungskosten unterliegt vielfältigen Einflussfaktoren. Wesentliche Treiber können die Anwendung innovativer Sanierungsverfahren, Veränderungen rechtlicher Rahmenbedingungen und auch die Marktpreisentwicklung für die Entsorgung von Altlasten sein. Um die Sanierungskosten für die einzelnen Schadensfälle realistisch abzuschätzen, werden in den Arbeitsprogrammen Anpassungen der Kostenschätzungen aufgrund von Erkenntniszuwachs und behördlichen Abstimmungen in den aufeinanderfolgenden Bearbeitungsstufen vorgenommen.

Für die Bewertung der Rückstellung zum Bilanzstichtag wurden auf der Grundlage der derzeit bekannten Untersuchungs- und Sanierungsverpflichtungen die erwarteten Kosten auf Basis des heutigen Preisniveaus geschätzt. Die Abzinsung der Rückstellung erfolgt auf Basis erwarteter Zahlungsabflüsse bei Anwendung eines risikoadjustierten Zinssatzes von 0,00 % (im Vorjahr: 0,73 %).

Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften werden gebildet, sofern ein Verlust wahrscheinlich ist und dieser Verlust verlässlich geschätzt werden kann. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheit können die tatsächlichen Verluste gegebenenfalls von den ursprünglichen Schätzungen und damit von dem Rückstellungsbetrag abweichen. Im DB-Konzern ergeben sich solche Unsicherheiten insbesondere aus der Schätzung zukünftiger Erträge aus Verkehrsverträgen, der damit in Zusammenhang stehenden Sach- und Personalkosten sowie etwaiger Pönalezahlungen. Änderungen der Schätzungen dieser drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften können sich unter Umständen erheblich auf die künftige Ertragslage auswirken.

Die Bewertung der Rückstellungen für Stilllegungen erfolgt hauptsächlich auf Basis von Schätzungen, die für Stilllegungs- und Entsorgungskosten im Wesentlichen aus branchenspezifischen Gutachten abgeleitet werden. Die Rückstellungen werden zum Zeitpunkt ihrer Entstehung mit ihrem abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt.

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Personalbezogene Rückstellungen		Erlöschmälerungen		Rückstellungen für drohende Verluste		Stilllegungsverpflichtungen		Umweltschutz		Übrige Rückstellungen		Insgesamt	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Stand per 01.01.	941	998	1.356	1.298	405	396	368	326	971	1.010	1.057	1.040	5.098	5.068
Währungsumrechnungsdifferenzen	-1	1	0	0	-11	12	-	0	0	0	-10	3	-22	16
Änderung Konsolidierungskreis	0	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	-	3	-
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	-	3	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0	-
Inanspruchnahme	-281	-284	-321	-331	-234	-165	-37	-6	-48	-48	-180	-206	-1.101	-1.040
Auflösung	-39	-58	-58	-123	-12	-64	-	0	0	0	-70	-129	-179	-374
Umgliederung	14	-2	1	-	0	1	-	0	0	2	6	-14	21	-13
Zuführung	304	279	807	512	453	223	5	31	1	0	502	352	2.072	1.397
Auf- und Abzinsung	4	7	-	-	2	2	73	17	61	7	9	11	149	44
Stand per 31.12.	942	941	1.785	1.356	604	405	409	368	985	971	1.316	1.057	6.041	5.098

Die Aufteilung der sonstigen Rückstellungen in kurz- und langfristige Beträge sowie die geschätzten Fälligkeiten der sonstigen Rückstellungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

in Mio. €	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
PER 31.12.2020								
Personalbezogene Rückstellungen	369	143	101	65	50	214	573	942
Erlösschmälerungen	1.785	-	-	-	-	-	-	1.785
Rückstellungen für drohende Verluste	296	84	63	65	51	45	308	604
Stilllegungsverpflichtungen	30	35	37	37	37	233	379	409
Umweltschutz	58	58	58	57	57	697	927	985
Übrige Rückstellungen	927	38	30	29	39	253	389	1.316
Insgesamt	3.465	358	289	253	234	1.442	2.576	6.041
PER 31.12.2019								
Personalbezogene Rückstellungen	363	156	104	66	52	200	578	941
Erlösschmälerungen	1.356	-	-	-	-	-	-	1.356
Rückstellungen für drohende Verluste	296	30	23	19	16	21	109	405
Stilllegungsverpflichtungen	29	23	19	19	19	259	339	368
Umweltschutz	57	55	56	55	55	693	914	971
Übrige Rückstellungen	751	37	28	25	25	191	306	1.057
Insgesamt	2.852	301	230	184	167	1.364	2.246	5.098

PERSONALBEZOGENE RÜCKSTELLUNGEN

Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Abfindungszahlungen) werden fällig, wenn Mitarbeitende im Rahmen von Vorruhestand oder Altersteilzeit vor dem abschlagsfreien regulären Renteneintritt freigesetzt werden oder wenn Mitarbeitende gegen eine Abfindungsleistung freiwillig aus dem Arbeitsverhältnis austreten. Abfindungsleistungen werden erfasst, wenn eine nachweisliche Verpflichtung besteht, entweder das Arbeitsverhältnis von gegenwärtigen Mitarbeitenden entsprechend einem detaillierten formalen Plan, der nicht rückgängig gemacht werden kann, zu beenden oder Abfindungen bei freiwilliger Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Mitarbeitende im Rahmen von Aufhebungsverträgen zu leisten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Altersteilzeitvereinbarungen basieren auf dem sogenannten Blockmodell. Die vom DB-Konzern während des Zeitraums der Altersteilzeit zum Gehalt gezahlten Aufstockungsbeträge sowie zusätzliche Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung werden bis zum Ende der Aktivphase der Altersteilzeit ratierlich angesammelt und in Übereinstimmung mit IAS 19 zurückgestellt. Der Vergütungsrückstand (zuzüglich der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung) für die während der Beschäftigungsphase geleistete Mehrarbeit wird als andere langfristig fällige Leistung an Arbeitnehmende ebenfalls mit dem ratierlichen Barwert bewertet.

Der DB-Konzern bietet Mitarbeitenden unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit, ihre Arbeitszeit unterhalb ihrer regulären Arbeitszeit zu verringern (besondere Teilzeit im Alter). In diesen Fällen reduziert sich die Arbeitszeit auf 81 % der Referenz- beziehungsweise Regelarbeitszeit, wobei das Entgelt auf 90 % aufgestockt wird. Leistungen zur betrieblichen Altersvorsorge werden auf Basis von 100 % der Referenz- beziehungsweise Regelarbeitszeit gewährt.

Die personalbezogenen Rückstellungen setzten sich wie folgt zusammen:

Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
Personalvertragliche Verpflichtungen	442	485
Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen	202	207
Jubiläumsrückstellungen	123	121
Sonstige	175	128
Insgesamt	942	941

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 (Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen). Im Übrigen enthalten die personalvertraglichen Verpflichtungen Restrukturierungsrückstellungen.

Mit einer Dotierungshöhe von rund 374 Mio. € per 31. Dezember 2020 machte die Rückstellung für Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen einen großen Anteil an den personalbezogenen Rückstellungen im DB-Konzern aus (per 31. Dezember 2019: 396 Mio. €). Hierin spiegeln sich die personalvertraglichen Verpflichtungen der DBAG für die im Demografietarifvertrag (DemografieTV) verankerte Beschäftigungssicherung wider.

Im Segment DB Schenker bestanden per 31. Dezember 2020 personalbezogene Restrukturierungsrückstellungen von 36 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 53 Mio. €), im Wesentlichen für das globale Restrukturierungsprogramm Boost zur Steigerung der Profitabilität.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen berücksichtigen die Verpflichtungen aus tarifvertraglichen Regelungen und wurden überwiegend auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. In den Regelungen des DemografieTV zur besonderen Teilzeit im Alter ist ein Betrag von 87 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 79 Mio. €) für den tariflichen Anspruch von Mitarbeitenden mit langjähriger Betriebszugehörigkeit und einer langjährigen Tätigkeit im Schichtdienst enthalten.

Im Rahmen der Tarifverhandlungen zum Demografiemodell wurde vereinbart, das Instrument der besonderen Teilzeit im Alter um zwei weitere Alterskohorten zu verlängern. Die Erweiterung ist Treiber für die höhere Dotierung.

ERLÖSSCHMÄLERUNGEN

Der deutliche Anstieg der Erlösschmälerungen betraf im Wesentlichen Kürzungen bei DB Regio im Zusammenhang mit Bestellerentgelten infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie sowie Rückzahlungsrisiken aus dem ÖPNV-Rettungsschirm, der die coronabedingten Folgen auf die Branche abfedern soll.

RÜCKSTELLUNGEN FÜR DROHENDE VERLUSTE

Die Rückstellungen für drohende Verluste betrafen hauptsächlich Verkehrsverträge, bei denen über die Laufzeit der Verträge Verpflichtungsüberschüsse entstehen. Die Zuführungen betrafen insbesondere DB Arriva und DB Regio.

Zum 31. Dezember 2020 wurde ein Betrag von 280 Mio. € (DB Regio) beziehungsweise 118 Mio. € (DB Arriva) zugeführt. Hier wirkten sich unter anderem Annahmen zu zukünftig verringerten Fahrgeldeinnahmen, aber auch höhere Instandhaltungsaufwendungen sowie gestiegene Energiepreise aus. Insbesondere die Einschätzungen der Entwicklung der künftigen Fahrgeldeinnahmen unterliegen aufgrund der Corona-Krise besonderen Unsicherheiten.

STILLLEGUNGSRÜCKSTELLUNGEN

Die Stilllegungsrückstellungen betrafen die anteilige Stilllegungsverpflichtung bei einem Gemeinschaftskraftwerk. Sie wurden mit einem Realzins von 0,00 % abgezinst.

UMWELTSCHUTZRÜCKSTELLUNGEN

In den Umweltschutzrückstellungen waren per 31. Dezember 2020 mit 976 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 962 Mio. €) Sanierungsverpflichtungen der DB AG enthalten. Der Anstieg ergab sich aus dem Zinseffekt aufgrund der Verminderung des Zinssatzes auf 0,00 %. Zur Wahrnehmung der in den Umweltschutzrückstellungen berücksichtigten Sanierungsverpflichtungen hat die DB AG unter anderem

- > das 4-Stufen-Programm Bodensanierung,
- > das 3-Stufen-Kanalprogramm,
- > das 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung

aufgesetzt. Durch die strukturierte Bearbeitung wird rechtskonformes sowie kosten- und aufwandsoptimiertes Vorgehen für die Erfassung, Gefährdungsbeurteilung und Sanierung festgestellter Schutzgutgefährdungen sichergestellt.

Im 4-Stufen-Programm Bodensanierung werden über die Stufen »Historische Erkundung«, »Orientierende Untersuchung« und »Detailuntersuchung« bestehende Boden- und/oder Grundwasserverunreinigungen lokalisiert und auf der Grundlage der maßgeblichen gesetzlichen Prüfkriterien beurteilt. Wird hierbei eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast festgestellt, wird über die Programmschritte Machbarkeitsstudie, Ausführungs- und Genehmigungsplanung die Umsetzung der erforderlichen Sanierung geplant. Die Sanierungsdurchführung wird flankiert von einem verbindlich abgestimmten Sanierungsplan oder einem öffentlich-rechtlichen Vertrag mit definierten Sanierungszielwerten.

Das 3-Stufen-Kanalprogramm zielt auf eine Beseitigung der sich aus Leckagen ergebenden Verunreinigungen von Boden und/oder Grundwasser. Damit geht eine Optimierung des vorhandenen Kanalnetzes auf die zukünftige Nutzung einher, sodass die Gefahrenabwehr auf dieses zukünftige Netz begrenzt werden kann. Das nicht betriebsnotwendige Netz wird stillgelegt. Die Abwicklung des Kanalprogramms erfolgt über die Stufe 1

»Erfassung«, Stufe 2 »Inspektion« und Stufe 3 »Sanierung/Stilllegung«. Gesetzliche Anforderungen sind im Wasserhaushaltsgesetz (WHG), in den Landeswassergesetzen und in den Eigenkontrollverordnungen formuliert.

Im 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung werden alle vom DB-Konzern betriebene Altdeponien systematisch erfasst (Stufe 1). Die Stilllegung und Rekultivierung der Flächen (Stufe 2a) sowie deren Nachsorge (Stufe 2b) werden auf der Grundlage der Anforderungen aus dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) und der Deponieverordnung (DepV) geplant und umgesetzt.

ÜBRIGE RÜCKSTELLUNGEN

Die übrigen Rückstellungen enthalten neben Rückstellungen für Prozessrisiken, Immobilienrisiken, Schadenersatz, Rückbau- und Abbruchverpflichtungen, Garantie- und Gewährleistungsverpflichtungen, Haftpflichtrenten, Versicherungen und Projektrisiken, Drittverpflichtungen für Instandhaltungen sowie sonstigen Steuerrisiken eine Vielzahl weiterer Sachverhalte, die im Einzelfall von untergeordneter Bedeutung sind.

(33) Passive Abgrenzungen

Der DB-Konzern erhält verschiedene öffentliche Zuwendungen, die grundsätzlich vermögenswert- beziehungsweise erfolgsbezogen gewährt werden. Die Zuwendungen werden bilanziell erfasst, sofern Sicherheit darüber besteht, dass sie erfolgen und die notwendigen Bedingungen für den Erhalt erfüllt werden. Die vermögenswertorientierten Zuwendungen, vor allem Investitionszuschüsse, werden direkt von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. Die Zinsvorteile (Differenz aus Nominalwert und Barwert) aus gewährten Zinslosen Darlehen werden auf der Grundlage der vertraglichen Zuwendungsbedingungen passivisch abgegrenzt. Die Erträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen werden als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

Die passiven Abgrenzungen enthielten folgende Posten:

Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen	271	414
Erlösabgrenzungen	648	784
Sonstige	286	280
Insgesamt	1.205	1.478
Langfristiger Anteil	316	455
Kurzfristiger Anteil	889	1.023

Die Veränderung der Erlösabgrenzungen ergab sich unter anderem aus im Saldo geringeren Abgrenzungen für Zeitraum- und Regelangebote (im Wesentlichen BahnCards, Flextickets sowie Sparpreise) im Segment DB Fernverkehr trotz gegenläufig höherer Abgrenzungen für Gutscheine.

Die abgegrenzten öffentlichen Zuwendungen betrafen unter anderem den Zinsvorteil (Unterschiedsbetrag zwischen Nominal- und Barwert) aus den zinslos gewährten Darlehen, der sich im Berichtsjahr wie folgt entwickelt hat:

in Mio. €	2020	2019
Stand per 01.01.	211	355
Auflösung	-144	-144
Stand per 31.12.	67	211

Ein Teil der Auflösung im Berichtsjahr resultierte mit 59 Mio. € (im Vorjahr: 59 Mio. €) aus der jährlichen Auflösung passiver Abgrenzungen. Der übrige Teil entfiel auf die Auflösung fortgeführter Abgrenzungen im Rahmen vorfristiger Einmaltilgungen zum jeweiligen Barwert in den Jahren 1999, 2004 und 2011.

Die Erlösabgrenzungen stellten den Teil der Vergütungsleistungen dar, der auf den Zeitraum nach dem Bilanzstichtag entfällt.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente im Berichtsjahr und wird in Übereinstimmung mit IAS 7 (Kapitalflussrechnungen) erstellt. Die Darstellung des Mittelflusses aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Zinseinzahlungen und Zinsauszahlungen, Dividendeneinzahlungen sowie Steuerzahlungen werden im Bereich der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks sowie Wertpapieranlagen) mit einer Laufzeit von nicht mehr als drei Monaten. Von den Zahlungsmitteln waren per 31. Dezember 2020 981 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 748 Mio. €) im Wesentlichen aufgrund von Vorgaben der Rail-Franchises im Vereinigten Königreich sowie aus Länder- und vertraglichen Restriktionen insbesondere im internationalen Logistikgeschäft verfügbungsbeschränkt.

Kurzfristig fällige Forderungen gegenüber Kreditinstituten (per 31. Dezember 2020: 271 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 211 Mio. €), die aus Sicherungsvereinbarungen im Rahmen von Finanztermingeschäften resultieren, werden seit dem 31. Dezember 2020 nicht mehr im Finanzmittelbestand, sondern unter den kurzfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ausgewiesen. Da sich die Wertentwicklung der Finanztermingeschäfte nur zunehmend schwer prognostizieren lässt, kann von einer kurzfristigen Liquidität solcher Sicherungsleistungen nur eingeschränkt ausgegangen werden.

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.

Gemäß IFRS 16 werden Auszahlungen im Rahmen von Leasingverträgen im Mittelfluss aus der Finanzierungstätigkeit erfasst, wenn es sich um Tilgungszahlungen handelt, und im Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit, wenn es sich um Zinszahlungen handelt. Der Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit hat sich im Berichtsjahr deutlich vermindert. Neben einem deutlich verminderten Jahresergebnis, bereinigt um gestiegene Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (im Wesentlichen aus der vollständigen Abschreibung der bislang von DB Arriva bilanzierten Firmenwerte von 1.411 Mio. €) wirkten vor allem höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie höhere zahlungsunwirksame Aufwendungen.

Auch die zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge haben sich erhöht (+998 Mio. €); im Wesentlichen wirkten insbesondere deutlich gestiegene Aufwendungen aus der Zuführung sowie deutlich geringere Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen.

Mittelfluss aus Investitionstätigkeit

Der Mittelfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich aus dem Mittelzufluss aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie aus Investitionszuwendungen und dem Mittelabfluss für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie in langfristige finanzielle Vermögenswerte.

Einzahlungen aus Investitionszuschüssen werden unter Investitionstätigkeit ausgewiesen, da zwischen erhaltenen Investitionszuschüssen und den Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagevermögen ein enger Zusammenhang besteht.

Der deutlich angestiegene Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ergab sich insbesondere aus gestiegenen Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen (+1.623 Mio. €, +13,9%). Gegenläufig stieg der Einzahlungssaldo aus Investitionszuwendungen (+1.095 Mio. €, +14,9%). Die Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen (im Berichtsjahr: 40 Mio. €; im Vorjahr: 23 Mio. €) haben sich gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöht und enthielten neben den Erwerben auch nachträgliche Kaufpreiszahlungen für VT-ARRIVA Személyszállító és Szolgáltató Kft., Székesfehérvár/Ungarn, und Redhead Holdings Limited, Bradford/Vereinigtes Königreich.

Bei Veränderungen des Konsolidierungskreises durch Kauf oder Verkauf von Unternehmen wird der bezahlte Kaufpreis (ohne übernommene Schulden) abzüglich der erworbenen oder verkauften Finanzmittel als Mittelfluss aus Investitionstätigkeit erfasst.

Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich aus Kapitalzuführungen, dem Saldo von Ein- und Auszahlungen aus begebenen Senioranleihen, aufgenommenen Bankschulden und Darlehen, Auszahlungen für die Tilgung von Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen sowie Auszahlungen für die Tilgung der Zinslosen Darlehen.

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit stieg um 1.713 Mio. € insbesondere infolge von höheren Einzahlungen aus der Begebung von Senioranleihen sowie einem höheren Einzahlungssaldo aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzmitteln insbesondere aus der Aufnahme und Tilgung von Bankschulden. Die Tilgungszahlungen für Leasingverträge haben sich leicht erhöht, die Gewinnausschüttung an den Bund blieb unverändert.

Angaben zu den Veränderungen von Finanzverbindlichkeiten nach IAS 7

in Mio. €	Per 01.01.2020	Zahlungs- wirksame Verände- rung (Ein- zahlung [+]/ Auszahl- ung [-])	Nicht zahlungswirksame Veränderungen				Per 31.12.2020
			Erwerb (+) / Veräuße- rung (-) von Unter- nehmen	Währungs- effekte	Zugang (+) / Abgang (-) Verbindlich- keiten und Finanz- forderungen	Aufzinsung ¹⁾	
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	- 393	- 511	7	- 10	51	-	- 856
VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNG							
Zinslose Darlehen	707	- 155	-	-	-	28	580
Senioranleihen	20.966	3.249	-	- 209	-	15	24.021
Commercial Paper	890	- 890	-	-	-	-	-
Bankschulden	626	2.678	3	- 3	-	-	3.304
EUROFIMA-Darlehen	200	-	-	-	-	-	200
Leasingverbindlichkeiten ¹⁾	5.015	- 995	-	- 60	972	- 1	4.931
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	77	114	-	-	-	-	191
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	212	- 105	10	- 2	- 18	-	97
Verbindlichkeiten aus Finanzierung	28.693	3.896	13	- 274	954	42	33.324
Insgesamt	28.300	3.385	20	- 284	1.005	42	32.468

¹⁾ Die Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten einschließlich gezahlter Zinsen betragen per 31. Dezember 2020 1.076 Mio. €. Dieser Zinsanteil ist in der Spalte Aufzinsung verrechnet.

in Mio. €	Per 01.01.2019	Zahlungs- wirksame Verände- rung (Ein- zahlung [+]/ Auszahl- ung [-])	Nicht zahlungswirksame Veränderungen				Per 31.12.2019
			Erwerb (+) / Veräuße- rung (-) von Unter- nehmen	Währungs- effekte	Zugang (+) / Abgang (-) Verbindlich- keiten und Finanz- forderungen	Aufzinsung ¹⁾	
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	- 174	- 164	-	0	- 55	-	- 393
VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNG							
Zinslose Darlehen	851	- 178	-	-	-	34	707
Senioranleihen	20.712	82	-	158	-	14	20.966
Commercial Paper	-	890	-	-	-	-	890
Bankschulden	646	- 19	-	- 1	-	-	626
EUROFIMA-Darlehen	200	-	-	-	-	-	200
Leasingverbindlichkeiten ¹⁾	4.831	- 958	-	- 25	1.154	13	5.015
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	45	32	-	-	-	-	77
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	228	- 16	-	-	-	-	212
Verbindlichkeiten aus Finanzierung	27.513	- 167	-	132	1.154	61	28.693
Insgesamt	27.339	- 331	-	132	1.099	61	28.300

¹⁾ Die Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten einschließlich gezahlter Zinsen betragen per 31. Dezember 2019 1.039 Mio. €. Dieser Zinsanteil ist in der Spalte Aufzinsung verrechnet.

ERLÄUTERUNGEN ZUR SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die Segmentberichterstattung des DB-Konzerns wird 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 Vorstand seine Entscheidungen und nimmt wirtschaftliche Analysen sowie Beurteilungen vor (Management Approach).

Die Zuordnung der Legaleinheiten zu Geschäftssegmenten im externen Rechnungswesen stimmt mit der Zuordnung in der internen Managementberichterstattung überein. Damit sind die Führungs- und die Legalstruktur des DB-Konzerns kongruent. Infolge dieses Zuordnungsprinzips existieren innerhalb einer Legaleinheit keine Teilbilanzen beziehungsweise Teilergebnrechnungen, die unterschiedlichen Segmenten zugeordnet werden.

Als Adressat der Managementberichterstattung gilt in diesem Zusammenhang der Vorstand 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 des Systemverbunds Bahn werden im DB-Konzern geführt:

- > DB Fernverkehr: Im Segment DB Fernverkehr sind sämtliche überregionalen Beförderungs- und Serviceleistungen im Schienenpersonenverkehr zusammengefasst. Der überwiegende Teil dieser Verkehrsleistungen wird in Deutschland erbracht.
- > DB Regio: Im Segment DB Regio sind die Aktivitäten für die deutschen Beförderungs- und Serviceleistungen im regionalen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zusammengefasst. Diese umfassen auch die S-Bahnen in Berlin und Hamburg.
- > DB Cargo: Im Segment DB Cargo sind die europäischen Aktivitäten für den Schienentransport im Waren- und Güterverkehr gebündelt. Der Marktauftritt erfolgt primär in Deutschland, Dänemark, den Niederlanden, Italien, dem Vereinigten Königreich, Frankreich, Polen und Spanien.
- > DB Netze Fahrweg: Das Segment DB Netze Fahrweg verantwortet Herstellung, Instandhaltung und Betrieb unserer schienengebundenen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland.
- > DB Netze Personenbahnhöfe: In diesem Segment sind der Betrieb, die Entwicklung und die Vermarktung der Personenbahnhöfe und Bahnhofflächen in Deutschland gebündelt.
- > DB Netze Energie: Das Segment DB Netze Energie bietet alle branchenüblichen Energieprodukte in den Bereichen Transportenergie und stationäre Energien an.
- > Beteiligungen/Sonstige: In diesem Segment wird die DB AG mit ihren zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen als Managementholding des DB-Konzerns ausgewiesen. Dazu zählen auch die Dienstleistungsgesellschaften, die ihre Leistungen überwiegend konzernintern in den Bereichen Verkehr, Logistik, Informationstechnologie und Telekommunikation erbringen. Darüber hinaus werden unter Beteiligungen/Sonstige die übrigen Beteiligungen und verbleibenden Aktivitäten geführt.

Neben dem Systemverbund Bahn bestehen noch die folgenden Segmente:

- > DB Schenker: Im Segment DB Schenker werden alle globalen Logistikaktivitäten des DB-Konzerns geführt. Diese umfassen Speditions-, Transport- und sonstige Servicedienstleistungen im Waren- und Güterverkehr.
- > DB Arriva: Im Segment DB Arriva sind alle europäischen Nahverkehrsaktivitäten (Schiene und Bus) außerhalb Deutschlands gebündelt.

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* → 188 f. dargestellten Erträge und Aufwendungen sind um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach außergewöhnlichen Charakter haben, bereinigt. Eine generelle Bereinigung erfolgt für Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen sowie in Höhe der Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden. Darüber hinaus wird eine Bereinigung für Einzelsachverhalte vorgenommen, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch abgrenzbar sind, bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Sie werden in der Spalte Überleitung dargestellt. Darüber hinaus werden in dieser Spalte die Bilanzposten des Capital Employed (inhaltliche Zuordnung gemäß Managementberichterstattung) auf die externe Darstellung gemäß Konzern-Bilanz übergeleitet.

Die Segmentberichterstattung orientiert sich an den betriebswirtschaftlichen Kennzahlen, die zur internen Steuerung der Geschäftssegmente verwendet werden. Diese Kennzahlen bilden die Grundlage des wertorientierten Steuerungskonzepts (*Kapitalmanagement im DB-Konzern* → 194).

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 sowie den liquiden Mitteln und verzinslichen Außenforderungen. Die Netto-Finanzschulden der Segmente enthalten zudem die Forderungen und Verbindlichkeiten aus Konzernfinanzierung sowie aus Ergebnisabführungsverträgen.

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 Segmentgesamteinvestitionen 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 Mitarbeitenden gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an, dabei sind Teilzeitbeschäftigte auf Vollzeitpersonen umgerechnet.

Für die Segmente gelten die gleichen im Abschnitt **Grundlagen und Methoden** → 190 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.

Auch die Zuordnung der langfristigen Vermögenswerte wird jeweils nach dem Sitz der Gesellschaft vorgenommen. Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen sowie langfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Finanzinstrumente, latente Steueransprüche, Rechte aus Versicherungsverträgen sowie Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses).

Informationen über wichtige Kunden

Im Berichtsjahr und im Vorjahr hat der DB-Konzern mit keinem einzelnen Kunden mehr als 10 % der Umsatzerlöse erzielt.

RISIKOMANAGEMENT UND DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Management der Finanz- und Energiepreissrisiken

Der DB-Konzern ist als international tätiger Mobilitäts-, Transport- und Logistikkonzern Finanzrisiken durch Veränderungen von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus entstehen auf der Beschaffungsseite Energiepreissrisiken durch Preisschwankungen für 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 und operiert in enger Abstimmung mit den Tochtergesellschaften, bei denen die Risikopositionen primär entstehen. Dabei orientiert sich das Konzern-Treasury an den einschlägigen Regelungen für das Risikomanagement (Mindestanforderungen an das Risikomanagement [MaRisk], Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich [KonTraG]). Spekulationsgeschäfte sind nicht zulässig. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreissrisiken eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen oder antizipierten Grundgeschäften (zum Beispiel Senioranleihen, Einkauf von Dieselmotortreibstoff und Strom). Es wird jeweils die Qualifizierung als wirksames Sicherungsgeschäft nach IFRS 9 angestrebt.

Zinsänderungsrisiken

Die Zinsänderungsrisiken resultieren aus variabel verzinslichen Geldaufnahmen.

Gemäß IFRS 7 werden mittels einer Sensitivitätsanalyse die Effekte von hypothetischen Änderungen der Marktzinssätze auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht. Dabei werden folgende Finanzinstrumente berücksichtigt:

- > In Cashflow-Hedges abgebildete Derivate (Zins- und Zins-/Währungssicherungen) haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.
- > In die Sensitivitätsberechnungen für das Zinsergebnis werden Finanzinstrumente mit variabler Verzinsung einbezogen (Bankguthaben, kurzfristige Geldaufnahmen/-anlagen, Zins-Währungs-Swaps, Darlehen).

Wenn das Marktzinsniveau für das Exposure zum Bilanzstichtag um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, wäre das Gesamtergebnis wie folgt beeinflusst worden:

	2020		2019	
	Veränderung des Marktzinsniveaus um			
in Mio. €	+ 100 BP ¹⁾	- 100 BP ¹⁾	+ 100 BP ¹⁾	- 100 BP ¹⁾
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	+ 13	- 14	+ 17	- 19
davon Jahresergebnis	- 4	+ 4	+ 2	- 2
davon direkt im Eigenkapital	+ 17	- 18	+ 15	- 17

¹⁾ Basispunkte.

Fremdwährungsrisiken

Die Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten.

Die im Rahmen der Konzernfinanzierung begebenen Fremdwährungsanleihen und Darlehen werden zur Vermeidung von Zins- und Wechselkursänderungsrisiken mithilfe von Zins-Währungs-Swaps in Euro-Verbindlichkeiten und -Forderungen umgewandelt. In Einzelfällen kann bei Anleihen auf eine Umwandlung verzichtet werden, falls eine Bedienung der Anleihe aus Zahlungseingängen in Fremdwährung gewährleistet ist.

Tochtergesellschaften sichern alle wesentlichen Fremdwährungspositionen in ihrer Funktionalwährung über das Konzern-Treasury ab. In besonderen Ausnahmefällen und in begrenztem Ausmaß wird es Tochtergesellschaften gestattet, eigenständig Fremdwährungspositionen mit Banken zu sichern.

Der Währungssensitivitätsanalyse gemäß IFRS 7 liegen folgende Annahmen zugrunde:

- > Die abgeschlossenen Zins-Währungs-Swaps und Devisentransaktionen sind stets originären Grundgeschäften zugeordnet.
- > Alle wesentlichen Fremdwährungspositionen aus operativer Geschäftstätigkeit werden grundsätzlich zu 100 % gesichert. Währungskursänderungen haben bei 100 % Absicherung keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital.
- > Fremdwährungsrisiken können auftreten, wenn in begründeten Ausnahmefällen keine 100 %-Absicherung vorliegt, zum Beispiel, wenn Hedge-Volumina für erwartete Zahlungsströme in Fremdwährung konservativ geschätzt werden, um ein Overhedging zu vermeiden.

- > Darüber hinaus können bilanzielle Fremdwährungsrisiken aus Energiepreissicherungen, die nicht in der jeweiligen Funktionalwährung denominiert sind, auftreten.

Wenn die folgenden Fremdwährungen für Währungssicherungen zum Bilanzstichtag um 10 % abgewertet (beziehungsweise aufgewertet) gewesen wären, wäre das Gesamtergebnis nicht wesentlich beeinflusst worden:

	2020		2019	
	Veränderung der Fremdwährungskurse um			
in Mio. €	+ 10 %	- 10 %	+ 10 %	- 10 %
USD	+ 9	- 9	+ 6	- 6
CNY	+ 5	- 6	+ 11	- 13
ILS	0	0	+ 1	- 1
QAR	0	0	+ 1	- 1
SAR	- 2	+ 2	- 1	+ 1
AUD	0	0	- 1	+ 1
SGD	- 3	+ 3	- 3	+ 3
HKD	- 8	+ 8	0	0
HUF	- 2	+ 2	0	0
RON	+ 5	- 7	+ 4	- 5
TWD	- 2	+ 3	0	0
KRW	- 1	+ 1	0	0
TRY	- 2	+ 3	0	0

Zum DB-Konzern zählen zahlreiche Beteiligungen an ausländischen Tochterunternehmen, deren Nettovermögen einem Umrechnungsrisiko ausgesetzt ist. Dieses Translationsrisiko wird nicht als Fremdwährungsrisiko im Sinne des IFRS 7 verstanden und wird nicht abgesichert.

Energiepreisrisiken

Die Steuerung und Minimierung von Energiepreisrisiken obliegt dem Energiepreis-Risikomanagement-Komitee (ERMC), das die Umsetzung der Risikopolitik des DB-Konzerns speziell im Hinblick auf Energiepreisrisiken (insbesondere für die Beschaffung von Diesel und Strom) sicherstellt. Das ERMC beschließt spezifische Absicherungsstrategien und -maßnahmen, bei denen Finanz- und Energiederivate genutzt werden.

Als Sicherungsgeschäfte für Preisänderungsrisiken beim Bezug von Strom werden Swaps auf die den Preisformeln zugrunde liegenden Rohstoffe eingesetzt.

Dieselpreisrisiken werden zum Beispiel durch den Abschluss von Dieselswaps begrenzt (üblicherweise mittels Hybridsicherungen von Dieselpreis- und Währungsrisiken).

Zur Durchführung der Sensitivitätsanalysen gemäß IFRS 7 wurden folgende Annahmen getroffen:

- > Bei Energiepreisswaps wird der effektive Anteil in das Eigenkapital gebucht, der ineffektive Anteil wird dagegen in die Gewinn- und Verlustrechnung gebucht.
- > Beim Einsatz von Optionen (Collars) bildet der innere Wert den effektiven Teil des Hedges, sodass der innere Wert in das Eigenkapital gebucht wird. Der Zeitwert ist dagegen nicht Teil der Sicherungsbeziehung und wird erfolgswirksam abgebildet.

Wenn die Energiepreise zum Jahresultimo um 10 % niedriger (beziehungsweise höher) gelegen hätten, wäre das Gesamtergebnis wie folgt beeinflusst worden:

	2020		2019	
	Veränderung der Marktpreise um			
in Mio. €	+ 10 %	- 10 %	+ 10 %	- 10 %
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	+ 38	- 38	+ 59	- 59
davon direkt im Eigenkapital	+ 38	- 38	+ 59	- 59
Diesel	+ 22	- 22	+ 41	- 41
Kohle	+ 16	- 16	+ 18	- 18

Adressenausfallrisiko der Zins-, Währungs- und Energiederivate

Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimits wird das Adressenausfallrisiko überwacht und aktiv gesteuert.

Um das Adressenausfallrisiko aus langfristigen Derivatetransaktionen zu minimieren, hat der DB-Konzern mit seinen Kernbanken Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) abgeschlossen. In den CSA wurde die wechselseitige Stellung von Barsicherheiten für Zins- und Zins-Währungs-Swaps sowie Energiederivate vereinbart. Der Sicherheitenausgleich findet täglich mit allen relevanten Banken statt.

Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden:

Per 31.12. (in Mio. €)	Finanzielle Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden		Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden					
			Finanzinstrumente		erhaltene/geleistete Barsicherheiten		Nettobeträge	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Derivative Finanzinstrumente - Vermögenswerte	164	315	-108	-139	-18	-176	38	-
Derivative Finanzinstrumente - Schulden	379	366	-108	-139	-271	-211	-	16

Die Vermögenswerte aus Finanzderivaten und damit das maximale Adressenausfallrisiko sind aufgrund von Währungskursschwankungen des Euro gegenüber anderen Währungen, insbesondere dem britischen Pfund und der norwegischen Krone, gesunken. Die Schulden aus derivativen Finanzinstrumenten haben sich nur leicht erhöht. Die geleisteten Barsicherheiten überwogen weiterhin. Das maximale Einzelrisiko (Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen) betrug 31 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 79 Mio. €) und bestand gegenüber einer Bank mit einem Moody's-Rating

von A3. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr wiesen per 31. Dezember 2020 alle Vertragspartner, mit denen ein Adressenausfallrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Baa1 auf.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsmanagement umfasst die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Bestands an flüssigen Mitteln, die fortwährende Inanspruchnahme des Commercial-Paper-Marktes zur Gewährleistung hinreichender Marktliquidität und -tiefe sowie die jederzeitige Verfügbarkeit von Finanzmitteln über *garantierte Kreditfazilitäten von Banken* (Anhangziffer (28) → 214 ff.).

Aus der nachfolgenden Tabelle sind die vertraglich vereinbarten und diskontierten Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten sowie der derivativen Finanzinstrumente mit positivem und negativem Zeitwert des DB-Konzerns ersichtlich:

	2021		2022		2023–2025		2026–2030		2031 ff.	
Fälligkeitsanalyse finanzieller Verpflichtungen per 31.12.2020 (in Mio. €)	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung
ORIGINÄRE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN										
Zinslose Darlehen	-	157	-	157	-	313	-	5	-	-
Senioranleihen	381	1.809	325	1.545	800	5.816	722	8.583	567	6.384
Commercial Paper	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bankschulden	-2	2.900	-	402	-	-	-	2	-	-
EUROFIMA-Darlehen	8	200	-	-	-	-	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	69	1.024	54	753	109	1.423	101	1.061	143	670
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	3	27	3	27	6	78	3	56	0	3
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	-	87	-	2	-	6	-	2	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	6.312	-	478	-	81	-	12	-	-
Sonstige und übrige Verbindlichkeiten	-	3.308	-	6	-	18	-	139	-	-
DERIVATIVE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN (NET/GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	55	244	46	201	130	609	106	1.631	8	212
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	91	-	1	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	2.438	-	1	-	0	-	-	-	-
Energiepreisderivate	37	-	20	-	17	-	0	-	-	-
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	47	63	45	28	100	1.611	60	1.208	22	447
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	40	-	0	-	0	-	-	-	-
FREIWILLIGE ANGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DERIVATEN										
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (NET SETTLED)										
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Energiepreisderivate	-3	-	-2	-	0	-	-	-	-	-
FINANZIELLE ZUFLÜSSE AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-117	-289	-109	-231	-287	-2.234	-208	-2.821	-47	-642
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-24	-	0	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-2.581	-	0	-	-39	-	-	-	-
FINANZGARANTIE										
Finanzgarantien	-	16	-	-	-	-	-	-	-	-

	2020		2021		2022 – 2024		2025 – 2029		2030 ff.	
	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung
Fälligkeitsanalyse finanzieller Verpflichtungen per 31.12.2019 (in Mio. €)										
ORIGINÄRE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN										
Zinslose Darlehen	-	163	-	157	-	467	-	-	-	-
Senioranleihen	386	2.177	347	1.803	786	5.038	684	7.472	346	4.563
Commercial Paper	4	890	-	-	-	-	-	-	-	-
Bankschulden	0	221	0	3	-	401	-	1	-	-
EUROFIMA-Darlehen	8	-	8	200	-	-	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	84	984	70	885	147	1.629	142	981	178	536
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	1	13	1	12	1	39	0	13	-	-
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	-	204	-	1	-	6	-	1	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	5.789	-	184	-	49	-	14	-	-
Sonstige und übrige Verbindlichkeiten	-	3.432	-	2	-	10	-	79	-	-
DERIVATIVE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN (NET/GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	50	525	36	268	87	174	81	992	16	577
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	951	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	1.316	-	8	-	4	-	-	-	-
Energiepreisderivate	26	-	17	-	13	-	1	-	-	-
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	79	665	58	38	161	1.145	114	1.875	32	679
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	198	-	0	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	1.093	-	40	-	22	-	-	-	-
FREIWILLIGE ANGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DERIVATEN										
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (NET SETTLED)										
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-
Energiepreisderivate	-17	-	-7	-	-13	-	-1	-	-	-
FINANZIELLE ZUFLÜSSE AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-129	-1.293	-111	-278	-306	-1.392	-243	-2.861	-69	-1.237
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-1.136	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-2.411	-	-49	-	-28	-	-	-	-
FINANZGARANTIE										
Finanzgarantien	-	15	-	-	-	-	-	-	-	-

Einbezogen wurden alle Instrumente, die per 31. Dezember 2020 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 2020 (im Vorjahr: am 31. Dezember 2019) gültigen Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind dem frühestmöglichen Zeitsegment zugeordnet.

Den finanziellen Verbindlichkeiten standen per 31. Dezember 2020 flüssige Mittel von 3.411 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 3.993 Mio. €) gegenüber, die sich aus Kontoguthaben und kurzfristigen Festgeldanlagen zusammensetzen.

ZUSÄTZLICHE ANGABEN ZU DEN FINANZINSTRUMENTEN

Die finanziellen Vermögenswerte und Schulden werden, sofern im Anwendungsbereich des IFRS 9, gemäß IFRS 9 kategorisiert und bewertet. Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die sich nicht im Anwendungsbereich des IFRS 9 befinden, werden gemäß den einschlägigen Standards bewertet und keiner Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet.

Nachfolgend werden die Buchwerte sowie das Nettoergebnis je Bewertungskategorie des IFRS 9 angegeben. Die Angabe der beizulegenden Zeitwerte sowie Angaben zu einzelnen Klassen von Finanzinstrumenten erfolgen innerhalb der Erläuterungen zu den jeweiligen Bilanzposten.

Finanzielle Vermögenswerte, die einer Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet sind, betreffen im DB-Konzern hauptsächlich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie flüssige Mittel.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die einer Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet sind, betreffen im DB-Konzern im Wesentlichen Zinslose Darlehen, Senioranleihen, EUROFIMA-Darlehen, Bankschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten.

Klassifizierung der finanziellen Vermögenswerte

Nachfolgend werden die Bewertungskategorien des IFRS 9 angegeben:

	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert		Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert				Derivate in Sicherungs- beziehungen		Zu fortgeführten Anschaffungs- kosten		Nicht im Anwendungs- bereich des IFRS 7		Insgesamt	
			mit Recycling		ohne Recycling									
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Per 31.12. (in Mio. €)														
BUCHWERT														
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	30	12	2	2	25	31	151	180	902	610	238	146	1.348	981
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	9	9	1	1	-	-	4	125	9.781	10.304	684	596	10.479	11.035
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	27	30	-	-	-	-	292	257	23.931	20.337	3.873	3.978	28.123	24.602
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	9	9	-	-	-	-	51	70	12.509	10.449	3.365	3.488	15.934	14.016
Nettoergebnis	-2	1	-	-	-	-	-	-	-5	-3	-543	-537	-550	-539

Sonstige Beteiligungen werden nach erstmaliger Anwendung von IFRS 9 im DB-Konzern grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert bewertet und nicht wie bisher der Kategorie »zur Veräußerung verfügbar« zugeordnet.

Das Nettoergebnis nach Bewertungskategorien enthält insbesondere Zinserträge von 20 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) sowie Zinsaufwendungen von 429 Mio. € (im Vorjahr: 467 Mio. €) aus den nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten beziehungsweise Verbindlichkeiten.

SONSTIGE ANGABEN

(34) Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen (per 31. Dezember 2020: 33 Mio. €, per 31. Dezember 2019: 43 Mio. €) umfassten überwiegend einen Rückforderungsanspruch im Zusammenhang mit geleisteten Baukostenzuschüssen, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Bilanzstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war.

Zum Bilanzstichtag waren grundsätzlich für sämtliche Aktivverfahren aufgrund der hohen Unsicherheiten bezogen auf Erstattungsansprüche, -zeitpunkte und -wahrscheinlichkeiten keine Eventualforderungen erfasst.

Die Eventualschulden setzten sich wie folgt zusammen:

Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
Sonstige Eventualschulden	132	105
Insgesamt	132	105

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. Dabei handelt es sich um eine Vielzahl von unwesentlichen Einzelfällen.

Darüber hinaus bestanden per 31. Dezember 2020 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 16 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 15 Mio. €). Weiterhin dienten Sachanlagen mit Buchwerten von 19 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 13 Mio. €) der Besicherung von Krediten. Der Ausweis betraf im Wesentlichen Schienenfahrzeuge, die bei den operativen Gesellschaften des Segments DB Fernverkehr im Einsatz sind.

Der DB-Konzern bürgt im Wesentlichen für Beteiligungsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften und haftet kraft Gesetzes gesamtschuldnerisch für alle Arbeitsgemeinschaften, an denen er beteiligt ist.

(35) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Investitionsausgaben, für die zum Bilanzstichtag vertragliche Verpflichtungen bestanden, für die aber noch keine Gegenleistung erbracht wurde, setzten sich wie folgt zusammen:

Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
BESTELLOBLIGO FÜR DEN ERWERB VON		
Sachanlagevermögen	18.499	16.951
immateriellen Vermögenswerten	32	37
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	435	433
Insgesamt	18.966	17.421
Obligo für die Anmietung von Sachanlagevermögen	370	605
Mögliche, aber unwahrscheinliche Leasingzahlungen	2.648	2.215

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen war insbesondere bedingt durch die geplanten Investitionsvorhaben aufgrund eigener Bauleistungen sowie der Beschaffung neuer Fahrzeuge. Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen mit höchster Bonität, gegenüberstehen. Das Bestellobligo für den Erwerb von Sachanlagevermögen enthält auch zukünftige Verpflichtungen für Fahrzeuge im Zusammenhang mit nach IFRIC 12 zu bilanzierenden Verkehrsverträgen.

Das Obligo für die Anmietung von Sachanlagevermögen betrifft Leasingverträge, die zum Bilanzstichtag abgeschlossen waren, deren Laufzeit aber noch nicht begonnen hat beziehungsweise hatte. Mögliche Leasingzahlungen für unwahrscheinliche Vertragsverlängerungen beziehungsweise für Zeiträume, in denen der Leasinggegenstand durch eine wahrscheinliche Kündigung nicht genutzt wird, wurden nicht in die Bemessung der Leasingverbindlichkeiten einbezogen.

Der Erwerb finanzieller Vermögenswerte betraf mit 435 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 433 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA.

(36) Strukturierte Unternehmen

Die DB AG hält 100 % der Anteile an der DB Barnsdale AG und der DB Competition Claims GmbH. Diese strukturierten Unternehmen dienen zur Durchsetzung von Schadenersatzforderungen aus Kartellen und werden als Tochtergesellschaften in den Konzern-Abschluss einbezogen. Es bestehen Ergebnisabführungsverträge mit der DB AG.

(37) Infrastruktur- und Verkehrsverträge

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC-29 (Angabe-Vereinbarungen von Verkehrskonzessionen).

INFRASTRUKTURVERTRÄGE

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns sind insbesondere die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH.

Auf der Grundlage des § 6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bedürfen die EIU, die Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreiben, hierfür einer Unternehmensgenehmigung. Dies betrifft insbesondere die DB Netz AG und die DB Station&Service AG, deren Genehmigungen bis zum Ablauf des 31. Dezember 2048 befristet sind.

Dem Recht der EIU, die Eisenbahninfrastruktur zu betreiben, stehen verschiedene Verpflichtungen gegenüber. Insbesondere haben sie die Verpflichtung, ihren Betrieb sicher zu führen sowie die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu halten, § 4 Abs. 3 AEG. Die EIU des DB-Konzerns unterliegen in Bezug auf die Einhaltung dieser Vorschrift der Aufsicht durch das EBA.

Darüber hinaus unterliegen die EIU bei Neu- und Ausbauten gesetzlichen Auflagen, zum Beispiel zum Schallschutz. Bei bestehenden Strecken nimmt der DB-Konzern freiwillig am Lärmsanierungsprogramm des Bundes teil.

Die EIU gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß §§ 10 ff. Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG) und erheben hierfür von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Entgelte. Die Entgelte der DB Netz AG und der DB Station&Service AG müssen den Vorgaben des EReG entsprechen. Die Entgelte für die Nutzung der Bahnstromfernleitungen der DB Energie GmbH unterliegen den Regulierungsvorgaben des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG).

Die DB Netz AG, die DB Station&Service AG sowie die DB Energie GmbH haben im Berichtsjahr insgesamt Umsatzerlöse von 9.468 Mio. € (im Vorjahr: 9.600 Mio. €) erzielt, davon 3.561 Mio. € (im Vorjahr: 3.492 Mio. €) gegenüber konzernexternen Kunden.

Die Vermögenswerte der Eisenbahninfrastruktur stehen grundsätzlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften.

VERKEHRSVERTRÄGE

Die DB Regio AG und ihre Tochtergesellschaften erbringen Verkehrsleistungen aufgrund von Bestellungen der sogenannten Aufgabenträger. Hierzu werden mit dem jeweiligen Besteller der Verkehrsleistung, dem von den Ländern hierfür beauftragten Aufgabenträger (zum Beispiel Zweckverband, Nahverkehrsgesellschaft), sogenannte Verkehrsverträge über Schienenpersonennahverkehrsleistungen abgeschlossen, in denen Umfang und Qualität der Verkehrsleistung, deren Weiterentwicklung sowie deren Vergütung (Bestellerentgelt) geregelt sind.

Die hierfür erforderlichen Finanzmittel werden den Bundesländern vom Bund nach den Bestimmungen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Verfügung gestellt. Der Gesamtbetrag der von der DB Regio AG und den Tochtergesellschaften des Segments DB Regio vereinnahmten Bestellerentgelte für den Schienenverkehr belief sich im Berichtsjahr auf 5.292 Mio. € (im Vorjahr: 5.629 Mio. €) (Anhangziffer (1) → 195 f.). Dieser Betrag enthielt im Berichtsjahr 1.294 Mio. € (im Vorjahr: 1.615 Mio. €) Fahrgelderlöse, die auf die Ansprüche auf Bestellerentgelte im Rahmen von Bruttoverträgen anzurechnen sind.

Darüber hinaus existieren im Segment DB Arriva ähnlich gelagerte Verkehrsverträge mit ausländischen Bestellerorganisationen mit einem Volumen von 1.237 Mio. € im Berichtsjahr (im Vorjahr: 956 Mio. €) (Anhangziffer (1) → 195 f.).

Rund 80 % der insgesamt gesicherten Verkehrsverträge verfügen über eine Laufzeit bis mindestens 2024, rund 45 % bis mindestens 2029 und rund 28 % bis mindestens 2032. Eine Kündigung des jeweiligen Verkehrsvertrags durch den Besteller während der Laufzeit ist nur aus wichtigem Grund möglich.

Die erforderlichen Vermögenswerte zur Erbringung der Dienstleistungen, insbesondere Fahrzeuge, stehen in vielen Fällen im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften. Einige Verkehrsverträge sehen dabei Verpflichtungen zur Übergabe der eingesetzten Vermögenswerte bei Ablauf der Vertragslaufzeit vor. Daneben verzeichnet der DB-Konzern einen steigenden Anteil von Verkehrsverträgen, bei denen die Fahrzeuge entweder von der Bestellerorganisation angemietet werden oder bei denen die Anmietung durch Kapitaldienstgarantien durch den Besteller unterstützt wird.

(38) 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 DBAG,
- > die der Kontrolle des Bundes unterstehenden Gesellschaften beziehungsweise Unternehmen (Bundesunternehmen),
- > verbundene nicht konsolidierte beziehungsweise assoziierte Gesellschaften sowie Gemeinschaftsunternehmen des DB-Konzerns sowie
- > die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DBAG 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) → 208 ff., (28) → 214 ff. und (29) → 218 f.

Hinweise und Erläuterungen zu Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und dem Bund sind unter den Anhangziffern (3) → 196 f., (5) → 197 f., (9) → 201 f., (13) → 203 ff., (31) → 219 ff., (35) → 234 und (37) → 234 f. ausgewiesen.

Wesentliche beziehungsweise gesondert berichtspflichtige wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und nahestehenden Unternehmen und Personen werden nachfolgend erläutert:

BEZIEHUNGEN ZUM BUND

	Bund	
Per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	1.230	1.209
Miete und Leasing	1	1
Sonstige Leistungen	0	0
Investitionszuschüsse ¹⁾	7.282	6.261
Sonstige Ertragszuschüsse	422	366
	8.935	7.837
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	318	427
Miete und Leasing	14	13
Sonstige Leistungen	53	61
Rückführung Darlehen	163	178
Rückführung Investitionszuschüsse	18	53
	566	732
SONSTIGE ANGABEN		
Unbesicherte Forderungen ²⁾	305	475
Unbesicherte Verbindlichkeiten ²⁾	816	945
Bestand der erhaltenen Bürgschaften ²⁾	1.179	1.174

¹⁾ Einschließlich 136 Mio. € (im Vorjahr: 346 Mio. €) über den Bund ausgezahlte EU-Fördermittel.

²⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

Der Kauf von Waren und Dienstleistungen betrifft im Wesentlichen die an den Bund gezahlten Entgelte im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamt*innen sowie Kostenerstattungen für die Personalstellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich.

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Eingliederungschancen am Arbeitsmarkt wurden die entsprechenden Regelungen im SGB III neu gefasst. Nach § 54 SGB III fördert die Bundesagentur für Arbeit eine berufliche Einstiegsqualifizierung mit einem Zuschuss von bis zu 247 € monatlich (seit 1. August 2020; davor: 243 € monatlich). Im Berichtsjahr wurden im DB-Konzern im Rahmen des Berufsvorbereitungsprogramms »Chance plus« rund 250 Jugendliche an eine Ausbildung herangeführt.

GRI 203-1 Seit 2009 wird die Bestandsnetzfinanzierung zwischen der DB AG, den EIU und dem Bund über sogenannte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) geregelt. Der Einsatz der Bundesmittel im Rahmen der LuFV wird seitdem qualitätsorientiert gesteuert. Mit der LuFV wurde die Planbarkeit, Effizienz und Transparenz des Mitteleinsatzes zur Erhaltung der Infrastruktur verbessert.

Zum 1. Januar 2020 ist die mittlerweile dritte Vereinbarung dieser Art, die LuFV III, in Kraft getreten. Die Vereinbarung hat ein Volumen von 86,2 Mrd. € und erstmals eine Laufzeit von zehn Jahren – doppelt so lange wie die Vorgängervereinbarung LuFV II.

Der Infrastrukturbeitrag des Bundes erhöhte sich auf durchschnittlich 5,143 Mrd. € pro Kalenderjahr. (LuFV II: durchschnittlich 3,316 Mrd. € pro Kalenderjahr). Weiterhin wurde eine Erhöhung der von den EIU zu erbringenden Instandhaltungsaufwendungen auf durchschnittlich 2,278 Mrd. € pro Kalenderjahr vereinbart. Der Eigenbeitrag der EIU erhöht sich auf durchschnittlich 137,5 Mio. € pro Kalenderjahr.

Weiterhin wurde beim Brückenprogramm vereinbart, im Zeitraum 2020 bis 2029 insgesamt 2.000 Brücken umfassend zu modernisieren.

Des Weiteren wurden Bedarfe, die über den technischen Bedarf hinausgehen, dotiert, zum Beispiel zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zum Wetterschutz sowie durch zusätzliche Mittel für kundenfreundliches Bauen. Daneben sah die LuFV III für die Jahre 2020 bis 2029 zweckgebundene Investitionen in Signalanlagen von insgesamt 7 Mrd. € vor.

Erstmals wurde in der LuFV III auch der Abbau des Nachholbedarfs vertraglich geregelt. Auch wenn die deutlich erhöhte Mittelausstattung der LuFV III noch keinen vollständigen Abbau des Nachholbedarfs zulässt, steht mit insgesamt 4,506 Mrd. € eine definierte Summe zur Verfügung, die zu mindestens zwei Dritteln in den Rückstauabbau besonders kritischer Gewerke (Gleise, Weichen, Eisenbahnbrücken, Tunnel, Durchlässe, Signalanlagen und Personenunterführungen) fließen muss. Eine neue, nicht pönalisierte Kennzahl zum Substanzwert soll als Indikator für die Entwicklung des Nachholbedarfs dienen.

Im Hinblick auf die zehnjährige Laufzeit findet in der LuFV III zudem eine »Nachverhandlungsklausel« Anwendung, die im Falle von wesentlichen Änderungen, zum Beispiel erheblichen Preissteigerungen für Bauleistungen in der Eisenbahninfrastruktur, Gespräche zur Anpassung der LuFV III auslösen kann.

Während der Laufzeit der LuFV III untersuchen die Vertragsparteien, ob ab 1. Januar 2025 für die LuFV III beziehungsweise ab 1. Januar 2030 für die nachfolgende LuFV IV andere oder ergänzende Qualitätsparameter herangezogen werden können, um eine Verbesserung der Aussagekraft über den Zustand der Schienenwege zu erreichen.

Darüber hinaus soll bei der DB Netz AG und der DB Station&Service AG der Ursache-Wirkungs-Zusammenhang (UWZ) zwischen verfügbaren Mitteln und damit erzielbarer Qualität zur Vereinbarung der Qualitätsziele spätestens am 31. Dezember 2022 hergestellt und anschließend umgesetzt werden, um den bisher angewendeten Generationenansatz abzulösen.

Sollten sich die Vertragsparteien bis spätestens 30. Juni 2024 nicht auf die Anwendung anderer oder ergänzender Qualitätsparameter einigen oder sollte es auf Grundlage des einvernehmlich vereinbarten Modells keinen belastbaren UWZ geben, ist der Bund berechtigt, die LuFV III zum Ende des Kalenderjahres 2024 zu kündigen.

Die EIU und der Bund haben am 25. Juli 2017 die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) unterzeichnet. Diese ist zum 1. Januar 2018 in Kraft getreten und regelt die Finanzierung von Bedarfsplanvorhaben. Wesentliche Elemente sind unter anderem eine Neuregelung der Planungskosten, ein Festschreiben der Eigenmittelbeteiligung der EIU an den Vorhaben sowie die Vereinbarung eines verbindlichen und pönalisierten Inbetriebnahmetermins.

Der Bund übernimmt alle Kosten der Projekte, also auch die gesamten Planungskosten. Die bisherige Regelung in Form einer Planungskostenpauschale von 18 % der Baukosten wurde aufgehoben.

Die EIU beteiligen sich an allen Kosten des Vorhabens gemäß ihrem eigenen betriebswirtschaftlichen Nutzen, also auch an den gesamten Baukosten. Dies setzt einen starken Anreiz, Baukostensteigerungen zu vermeiden.

Die EIU sagen dem Bund Meilensteine und verbindliche Inbetriebnahmetermine für die Vorhaben zu. Die bei Nichteinhaltung vorgesehenen Pönalen setzen einen Anreiz zur Termintreue.

Am 25. August 2020 haben Bund und EIU eine neue »Rahmenvereinbarung über die Finanzierung und Durchführung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes« abgeschlossen. Sie regelt die Finanzierung und Umsetzung von Investitionsvorhaben des Bundes in den Ausbau des Schienennetzes, soweit sie nicht in den Geltungsbereich der LuFV, BUV oder der Vorgängervereinbarung (Rahmenvereinbarung 1999) fallen. Die Rahmenvereinbarung findet mit Ausnahme des sogenannten Starterpakets keine Anwendung auf Finanzierungsvereinbarungen, die die Digitale Schiene Deutschland betreffen. Mit der Rahmenvereinbarung verpflichten sich die EIU bei von der Vereinbarung erfassten Maßnahmen zur Mitfinanzierung der zuwendungsfähigen Kosten. Die Höhe der Mitfinanzierung bemisst sich nach der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme für die Infrastrukturgesellschaften. Hierfür wurden vier verschiedene Kategorien mit einem prozentualen Beitrag von 0 bis 15 Prozent vereinbart.

Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Maßnahmen des Verkehrsprogramms, nach dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen und im Rahmen des ERTMS (European Rail Traffic Management System) – Ausrüstung deutscher Anteile am transeuropäischen Schienennetz – gewährt.

Für Infrastrukturvorhaben im Rahmen prioritärer Maßnahmen zum Ausbau des transeuropäischen Netzes (Connecting-Europe-Fazilität; CEF-Mittel) und für die regionale Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur (EU-EFRE-Mittel) erhielt die DB Netz AG Fördermittel der Europäischen Union.

Die erfolgswirksam vereinnahmten Zuschüsse betreffen unter anderem Leistungen des Bundes für die Abgeltung überhöhter Belastungen des DB-Konzerns aus dem Betrieb und der Erhaltung höhengleicher Kreuzungen mit Straßen aller Baulasträger.

Der Verkauf von Waren und Dienstleistungen betrifft unter anderem erbrachte Beförderungsleistungen für Schwerbehinderte, Soldaten der Bundeswehr sowie Bundeswehrverkehre.

Im Berichtsjahr wurden zinslose Darlehen nach dem BSWAG von 163 Mio. € (im Vorjahr: 178 Mio. €) im Rahmen der vereinbarten jährlichen Regeltilgung an den Bund zurückgezahlt.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund bestanden außer in den gewährten Darlehen, die hier mit ihren Barwerten dargestellt sind, aus sonstigen Verbindlichkeiten von 236 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 238 Mio. €).

Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betreffen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen beziehungsweise Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der DB AG bei der EUROFIMA. In dem Bestand der erhaltenen Bürgschaften ist eine Höchstbetragszusage des Bundes von 1.153 Mio. € für Darlehen der EUROFIMA enthalten. Das Darlehensvolumen belief sich per 31. Dezember 2020 unverändert auf 200 Mio. €.

Im Berichtsjahr wurden neben der Anpassungsvereinbarung (APV) 2020 neun neue Finanzierungsverträge abgeschlossen. Der Bund finanziert die neuen Verträge mit einem Anteil von insgesamt rund 3.094 Mio. €. Die Finanzierungsvereinbarungen haben unterschiedliche Laufzeiten, die teilweise bis zum Jahr 2030 reichen. Die Finanzierung erfolgt vollständig über nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse.

Die Grundlage zur gemeinsamen Umsetzung des DBGrG bildet eine Vereinbarung gemäß § 21 Abs. 8 DBGrG zu § 21 Abs. 5 Nr. 2 und Abs. 6 DBGrG vom 10. Juni/17. Juni 2015 zwischen dem BEV einerseits und der DB AG andererseits. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Bundesministerium der Finanzen (BMF) haben am 24. Juni/28. Juli 2015 dieser Vereinbarung ihre Zustimmung erteilt. Die Vereinbarung sieht vor, dass die DB AG im Rahmen einer Einzelfalldokumentation den Nachweis erbringt, dass ein*e Mitarbeiter*in im Bestand der DB JobService GmbH (Beamte*in oder Tarifkraft, die zur Gründung 1994 bestimmte Kriterien erfüllte) von einer Rationalisierungsmaßnahme betroffen war und eine anderweitige Beschäftigung nicht möglich ist. Eine Rückerstattung der Personalkosten zuzüglich eines Aufwendungsersatzes von 10 % der Personalkosten erfolgt erst nach erfolgter Einzelfallprüfung durch das BEV.

Im Rahmen des Jahresabschlusses 2020 der DB JobService GmbH wurden Erstattungsansprüche der DB AG gegenüber dem Bund aus § 21 Abs. 5 und 6 DBGrG von in Summe 45,1 Mio. € (inklusive 10 % Aufwendungsersatz) ausgewiesen. Durch das BEV erfolgte die Prüfung der Erstattungen nach § 21 Abs. 5 Nr. 2 und Abs. 6 DBGrG anhand von Einzeldokumentationen. Für die Fälle, die nach Inkrafttreten des DemografieTV ab Januar 2014 in die DB JobService GmbH gewechselt sind (sogenannte Neufälle), müssen umfangreiche Nachweise auf Basis von Originalbelegen durch die Gesellschaften erbracht werden.

Am 1. Januar 2020 ist das vom Bundeskabinett am 9. Oktober 2019 beschlossene Klimaschutzprogramm 2030 in Kraft getreten. Durch die im Klimaschutzprogramm vereinbarten Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass die nationalen Klimaschutzziele 2030 (55 % weniger Treibhausgase im Vergleich zum Jahr 1990) erreicht werden. Unter anderem sind die Einführung einer CO₂-Bepreisung sowie ein umfangreiches Maßnahmenbündel im Sektor Verkehr vorgesehen.

Zur Stärkung des Schienenverkehrs werden auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 zusätzliche Finanzmittel von 11 Mrd. € bereitgestellt, die ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt werden sollen und je zur Hälfte als Eigenkapital der DB Netz AG und der DB Station&Service AG sowie als Zuschüsse zufließen sollen.

Die DB AG hat zudem mit ihrer Eigentümerin vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Krise auf den DB-Konzern gemeinsam zu tragen. Dazu kompensiert der DB-Konzern die Hälfte der Auswirkungen im Systemverbund Bahn durch Gegensteuerungsmaßnahmen (vor allem Einsparungen im Personal- und Materialaufwand).

Die vom Bund geplanten Maßnahmen zur Stärkung des Eigenkapitals der DB AG in 2021 umfassen insgesamt 7,125 Mrd. € (5 Mrd. € Ausgleich von Schäden in Folge der Corona-Pandemie und 2,125 Mrd. € Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030). Die Auszahlung steht noch unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission.

BEZIEHUNGEN ZU BUNDESUNTERNEHMEN

Die im Berichtsjahr und im Vorjahr mit Bundesunternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen überwiegend den operativen Geschäftsbereich und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung für den DB-Konzern. Die entstandenen Forderungen beziehungsweise Verbindlichkeiten waren zum Stichtag nahezu vollständig beglichen.

BEZIEHUNGEN ZU VERBUNDENEN NICHT KONSOLIDIERTEN UNTERNEHMEN, ASSOZIIERTEN GESELLSCHAFTEN UND GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern Waren und Dienstleistungen im Wert von 112 Mio. € (im Vorjahr: 132 Mio. €) erworben, die im Wesentlichen den Einkauf von Personenbeförderungs- und Güterverkehrsleistungen betrafen. Mit 80 Mio. € (im Vorjahr: 87 Mio. €) entfiel der überwiegende Anteil auf Transaktionen mit assoziierten Unternehmen. Darüber hinaus wurden Miet- und Leasingzahlungen von 6 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €) geleistet.

Im Berichtsjahr wurden darüber hinaus Zinszahlungen von 8 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) geleistet. Der Ausweis betrifft nahezu ausschließlich Zinszahlungen für von der EUROFIMA gewährte Darlehen (*Anhangziffer (28) → 214 ff.*).

Aus dem Verkauf von Waren und Dienstleistungen erzielte der DB-Konzern im Berichtsjahr Erträge von 345 Mio. € (im Vorjahr: 365 Mio. €). Die Erträge wurden überwiegend im Segment DB Cargo erwirtschaftet und betrafen Umsatzerlöse aus erbrachten Transportleistungen.

Per 31. Dezember 2020 wurden Bürgschaften von insgesamt 4 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 5 Mio. €) gewährt; davon entfielen 4 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 6 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen wurden im Vorjahr in einem vergleichbaren Umfang getätigt.

BEZIEHUNGEN ZUM VORSTAND UND AUFSICHTSRAT DER DB AG

Nachfolgend werden die Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und den Mitgliedern des Vorstands beziehungsweise des Aufsichtsrats und den Unternehmen dargestellt, an denen Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats mehrheitlich beteiligt sind.

in T €	2020	2019
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	-	1
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	665	648

Der Ausweis betrifft die Bezüge der Arbeitnehmendenvertreter*innen im Aufsichtsrat.

VERGÜTUNG DES VORSTANDS

in T €	2020	2019
Kurzfristig fällige Leistungen	3.881	5.976
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1.633	1.332
Andere, langfristig fällige Leistungen ¹⁾	- 1.079	643
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	1.466
Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS	4.435	9.417
fixer Anteil	5.514	4.883
variabler Anteil ¹⁾	- 1.079	3.068
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	1.466
Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder ²⁾	28.000	22.199
Gesamtbezüge des Vorstands nach HGB	3.855	7.441
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen	10.123	10.103
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen ²⁾	181.297	176.771

¹⁾ Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung und -auflösung für Long-term-Incentives (LTI). Aufgrund der prognostizierten Auswirkungen, insbesondere der Corona-Pandemie, auf den DB-Konzern wurden in Vorjahren gebildete Rückstellungen für LTI-Pläne 2017 bis 2020 und 2018 bis 2021 im Berichtsjahr aufgelöst (2.277 T €).

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 €	2020	2019
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	746	706
davon kurzfristige Bezüge	746	706
davon fester Anteil	517	508
davon Sitzungsgeld	48	54
davon geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen	61	64
davon Vergütungen für Aufsichtsrats-/ Beiratsstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der DB AG (inklusive Sitzungsgeld)	120	80

Bezüge für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen fielen nicht an. Pensionsverpflichtungen für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen bestanden per 31. Dezember 2020 nicht. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten ausschließlich kurzfristig fällige Leistungen.

Kredite und Vorschüsse wurden den Aufsichtsratsmitgliedern im Berichtsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Aufsichtsratsmitgliedern eingegangen.

Die Gesamtsumme der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat betrug im Berichtsjahr 5.181 T € (im Vorjahr: 10.123 T €). Die Individualisierung sowie weitere Details zu den Bezügen der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sind im Corporate Governance Bericht im Konzern-Lagebericht enthalten.

(39) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

SENIORANLEIHEEMISSIONEN

Bis zur Aufstellung des Konzern-Abschlusses wurden im Jahr 2021 von der DB Finance folgende Senioranleihen begeben:

Emissionsvolumen	Laufzeit in Jahren	Kupon in %	Platzierung
400 Mio. CHF (rund 370 Mio. €)	15,0	0,0065	Institutionelle Investoren vor allem in der Schweiz
300 Mio. GBP (rund 339 Mio. €)	5,8	0,3750	Institutionelle Investoren vor allem im Vereinigten Königreich
5 Mrd. SEK (494 Mio. €)	5,0	0,4780	Institutionelle Investoren vor allem in Skandinavien

CORONA-PANDEMIE

Bund und Länder haben am 10. Februar 2021 beschlossen, die seit dem 16. Dezember 2020 in Deutschland geltenden verschärften Corona-Regeln bis zum 7. März 2021 zu verlängern. Der weitere Verlauf der Corona-Pandemie sowie der staatlichen Corona-Maßnahmen ist unverändert nicht absehbar. Damit sind zum aktuellen Zeitpunkt die Auswirkungen auf den DB-Konzern für das Jahr 2021 unverändert nicht verlässlich einschätzbar.

ÄNDERUNGEN IM VORSTAND

Frau Prof. Dr. Sabina Jeschke (Ressort Digitalisierung&Technik) verlässt die DB AG und beabsichtigt, ihren Vorstandsvertrag vorzeitig zum 31. Mai 2021 zu beenden.

(40) Befreiung von Tochterunternehmen von den Offenlegungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs

Die folgenden Tochterunternehmen beabsichtigen, nach der Möglichkeit des §264 Abs.3 beziehungsweise §264b HGB Gebrauch zu machen und ihren Jahresabschluss nicht offenzulegen:

- > Autokraft GmbH, Hamburg
- > BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein
- > BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld
- > BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf
- > DB Barnsdale AG, Berlin
- > DB broadband GmbH, Frankfurt am Main
- > DB Cargo BTT GmbH, Mainz
- > DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin
- > DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach
- > DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz
- > DB Competition Claims GmbH, Berlin
- > DB Dialog GmbH, Berlin
- > DB Engineering&Consulting GmbH, Berlin

- > DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main
- > DB Intermodal Services GmbH, Mainz
- > DB JobService GmbH, Berlin
- > DB Kommunikationstechnik GmbH, Eschborn
- > DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH, Stuttgart
- > DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt
- > DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz
- > DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg
- > DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam
- > DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt
- > DBSEV GmbH, Berlin
- > DB Sicherheit GmbH, Berlin
- > DB Systel GmbH, Frankfurt am Main
- > DB Systemtechnik GmbH, Minden
- > DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main
- > DB Zeitarbeit GmbH, Berlin
- > Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main
- > Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH, Berlin
- > Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin
- > DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin
- > DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v.d. Höhe
- > ELAG Emder Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden
- > EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden
- > Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall
- > Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode
- > Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg
- > infraView GmbH, Mainz
- > ioki GmbH, Frankfurt am Main
- > MTS MarkenTechnikService GmbH&Co. KG, Rülzheim
- > NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster
- > Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg
- > ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz
- > Railway Approvals Germany GmbH, Minden
- > RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg
- > Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart
- > Regionalbus Braunschweig GmbH – RBB –, Hamburg
- > Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf
- > Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München
- > Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main
- > RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe
- > S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg
- > SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau
- > Schenker Aktiengesellschaft, Essen
- > Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen
- > Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main
- > Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main
- > Schenker Flight Services GmbH, Frankfurt am Main
- > Schenker Global Management&Services GmbH, Essen
- > Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen
- > Schenker Technik GmbH, Essen
- > TFG Transfracht GmbH, Mainz
- > TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main
- > UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf
- > Verkehrsgesellschaft mbH Untermain – VU –, Aschaffenburg
- > WB Westfalen Bus GmbH, Münster
- > Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen

GRI (41) Anteilsbesitzliste

102-45 Die Anteilsbesitzliste ist im Folgenden dargestellt.

AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES DB AG

(gemäß § 313 Abs. 2 HGB)

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
DB FERNVERKEHR			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	7.536	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.482.089	100,00
DB Reise&Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz	CHF	- 8.074	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH i. L., Saarbrücken ^{2),3)}	EUR	449	50,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{2),4)}	EUR	150	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main ^{2),3)}	EUR	259	50,00
DB REGIO			
VOLLKONSOLIDIERT			
Autokraft GmbH, Hamburg	EUR	19.588	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	14.586	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.454	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	8.224	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	14.226	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	11.739	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.232.958	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	7.514	100,00
DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz	EUR	56.696	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	EUR	2.203	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	14.668	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	EUR	- 6.473	74,90
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	50	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	67.391	100,00
DB SEV GmbH, Berlin	EUR	2.115	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	63.566	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	19.527	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	EUR	5.934	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg	EUR	3.112	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	1.994	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	EUR	851	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	22.984	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	14.116	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	16.824	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	21.690	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH - RBB -, Hamburg	EUR	11.613	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	4.841	70,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	26.019	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	EUR	7.376	100,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	128	48,69
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	- 5.073	74,90
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	19.029	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	169.657	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	91.816	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	EUR	25	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	18.074	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU -, Aschaffenburg	EUR	3.604	100,00

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	12.766	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	EUR	22.672	100,00
AT EQUITY			
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen ^{2),3)}	EUR	25	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, Ravensburg ^{2),3)}	EUR	485	25,32
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover ^{2),4)}	EUR	210	42,00
Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG), Frankfurt am Main ⁵⁾	EUR	33	52,29
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen ^{2),3)}	EUR	89	30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{2),4)}	EUR	222	47,50
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{2),3)}	EUR	9.101	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen ^{2),6)}	EUR	4	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{2),3)}	EUR	1.012	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH i. L., Gemünden (Main) ^{2),3)}	EUR	33	25,00
Niedersachsentarif GmbH, Hannover ^{2),3)}	EUR	72	12,50
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{2),3)}	EUR	92	52,70
OstalbMobil GmbH, Aalen ^{2),3)}	EUR	278	19,65
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{2),3)}	EUR	301	33,33
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau ^{2),3)}	EUR	162	46,55
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),3)}	EUR	60	16,67
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{2),3)}	EUR	25	45,20
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{2),3)}	EUR	189	49,00
Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Unter- main - VAB GmbH, Aschaffenburg ^{2),7)}	EUR	25	42,86
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{2),3)}	EUR	239	11,11
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{2),3)}	EUR	30	15,05
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH - VVM, Würzburg ^{2),3)}	EUR	30	18,64
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{2),3)}	EUR	54	25,93
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{2),3)}	EUR	440	18,12
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{2),4)}	EUR	206	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{2),3)}	EUR	138	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{2),3)}	EUR	684	32,50
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig ^{2),3)}	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig ^{2),3)}	EUR	325	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier ^{2),3)}	EUR	281	38,46
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{2),3)}	EUR	241	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{2),3)}	EUR	110	40,00
FAIR VALUE			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{2),3)}	EUR	216	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Villingen-Schwenningen ^{2),4)}	EUR	101	70,20
vgf Verkehrs- Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{2),3)}	EUR	227	51,42
VVW Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock ^{2),3)}	EUR	27	21,61

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
DB CARGO			
VOLLKONSOLIDIERT			
ATG Autotransportlogistic Sp. z o. o., Malaszewicz/Polen	PLN	5.547	100,00
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	EUR	7.834	65,28
Container-Terminal Puchov s.r.o., Puchov/Slowakei	EUR	97	100,00
Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i. L., Brüssel/Belgien	EUR	1.715	51,00
DB Cargo (UK) Holdings Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	192.342	100,00
DB Cargo (UK) Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	- 264.292	100,00
DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	523.661	100,00
DB Cargo Belgium BV, Antwerpen/Belgien	EUR	7.301	100,00
DB Cargo BTT GmbH, Mainz	EUR	2.284	100,00
DB Cargo Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	13.398	100,00
DB Cargo Components Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	859	100,00
DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava/Tschechien	CZK	39.209	100,00
DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin	EUR	15.416	100,00
DB Cargo Hungaria Kft., Győr/Ungarn	HUF	1.928.250	100,00
DB Cargo Information Services Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	2.702	100,00
DB Cargo International Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	36.340	100,00
DB Cargo Italia S.r.l., Mailand/Italien	EUR	25.233	60,00
DB Cargo Italia Services S.r.l., Mailand/Italien	EUR	2.274	100,00
DB Cargo Italy S.r.l., Novate Milanese/Italien	EUR	10.899	100,00
DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach	EUR	54.793	100,00
DB Cargo Maintenance Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	2.572	100,00
DB Cargo Nederland N.V., Utrecht/Niederlande	EUR	17.552	100,00
DB Cargo Polska S.A., Zabrze/Polen	PLN	495.083	100,00
DB Cargo Scandinavia A/S, Taastруп/Dänemark	DKK	258.627	100,00
DB Cargo Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	CHF	- 6.497	100,00
DB Cargo Services Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	705	100,00
DB Cargo Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Koźle/Polen	PLN	11.752	100,00
DB Cargo Vermögensverwaltungs- Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	50	100,00
DB Hungaria Holding Kft., Szigetszentmiklós/Ungarn	HUF	8.696.543	100,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	EUR	9.721	100,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	35.871	96,82
Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	- 15.910	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien	EUR	94.375	100,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl/Rhein	EUR	2.362	77,33
Doker-Port Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	1.578	96,82
Euro Cargo Rail SAS, Aubervilliers/Frankreich	EUR	12.623	100,00
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	PLN	15.947	100,00
KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	EUR	894	67,62
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	GBP	138.478	100,00
Locomotive Operating Leasing Partnership, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	104.955	100,00
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/Spanien	EUR	1.266	77,33
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	EUR	5.029	80,00
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
OOO DB Cargo Russija, Moskau/Russland	RUB	207.989	100,00
Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/Spanien	EUR	- 920	51,73

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	27.987	100,00
Rail Service Center Rotterdam B. V., Rotterdam/Niederlande	EUR	1.425	51,00
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	- 5.195	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	EUR	- 1.121	100,00
Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien	EUR	4.169	48,55
TFG Transfracht GmbH, Mainz	EUR	7.178	100,00
Transervi S.A., Madrid/Spanien	EUR	5.991	77,33
Transfesa France SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	3.604	77,33
Transfesa Logistics, S.A., Madrid/Spanien	EUR	43.828	77,33
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	EUR	359	77,33
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Vereinigtes Königreich	GBP	556	77,33
AT EQUITY			
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss ^{2), 4)}	EUR	6.793	50,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg ^{2), 3)}	EUR	783	25,10
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechien ^{2), 4)}	CZK	12.131	49,00
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{2), 3)}	EUR	5.159	30,88
Container Terminal Enns GmbH, Enns/Österreich ^{2), 5)}	EUR	13.659	49,00
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ^{2), 3)}	EUR	1.554	22,50
DCH Düsseldorf Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ^{2), 4)}	EUR	3.160	51,00
Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen ^{2), 3)}	EUR	4.715	35,00
EP Merseburg Transport und Logistik GmbH, Merseburg ^{2), 3)}	EUR	23	39,20
Hispanauto-Empresas Agrupadas A.E.I.E. ©, Madrid/Spanien ³⁾	EUR	952	58,05
INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i. L., Sint-Agatha-Berchem/Belgien ^{2), 4)}	EUR	- 21.812	36,77
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{2), 3)}	EUR	18.560	50,00
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ^{2), 3)}	EUR	12.768	30,00
Mediterranean Hub Monfalcone S.r.l., Monfalcone/Italien ^{2), 3)}	EUR	11	49,00
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande ^{2), 3)}	EUR	477	24,34
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{2), 3)}	EUR	1.911	50,00
SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice/Polen ^{2), 3)}	PLN	52.257	20,55
Stifa S.A. i.L., Malveira/Portugal ⁵⁾	EUR	- 85	38,67
Terminal Singen TSG GmbH, Singen ^{2), 3)}	EUR	894	50,00
Xrail AG, Basel-Stadt/Schweiz ^{2), 3)}	CHF	677	36,80
DB NETZE FAHRWEG			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB broadband GmbH, Frankfurt am Main	EUR	4.935	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.578	100,00
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	8.931.489	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	3.450	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein	EUR	- 212	87,50
DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin	EUR	25	100,00
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Bodenheim	EUR	794	72,92

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
AT EQUITY			
BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH, Essen ^{2),3)}	EUR	513	49,90
EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV, Frankfurt am Main ^{2),8)}	EUR	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Paris / Frankreich ^{2),4)}	EUR	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2),3)}	EUR	4.417	24,53
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{2),3)}	EUR	6	42,88
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2),3)}	EUR	2.750	21,88
DB Netze Personenbahnhöfe Vollkonsolidiert			
DB BahnPark GmbH, Berlin	EUR	6.181	51,00
DB Station&Service Aktiengesellschaft, Berlin	EUR	1.534.388	100,00
MEKB GmbH, Berlin	EUR	32	100,00
AT EQUITY			
Clever Order Services GmbH, Berlin ^{2),4),5)}	EUR	200	25,00
DB NETZE ENERGIE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	387.797	100,00
AT EQUITY			
inno2grid GmbH, Berlin ^{2),3)}	EUR	211	50,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
Arriva Holding N.V., Amsterdam / Niederlande	EUR	45	100,00
Arriva Investments Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	531.490	100,00
BAX Global Inc., Norfolk / USA	USD	85.318	100,00
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	30.417	100,00
DB Barnsdale AG, Berlin	EUR	12.079	100,00
DB Competition Claims GmbH, Berlin	EUR	18.125	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin	EUR	1.086	100,00
DB Engineering&Consulting GmbH, Berlin	EUR	83.327	100,00
DB Engineering&Consulting USA Inc., Wilmington / NC / Delaware / USA	USD	- 1.234	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	EUR	240.211	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	13.492	100,00
DB International (Beijing) Co., Ltd., Peking / China	CNY	- 767	100,00
DB International Brasil Servicos de Consultoria Ltda., Rio de Janeiro / Brasilien	BRL	2.417	100,00
DB JobService GmbH, Berlin	EUR	- 4.138	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Eschborn	EUR	3.209	100,00
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart	EUR	2.251	100,00
DB Schweiz Holding AG, Zug / Schweiz	CHF	647	100,00
DB Services GmbH, Berlin	EUR	11.421	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin	EUR	1.989	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	EUR	75.850	100,00
DB Systel UK Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	GBP	941	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	12.093	100,00
DB US Corporation, Tarrytown / USA	USD	463.383	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown / USA	USD	471.921	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	EUR	81.349	100,00
DB Verwaltungsgesellschaft WBN mbH i. L., Niesky	EUR	- 23.748	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	EUR	- 54	100,00
Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main	EUR	86.574	100,00
Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH, Berlin	EUR	26.549	100,00
Deutsche Bahn Engineering&Consulting India Private Limited, Bangalore / Indien	INR	26.183	100,00
Deutsche Bahn Finance GmbH, Berlin	EUR	2.070.833	100,00
Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin	EUR	2.577	100,00
Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	EUR	4.647	100,00
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs- GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	1.381	65,00

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
DVA REINSURANCE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin / Irland	EUR	5.094	65,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	GBP	- 638	100,00
ESE Engineering und Software-Entwicklung GmbH, Braunschweig	EUR	19.994	100,00
infraView GmbH, Mainz	EUR	2.979	100,00
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaft- lichen Wandel (InnoZ) GmbH i. L., Berlin	EUR	- 2.282	76,99
ioki GmbH, Frankfurt am Main	EUR	12.302	100,00
Liropa S.A., Montevideo / Uruguay	USD	181	55,00
Mobimeo GmbH, Berlin	EUR	30.588	80,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware / USA	USD	- 27.772	100,00
Railway Approvals Germany GmbH, Minden	EUR	200	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	GBP	308	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware / USA	USD	92.201	100,00
Thelo DB (Pty) Ltd., Johannesburg / Südafrika	ZAR	18.343	49,00
UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde / Polen	PLN	1.483	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	EUR	8.419	100,00
ANTEILMÄSSIG			
Etihaad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi / Vereinigte Arabische Emirate	AED	147	49,00
AT EQUITY			
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{2),3)}	EUR	744.267	24,90
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel / Schweiz ³⁾	EUR	1.528.502	22,60
GHT Mobility GmbH, Berlin ^{2),3)}	EUR	- 14.405	75,98
Mobility inside Holding GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main ⁵⁾	EUR	3.608	22,59
Mobility inside Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main ⁵⁾	EUR	50	20,02
Rail Technology Company Limited, Jeddah / Saudi-Arabien ^{2),7)}	SAR	7.892	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),3)}	EUR	1.719	25,50
Stinnes Holz GmbH, Berlin ^{2),3)}	EUR	165	53,00
FAIR VALUE			
Eurail Group G.I.E., Luxemburg / Luxemburg	EUR	n/a	24,47
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin ^{2),3)}	EUR	4.224	94,00
TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG i. L., Düsseldorf ^{2),3)}	EUR	0	100,00
DB ARRIVA			
VOLLKONSOLIDIERT			
00741078 Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	610	100,00
ACTIJOVEN CONSULTING&TRAVELLING s.L., Madrid / Spanien	EUR	113	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Ambuline Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	1	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	79	100,00
Arriva ABC GP Limited, Edinburgh / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva ABC Scottish Limited Partnership, Edinburgh / Vereinigtes Königreich	GBP	41	100,00
Arriva Bus&Coach Holdings Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	28.275	100,00
Arriva Bus&Coach Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	- 27.580	100,00
Arriva Bus Abu Dhabi Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o., Toruń / Polen	PLN	30.194	99,80
Arriva City s.r.o., Prag / Tschechien	CZK	560.177	100,00

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
Arriva Cymru Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	16.679	100,00
Arriva Danmark A/S, Kastrup / Dänemark	DKK	111.100	100,00
Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Koper / Slowenien	EUR	15.692	100,00
Arriva Durham County Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	28.024	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	1.570	100,00
Arriva Galicia S.L., Ferrol / Spanien	EUR	20.004	100,00
Arriva Hrvatska d.o.o., Osijek / Kroatien	HRK	270.752	100,00
Arriva Hungary Zrt., Budapest / Ungarn	HUF	39.834.767	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup / Dänemark	DKK	100.120	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar / Gibraltar	GBP	4.364	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	EUR	- 3.946	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	EUR	55	100,00
Arriva International Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	EUR	1.144.238	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	EUR	18.936	100,00
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS, SA, Almada / Portugal	EUR	106.897	100,00
Arriva Italia Rail S.R.L., Mailand / Italien	EUR	1.783	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand / Italien	EUR	358.040	100,00
Arriva Kent & Surrey Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	13.117	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	19.114	100,00
Arriva Letbane ApS, Kastrup / Dänemark	DKK	505	100,00
ARRIVA Liorbus, a. s., Ružomberok / Slowakei	EUR	13.764	60,42
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada / Portugal	EUR	14	100,00
Arriva LITAS d.o.o. Požarevac, Požarevac / Serbien	RSD	841.258	100,00
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	8.952	100,00
Arriva London Pension Scheme Trustee Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	83.011	100,00
ARRIVA MADRID MOVILIDAD S.L., Madrid / Spanien	EUR	41.401	100,00
Arriva Manchester Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	40.480	100,00
ARRIVA METROPOLITANA S.L., Paseo de la Estacion / Spanien	EUR	173	100,00
ARRIVA Michalovce, a.s., Michalovce / Slowakei	EUR	6.825	60,14
Arriva Midlands Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	17.881	100,00
Arriva Midlands North Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	7.332	100,00
Arriva Mobility Solutions, s.r.o., Nitra / Slowakei	EUR	84	100,00
Arriva Morava a.s., Ostrava / Tschechien	CZK	1.163.114	100,00
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	97.345	100,00
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen / Niederlande	EUR	18	100,00
ARRIVA NITRA a.s., Nitra / Slowakei	EUR	- 1.451	60,48
Arriva North East Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	6.319	100,00
Arriva North West Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	- 8.693	100,00
Arriva Northumbria Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	12.492	100,00
ARRIVA Nove Zamky, a.s., Nove Zamky / Slowakei	EUR	12.698	60,36

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
Arriva Östgötapendeln AB, Stockholm / Schweden	SEK	17.168	100,00
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen / Niederlande	EUR	297.828	100,00
Arriva plc, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	946.745	100,00
Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau / Polen	PLN	2.220	100,00
ARRIVA PORTUGAL – TRANSPORTES LDA, Guimaraes / Portugal	EUR	209	100,00
Arriva Rail East Midlands Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Rail London Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	26.083	100,00
Arriva Rail North Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	- 61.962	100,00
Arriva Rail XC Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva RP Sp. z o.o., Toruń / Polen	PLN	55.456	100,00
Arriva Scotland West Limited, Glasgow / Vereinigtes Königreich	GBP	2.268	100,00
Arriva Service A/S, Kastrup / Dänemark	DKK	954	100,00
Arriva Service AB, Stockholm / Schweden	SEK	3.659	100,00
Arriva Service s.r.o., Komárno / Slowakei	EUR	8.402	100,00
Arriva Services a.s., Králův Dvůr / Tschechien	CZK	74.691	100,00
ARRIVA Slovakia a.s., Nitra / Slowakei	EUR	16.238	100,00
Arriva South Eastern Rail Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
ARRIVA SPAIN HOLDING, S.L., Madrid / Spanien	EUR	60.418	100,00
Arriva Spain Rail S.A., Madrid / Spanien	EUR	138	100,00
Arriva Střední Čechy s.r.o., Kosmonosy / Tschechien	CZK	762.667	100,00
Arriva Sverige AB, Stockholm / Schweden	SEK	270.641	100,00
Arriva Tag AB, Malmö / Schweden	SEK	5.225	100,00
Arriva Techniek BV, Heerenveen / Niederlande	EUR	1.221	100,00
Arriva the Shires Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	12.560	100,00
Arriva Tog A/S, Kastrup / Dänemark	DKK	- 92.222	100,00
Arriva Touring BV, Heerenveen / Niederlande	EUR	2.027	100,00
Arriva Trains Holdings Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	110.976	100,00
Arriva Trains Romania SRL, Bukarest / Rumänien	RON	16.088	100,00
Arriva Trains Wales / Trenau Arriva Cymru Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	7.276	100,00
Arriva Transport Ceska Republika a.s., Prag / Tschechien	CZK	3.629.449	100,00
Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	- 124	100,00
ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL, SA, Almada / Portugal	EUR	95.639	100,00
ARRIVA Trnava, a. s., Trnava / Slowakei	EUR	15.631	60,50
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva UK Bus Holdings Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	452.897	100,00
Arriva UK Bus Investments Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	4.314	100,00
Arriva UK Bus Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	2.019	100,00
Arriva UK Bus Properties Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	1.504	100,00
Arriva UK Trains Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	250.906	100,00
Arriva Veneto S.r.l., Venedig / Italien	EUR	784	50,00
ARRIVA VIAJES AGENCIA OPERADORA S.L., Madrid / Spanien	EUR	340	100,00
Arriva vlaky s.r.o., Prag / Tschechien	CZK	341.934	100,00
Arriva Východní Čechy a.s., Chrudim / Tschechien	CZK	576.035	100,00
Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	25.082	100,00

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %	Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
Arriva, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Kranj/Slowenien	EUR	47.276	100,00	TGM (Holdings) Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	14	100,00	TGMGroup Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	1.203	100,00
Autobusni kolodovr d.o.o. Karlovac, Karlovac/Kroatien	HRK	4.553	74,65	The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	24.269	100,00
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spanien	EUR	3.246	100,00	Transcare Solutions Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	994	100,00
Autoprometno poduzeće d.d. Požega, Požega/Kroatien	HRK	72.120	80,27	Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal	EUR	- 9.803	100,00
Autos Carballo, S.L., Paseo de la Estacion/Spanien	EUR	4.516	100,00	TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	1.015	100,00
Autoservizi F.V.G. S.P.A. - SAF, Udine/Italien	EUR	84.302	60,00	Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	92,00
Autotrans d.d., Cres/Kroatien	HRK	74.802	80,27	Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	93,00
Autotrans Lika d.d., Otočac/Kroatien	HRK	4.093	63,77	TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMALICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal	EUR	- 118	66,67
Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	93,67	UCPLUS A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	- 4.610	100,00
Botniatag AB, Umeå/Schweden	SEK	43.004	60,00	Velebit Turist d.o.o., Gospić/Kroatien	HRK	- 818	80,27
Bus Nort Balear s.l., Alcudia/Spanien	EUR	484	100,00	VT-ARRIVA Személyszállító és Szolgáltató Kft., Székesfehérvár/Ungarn	HUF	31.257.049	100,00
BUS Service Järműjavító és Szolgáltató Kft., Budapest/Ungarn	HUF	2.323.681	100,00	White Rose Bus Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Busdan 32.1 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	34.861	100,00	XC Trains Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	30.501	100,00
BUSDAN 35 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	96.466	100,00	Yorkshire Tiger Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	1.791	100,00
BUSDAN 36 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	114.430	100,00	Zeta Automotive Limited, Bicester/Vereinigtes Königreich	GBP	181	100,00
BUSDAN 37 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	223.917	100,00	AT EQUITY			
BUSDAN 38 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	45.567	100,00	AB Busspunkten Helsingborg, Helsingborg/Schweden ^{2),3)}	SEK	100	24,00
BUSDAN 39 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	34.491	100,00	Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande ^{2),3)}	EUR	5.576	50,00
BUSDAN 40 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	49.028	100,00	ATOC Limited, London/Vereinigtes Königreich ²⁾	GBP	- 16.961	23,81
Centrebus Holdings Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	544	100,00	Autopromet d.d. Slunj, Slunj/Kroatien ^{2),3)}	HRK	8.602	22,35
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00	Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal ⁵⁾	EUR	65.813	31,50
CSAD MHD Kladno a.s., Kladno/Tschechien	CZK	251.603	100,00	Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/Italien ^{2),3)}	EUR	10	65,76
DB Regio Tyne and Wear Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	- 1.165	100,00	Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien ^{2),3)}	EUR	10	25,57
EMPRESA DE BLAS Y COMPANIA S.A., Madrid/Spanien	EUR	50.207	100,00	Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien ^{2),7)}	EUR	3	33,33
ESFERA BUS S.L., Madrid/Spanien	EUR	251	100,00	Exploitation Gasoleos de la Coruña, s.l., Ferrol/Spanien ^{2),3)}	EUR	135	40,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien	EUR	317	80,14	EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/Italien ^{2),5)}	EUR	115	30,01
Grand Central Railway Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	- 16.424	100,00	Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien ^{2),3)}	EUR	8.124	30,00
Great North Eastern Railway Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00	Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/Italien ^{2),3)}	EUR	10	56,94
Great North Western Railway Company Ltd, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00	London Overground Rail Operations Limited, London/Vereinigtes Königreich ^{2),5)}	GBP	894	50,00
Greenline Travel Ltd, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	8	100,00	NRES Limited, London/Vereinigtes Königreich ²⁾	GBP	71	20,00
INTEGRAL AVTO prodaja, servisi in tehnični pregledi vozil d.o.o., Jesenice/Slowenien	EUR	2.966	100,00	Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/Italien ⁵⁾	EUR	9.861	50,00
KD SERVIS a.s., Kladno/Tschechien	CZK	60.746	100,00	Rail Settlement Plan Limited, London/Vereinigtes Königreich ²⁾	GBP	- 567	20,00
London and North Western Railway Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	8.861	100,00	Rail Staff Travel Limited, London/Vereinigtes Königreich ²⁾	GBP	- 2.208	20,00
M40 Trains Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	79.341	100,00	Rodinorm - Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon/Portugal ^{2),3)}	EUR	16	20,00
MTL Services Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	115.985	100,00	S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., Charvensod (AO)/Italien ^{2),5)}	EUR	56	33,33
NETOSEC S.L., Madrid/Spanien	EUR	44	100,00	S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali SpA, Pordenone/Italien ^{2),3)}	EUR	825	9,81
NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/Niederlande	EUR	421	100,00	TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/Italien ^{2),3)}	EUR	119	15,00
PAA Pan Alpen Adria Internationale Personenver- kehrssysteme GmbH i. L., Ludwigshafen am Rhein	EUR	68	80,27	Train Information Services Limited, London/Vereinigtes Königreich ²⁾	GBP	- 15	20,00
Panturist dioničko društvo za prijevoz putnika i turizam d.d., Osijek/Kroatien	HRK	8.167	99,88	Trieste Trasporti S.P.A., Trieste/Italien ³⁾	EUR	63.060	39,94
Premier Buses Ltd, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	2.000	100,00	Viajeros del Eo, Ferrol/Spanien ^{2),3)}	EUR	10	50,00
SAD INVEST, s.r.o., Trnava/Slowakei	EUR	1.226	60,50	West Yorkshire Ticketing Company Limited, Altrincham/Vereinigtes Königreich ^{2),3)}	GBP	0	42,47
Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	- 2	100,00	WSMR (Holdings) Limited, London/Vereinigtes Königreich ^{2),8)}	GBP	0	50,00
Teamdeck Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00				

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
DB SCHENKER			
VOLLKONSOLIDIERT			
Air Terminal Handling SAS, Tremblay en France/Frankreich	EUR	2.200	100,00
Almoayed Schenker W.L.L., Manama/Bahrain	BHD	1.095	51,00
Anterist+Schneider Zeebrugge BVBA, Zeebrugge/Belgien	EUR	1.421	100,00
AO Schenker, Moskau/Russland	RUB	245.580	100,00
AS Schenker, Tallinn/Estland	EUR	7.885	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import - Export SAS, Striving-Wendel/Frankreich	EUR	1.856	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	942	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/Südafrika	ZAR	1.153	86,75
Bischof Gesellschaft mbH., Wien/Österreich	EUR	71	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/Luxemburg	SEK	38.321	100,00
Cartrend GmbH, Karlsruhe	EUR	32	69,00
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	292.416	100,00
DB Schenker (Cambodia) Limited, Phnom Penh/Kambodscha	USD	2.621	100,00
DB Schenker LLC, Minsk/Belarus (Weißrussland)	BYN	-1.250	100,00
DB Schenker GBS Bucharest S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	21.688	100,00
DB Schenker Global Services Asia Pacific Inc., Taguig City/Philippinen	PHP	454.815	100,00
DB Schenker Logistics Campus MEA (Pty) Ltd., Kempton Park/Südafrika	ZAR	11.870	47,00
DP Schenker, Kiew/Ukraine	UAH	-38.711	100,00
ELAG Emden Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden	EUR	922	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela	VES	2.505.752.384	100,00
EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden	EUR	4.858	100,00
EVH Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	25	69,00
Fastighets Aktieförbundet Orbyn, Göteborg/Schweden	SEK	8.116	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien	EUR	1.799	100,00
Intertec Asia Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	7.863	69,00
Intertec Beteiligungs-GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	29.056	69,00
Intertec GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
INTERTEC Polska Sp. z o.o., Nardarzyn/Polen	PLN	2.832	69,00
Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	17	69,00
Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
Intreprinderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	MDL	2.480	96,75
Karpeles Freight Services, Inc., Chesapeake/USA	USD	-605	100,00
KB Ädelgasen 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	88.178	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	16.863	100,00
KB Anholt 3, Stockholm/Schweden	SEK	9.106	100,00
KB Arbetsbasen 4-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	34.013	100,00
KB Ättehögen Östra 1-Helsingborg, Helsingborg/Schweden	SEK	68.400	100,00
KB Backa 107-3, Göteborg/Schweden	SEK	134.077	100,00
KB Baggböle 2:35-Umeå, Umeå/Schweden	SEK	24.862	100,00
KB Benkammen 12-Malmö, Malmö/Schweden	SEK	133.860	100,00
KB Bleket 1-Karlstad, Karlstad/Schweden	SEK	48.380	100,00
KB Distributören 3 och 4-Örebro, Örebro/Schweden	SEK	81.547	100,00
KB Forsmark 2-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	55.902	100,00
KB Forsmark 3-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	178.941	100,00
KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg/Schweden	SEK	463	100,00
KB Frysén 1 Visby, Visby/Schweden	SEK	12.594	100,00
KB Fryshuset 3-Visby, Visby/Schweden	SEK	1.029	100,00

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
KB Köpmannen 10-Västerås, Västerås/Schweden	SEK	35.890	100,00
KB Langtradaren 2 Borlänge, Borlänge/Schweden	SEK	34.729	100,00
KB Lertaget 1, Skara, Skara/Schweden	SEK	44.718	100,00
KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö/Schweden	SEK	59.337	100,00
KB Maskinen 3-Linköping, Linköping/Schweden	SEK	65.626	100,00
KB Önnestad 108-4-Kristianstad, Kristianstad/Schweden	SEK	41.820	100,00
KB Överön 1:66-Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/Schweden	SEK	9.884	100,00
KB Pantern 1-Växjö, Växjö/Schweden	SEK	37.725	100,00
KB Reläet 8-Norrköping, Norrköping/Schweden	SEK	25.471	100,00
KB Sörby 24:3-Gävle, Gävle/Schweden	SEK	38.100	100,00
KB Storheden 1:8-Luleå, Luleå/Schweden	SEK	30.975	100,00
KB Transporten 1-Hultsfred, Hultsfred/Schweden	SEK	18.647	100,00
KB Transportören 1-Värnamo, Värnamo/Schweden	SEK	87.152	100,00
KB Vindtrycket 1-Borås, Borås/Schweden	SEK	64.954	100,00
KB Vivstamon 1:13-Timrå, Timrå/Schweden	SEK	47.546	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoen/Finland	EUR	785	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere/Finland	EUR	1.654	100,00
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentautankatu/Finland	EUR	1.193	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku/Finland	EUR	961	100,00
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden	SEK	9.703	100,00
Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/Luxemburg	EUR	1.652	100,00
MTS HandelService GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
MTS MarkenTechnikService GmbH & Co. KG, Rülzheim	EUR	56.626	69,00
MTS MarkenTechnikService Verwaltungs-GmbH, Rülzheim	EUR	139	69,00
PT. Schenker Petrolog Utama, Jakarta/Indonesien	USD	25.962	71,00
Redhead Freight Limited, Bradford/Vereinigtes Königreich	GBP	8.620	100,00
Redhead Holdings Limited, Bradford/Vereinigtes Königreich	GBP	634	100,00
Rengaslinja Oy, Nokia/Finland	EUR	640	100,00
SCHENKER & CO AG, Wien/Österreich	EUR	131.301	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	SGD	781.285	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	283.469	100,00
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	EUR	35.568	100,00
Schenker (L.L.C.), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	193.857	100,00
Schenker (Lao) Sole Co., Ltd., Vientiane/Laos	LAK	200.994	100,00
Schenker (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	NZD	7.558	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand	THB	447.189	100,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	1.763.786	100,00
Schenker A.E., Athen/Griechenland	EUR	-2.417	100,00
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	DKK	130.649	100,00
Schenker AB, Göteborg/Schweden	SEK	-46.842	100,00
Schenker AG & Co. Beteiligungsverwaltungs OHG, Essen	EUR	176	100,00
Schenker Åkeri AB, Göteborg/Schweden	SEK	156.733	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	EUR	1.628.127	100,00
Schenker Americas, Inc., Miami/USA	USD	177.959	100,00
Schenker Angola, Limitada, Luanda/Angola	AOA	-265.227	99,90
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	ARS	20.552	100,00
Schenker AS, Oslo/Norwegen	NOK	657.575	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	AUD	154.849	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Peking/China	CNY	899	70,00

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Peking / China	CNY	93.788	70,00
Schenker Business Services LLC, Moskau / Russland	RUB	389.240	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago / Chile	CLP	6.413.829	100,00
Schenker China Ltd., Pudong / Shanghai / China	CNY	2.376.548	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg / Schweden	SEK	11.335	100,00
Schenker d.d., Ljubljana / Slowenien	EUR	23.745	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo / Bosnien-Herzegowina	BAM	1.508	100,00
Schenker d.o.o., Zagreb / Kroatien	HRK	16.963	100,00
Schenker d.o.o., Novi Banovci / Serbien	RSD	171.994	100,00
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg / Schweden	SEK	135.328	100,00
Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen	EUR	- 404	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main	EUR	56	100,00
Schenker Distribution Solutions, Inc., Paranaque-Stadt / Philippinen	PHP	84.651	98,51
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo / Brasilien	BRL	44.171	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje / Mazedonien	MKD	87.834	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo / Ägypten	EGP	112.073	100,00
SCHENKER EOOD, Sofia / Bulgarien	BGN	44.498	100,00
Schenker Equipment AB, Göteborg / Schweden	EUR	7.682	100,00
Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main	EUR	25	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg / Schweden	SEK	16.823	100,00
Schenker Flight Services GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.764	100,00
Schenker Flight Services International (H.K.) Limited, Hongkong / Hongkong	HKD	16.672	100,00
SCHENKER FRANCE SAS, Montaigu Cedex / Frankreich	EUR	201.330	100,00
Schenker Global Management & Services GmbH, Essen	EUR	- 3.332	100,00
Schenker Global Management & Services PTE. LTD., Singapur / Singapur	SGD	1.265	100,00
Schenker Global Management & Technology Center Americas Inc., Miami / USA	USD	736	100,00
Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen	EUR	155	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi / Indien	INR	4.193.510	100,00
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong / Hongkong	HKD	2.294.729	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau / Macau	HKD	32.057	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexico City / Mexiko	MXN	863.008	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera Borromeo (MI) / Italien	EUR	76.348	100,00
Schenker Jinbei Logistics (Shenyang) Co. Ltd., Shenyang / China	CNY	154.447	50,00
Schenker Kazakhstan LLP, Almaty / Kasachstan	KZT	48.782	100,00
Schenker Khimji's LLC, Maskat / Sultanat Oman	OMR	649	60,00
Schenker Korea Ltd., Seoul / Republik Korea	KRW	46.718.752	100,00
Schenker Limited, London / Vereinigtes Königreich	GBP	32.705	100,00
Schenker Limited, Nairobi / Kenia	KES	12.359	100,00
Schenker Logistics (Bangladesh) Limited, Dhaka / Bangladesch	BDT	202.847	57,50
Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu / China	CNY	26.298	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing / China	CNY	33.057	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou / China	CNY	90.445	100,00
Schenker Logistics (Jiaxing) Co., Ltd., Jiaxing / China	CNY	283.577	100,00
Schenker Logistics (Kunshan) Co., Ltd., Kunshan / China	CNY	50.870	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur / Malaysia	MYR	316.387	100,00

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai / China	CNY	126.370	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen / China	CNY	16.006	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou / China	CNY	117.431	100,00
Schenker Logistics (Thai) Ltd., Bangkok / Thailand	THB	- 116.651	100,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen / China	CNY	75.672	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg / Schweden	SEK	- 32.184	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba-Stadt / Philippinen	PHP	15.194	100,00
Schenker Logistics L.L.C., Abu Dhabi / Vereinigte Arabische Emirate	AED	43.462	100,00
Schenker Logistics Nederland B.V., Rotterdam / Niederlande	EUR	69.720	100,00
Schenker Logistics Romania S.A., Bukarest / Rumänien	RON	351.905	99,53
Schenker Logistics S.A., Barcelona / Spanien	EUR	119.728	100,00
Schenker Logistics Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt / Vietnam	VND	68.288.168	100,00
Schenker Logistics W.L.L., Doha / Qatar	QAR	581	60,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Ludelange / Luxemburg	EUR	3.710	100,00
Schenker Manila Administrative Competence Center Inc., Taguig City / Philippinen	PHP	353.806	100,00
Schenker Maroc S.A.S, Casablanca / Marokko	MAD	16.714	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai / Vereinigte Arabische Emirate	AED	338.952	100,00
Schenker Myanmar Co., Ltd., Yangon / Myanmar	MMK	1.783.294	100,00
Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek / Namibia	NAD	- 1.246	100,00
Schenker Nederland B.V., Tilburg / Niederlande	EUR	20.587	100,00
Schenker Nemzetközi Szállítmányozási és Logisztikai Kft., Szigetszentmiklós / Ungarn	HUF	6.449.859	100,00
Schenker NV, Antwerpen / Belgien	EUR	16.172	100,00
Schenker Ocean Freight Services WLL, Doha / Qatar	QAR	849	60,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto / Kanada	CAD	60.899	100,00
Schenker OY, Helsinki / Finnland	EUR	92.510	100,00
Schenker Panama S.A., Panama-Stadt / Panama	USD	1.389	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima / Peru	PEN	- 2.218	100,00
Schenker Philippines (Subic) Inc., Subic / Philippinen	PHP	103.236	100,00
Schenker Philippines, Inc., Makati-Stadt / Philippinen	PHP	601.103	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg / Schweden	SEK	345.084	100,00
SCHENKER RE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin / Irland	EUR	43.479	100,00
Schenker S.A., Guatemala-Stadt / Guatemala	GTQ	- 23.387	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava / Slowakei	EUR	6.760	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad / Saudi-Arabien	SAR	28.461	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich / Schweiz	CHF	44.970	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing / China	CNY	41.143	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., Singapur / Singapur	SGD	360.567	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando / Südafrika	ZAR	148.293	86,75
Schenker Sp. z o.o., Warschau / Polen	PLN	337.802	99,68
SCHENKER spol. s r.o., Prag / Tschechien	CZK	921.234	100,00
Schenker Technik GmbH, Essen	EUR	5.180	100,00
Schenker Technology Center (Warsaw) sp. z o.o., Warschau / Polen	PLN	7.813	100,00
Schenker Transitarios, S.A., Loures / Portugal	EUR	12.220	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg / Schweden	SEK	21.707	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg / Niederlande	EUR	6.678	100,00

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	VND	900.763.110	100,00
Schenker, Inc., New York/USA	USD	152.164	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	TRY	125.463	55,00
Schenkerocéan Ltd, Wanchai/Hongkong	HKD	6.746	100,00
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	JPY	5.787.575	80,00
SIA Schenker, Riga/Lettland	EUR	6.222	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland	EUR	265	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Furth im Wald	EUR	1.420	100,00
TEGRO AG, Schwerzenbach/Schweiz	CHF	5.707	62,10
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden	SEK	1.332	100,00
TRANSNA Spedition GmbH, Offenbach am Main	EUR	13.297	100,00
Transport-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (vormals J. Hevecke TRG) i. L., Hamburg	EUR	478	96,70
Transworld Asig - Broker de Asigulare SRL, Bukarest/Rumänien	RON	350	99,53
UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen	EUR	736	100,00
Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	1.699	69,00
AT EQUITY			
ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana, Ljubljana/Slowenien ^{2),3)}	EUR	12.199	33,72
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz ^{2),3)}	CHF	3.045	26,00
Autoport Emden GmbH, Emden ^{2),3)}	EUR	100	33,30
Bäckebols Åkeri AB, Göteborg/Schweden ^{2),3)}	SEK	56.002	35,00
BTU - Bilspeidition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden ^{2),3)}	SEK	6.354	50,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover ^{2),3)}	EUR	97	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel ^{2),3)}	EUR	3.457	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen ^{2),3)}	NOK	15.828	33,30
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien ^{2),4)}	EUR	1.043	20,00
I.M. »Moldromukrtrans« S.R.L., Chisinau/Moldawien ^{2),3)}	MDL	13.730	33,17
Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria/Spanien ^{2),3)}	EUR	407	24,75
Trans Jelabel S.L., Aldeamayorde S Martin/Spanien ^{2),4)}	EUR	736	20,00
Värnamo Åkeri AB, Värnamo/Schweden ^{2),3)}	SEK	18.863	50,00
Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen ^{2),3)}	NOK	16.380	50,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

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

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2019.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2018.

⁵⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2015.

⁷⁾ Daten für Geschäftsjahr 2017.

⁸⁾ Daten für Geschäftsjahr 2016.

⁹⁾ Daten aus Liquidationsbilanz per 1. Juli 2018.

(42) Vorstand, Aufsichtsrat und Aufsichtsratsausschüsse

Angaben zu den Namen und den Mitgliedschaften in (a) anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und (b) vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG sind nachfolgend dargestellt.

VORSTAND

Dr. Richard Lutz

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

- a)**
- Schenker AG (bis 31. März 2020; Vorsitz)
 - DB Cargo AG (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)**
- Arriva plc, Sunderland/Vereinigtes Königreich
(Member of the Board of Directors bis 3. April 2002;
Chairman of the Board of Directors)
 - DB Stiftung gGmbH (Beirat, Vorsitz)

Dr. Levin Holle (seit 1. Februar 2020)

Ressort Finanzen&Logistik,
Berlin

- a)**
- Schenker AG (seit 1. April 2020; Vorsitz seit 14. April 2020)
 - DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (seit 1. Oktober 2020)
- b)**
- Arriva plc, Sunderland/Vereinigtes Königreich
(seit 1. März 2020; Chairman of the Board of Directors
seit 14. April 2020)

Berthold Huber

Ressort Personenverkehr,
Weilheim

- a)**
- DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)
 - DB Fernverkehr AG (Vorsitz)
 - DB Regio AG (Vorsitz)
 - DB Cargo AG (bis 25. Juni 2020)
 - DEVK Allgemeine Lebensversicherungs AG
- b)**
- Arriva plc, Sunderland/Vereinigtes Königreich
(bis 28. Februar 2020; Chairman of the Board of Directors)

Prof. Dr. Sabina Jeschke

Ressort Digitalisierung&Technik,
Berlin

- a)**
- Schenker AG
 - DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (Vorsitz seit 14. Januar 2020)
 - DB Systemtechnik GmbH (Vorsitz)
 - DB Systel GmbH (Vorsitz)
 - DB broadband GmbH (seit 30. Juni 2020; Vorsitz)
 - Körber AG

Dr. Sigrid Nikutta

Ressort Güterverkehr,
Berlin

- a)**
- DB Cargo Polska S.A. (Vorsitz)
 - Vossloh AG (bis 31. Mai 2020; stellvertretender Vorsitz)

- b)** > DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)
- > Deutsche Bank Ost (Beirat)
 - > Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (stellvertretender Vorsitz des Senats)
 - > Verein Berliner Kaufleute und Industrieller (VBKI) (Präsidium)
 - > Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG (Verwaltungsrat)

Ronald Pofalla

Ressort Infrastruktur,
Mülheim an der Ruhr

- a)** > DB Netz AG (Vorsitz)
- > DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG
- b)** > Verband der Sparda-Banken e. V. (Beirat)
- > Initiativkreis Ruhr GmbH (Beirat)

Martin Seiler

Ressort Personal & Recht,
Unkel

- a)** > Schenker AG
- > DB Cargo AG
 - > DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
 - > DB JobService GmbH (Vorsitz)
 - > DB Zeitarbeit GmbH (Vorsitz)
 - > DB Station & Service AG (Vorsitz)
 - > DB Energie GmbH (Vorsitz)
 - > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b)** > DB Stiftung gGmbH (Beirat)

AUFSICHTSRAT

Michael Odenwald

Staatssekretär a. D.,
Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Kleinmachnow

- a)** > Fraport AG
- > DB Stiftung gGmbH (Beirat)

Klaus-Dieter Hommel*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 15. Mai 2020),
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Großefehn-Felde

- a)** > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - > DEVK Pensionsfonds-AG
 - > DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
 - > DB Fernverkehr AG
 - > DB Regio AG
 - > DB Vertrieb GmbH

Alexander Kirchner* (bis 25. März 2020)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Runkel

- a)** > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
- > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
 - > DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG (Vorsitz)

Torsten Westphal* (25. März 2020 bis 31. Mai 2020)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
(25. März 2020 bis 25. April 2020),
Gewerkschaftssekretär (seit 22. April 2020),
Magdeburg

- a)** > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - > DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
 - > DEVK Vermögens- und Beteiligungs-AG
 - > Sparda-Bank Berlin eG

Jürgen Beuttler*

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

Martin Burkert* (seit 18. Juni 2020)

Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Nürnberg

- a)** > DB Cargo AG (stellvertretender Vorsitz)
- > S-Bahn Berlin GmbH (stellvertretender Vorsitz)
 - > DB JobService GmbH (seit 28. Juli 2020 stellvertretender Vorsitz)
 - > DEVK Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft (1. November 2015 bis 29. April 2020 stellvertretender Vorsitz; seit 29. April 2002 Vorsitz)
 - > DEVK Pensionsfonds-AG (seit 28. April 2020)
 - > DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (seit 29. April 2002)
 - > Adler Versicherung AG
- b)** > Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Werner Gatzert (seit 18. Februar 2020)

Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,
Teltow

- a)** > PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH (Vorsitz)
- > Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
- b)** > Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BimA) (Vorsitzender des Verwaltungsrats)

Dr. Ingrid Hengster

Mitglied des Vorstands der KfW Bankengruppe,
Frankfurt am Main

- a)** > Thyssen Krupp AG (bis 30. September 2020)
 - > KfW Capital GmbH & Co. KG (Vorsitz)
 - > KfW IPEX-Bank GmbH (seit 1. November 2020; Vorsitz)
 - > Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH (seit 1. November 2020; stellvertretender Vorsitz)
- b)** > Europäische Investitionsbank (EIB), Luxemburg (Sachverständige des Verwaltungsrats)

Jörg Hensel*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
Vorsitzender des Geschäftsfeldbetriebsrats der DB Cargo,
Vorsitzender des Europäischen Betriebsrats der DB AG,
Hamm

- a)** > DB Cargo AG
 - > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (seit 11. Dezember 2020)
- b)** > DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)
 - > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (bis 29. Februar 2020; Mitgliedervertreter)

Cosima Ingenschay* (seit 25. März 2020)

Bundesgeschäftsführerin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Berlin

- a)** > DB Station&Service AG (seit 1. Juni 2020; stellvertretender Vorsitz)
 - > DB Netz AG (bis 31. März 2020)
 - > DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
 - > DEVK Vermögens- und Beteiligungs-AG (seit 1. April 2020; stellvertretender Vorsitz)
 - > DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (seit 1. April 2020; Vorsitz)
 - > DGB Rechtsschutz GmbH (seit 1. Februar 2020)
- b)** > DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (seit 1. April 2020; Beiratsvorsitzende)

Prof. Dr. Susanne Knorre

Unternehmensberatung,
Hannover

- a)** > Salzgitter AG
 - > Rain Carbo Germany GmbH (Firmierung bis 2. August 2020: RÜTGERS Germany GmbH)
 - > Norddeutsche Landesbank
 - > STEAG GmbH

Jürgen Knörzer*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG,
Schwarzach

- a)** > DB Regio AG
 - > DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

Dr. Jürgen Krumnow (bis 25. März 2020)

Selbstständiger Unternehmer,
Wiesbaden

Kirsten Lühmann

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Hermannsburg

- a)** > Nürnberger Beamten-Lebensversicherung AG
 - > Nürnberger Beamten Allgemeine Versicherung AG

Heike Moll*

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der DB Station&Service AG,
München

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

Dr. Immo Querner (seit 25. März 2020)

Ehemaliges Vorstandsmitglied der HDI VaG und der Talanx AG,
Unternehmensberater,
Celle

- a)** > Ampega Investment GmbH, Köln** (bis 31. August 2020; stellvertretender Vorsitz)
 - > E+S Rückversicherung AG, Hannover** (bis 31. August 2020)
 - > Talanx Finance S.A., Luxemburg** (bis 31. August 2020; Verwaltungsrat, Vorsitz)
 - > HDI International AG, Hannover** (bis 31. August 2020)
 - > Talanx Service AG, Hannover** (bis 31. August 2020)
 - > Talanx Systeme AG, Hannover** (bis 31. August 2020)
 - > Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin (bis 31. August 2020; Präsidium als vereinsrechtlicher Vorstand)
- b)** > INSR ASA, Oslo (seit 20. Mai 2020; Verwaltungsrat)
 - > Ampega Asset Management GmbH, Köln** (bis 31. August 2020; Vorsitz)
 - > Ampega Real Estate GmbH, Köln** (bis 31. August 2020)
 - > Talanx Reinsurance Broker GmbH** (bis 31. August 2020; Vorsitz)
 - > Frankfurter Wertpapierbörse (bis 31. August 2020; Börsenrat)

Eckhardt Rehberg

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Marlow

Mario Reiß*

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

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

Regina Rusch-Ziemba* (bis 25. März 2020)

Angestellte der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Hamburg

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

Christian Schmidt

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Rechtsanwalt,
Fürth

Jens Schwarz*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Deutschen Bahn AG,
Chemnitz

- a)** > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
 Lebensversicherungsverein a. G.
 Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 (stellvertretender Vorsitz)
 > DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
b) > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
 Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
 Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Veit Sobek*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Halberstadt

- a)** > Bundesbahn-Wohnungsbaugesellschaft Kassel GmbH
 > DB broadband GmbH (seit 1. Juli 2020)
b) > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
 Lebensversicherungsverein a. G.
 Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Elisabeth Winkelmeier-Becker (seit 25. März 2020)

Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium
für Wirtschaft und Energie,
Siegburg

- a)** > Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH (DEG)
 (seit 26. August 2020)

Oliver Wittke (bis 25. März 2020)

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Gelsenkirchen

Dr. Tamara Zieschang

Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur,
Magdeburg

- a)** > Deutsche Flugsicherung GmbH (seit 26. Februar 2020; Vorsitz)
b) > Deutsche Bundesstiftung Umwelt (seit 1. April 2020; Kuratorium)

AUFSICHTSRATSAUSSCHÜSSE

Mitglieder des Präsidialausschusses

- > Michael Odenwald (Vorsitz)
 > Alexander Kirchner (bis 25. März 2020)
 > Torsten Westphal (seit 25. März 2020 bis 25. April 2020)
 > Klaus-Dieter Hommel (seit 15. Mai 2020)
 > Sts'in Dr. Tamara Zieschang
 > Jens Schwarz

Mitglieder des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses

- > Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz; bis 25. März 2020)
 > Dr. Immo Querner (Vorsitz; seit 25. März 2020)
 > Sts'in Dr. Tamara Zieschang
 > Jörg Hensel
 > Regina Rusch-Ziemba (bis 25. März 2020)
 > Cosima Ingenschay (seit 25. März 2020)

Mitglieder des Personalausschusses

- > Michael Odenwald (Vorsitz)
 > Alexander Kirchner (bis 25. März 2020)
 > Torsten Westphal (seit 25. März 2020 bis 25. April 2020)
 > Klaus-Dieter Hommel (seit 15. Mai 2020)
 > Sts'in Dr. Tamara Zieschang
 > Jens Schwarz

Mitglieder des Vermittlungsausschusses

- > Michael Odenwald (Vorsitz)
 > Alexander Kirchner (bis 25. März 2020)
 > Torsten Westphal (seit 25. März 2020 bis 25. April 2020)
 > Klaus-Dieter Hommel (seit 15. Mai 2020)
 > Sts'in Dr. Tamara Zieschang
 > Jens Schwarz

Berlin, den 2. März 2021

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

** Konzernverbundene Mandate; Konzernobergesellschaft: HDI VaG, Hannover.

GRI
102-56

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin

PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben den Konzernabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2020, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis, dem Konzern-Eigenkapitalspiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Konzern-Anhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die im Abschnitt »Sonstige Informationen« unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- > entspricht der beigegefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2020 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und
- > vermittelt der beigegefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt »Sonstige Informationen« genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

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

GRUNDLAGE FÜR DIE PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Die Prüfung des Konzernabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

und des Konzernlageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

SONSTIGE INFORMATIONEN

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

- > den Corporate Governance-Bericht nach Ziffer 7.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes
- > die im Abschnitt »Grundlagen« des Konzernlageberichts enthaltene nichtfinanzielle Konzernerklärung nach § 315b Abs. 1 HGB.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Integrierten Berichts ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

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

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

- > wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- > anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DEN KONZERNABSCHLUSS UND DEN KONZERNLAGEBERICHT

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

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

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

VERANTWORTUNG DES ABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

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

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

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

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

- > beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- > holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- > beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- > führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Berlin, den 3. März 2021

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper
Wirtschaftsprüfer

Philipp Medrow
Wirtschaftsprüfer



Anhang zur Nachhaltigkeit

254 > Nachhaltigkeitsberichterstattung

254 > Governance

258 > Einkauf

260 > Ökologie

262 > Soziales

266 > Vermerk des unabhängigen Wirtschafts-
prüfers über eine betriebswirtschaftliche
Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicher-
heit über Nachhaltigkeitsinformationen

Nachhaltigkeitsbericht- erstattung

GRI 102-50 102-51 102-52 102-54 102-56
Der Integrierte Bericht 2020 bezieht sich auf das Berichts- beziehungsweise Kalenderjahr 2020. Um einen Vergleich der Angaben zu ermöglichen, werden für den Großteil der Kennzahlen auch Werte aus den Kalenderjahren 2019 und 2018 dargestellt. Der Integrierte Bericht wird jährlich veröffentlicht. Der Integrierte Bericht 2020 wurde am 25. März 2021 (Integrierter Bericht 2019; 26. März 2020) veröffentlicht. Der Integrierte Bericht adressiert die *wesentlichen Stakeholdergruppen* → 50 des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern). Durch die Berichterstattung werden alle wesentlichen ökonomischen, sozialen und ökologischen Aspekte abgedeckt. Alle voll-konsolidierten Gesellschaften des DB-Konzerns sind in die Berichterstattung einbezogen. Gibt es Abweichungen von diesem Berichtskreis, ist dies angegeben.

Die Erhebungsmethoden und Berechnungsgrundlagen für die Daten im Integrierten Bericht orientieren sich an geltenden Standards.

Der Integrierte Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards in der Berichtsoption Kern (Core) erstellt. Im *Global-Reporting-Initiative-(GRI-)Inhaltsindex* → 268 f. verweisen wir auf Inhalte zu allgemeinen und spezifischen Standardangaben. Gleichzeitig dienen die Informationen des Integrierten Berichts als Fortschrittsbericht für die Umsetzung der zehn Prinzipien des *UN Global Compact* → 269. Zudem wurden wesentliche Inhalte, Indikatoren und Textpassagen durch einen unabhängigen Dritten, die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), mit begrenzter Sicherheit (Limited Assurance) geprüft.

Governance

GRI 102-16
COMPLIANCE

GRI 103
Ziele und Managementansatz

Im DB-Konzern ist Compliance integraler Bestandteil der Unternehmenskultur. Der Konzernvorstand hat eine Initiative für eine starke Compliance verabschiedet, deren Ziel eine Weiterentwicklung des Compliance-Management-Systems im DB-Konzern ist, um weiterhin State of the Art zu bleiben und eine gute Compliance nachhaltig zu prägen. Die Sichtbarkeit von Compliance ist in diesem Rahmen durch Verankerung in der *Strategie Starke Schiene* → 68 ff. weiter ausgebaut worden.

Das Compliance-Management-System (CMS) basiert auf nationalen und internationalen rechtlichen Anforderungen und etablierten Standards wie dem Wirtschaftsprüfungsstandard IDW PS 980. Der DB-Konzern wendet zudem die Richtlinie der Bundesregierung zur Korruptionsprävention in der Bundesverwaltung sinngemäß an. Das CMS soll sicherstellen, dass Compliance-Risiken frühzeitig erkannt und entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen implementiert werden. Die Wirksamkeit unseres CMS überprüfen wir kontinuierlich und nehmen gegebenenfalls erforderliche Anpassungen vor. Compliance ist weiterhin ein Bestandteil des *internen Kontrollsystems (IKS)* → 169, auch nach dessen Überarbeitung im Berichtsjahr. Die Konzernrevision prüft daher unter anderem das CMS im DB-Konzern als Teil der IKS-BiMoG-Prüfungen. Des Weiteren lassen wir unser CMS extern überprüfen.

Aufbau- wie ablauforganisatorisch ist das Compliance-Management des DB-Konzerns durch eine Verbindung von zentralen und dezentralen Elementen gekennzeichnet. Der Chief Compliance Officer (CCO) steuert die Weiterentwicklung unseres Compliance-Management-Systems und berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden. Bei seinen Aufgaben wird der

CCO von mehr als 250 Compliance-Zuständigen unterstützt. Die Compliance-Tätigkeit in der Konzernleitung fokussiert sich insbesondere auf ihre zentrale Governance-Tätigkeit. In den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten wird die operative Verantwortung wahrgenommen.

Der intensive Austausch zentraler wie dezentraler Compliance-Zuständiger wird durch unterschiedliche Formate gewährleistet. 2020 wurden entsprechende digitale Dialogformate gestärkt. Hierzu gehört der Neuaufsatz des Compliance Cockpits, der zentralen Arbeitsplattform für alle Mitarbeitenden in Compliance-Funktionen.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie führten zu weiteren Schwerpunkten im Berichtsjahr. Dies zeigte sich unter anderem in einer neuen Akzentuierung der Risikoanalyse und Beratung durch Compliance-Zuständige hinsichtlich situationsbedingt veränderter Prozesse. Ein Fokus lag auf der ordnungsgemäßen Verwendung von Drittmitteln. Auch wurden vermehrt Fragen zum Umgang mit Spenden gestellt und beantwortet.

Compliance-Instrumente

Zielgerichtete Compliance-Instrumente wurden zum Schutz des DB-Konzerns, der Mitarbeitenden und Führungskräfte entwickelt. Dazu gehören beispielsweise verbindliche Compliance-Regelungen, Risiko- und Prozessanalysen, ein Compliance-Berichtswesen, Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen sowie ein Hinweisgebermanagementsystem.

Der Verhaltenskodex des DB-Konzerns bildet das Kernstück unseres Compliance-Management-Systems. Er definiert Standards und Erwartungen an das tägliche Handeln unserer Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden. Ergänzt wird er durch verbindliche Richtlinien, die geltende rechtliche Vorschriften im internationalen wie nationalen Geschäftsverkehr und Kontakt mit Kund*innen konkretisieren. Es ist wesentlich, dass das DB-Top-Management seine Vorbildrolle wahrnimmt. Im Berichtsjahr wurde mit dem hochrangig besetzten Disziplinarkomitee ein Gremium eingerichtet, das sich mit der Sanktionierung von Fehlverhalten in diesem Kreis befasst. Es ergänzt das Compliance-Komitee, dass sich mit konzernerheblichen Hinweisen auf schwere Gesetzesverstöße auseinandersetzt.

Compliance-Risikoanalysen sind wesentlicher Bestandteil der Risiko-steuerung im DB-Konzern und werden durch die Geschäftsfelder und Serviceeinheiten durchgeführt. Es erfolgt eine konzernweite Bestandsaufnahme der Compliance-Risiken gemäß den von der Konzernleitung gemachten Governance-Vorgaben. Das verbindliche Rahmenkonzept enthält Mindestvorgaben zu Planung, Durchführung, Berichterstattung und Follow-up.

Der Vorstand wird durch einen kompakten Jahresbericht Compliance über Compliance-Risiken bei geschäftlichen Aktivitäten des DB-Konzerns informiert. Differenziert werden die Risikolagen der Geschäftsfelder, Serviceeinheiten sowie Konzernleitungsfunktionen beschrieben sowie vorhandene risikoreduzierende Faktoren und Gegensteuerungsmaßnahmen aufgezeigt. Auch unterjährig wird der Vorstand regelmäßig über den weiteren Ausbau des Compliance-Programms sowie wesentliche Compliance-Fälle informiert. Der CCO berichtet zudem in den Sitzungen des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses des Aufsichtsrats zu Compliance-Themen.

Um unsere Compliance-Ziele nachhaltig zu erreichen, verbessern wir unsere Instrumente kontinuierlich. Im Rahmen der »Initiative für eine starke Compliance« kam dabei zwei Maßnahmen ein besonderes Gewicht zu. Die neue Compliance-Kommunikationskampagne unterstreicht mit verschiedenen kleinen Filmen die Bedeutsamkeit der in unserem Verhaltenskodex beschriebenen Prinzipien für alle Beschäftigten im DB-Konzern. Des Weiteren wurde ein neues verpflichtendes Schulungsprogramm schwerpunktmäßig für das Top-Management im DB-Konzern konzipiert. Dieses ergänzt das etablierte durch die Leiter der Konzernfunktionen Compliance, Revision und Recht durchgeführte Compliance-Coaching.

Das Compliance-Sensibilisierungskonzept folgt einem risiko- und bedarfsorientierten Ansatz, der vorgibt, in welchem Turnus alle Führungskräfte und Mitarbeitenden zu schulen sind. Mittels Teilnahme an Präsenzveranstaltungen oder Durchführung von E-Learnings kann über einen Zeitraum von zwei bis zweieinhalb Jahren eine nahezu vollständige Trainingsabdeckung von Führungskräften und Mitarbeitenden mit mittlerem und hohem Risiko beziehungsweise Bedarf erreicht werden. Allein an Präsenzveranstaltungen zur Korruptionsprävention nahmen im Berichtsjahr mehr als 39.000 Führungskräfte und Mitarbeitende teil. Auch die im Vorjahr entwickelten neuen E-Learning-Module kamen in erheblichem Umfang zum Einsatz. Gemeinsam mit bei DB Schenker und DB Arriva spezifisch entwickelten E-Learnings wurden rund 81.000 E-Learning-Einheiten zum Thema Korruptionsprävention absolviert.

Um Informationen über mögliche Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften oder interne Regelungen zu erhalten, besteht ein konzernweites Hinweisgebersystem. Der Umgang mit eingehenden Hinweisen ist detailliert geregelt. Die implementierten Prozesse schützen die Hinweisgeber*innen. Den Interessen der betroffenen Personen wird unter anderem durch klar definierte Anforderungen an Schlüssigkeit und Erheblichkeit eines Hinweises Rechnung getragen.

Hinweisgeber*innen stehen verschiedene Wege zur Abgabe eines Hinweises offen. Hierzu gehören neben den Compliance-Teams in der Konzernleitung sowie in den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten auch drei Vertrauensanwälte, die gesetzlich zur Verschwiegenheit verpflichtet sind, und eine Ombudsfrau. Hinzu kommt ein konzernweit verwendetes elektronisches Hinweisgebersystem, das auch eine anonyme Abgabe von Hinweisen ermöglicht. Es kann in 22 Sprachen genutzt werden und steht neben Mitarbeitenden auch Kunden, Lieferanten sowie anderen Stakeholdern zur Verfügung. Im Berichtsjahr gingen über das Hinweisgebersystem Hinweise auf Korruptionsfälle im zweistelligen Bereich zentral ein.

Geschäftspartner-Compliance

Für eine erfolgreiche und nachhaltige Geschäftstätigkeit ist es auch notwendig, Geschäftspartner und Lieferanten sorgfältig auszuwählen, sie über die Werte des DB-Konzerns zu informieren und auf eine gemeinsame Wertebasis zu verpflichten. Der DB-Konzern hat unterschiedliche Formate entwickelt, um seine Geschäftspartner zu sensibilisieren und nachhaltiges Handeln in der Lieferkette stärker zu verankern.

Frei im Internet zugänglich ist das *E-Learning zum DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner* → , das im Berichtsjahr überarbeitet wurde. Es informiert über das Thema Integrität, einzuhaltende rechtliche Standards und ethische Fragen und formuliert klare Compliance-Anforderungen, wie sie sich auch in unserem Verhaltenskodex für Geschäftspartner widerspiegeln. Anhand von Beispielen aus der Praxis wird gezeigt, wie unsere Prinzipien anzuwenden sind.

Verträge und Vertragspartner werden auf Compliance-Risiken geprüft. Mittels der in den allgemeinen Einkaufsbedingungen enthaltenen Integritätsklauseln wird potenziellen Compliance-Risiken entgegengesteuert. Risikoabhängig werden weitere Compliance-Regelungen vereinbart. Dies gilt etwa für die Beauftragung von Intermediären. Bei Vorliegen schwerer Verfehlungen entscheidet der Entscheidungskreis Vergabesperre auf Basis festgelegter transparenter Kriterien über den Umgang mit dem Auftragnehmer oder Lieferanten. Kommt es zu einer Sperre, kann frühestens nach Ablauf der festgelegten Sperrfrist oder nach einem vom Auftraggeber als hinreichend bewerteten und oft viele Jahre in Anspruch nehmenden Selbstreinigungsprozess der Firma eine Geschäftspartnerschaft neu aufgebaut beziehungsweise fortgesetzt werden.

Kartellrechts-Compliance und Kartellschadensprävention

Im Rahmen von Online- beziehungsweise Präsenzs Schulungen werden Führungskräfte und Mitarbeitende fortlaufend für das Thema Kartellrecht sensibilisiert. Die Trainingsformate sind individuell auf die Anforderungen der Geschäftsfelder und der zentralen Einheiten zugeschnitten. Zielgruppe sind alle Führungskräfte und Mitarbeitenden, die Kontakt mit Wettbewerbern haben oder in anderen wettbewerbsrelevanten Funktionen tätig sind. Ergänzt werden die Trainings insbesondere durch geschäftsfeldspezifische Regelwerke und eine enge (kartell-)rechtliche Beratung.

Ein wichtiger Bestandteil der kartellrechtlichen Compliance sind auch Maßnahmen der Kartellschadensprävention. Wir betreiben zu diesem Zweck ein umfassendes Kartellschadenspräventionssystem. Ein wichtiger Teil des Systems ist es, auf kartellgeneigten Märkten Vertragsbedingungen einzusetzen, die die Lieferanten zur Einführung beziehungsweise Beibehaltung von kartellrechtlichen Compliance-Programmen verpflichten.

Menschenrechte

ZIELE UND MANAGEMENTANSATZ

Für uns sind Schutz und Förderung von Menschenrechten von größter Bedeutung. Das Thema Menschenrechte betrifft als Querschnittsthema viele verschiedene Bereiche im DB-Konzern. Über die Wahrung von Menschenrechten in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Nichtdiskriminierung sowie Arbeits- und Gesundheitsschutz innerhalb des DB-Konzerns berichten wir insbesondere im Kapitel *Soziales* → 88 ff. und 262 ff.

Auch von unseren Geschäftspartnern erwarten wir, dass sie die Menschenrechte respektieren. Unsere diesbezüglichen Anforderungen sind unter anderem im DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner formuliert. Dieser nimmt Bezug auf die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), etwa zum Schutz gegen Kinder- und Zwangsarbeit und vor Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf. Er enthält Regelungen zu einer angemessenen Entlohnung, zu geregelten Arbeitszeiten sowie zur Präferenz von regulären Beschäftigungsverhältnissen. In Verträgen mit Geschäftspartnern kann das Recht zur Auditierung vereinbart werden, samt negativer Rechtsfolgen bei Nichteinhalten des Kodex.

Wir lehnen jegliche Form moderner Sklaverei ab, sei es Zwangs- oder Pflichtarbeit, Leibeigenschaft, Menschenhandel oder Kinderarbeit, und berichten hierzu auch gemäß den Vorgaben des UK Modern Slavery Acts.

Für die weltweiten Aktivitäten von DB Schenker gelten aufgrund der größeren geografischen Risiken eigens entwickelte Social Minimum Standards. Dieses Regelwerk spezifiziert den übergeordneten Verhaltenskodex des DB-Konzerns und bietet insbesondere im internationalen Kontext Mindeststandards auch für Situationen, in denen nationale und internationale Gesetze keine angemessenen Sozialmaßnahmen vorsehen. Die Einhaltung der Social Minimum Standards wird regelmäßig in Stichproben an ausgewählten Standorten vor Ort von der Konzernrevision überprüft.

Bei Anhaltspunkten für Verstöße zu Menschenrechtsthemen stehen Mitarbeitenden, Kund*innen, Lieferanten und weiteren potenziell Betroffenen, auch anonym, verschiedene Kanäle für Meldungen zur Verfügung. Neben dem zentralen Hinweismanagement sowie den Vertrauensanwält*innen umfasst dies auch unser elektronisches Hinweisgebersystem. DB-Mitarbeitende können sich an die Ombudsfrau Personal wenden. Eingehenden Hinweisen auf mögliche menschenrechtsrelevante Verstöße gehen wir im Rahmen eines Follow-up-Prozesses nach. 2020 wurden über das Hinweisgebersystem Verdachtsfälle im Bereich Menschenrechte im mittleren zweistelligen Bereich gemeldet (überwiegend Fälle möglicher problematischer Arbeitsbedingungen sowie potenzieller Diskriminierung).

Das Thema Menschenrechte ist des Weiteren Bestandteil des *Stakeholderdialogs* → 49 f. des DB-Konzerns.

GRI
103

DATENSCHUTZ

GRI Ziele und Managementansatz

103

Datenschutz und informationelle Selbstbestimmung sollen als Grundlage von freien, demokratischen und langfristig souveränen Gesellschaften vorangetrieben werden. Wir wollen im DB-Konzern einen vorbildlichen, innovativen und nachhaltigen Datenschutz etablieren sowie ein hohes Datenschutzniveau als Qualitätsmerkmal positionieren und dadurch erreichen, dass der DB-Konzern von den Mitarbeitenden, Kund*innen und Geschäftspartnern im datenschutzrechtlichen Kontext mit Vertrauen, Respekt, Transparenz und Integrität in Verbindung gebracht wird. Dabei erfüllen wir die datenschutzrechtlichen Vorgaben, insbesondere die der EU-Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) sowie die der internen Datenschutzregelwerke.

Um unsere Ziele entsprechend umzusetzen, verfolgen wir das übergeordnete Ziel, einen datenschutzkonformen Datenverkehr innerhalb und mit Stellen außerhalb des DB-Konzerns sicherzustellen. Dies schaffen wir unter anderem durch die Verankerung des Datenschutzes im breiten Bewusstsein des DB-Konzerns, insbesondere durch Sensibilisierung und Schulung der Mitarbeitenden, eine hohe fachliche Qualität in der Beratungstätigkeit und stetige Aufmerksamkeitsmaßnahmen.

Zudem erfolgt mithilfe des Datenschutz Online Monitorings (DOM) eine laufende Analyse des Datenschutzniveaus im DB-Konzern. Hierbei werden rund 10.000 Führungskräfte befragt, um anhand ihrer Antworten das Datenschutzniveau im DB-Konzern abzuleiten und Hilfestellung für konkrete Maßnahmen zu geben, die zur Optimierung des Datenschutzes bei den Verantwortlichen beitragen. Auch die regelmäßigen Datenschutzaudits sorgen für eine hohe datenschutzrechtliche Qualität im DB-Konzern.

Darüber hinaus setzen wir auf Innovation und die Weiterentwicklung von bestehenden Instrumenten und Methoden für ein professionelles Datenschutzmanagement. Auch der Ausbau von internen und externen Netzwerken zur Verbesserung der Außenwahrnehmung des DB-Konzerns im Themenbereich Datenschutz bildet einen Schwerpunkt.

Diese Ziele setzen wir durch eine schlagkräftige Datenschutzorganisation mit zentralen und dezentralen Einheiten um: Zentral gibt es das Team Konzerndatenschutz, das die Konzernunternehmen bei der Einhaltung des Datenschutzes unterstützt und berät, insbesondere in konzernrelevanten Fragestellungen. Innerhalb des zentralen Bereichs Datenschutz gibt es vier Abteilungen: Beschäftigten- und Kundendatenschutz I (Administration) ist gemeinsam mit Beschäftigten- und Kundendatenschutz II (Training und Datenschutz-Kommunikation) für den Mitarbeitenden- und Kund*innendatenschutz mit unterschiedlichen Verantwortungsbereichen zuständig. Hinzukommen die Abteilungen Audit und technischer Datenschutz sowie die Abteilung Datenschutzmanagement national&international, die die globale und nationale Richtlinie zum Datenschutz verantwortet und die gesamte dezentrale Datenschutzorganisation führt. Diese besteht national aus Fachkräften für Datenschutz, den Vertrauenspersonen für Datenschutz sowie international aus den Privacy Manager*innen.

Die dezentralen Datenschutzexpert*innen in den einzelnen Konzernunternehmen weltweit stehen den Mitarbeitenden bei Fragen und Anliegen zum Datenschutz zur Verfügung und sorgen für eine gesetzeskonforme Um- und Durchsetzung der Regeln.

Datenschutz im DB-Konzern

Neben dem branchenübergreifenden Trend zur Digitalisierung und Vernetzung war 2020 geprägt von der Corona-Pandemie. Die datenschutzrechtliche Beratung befasste sich daher mit Fragen rund um die Corona-App, zu den Arbeitsbedingungen im Homeoffice und dem Einsatz von Video-Tools, mit Datenerhebungen zu Kontaktnachverfolgungen und mit den erforderlichen Informationen für Kund*innen und Mitarbeitende.

Um der hohen Nachfrage nach datenschutzrechtlicher Beratung nachzukommen, wurde im Zuge der Weiterentwicklung der nationalen und internationalen dezentralen Datenschutzorganisation sowie zur Unterstützung der Starke Schiene das Konzept Datenschutzorganisation 4.0 weiter vorangetrieben. Ziel des Konzepts ist die Professionalisierung des Datenschutzes im DB-Konzern. Dazu wurde eine starke Regelorganisation durch klare Aufgaben-, Rollen- und Zuständigkeitsbeschreibungen geschaffen, die durch ein Schnittstellenmanagement zur Steuerung der datenschutzrechtlichen Themen mit und zwischen Konzernleitung, Geschäftsfeldern und Konzernunternehmen unterstützt wird.

Unerlässlich für ein hohes Sicherheitsniveau innerhalb des DB-Konzerns ist auch die bereichsübergreifende Zusammenarbeit der Governance-Bereiche Datenschutz, Informationssicherheit, Konzernsicherheit und Compliance. Durch eine stetig verbesserte Zusammenarbeit können Synergien genutzt und kann gemeinsam der bestmögliche Schutz der Mitarbeitenden und Kund*innen ermöglicht werden.

DATENSCHUTZMANAGEMENTSYSTEM

Zur zentralen Aufgabe des Konzerndatenschutzes gehörte auch die Optimierung und Weiterentwicklung des Datenschutzmanagementsystems (DSMS). Dabei handelt es sich um ein systematisches Zusammenspiel aus Rollen und Verantwortlichkeiten für den Datenschutz, systematischen Prozessen, detaillierten Vorgaben, intensiver Schulung, Beratung der Fachseiten und Kontrolle der Umsetzung. Ziele des DSMS sind die Verbesserung des Wissensmanagements in der Datenschutzorganisation und für alle Verantwortlichen im DB-Konzern, die Schaffung von mehr Transparenz im Datenschutzbereich und die Umsetzung der neuen gesetzlichen Accountability-Pflichten für alle, die personenbezogene Daten verarbeiten.

Innerhalb des DSMS wurden im Berichtsjahr die datenschutzrechtliche Selbstbefähigung, die Weiterentwicklung und die Prozessoptimierung der Datenschutzorganisation verfolgt. Dazu wurden verschiedene zielgruppenspezifische Formate entwickelt, die Mitarbeitenden und Führungskräften datenschutzrelevante Inhalte anhand von anschaulichen Praxisbeispielen sowohl für das Selbststudium als auch durch Web-Talks vermitteln. Diese Formate dienen sowohl der Wissensvermittlung als auch der besseren Sichtbarkeit der Datenschutzorganisation im DB-Konzern.

Bisherige Formate zur Zusammenarbeit und zum Austausch wurden verschlankt, umgestaltet und standardisiert (zum Beispiel das Beschwerdemanagement). Die internen und externen Auftritte des Datenschutzes wurden für eine vereinfachte Auffindbarkeit von Informationen neu gestaltet und überarbeitet. Für einen einheitlichen Wissensstand in der Beratung wurde eine Toolbox erstellt, die insbesondere neue Mitarbeitende im Datenschutz in ihrem Beratungsalltag unterstützt.

In der datenschutzrechtlichen Beratung drehte sich 2020 sehr viel um europäische Vorgaben. Dabei wirkten sich vor allem die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) und die sich ändernde Rechtslage im Bereich E-Privacy sehr stark auf die Beratung aus. So stellten insbesondere die Urteile des EuGH zum Privacy Shield (»Schrems II«) und in Sachen Cookies (»Planet49«) einen Schwerpunkt der Beratung dar, da sie es erforderlich machten, umfassend die bisher eingegangenen Kooperationen mit Dritten außerhalb des DB-Konzerns zu überprüfen.

Ein weiterer Fokus lag auf der datenschutzrechtlichen Betrachtung von Automatisierung, insbesondere der Pilotierung des autonomen Fahrens, und der Beratung zu Digitalisierungsthemen, wie HR-Analytics, Cybersecurity und der Beratung von DB-Start-ups. Ständiger Schwerpunkt ist das Themenfeld Beschäftigendatenschutz. Hier war der Datenschutz vor allem

bei der schnellen Umsetzung eines virtuellen Onboardings gefragt, um die Einstellungen von rund 25.000 neuen Mitarbeitenden zu ermöglichen und alle datenschutzrechtlichen Fragen rund um das Homeoffice zu klären. Aufgrund der Corona-Pandemie war viel datenschutzrechtliche Beratung gefragt zum Einsatz von Kollaborationstools und Videokonferenzsystemen. Darüber hinaus ist aufgrund des Evergreen-Ansatzes von Microsoft die Weiterentwicklung von Office 365 ein Dauerberatungsthema, ebenso die Überprüfungen von auf DB-Webseiten und DB-Apps eingesetzten Cookie-Layer-Lösungen sowie die regelmäßige und strukturierte Auditierung der Cloudlösungen im DB-Konzern.

Darüber hinaus gewährleistet der Konzerndatenschutz die fortwährende Kommunikation und Konsultation mit den zuständigen Datenschutzaufsichtsbehörden.

Neben der fortlaufenden Auditierung konzernrelevanter Verfahren im Kunden- und Beschäftigendenschutz stellte die Prüfung rund um den Einsatz und Rollout mobiler Endgeräte für alle Beschäftigten im DB-Konzern einen Schwerpunkt im Berichtsjahr da. Darüber hinaus waren die Prüfungen zahlreicher Apps für Kund*innen und Mitarbeitende sowie neuer Technologien zur optisch-visuellen Beobachtung (zum Beispiel Drohnen) Auditschwerpunkte in 2020.

GRI 102-43 Datenschutz-Beirat

Das Themenfeld Digitalisierung und Datenschutz dominierte 2020 die Beratungen. Dabei standen die datenschutzrelevanten Aspekte beziehungsweise der Schutz der Persönlichkeitsrechte von Mitarbeitenden und Kund*innen im Mittelpunkt. Behandelt wurden Themen wie das Programm *Digitale Schiene Deutschland* → 132, die Arbeit des Data Intelligence Centers sowie die Aktivitäten zur Videoüberwachung oder zur Corporate Digital Responsibility. Einen weiteren Schwerpunkt bildete der Diskurs zur Gewährleistung des Datenschutzes und der Datensicherheit bei der Migration von IT-Anwendungen in die DB Enterprise Cloud. Darüber hinaus wurde die Corona-Warn-App und deren Einsatz im dienstlichen Umfeld intensiv beraten.

Der Datenschutz-Beirat berät den Vorstand seit 2010 in den relevanten Fragen des Datenschutzes, dabei leistet er einen wichtigen Beitrag zum Stakeholderdialog. Das Gremium hat 2020 zum sechsten Mal in Folge den Datenschutz-Award verliehen, einen Preis für innovative und vorbildliche Projekte zum Datenschutz im DB-Konzern. Der Datenschutz-Award 2020 in Gold ging an das Projektteam »Little Monsters – IT Data Security Campaign« von DB Cargo UK, eine digitale Sensibilisierungskampagne, die in verständlicher und zugleich sympathischer Art und Weise mittels vier »kleiner Monster« das Bewusstsein für die Themen Datensicherheit und Datenschutz hervorragend stärkt.

INFORMATIONSSICHERHEIT

GRI 103 Ziele und Managementansatz

Ein zunehmend vernetztes globales Umfeld und die rasant fortschreitende Digitalisierung machen Informationssicherheit zur Priorität. Es ist für Unternehmen essenziell, Risiken rechtzeitig zu erkennen, frühzeitig Gegenmaßnahmen zu etablieren und auf Vorfälle schnell und entschieden zu reagieren. Unser oberstes Ziel ist der zukunftsfähige Schutz der informationstechnologischen (IT) und operativ-technologischen (OT) Infrastruktur.

Verantwortlich für die Informationssicherheit im DB-Konzern ist der Chief Security Officer (CSO). Er berichtet an den Chief Information Officer (CIO) des DB-Konzerns und an den Vorstand. Damit wird die Aufmerksamkeit des Top-Managements für diese Themen sichergestellt. Zentrale Aufgabe sind die Weiterentwicklung der Informationssicherheit im DB-Konzern und der Aufbau einer nachhaltigen Informationssicherheitskultur. Dazu gehört die Etablierung zukunftsfähiger Prozesse, Maßnahmen und Lösun-

gen auf Basis international anerkannter und umsetzbarer Standards, die für neue und bestehende IT-/OT-Projekte gleichermaßen gelten. Alle Lieferanten, die mit uns zusammenarbeiten, müssen zudem fest definierte Sicherheitsanforderungen gewährleisten. Das gilt für die Zusammenarbeit mit großen Cloud-Providern, etwa Microsoft Azure oder Amazon Web Services, ebenso wie für kleine und mittelgroße Lieferanten sowie für alle Zulieferer im Umfeld der Digitalen Schiene Deutschland.

Aufgrund der hohen Dynamik des Themas und der rasant fortschreitenden technologischen Entwicklung arbeitet der Bereich Informationssicherheit eng mit Universitäten zusammen, um Forschung und Nachwuchsausbildung zu fördern. Auch die nationale und internationale Vernetzung ist eine der Kernaufgaben des Bereichs, insbesondere im europäischen Eisenbahnverkehr. Ein Beispiel ist die Zusammenarbeit mit der französischen Staatsbahn SNCF und einer Universität in Berlin.

KONZERNSICHERHEIT

Ziele und Managementansatz

Sicherheit ist ein hohes Gut und Grundbedürfnis unserer Kund*innen und Mitarbeitenden. Wir tragen täglich die Verantwortung für Millionen Menschen und Güter. Unsere Sicherheitsorganisation steht im ständigen Dialog mit den Sicherheitsbehörden. Der konstante Lageaustausch der Konzernsicherheit mit dem Bundespolizeipräsidium ist rund um die Uhr gemeinschaftliche Aufgabe von DB-Konzern und Bundespolizei im Sicherheitszentrum Bahn. Die sechs Lage- und Einsatzzentralen in den Regionalbereichen der DB Sicherheit koordinieren regionale Sicherheitsthemen und sind 24/7 Ansprechpartner für die Geschäftsfelder, konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Behörden. Insgesamt sind bundesweit mehr als 5.000 Bundespolizist*innen und rund 4.200 Sicherheitskräfte im Einsatz. DB-Konzern und Bundespolizei stellen kontinuierlich Mitarbeitende ein und erweitern die Ausbildungskapazitäten. Im September 2020 begannen mehr als 120 Auszubildende die dreijährige Ausbildung. Damit stehen bundesweit rund 400 junge Menschen in der Ausbildung zur Fachkraft für Schutz und Sicherheit im DB-Konzern. 2020 ist die Zahl von Straftaten zulasten des DB-Konzerns und seiner Kund*innen leicht angestiegen. Anstiege waren im Bereich der Hausrechtsdurchsetzungen zu verzeichnen, was auf mehr Feststellungen infolge der stärkeren Präsenz von Sicherheitskräften in Zügen und Bahnhöfen zurückzuführen ist.

Eine besondere Herausforderung im Themenfeld Sicherheit in 2020 war die Durchsetzung der Pflicht zum Tragen einer Mund-Nase-Bedeckung in Zügen und Bahnhöfen. Im Regeldienst von Zugbegleiter*innen und Sicherheitskräften sowie bei Schwerpunkteinsätzen von Sicherheitskräften mit der Bundespolizei sowie kommunalen Ordnungsdienstern konnte eine weitreichende Bereitschaft der Reisenden zum Tragen von Masken wahrgenommen werden. Weniger als 5 % der Kund*innen mussten auf die Pflicht hingewiesen werden.

Sicherheit im DB-Konzern

Der DB-Konzern gibt jährlich mehr als 170 Mio. € für die Sicherheit von Kund*innen und Mitarbeitenden aus. Im Rahmen der Ordnungspartnerschaft gehen mehr als 5.000 Beamt*innen der Bundespolizei und rund 4.200 DB-Sicherheitskräfte mit technischer Unterstützung gemeinsam gegen Straftäter*innen und Störer*innen vor, um die Sicherheit der Kund*innen und Mitarbeitenden zu erhöhen. Vor allem in Zügen und Bahnhöfen sorgen Sicherheitskräfte dafür, dass sich alle Reisenden und Bahnhofsbesucher*innen sicher fühlen können. 2020 ist die Zahl der Taschen- und Gepäckdiebstähle in Zügen und Bahnhöfen um mehr als ein Drittel zurückgegangen.

GRI
103

Dazu haben auch unsere mit den Interessenvertretungen abgestimmten Maßnahmen zum Schutz unserer Mitarbeitenden und Kund*innen beigegeben. Darin enthalten sind erneut verbesserte Ausbildungsrahmen aller Geschäftsfelder sowie weitere Investitionen in die technische Ausstattung zur lageorientierten Disposition. Besonders der Einsatz von Bodycams leistet weiterhin einen wesentlichen Beitrag für mehr Sicherheit und bietet Schutz vor Angriffen. Die Geräte sind inzwischen an 13 großen Bahnhöfen in neun Ballungsgebieten im Einsatz. Der Praxiseinsatz bestätigt die bisherigen Erfahrungen: Mitarbeitende mit Bodycams werden signifikant seltener angegriffen. Im Berichtsjahr fortgeführt wurde die kontinuierliche Schulung der rund 20.000 Mitarbeitenden im Kontakt mit Kund*innen. Trotz corona-bedingter Einschränkungen fanden unter Beachtung strenger Hygieneregeln Deeskalations- und Eigensicherungstrainings statt.

Bedrohungsmanagement 24/7

Die Konzernsicherheit hat 2020 eine neue zentrale Stelle geschaffen, an die sich Mitarbeitende jederzeit wenden können, um Bedrohungen und persönliche Belastungen zu melden. Ob akute Bedrohung vor, während oder nach dem Dienst oder Belastung aus dem persönlichen Umfeld: Speziell geschulte Mitarbeitende nehmen Meldungen auf und entscheiden über eine Intervention. Dabei reicht die Bandbreite der möglichen Maßnahmen vom sofortigen Polizeieinsatz über dispositive Personalmaßnahmen oder die Unterbreitung von Beratungsangeboten bis zur Aufklärung einer unklaren Situation durch Sicherheitskräfte oder andere Expert*innen.

Mehr Sicherheit in Zügen und Bahnhöfen

Das mit dem Bund beschlossene Programm zum Ausbau der Videotechnik in Bahnhöfen haben wir fortgesetzt. Unter anderem wurde am Frankfurter Hauptbahnhof eine neue Videoanlage mit rund 300 Full-HD-Kameras installiert. Die Livebilder stehen den DB-Leitstellen und der Bundespolizei zur Verfügung. Zugriff auf Aufzeichnungen hat ausschließlich die Bundespolizei. Durch moderne Kameratechnik mit erweiterten Sichtwinkeln und höherer Bildauflösung lässt sich der Erfassungsbereich datenschutzkonform erweitern und zugleich die Zahl der Kameras reduzieren. Insgesamt betreiben wir rund 40.000 Videokameras in Zügen und Bahnhöfen.

Arbeitsgruppe Technische Sicherheit

Mit dem Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie der Bundespolizei haben wir in 2020 bauliche, personelle und organisatorische Maßnahmen entwickelt und auf Realisierbarkeit geprüft. Ziel ist es, die Sicherheit des Schienenverkehrs und seiner Anlagen dauerhaft weiter zu steigern. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse sowie Ergebnisse der praktischen Erprobung einzelner Maßnahmen sind Grundlage für die Weiterentwicklung der Sicherheit von Zügen und Anlagen. Auf einigen Bahnhöfen konnten bereits kurzfristig Maßnahmen realisiert werden, die auf den Erkenntnissen der Arbeitsgruppe Technische Sicherheit basieren.

Mehr Präsenz und lageorientierter Einsatz

Das weiterentwickelte Sicherheitskonzept sieht vor, die Präsenz eigener Sicherheitskräfte stark zu erhöhen. In Ergänzung zu den aus rund 4.200 DB-Sicherheitskräften gebildeten Doppelstreifen und Einsatzteams kommt mit der Mobilen Unterstützungsgruppe (MUG) bestehend aus acht Einsatzkräften und einer Teamleitung eine neue Einsatzform hinzu. 2020 waren sechs MUG teils regionenübergreifend im Einsatz, vor allem zur Unterstützung für die Kolleg*innen im Streifendienst bei gewaltbereiten Personen oder in Situationen, bei denen viele potenzielle Störer*innen erwartet werden. Im Fokus stehen Kommunikation und Deeskalation. Die MUG verfügen über

zusätzliche Qualifikationen, die bei Bedarf im Einsatz eine besonders effiziente Unterstützung auch von Polizeikräften erlauben. Ein Teil der Ausbildung erfolgt in Kooperation mit der Bundespolizei. Für die MUG und für den Ausbau lageorientierter Einsatzformen setzten wir 2020 rund 10 Mio.€ ein. Neben verkehrsvertraglichen Vorgaben werden so auch Sicherheitsbedürfnisse in Zügen und Bahnhöfen erfüllt.

ÜBERGRIFFE AUF MITARBEITENDE

Die Durchsetzung der pandemiebedingten Verhaltensregeln hat zu erhöhtem Konfliktpotenzial für Mitarbeitende im Kontakt mit Kund*innen geführt. Unsere Mitarbeitenden sind 2020 insgesamt 2.083-mal angegriffen worden. Auf 7% zurückgegangen ist dabei die Zahl der schweren Verletzungen. Rund 10% der Fälle stehen in Zusammenhang mit der Durchsetzung von Abstands- und Hygieneregeln. Die meistbetroffenen Berufsgruppen sind das Zugbegleitpersonal mit 46% sowie die Sicherheits- und Ordnungsdienste mit 33%.

Ausbaustein Sicher unterwegs

Mit dem *Mitarbeitenden-Ausbaustein* → 70 Sicher unterwegs haben die Mitarbeitenden Sicherheit als zentrales Handlungsfeld des DB-Konzerns definiert. Durch die Zusammenarbeit der Konzernsicherheit mit den Geschäftsfeldern und in Abstimmung mit Mitarbeitenden werden Maßnahmen umgesetzt, die die Sicherheit für Mitarbeitende und Kund*innen erhöhen.

- > Mit dem Bedrohungsmanagement 24/7 wurde im Dezember 2020 eine übergeordnete Anlaufstelle etabliert.
- > Mit dem deutschlandweiten Rollout einer Sicherheitsabfrage auf dem RIS Communicator (RIS-App) bei DB Regio konnten Maßnahmen zum Schutz der Mitarbeitenden im Zug zielgerichtet abgeleitet werden.



Einkauf

Unsere Aktivitäten im Einkauf schließen 2020 nahtlos an den Anspruch der Weiterentwicklung der Beschaffung zu einer World-Class-Procurement-Organisation an. Die Ausbausteine der Strategie Starke Schiene wurden 2019 in die Teilbausteine der Starken Beschaffung übersetzt. Die Beschaffung verfolgt den Dreiklang »Starke Schiene – Starke Beschaffung – Zuverlässige Lieferanten«. Somit ist die strategische Ausrichtung der Beschaffung unmittelbar mit den Zielen der Starken Schiene verknüpft. Die intensive Weiterentwicklung der neun Ausbausteine in der Beschaffung (Lieferantenmanagement, Risikomanagement, Personal- und Organisationsmanagement, Warengruppenmanagement, Beschaffungsnetzwerk, End-to-End-Prozesse, Digitalisierung, Innovationsmanagement und Procurement place2be) gewährleistet eine robuste, schlagkräftige und moderne Beschaffungsorganisation, die den Wachstumskurs mit zuverlässigen Lieferanten absichert.

GRI
102-9
102-10

AUSWIRKUNGEN DER CORONA-PANDEMIE

Die Corona-Pandemie stellt die Beschaffung vor zusätzliche Herausforderungen. In der Beschaffung sind bereits vor zwei Jahren flexible Arbeitsformen eingeführt worden. Diese Vorarbeiten, eine weiterentwickelte Organisationskultur sowie die zunehmend digitale Ausrichtung ermöglichten den nahtlosen Übergang in das Homeoffice unter Krisenbedingungen. Dank des ganzheitlichen Ausbaus unseres Risikomanagements und der stärkeren Einbindung des Beschaffungsnetzwerks in die Risikoidentifizierung, -analyse und -bewertung entstanden zielgerichtet Risikostrategien, die die Auswirkungen in der Versorgung minimieren und die Lieferketten stabilisieren

konnten. Somit konnten unsere betrieblichen Abläufe gesichert werden. In gemeinsamer Anstrengung konnten beispielsweise die *Bauaktivitäten* → 133 f. trotz Krisenbedingungen nahezu vollständig aufrechterhalten werden. Die Beschaffung war Mitglied des *Arbeitsstabs Pandemieschutz* → 54 und an wesentlichen Entscheidungen während der Corona-Pandemie beteiligt.

Im Berichtsjahr haben wir auch für die Bundesregierung große Stückzahlen von Pandemieschutzartikeln beschafft. Für den Transport nach Deutschland nutzen wir mit der *Eisenbahnbrücke Eurasia* → 11 umweltfreundliche Logistikdienstleistungen.

Des Weiteren haben wir mit Partnern unseres Beschaffungsnetzwerks ein Programm zur Gegensteuerung aufgestellt, um die finanziellen Schäden der Corona-Pandemie auszugleichen. In diesem Zusammenhang haben wir das MyProFit-Programm um ein Recovery-Programm erweitert.

INNOVATION UND DIGITALISIERUNG

Das Innovationsmanagement und die Weiterentwicklung der Digitalisierungsstrategie und -roadmap bilden einen weiteren Schwerpunkt in der Beschaffung. Hier werden die Ansätze Guided Sourcing für die Operationalisierung der Warengruppenstrategien und Guided Buying für digitale, unterbrechungsfreie und nutzerzentrierte Prozesse verfolgt. Die Anwendung der internen Einkaufsapplikation DB Marktplatz ermöglicht einen durchgehenden (teil-)automatischen Prozess vom Bedarf bis zur Rechnung. Die Weiterentwicklung des Procure-to-Pay-Prozesses findet zusammen mit dem Konzernrechnungswesen, FINANCE4DB und den Geschäftsfeldern statt. Über die Bestellkanäle DB Marktplatz, Rahmenverträge, aus denen der Bedarfsträger selbst abrufen, und SAP-Einzelbestellungen wurden 2020 rund 1,1 Milliarden Bestellungen abgewickelt. Weitere Digitalisierungsschwerpunkte sind Big-Data-Analysen zur Unterstützung der Warengruppenstrategien und operativen Prozesse sowie das neue Supplier Management and Rating Tool (SMaRT). Die Plattform SMaRT ermöglicht eine noch effizientere und transparente Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten.

STRATEGISCHES LIEFERANTENMANAGEMENT

Unser Lieferantenmanagement enthält vier wesentliche Elemente: Lieferantenqualifizierung, -entwicklung, -bewertung sowie -stabilisierung. Die Prozesse und Zusammenarbeitsmodelle im Lieferantenmanagement werden kontinuierlich weiterentwickelt. 2020 haben wir mit etwa 20.000 Lieferanten Verträge geschlossen. Dabei realisieren ungefähr 530 Lieferanten 80 % unseres Einkaufsvolumens.

Den größtmöglichen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung erzielen wir dank starker Partnerschaften in transparenten Lieferketten. Unsere Lieferanten übernehmen mit ihren Nachhaltigkeitsleistungen und ihrer Innovationskraft eine aktive Rolle für den gemeinsamen Erfolg. Wir haben unsere soziale und ökologische Verantwortung in vielen Warengruppenstrategien weiterentwickelt und in Vergaben als Eignungs-, Leistungs-, Wertungs- oder Durchführungskriterium verankert. Als Ausgangspunkt für eine nachhaltige Gestaltung der Lieferketten und Beschaffungsentscheidungen dient unser Verhaltenskodex für Geschäftspartner. Wir überprüfen die Einhaltung der Anforderung bei unseren Partnern mit Vor-Ort-Audits, sofern die Branche, das Land des Geschäftssitzes oder die Lieferketten einem erhöhten Risiko ausgesetzt sind.

Wir legen großen Wert auf umfassende Nachhaltigkeitsbewertungen unserer Lieferanten. Mehr als 600 Lieferanten, die 60 % unseres Einkaufsvolumens ausmachen, haben uns bereits Bewertungen vorgelegt. Erfreulicherweise hat der überwiegende Teil der erneut bewerteten Lieferanten seine Nachhaltigkeitsleistung verbessert. So reduzieren wir Risiken und stei-

gern die Resilienz in der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen. Unsere Lieferanten profitieren in vielen Warengruppen von einer vereinfachten Qualifizierung, wenn sie eine aktuelle Nachhaltigkeitsbewertung vorlegen.

In einem kontinuierlichen Dialog mit den Industrieverbänden und *Railsponsible* → 236, der nachhaltigen Lieferketteninitiative der Schienenverkehrsbranche, setzen wir die Entwicklung von nachhaltigen Leistungs- und Entscheidungskriterien fort. Alle 15 Mitglieder von Railsponsible leisten mit mehr als 1.500 Lieferantenbewertungen einen wichtigen Beitrag zu transparenteren Lieferketten. Strategisch bilden der Klimaschutz und die Absicherung sozialer Mindeststandards die Schwerpunkte rund um verantwortungsvolles Beschaffungsmanagement bei Railsponsible.

Ein Kernziel des strategischen Lieferantenmanagements ist darüber hinaus der Zugang zu Lieferanteninnovationen. So setzen wir beispielsweise mit der Schirmherrschaft auf dem Railway Forum Digital Edition 2020 klare Akzente bei den Themen Globalisierung und Digitalisierung des Lieferantenmanagements. Das *Railway Forum* → 236 hat sich zu einem anerkannten Branchentreffpunkt des Eisenbahnsektors entwickelt.

PROZESSKONFORMITÄT UND INTERNATIONALE AKTIVITÄTEN

Der Einkauf gewährleistet bei der prozesskonformen Beschaffung operative Exzellenz. Bei der durch den Bundesrechnungshof beauftragten Prüfung der Vergabetätigkeit im Rahmen der *Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)* → 236, mit deren Durchführung eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt war, sind keine Vergaberechts- oder anderweitigen Verstöße gegen Richtlinien oder Gesetze festgestellt worden. Darüber hinaus ermöglicht uns die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Branchenverbänden und -initiativen, unser Lieferantenportfolio vornehmlich auf Systemanbieter mit ausgewiesenen Kompetenzen in der Schienenverkehrsbranche auszurichten. Strategisch setzen wir auf eine hohe Bündelungsrate und langfristige Rahmenverträge.


Der Fokus unserer Beschaffungsaktivitäten liegt in Deutschland. Dennoch greifen wir aus Wettbewerbsgründen und zur Sicherstellung der Versorgungssicherheit auch weltweit auf Lieferanten zurück. Der Schwerpunkt unserer Lieferantenentwicklung liegt dabei in Asien. Unser 2015 gegründetes International Procurement Office Asia in Shanghai hat etwa 700 Lieferanten für den DB-Konzern identifiziert und deren Entwicklung sowie Beteiligung in Vergaben entsprechend den geltenden Prozessen begleitet. So hat sich beispielhaft für die Warengruppe Unternehmensbekleidung ein asiatischer Lieferant qualifiziert, mit dem wir eine nachhaltige und transparente Lieferkette etablieren konnten. Darüber hinaus ist das International Procurement Office dafür verantwortlich, innovative Produkte und Techniken im sich schnell entwickelnden asiatischen Markt zu identifizieren, etwa in den Bereichen der Digitalisierung und Elektromobilität.

Weiterhin konnten wir 2020 unsere ersten Güterwagen und eine Kleinlokomotive aus chinesischer Produktion entgegennehmen. Mit neuen Lieferanten für Fahrzeuginsatzteile haben wir die Versorgungssicherheit während der Corona-Pandemie erhöht und die Qualität der beschafften Güter mit Ingenieuren in den Werken vor Ort geprüft. Generell werden in allen Warengruppenstrategien die internationalen Einkaufsmärkte betrachtet und Beschaffungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der Kriterien Qualität, Logistik und Kosten geprüft. Für die gestiegene Bautätigkeit wird verstärkt die Eignung von europäischen Bauunternehmen aus Dänemark, Italien, den Niederlanden und Spanien geprüft. Ziel ist, die Lieferanten bereits vor einer konkreten Ausschreibung zu qualifizieren.

GRI
102-4

Ökologie

MITARBEITENDE FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Mit **Schulungen**  **Nr. 90**, Weiterbildungsprogrammen und verschiedenen Aktionen machen wir den Umweltschutz für unsere Mitarbeitenden erlebbar. 2020 fanden 54 Veranstaltungen mit rund 760 Teilnehmenden in Deutschland statt.



KLIMASCHUTZ

GRI Treibhausgasfußabdruck im Überblick

305-1 305-2 305-3	Absolute CO ₂ e-Emissionen nach Fahrten, Transporten und stationären Anlagen (in Mio. t)	2020	2019	2018
	Schienenpersonennahverkehr	2,06	2,66	2,91
	davon Deutschland	1,62	1,98	2,15
	Schienenpersonenfernverkehr	0,04	0,04	0,05
	Busverkehr	1,50	1,78	1,72
	davon Deutschland	0,51	0,57	0,60
	Schiengüterverkehr	1,38	1,70	1,83
	Straßengüterverkehr ¹⁾	2,07	3,98	3,67
	Luftfracht ¹⁾	5,45	6,07	6,78
	Seefracht ¹⁾	1,92	2,27	2,27
	Sonstige Verkehre ²⁾	0,11	0,11	0,11
	Stationäre Anlagen	1,46	1,38	1,47
	Insgesamt	15,99	19,99	20,81


Well-to-Wheel (WTW), Scope 1–3.

Der DB-Konzern verwendet zur Ermittlung der Treibhausgasemissionen den Ansatz des beherrschenden Einflusses auf eine Gesellschaft (Financial Control Approach laut Greenhouse Gas Protocol).

¹⁾ Mit Vor- und Nachlauf.

²⁾ Unter anderem DB Connect, innerbetrieblicher Verkehr.

	Absolute CO ₂ e-Emissionen nach Scope 1–3 (in Mio. t)	2020	2019	2018
	Insgesamt	16,0	20,0	20,8
	Anteil Scope 1 in %	19,0	18,9	18,4
	Anteil Scope 2 in %	21,3	19,7	20,5
	Anteil Scope 3 in %	59,7	61,4	61,1


Unser Treibhausgasfußabdruck bildet die Menge der Treibhausgasemissionen ab, die wir in einem Jahr verursachen. Er setzt sich aus den Emissionen aller verantworteten Fahrten und Transporte des DB-Konzerns im Schienen-, Straßen-, Luft- und Schiffsverkehr sowie den Emissionen der stationären Anlagen, wie Bahnhöfen oder Werkstätten, und den Emissionen des Fuhrparks zusammen. Sie sind die Grundlage für die Berechnung der spezifischen Treibhausgasemissionen und auch für die Berechnung unseres **Klimaziels**  **82 f.** innerhalb der dafür getroffenen Abgrenzungen. Außerdem sind sie Gradmesser für die Effizienzmaßnahmen, die wir umsetzen, und bilden eine Basis, um uns mit anderen Unternehmen zu vergleichen. 2020 sind unsere CO₂e-Emissionen deutlich zurückgegangen. Dies ist neben Effizienzverbesserungen und Netzwerkeffekten im Wesentlichen auf die Corona-Pandemie zurückzuführen, die zu einem Rückgang der Transporte geführt hat.

> Die Scope-2-Emissionen in Höhe von 3,41 Mio. t CO₂e berücksichtigen marktbasierende Mechanismen, das heißt, alle vertraglich geregelten Instrumente zur Erzeugung von und zum Handel mit Strom aus erneuerbaren Energien werden einbezogen. Gemäß Scope-2-Leitfaden des Greenhouse Gas Protocol zu dualen Reporting weisen wir zusätzlich auch Scope-2-Emissionen nach dem Standortprinzip (»Location-based«) aus. Wenn wir für die Bilanzierung die jeweiligen nationalen Strommixe zugrunde legen, betragen die Scope-2-Emissionen 4,31 Mio. t CO₂e.



> Der größte Teil unserer Treibhausgasemissionen sind Scope-3-Emissionen unserer Subunternehmer. Wir stehen im Austausch mit unseren Preferred Carriern und entwickeln insbesondere in der Clean Cargo Working Group (CCWG) und in der Sustainable Air Freight Alliance (SAFA) Strategien zur Dekarbonisierung des Luft- und Seeverkehrs.

RESSOURCENEFFIZIENZ

Spenden von Lebensmitteln aus der Bordgastronomie

2020 fielen coronabedingt mehr überschüssige Vorräte als sonst an. Diese haben wir verschiedenen Hilfsorganisationen zukommen lassen. Seit mehreren Jahren prüfen wir, welche **verwertbaren Lebensmittel**  **Nr. 153** des alten Materials noch verzehrbar sind, und übergeben diese an die deutschlandweite Tafel. Auch Geschirr geben wir weiter und haben bisher mehr als 28.000 Geschirteile an die Bahnhoßmission übergeben.


Wiederverwertung von Schotter und Betonschwellen

Für die Instandhaltung des Schotterbetts haben wir einen Materialkreislauf für Schotter, **Betonschwellen**  **Nr. 73** und Schienen etabliert. Rund 3 bis 4 Mio. t des alten Materials werden jährlich aus dem Netz aus- und fast ebenso viel wieder eingebaut. 2020 wurden rund 1,5 Mio. t Schotter vor Ort durch gleisgebundene Bettungsreinigungsmaschinen oder mobile Aufbereitungsanlagen maschinell bearbeitet und davon konnten rund 0,7 Mio. t aufbereitet und direkt wieder eingebaut werden. Damit werden die benötigte Menge an Neuschotter sowie der damit verbundene Transportaufwand und die Treibhausgasemissionen deutlich reduziert. Das restliche Material wird in externen zertifizierten Entsorgungsanlagen größtenteils wieder zu **Recyclingschotter**  **Nr. 51** für uns oder als Splitt beziehungsweise Brechsand für den Straßenbau aufgearbeitet. 2020 wurden rund 3,2 Mio. t Schotter eingesetzt, davon rund 0,5 Mio. t (16%) Recyclingschotter.

LUFTREINHALTUNG

	Luftschadstoffemissionen der Fahrten und Transporte absolut per 31.12. (in t)	2020	2019	2018
	Partikelemissionen	5.758	6.336	6.746
	Stickoxidemissionen (NOX)	102.324	123.371	134.335
	Schwefeldioxidemissionen (SO ₂)	13.350	46.354	46.934
	Kohlenwasserstoffemissionen (NMHC)	7.203	9.201	9.519

Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW), Scope1–3.

Wir haben das Ziel, die besonders gesundheitsgefährdenden verbrennungsbedingten Rußpartikelemissionen bei unseren Schienen- und Straßenfahrzeugen bis 2020 im Vergleich zu 2010 um 55 % zu mindern, übertroffen: 2020 haben wir eine Minderung von 61,4 % (im Vorjahr: 56,1 %) erreicht. Unsere wichtigste Maßnahme ist die stetige Modernisierung unserer Fahrzeugflotte. Einen wichtigen Beitrag leistet auch die hohe Elektrifizierungsquote unseres Schienennetzes, da bei elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bis auf Abriebe keine lokalen Luftschadstoffemissionen entstehen, sondern nur dezentrale bei der Stromerzeugung. Grundlage für die Berechnung sind Kraftstoffverbräuche und die Zusammensetzung unserer Fahrzeugflotte. Seit Mitte 2018 setzen wir auf unseren innerstädtischen Baustellen ausschließlich emissionsarme **Baufahrzeuge und -maschinen**  **Nr. 11** ein.

Unsere verbrennungsbedingten Schadstoffemissionen werden durch die Seefracht dominiert, bei Rußpartikeln zu rund 84 %. Hier streben wir in Zusammenarbeit mit unseren Carriern ebenfalls kontinuierliche Verbesserungen an. Zudem gelten in der Schifffahrt weltweit seit Januar 2020 verschärfte gesetzliche Regelungen für den Schwefelgehalt in Kraftstoffen. Ziel dieser neuen Regelung ist die Reduzierung von Luftschadstoffen, insbesondere Schwefeldioxid.

Unsere Fahrzeuge erfüllen hohe Abgasnormen

Unsere Schienen- und Straßenfahrzeuge erfüllen hohe Euro-Normen und sorgen so für einen niedrigeren Schadstoffausstoß:

- Unsere für Langstrecken eingesetzten Lkw haben die höchsten Euro-normen V und VI.
- Unsere komplette Pkw-Flotte verfügt über die Abgasnormen Euro 5 und 6.
- Im Schienenverkehr fahren 16 % (im Vorjahr: 18 %) der Fahrzeugflotte mit der niedrigsten Schadstoffstufe UIC 0. Der Anteil der Schienenfahrzeuge mit schadstoffarmer Elektrotraktion ist auf 63 % gestiegen (im Vorjahr: 60 %).
- Bei unseren Bussen gab es eine Steigerung des Anteils der Fahrzeuge mit Euro-Norm V und VI auf 76 % (im Vorjahr: 72 %).



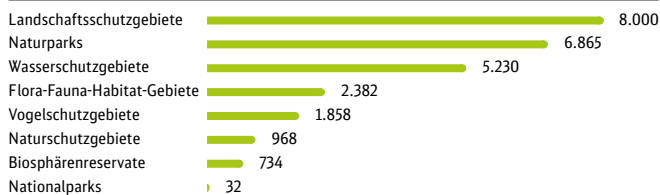
NATURSCHUTZ

Verantwortung für Tier- und Pflanzenwelt

Schienenwege, Gebäude und Flächen des DB-Konzerns bieten oft einen einzigartigen Lebensraum für geschützte Arten. Dort, wo wir in die Natur eingreifen, entwickeln wir umweltverträgliche Lösungen zum Ausgleich. Um Vögel und Kleintiere vor Stromschlägen zu schützen, überarbeiten wir gemeinsam mit Naturschutzverbänden und Behörden die Richtlinie zum Schutz von Vögeln an Oberleitungsanlagen.

IT-Systeme für Dokumentation von Schutzgebieten

Berührung von DB-Strecken mit Schutzgebieten in Deutschland 2020 (in km)



Schutzgebiete können sich überschneiden.

Wir nutzen geografische Informationssysteme, in denen Daten zu Bahnstrecken und -flächen sowie alle digital verfügbaren Informationen zu Schutzgebieten in Deutschland hinterlegt sind. So können wir schnell Berührungspunkte zwischen Natur und Bahntrassen sowie Flächen des DB-Konzerns ermitteln. Diese Erkenntnisse sind für unsere Planungen wichtig. In jedem Schutzgebiet gibt es unterschiedliche Einschränkungen und Auflagen, die in Schutzgebietsverordnungen beschrieben werden. Diese sind in unserem System hinterlegt und werden bei Baumaßnahmen berücksichtigt.

GRI
307-1

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Bei Baumaßnahmen in der Eisenbahninfrastruktur berücksichtigen wir den Naturschutz. Ziel ist es, Eingriffe in Natur und Landschaft möglichst zu vermeiden. Sollten dennoch Beeinträchtigungen auftreten, kompensieren wir diese durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen. Alle **Daten** [Nr. 59](#) zu diesen Kompensationsverpflichtungen dokumentieren wir im webbasierten Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation (FINK). Damit erfüllen wir die gemäß Bundesnaturschutzgesetz festgelegte Berichtspflicht an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Wir haben im Berichtsjahr 6.118 Projekte mit insgesamt 38.858 Kompensationsmaßnahmen, darunter 12.804 Maßnahmen zum Artenschutz, im System hinterlegt.

Vegetationskontrolle für sicheren Bahnbetrieb

2020 lag die Ausbringungsmenge von Herbiziden in unseren Gleisen insgesamt bei 1,3 t. Bei einer Gleislänge von rund 61.000 km wurden rund 4 % der Gleise behandelt. Die ausgebrachte Menge entspricht rund 0,5 kg je km. Mit Flazasulfuron, Flumioxazin und Glyphosat kamen bei der Behandlung ausschließlich Wirkstoffe zum Einsatz, die vom Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (BVL) speziell für den Gleisbereich zugelassen sind. Von 2020 bis 2022 entwickeln und beproben wir alternative Verfahren und Anwendungsstrategien. Dadurch kann die Ausbringungsmenge von Glyphosat signifikant variieren. Zudem bringen wir Glyphosat nur dort aus, wo die entsprechenden behördlichen Genehmigungen vorliegen. Auch deshalb kann die Ausbringungsmenge variieren.

VOGELSCHUTZ AN OBERLEITUNGSANLAGEN

Oberleitungsanlagen errichten wir so, dass **Vögel** [Nr. 33](#) vor Stromschlägen geschützt werden. Das erreichen wir, indem wir beispielsweise längere Isolatoren verwenden. 2020 haben wir rund 3.400 Kurzschlussereignisse durch Tiere erfasst. Rund 92 % davon stehen im Zusammenhang mit Vögeln und rund 8 % mit kleinen Säugetieren. Im Rahmen der Vollinspektion der Oberleitung werden zur Verbesserung Vogelschutzmaßnahmen an den Isolatoren durchgeführt. Auch Bahnstromleitungen werden in Gebieten mit einer hohen Gefahr für Vogelkollisionen sicher gemacht, beispielsweise durch das Ausrüsten mit speziellen **Vogelschutzmarkierungen** [Nr. 140](#).

Wasserverbrauch

Als Wasserverbrauch gilt der Bezug aus der öffentlichen Versorgung. 2020 ist der Wasserverbrauch trotz eines Anstiegs bei DB Schenker insgesamt um 5 % gesunken. Grund ist, dass insbesondere in Deutschland und bei DB Arriva der Wasserverbrauch reduziert wurde.

Verbrauchtes Wasser (in Mio. m³)



UMWELTMANAGEMENT

GRI
307-1

Umweltmanagementsystem ausgebaut

Anteil Unternehmen des DB-Konzerns mit zertifiziertem Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 per 30.11. (in %)

	2020	2019	2018
DB-Konzern	48	53	45
In Deutschland	22	22	22
In Europa (ohne Deutschland)	53	64	52
Weltweit (ohne Europa und Deutschland)	76	71	61

Unsere Umweltziele werden durch ein konzernweites **Umweltmanagementsystem** [Nr. 131](#) nach DIN ISO 14001 unterstützt, dessen konforme Verankerung in unserem Konzernregelwerk von einem unabhängigen Institut bestätigt wurde. Darauf aufbauend setzten in 2020 79 % unserer 290 umweltrelevanten Konzerngesellschaften ein entsprechendes Umweltmanagementsystem ein. Der Anteil hat sich leicht reduziert. Die Einhaltung und die Weiterentwicklung des konzernweiten Umweltmanagementstandards erfolgt durch den Konzernbereich Nachhaltigkeit und Umwelt. 2020 wurden keine signifikanten Bußgelder oder anderen Strafen wegen Umweltvergehen gegen Konzernunternehmen erlassen.

Soziales

RECRUITING

Demografiefestigkeit per 31.12. (in %)	2020	2019	2018
Personalbedarfsdeckungsquote in Deutschland	97,7	97,1	96,1

Deutschland (Gesellschaften mit rund 83 % der inländischen Mitarbeitenden).

Die Personalbedarfsdeckung hat sich leicht verbessert. Regionale Unterschiede haben sich dabei insgesamt ausgeglichen.

PERSONALENTWICKLUNG

Aus- und Weiterbildung

Der überwiegende Teil der Aus- und Weiterbildung erfolgt durch DB Training als konzerninternen Partner für Lern-, Entwicklungs- und Veränderungsprozesse in rund 25.000 Veranstaltungen für rund 250.000 Teilnehmende pro Jahr. Mehr als 3.000 Qualifizierungsangebote richten sich an alle Mitarbeitenden und Funktionen im DB-Konzern. Qualifizierungen werden in Präsenz, digital oder kombiniert in Blended-Learning-Konzepten angeboten. Eine moderne Infrastruktur wie beispielsweise im Trainingszentrum Köln-Dellbrück oder in der Ausbildungswerkstatt Leipzig ermöglichen Platz für Kreativität, neue Lösungen sowie neue digitale Lernformate, wie Virtual-Reality-(VR-)Trainings für den Bahnbetrieb oder die Fahrzeugtechnik.

Die DB Akademie verantwortet die Qualifizierung für die rund 10.000 Führungs- und Nachwuchsführungskräfte des DB-Konzerns. Das Portfolio bietet Qualifizierungsangebote entsprechend den individuellen Karriere- und Entwicklungsphasen, um sie zu befähigen, die Anforderungen an Führung und die strategischen Handlungsfelder des DB-Konzerns umzusetzen.

Die Corona-Krise hat erhebliche Auswirkungen auf den Ausbildungs- und Qualifizierungsbetrieb. Bestehende Lernformate gilt es weiterzuentwickeln und auf einen stärker digitalisierten Arbeitsalltag hin anzupassen. 2020 entstand in kürzester Zeit eine Vielzahl von digitalen Alternativen, wie zum Beispiel das digitale Onboarding im Rahmen der DB Welcome-Veranstaltung. Im Bereich der Berufsausbildung konnte die bestehende IT-Infrastruktur genutzt und so bereits zu Beginn der Corona-Krise die Ausbildung rein virtuell weiterverfolgt werden. Praktische Elemente der Berufsausbildung wurden nach dem Ende des ersten Shutdowns auf Basis eines Corona-Schutzkonzepts in Präsenz nachgeholt. Lern-Apps und die DB Lernwelt als zentrale Lernplattform haben sich gerade für den Einsatz digitaler Lernszenarien bewährt. Darüber hinaus wurde das Standortkonzept der Trainingszentren angepasst; alle Trainingszentren wurden auf die Hygienestandards gemäß Corona-Schutzverordnungen umgestellt und betrieben. DB Akademie und DB Training haben darüber hinaus für alle Mitarbeitenden und Führungskräfte zusätzliche Online-Angebote zur Unterstützung während der Corona-Krise entwickelt. Mit »Führen in der Krise«, »Gemeinsam durch die Krise« und dem Angebot »Zurück zur neuen Normalität« wurden zahlreiche zielgruppenspezifische Angebote geschaffen. Das Angebot hat eine sehr hohe Nachfrage und überdurchschnittlich positive Resonanz (rund 5.000 Nutzer*innen).

Aus- und Weiterbildungskosten für Mitarbeitende ¹⁾ (in Mio. €)	2020	2019	Veränderung		2018
			absolut	%	
Insgesamt	210	221	- 11	- 5,0	188
Pro Mitarbeitende*n (VZP) in €	965	1.052	- 87	- 8,3	942

¹⁾ Deutschland, inklusive Auszubildenden und Studierenden im dualen Studium und ab 2019 inklusive Führungskräften.

Aus- und Weiterbildungstage in kundennahen Jobfamilien (in Tagen)	2020	2019	2018
Pro Mitarbeitende*n (VZP)	11,9	10,7	8,8

Deutschland (Gesellschaften mit rund 77 % der inländischen Mitarbeitenden).

Betrachtet werden die Aus- und Weiterbildungstage nur in kundennahen Jobfamilien für die Stammebelegschaft ohne Auszubildende und Studierende im dualen Studium.

Die Aus- und Weiterbildungskosten pro Mitarbeitende*n sanken auf einem sehr hohen Niveau. Die Anzahl der Aus- und Weiterbildungstage stieg.

Nachwuchssicherung

Übernommene Nachwuchskräfte nach Ausbildungsart (in NP)	2020	2019	2018
Auszubildende	2.420	2.352	2.358
Studierende im dualen Studium	197	169	201

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

Übernahme nach Abschluss der Ausbildung beziehungsweise des dualen Studiums.

Im DB-Konzern können über 50 Ausbildungsberufe absolviert werden. Für uns stellen die eigene Ausbildung und das duale Studienangebot ein festes Fundament der Fachkräftesicherung dar. Ergänzt wird dies durch das Berufsvorbereitungsprogramm »Chance plus« für Jugendliche, die Unterstützung beim Arbeitsmarktzugang benötigen.

- Wir unterstützen Geflüchtete bei ihrer Integration in Deutschland: Das Projekt Soziale und kulturelle Integration (SUKI) gemeinsam mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), der Stiftungsfamilie BSW & EWH und dem Fonds soziale Sicherung bietet integrationsbegleitende Angebote zur Ergänzung der berufsfachlichen Qualifizierungsprogramme für Menschen mit Flucht- und Migrationshintergrund.
- Mit ZukunftPlus e.V. wurde das Unterstützungsangebot für DB-Nachwuchskräfte weiterentwickelt und unter anderem LifeHacks4u als konzernweites Angebot zur individuellen Unterstützung von Nachwuchskräften in Fragen, die über die Ausbildung hinausgehen, implementiert.
- Ausgezeichnete Leistungen und großes Engagement in unseren Einstiegsprogrammen würdigen wir durch das Exzellenzprogramm für besonders leistungsstarke Nachwuchskräfte.
- 2020 fand das 20-jährige Jubiläum von Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt statt. Seit 2000 haben über 13.000 Auszubildende des DB-Konzerns insgesamt rund 1.500 Projekte verwirklicht und ein Zeichen für ein respektvolles und tolerantes Miteinander gesetzt.

Performance-Management

Zur Steigerung der individuellen Leistung zielen die Instrumente von »mein Performance Management« sowohl auf berufliche als auch persönliche Weiterentwicklung ab. Durch regelmäßiges, leitfragenbasiertes Feedback aus verschiedenen Perspektiven und eine strukturierte Ergebnisdarstellung wird ein Abgleich von Selbst- und Fremdbild sowie die zielgerichtete Selbstreflexion des Arbeitsverhaltens gefördert. Auch die regelmäßige Rückschau auf individuelle Beiträge zur Zielerreichung zeigt Einzelnen und Teams Stärken und Entwicklungsfelder auf. Klare Orientierung für die Leistungsentwicklung erhalten Führungskräfte einmal pro Jahr von ihren Vorgesetzten. Im persönlichen Gespräch werden Entwicklungsperspektiven und -maßnahmen wie Talentmanagement und Nachfolgeplanung gemeinsam besprochen und vereinbart. Ergibt sich aus der jährlichen Gesamteinschätzung ein Anlass für eine weiterführende Kompetenzeinschätzung, kann diese bei Bedarf bezogen auf das jeweilige Kompetenzprofil der Funktion durchgeführt werden. Darüber hinaus bietet ein Tool für spontanes Feedback jederzeit die Möglichkeit, Feedback hierarchieübergreifend anzufordern und zu versenden und auf Wunsch eine visuelle Auszeichnung zu vergeben.

Nachfolgeplanung

Im Zuge der Corona-Krise wurden die Auswahlverfahren zur Besetzung von Führungsfunktionen digitalisiert. Unser DB-Rollenmodell haben wir weiterentwickelt, sodass bereits bei der Besetzung eine Passung zur Strategie und zu unserem Mitarbeitenden- und Führungsverständnis überprüft wird. 2020 wählten wir interne Talente in einem digitalen Assessment-Center aus und boten Vernetzungs- und Sichtbarkeitsformate virtuell an. Unsere internen Karriereoptionen wurden neben der Führungs- und Projektleitungskarriere um einen gleichwertigen dritten Karrierepfad erweitert: die DB Fachexpert*innenkarriere, die internen Know-how-Tragenden mit wichtiger Expertise attraktive Weiterentwicklungsmöglichkeiten bietet. Mit der Kampagne »Führung rockt!« unterstützen wir die Förderung und Forderung von mehr Vielfalt im DB-Konzern. Mit spannenden Interviews und Videos veranschaulicht die Kampagne einige Beispiele von Frauen in Führungspositionen, die als gutes Beispiel vorangehen. Auch die Initiative »Frau Dich!« leistet mit individueller Karriereberatung für Frauen einen Beitrag, Frauen für Führungspositionen zu begeistern und zu motivieren.

TRANSFORMATION

Diversity

In Deutschland arbeiten rund 217.000 Mitarbeitende aus mehr als 100 Nationen für den DB-Konzern, darunter rund 50.500 Frauen. Der Anteil von Frauen in Führungspositionen, der die vom Gesetz betroffenen Gesellschaften umfasst (bezogen auf die zum Jahresende gültige Organisationsstruktur), lag per 31. Dezember 2020 über alle Ebenen bei 24,4 %.

GRI 102-8	Führungsebenen nach Geschlecht per 31.12. (in NP)			
	2020	2019	2018	
Aufsichtsrat	20	19	20	
Anteil Frauen in %	35,0	31,6	25,0	
Top-Management	243	227	222	
Anteil Frauen in %	16,9	13,2	14,4	
Oberes Management	1.039	993	959	
Anteil Frauen in %	18,4	17,9	17,7	
Mittleres Management	2.382	2.172	2.187	
Anteil Frauen in %	22,0	21,3	21,8	
Führungskräfte (ohne Aufsichtsrat) insgesamt	3.664	3.392	3.368	
Anteil Frauen in %	20,7	19,8	20,1	

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

Der Anteil der Frauen in Führungspositionen stieg 2020 und belegt unsere Anstrengung, den Frauenanteil zu erhöhen. Der Anstieg der Führungskräfte resultiert im Wesentlichen aus Anpassungen bei der DB Netz AG.

GRI 102-8	Mitarbeitende nach Alter per 31.12. (in NP)			
	2020	2019	2018	
< 30 Jahre	29.929	28.986	27.351	
30–49 Jahre	92.950	89.092	85.605	
≥ 50 Jahre	90.008	89.037	87.936	
Insgesamt	212.887	207.115	200.892	

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

Der Anteil der Mitarbeitenden über 50 Jahre ist weiterhin hoch (rund 42 %).

Mitarbeitende mit Schwerbehinderung nach Alter per 31.12. (in NP)			
2020	2019	2018	
< 30 Jahre	326	308	276
30–49 Jahre	2.620	2.721	2.768
≥ 50 Jahre	9.540	9.677	9.751
Insgesamt	12.486	12.706	12.795

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

Erfasst werden Mitarbeitende und Auszubildende mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung.

Die Beschäftigtenquote von schwerbehinderten Mitarbeitenden in Deutschland beträgt rund 6 %. Bezogen auf die Konzerngesellschaften liegt sie bei rund der Hälfte über der gesetzlichen Quote von 5 %.

BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN

Kollektivrechtliche Regelungen

Mitarbeitende nach Beschäftigungsart per 31.12. (in NP)				GRI 102-41
2020	2019	2018		
Tarifkräfte	184.508	177.286	169.494	
Beam*t*innen	17.081	19.087	21.113	
Mitarbeitende mit Individualverträgen ¹⁾	11.298	10.742	10.285	
Insgesamt	212.887	207.115	200.892	

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

¹⁾ In dem Wert für die Mitarbeitenden mit Individualverträgen sind im Wesentlichen leitende Angestellte (Führungskräfte), Mitarbeitende, die übertariflich vergütet werden (sogenannte AT-Mitarbeitende), und Mitarbeitende mit einzelvertraglichen Vereinbarungen enthalten.

Die Arbeitsbedingungen unserer Mitarbeitenden richten sich weltweit in Ergänzung zu den landesspezifischen gesetzlichen Regelungen überwiegend nach Tarifverträgen, die mit den in den jeweiligen Ländern zuständigen Gewerkschaften vereinbart sind.

Grundsätzlich gelten die Tarifverträge für die Mitarbeitenden in Deutschland. Die Tätigkeit der Beam*t*innen im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Art. 2 §12 Eisenbahnneuordnungsgesetz. Auf dieser Grundlage werden für die Beam*t*innen die tariflichen Bestimmungen innerhalb des DB-Konzerns sinngemäß angewendet, soweit die beamtenrechtlichen Regelungen dem nicht entgegenstehen.

Mitarbeitende mit kollektivrechtlichen Regelungen per 31.12. (in NP)			Veränderung		
2020	2019	absolut	%	2018	
Mitarbeitende mit Tarifverträgen	201.555	196.327	+ 5.228	+ 2,7	190.556
Anteil in %	94,7	94,8	- 0,1	- 0,1	94,9

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

Der Anteil der Mitarbeitenden, für die kollektivrechtliche Regelungen gelten, liegt unverändert auf einem sehr hohen Niveau.

Sozial- und Nebenleistungen

Neben einer fairen und leistungsgerechten Vergütung sowie einer attraktiven arbeitgeberfinanzierten betrieblichen Altersversorgung und Förderung der Eigenvorsorge bieten wir vielseitige Sozial- und Nebenleistungen. Auch die fünf großen Sozialpartner (Bahn-Sozialwerk, Bahn-Betriebskrankenkasse, Verband Deutscher Eisenbahner Sportvereine, DEVK-Versicherungen und Sparda-Banken) bieten Vorteilspakete für DB-Mitarbeitende. In Zusammenarbeit mit dem BSW sowie der awo lifebalance bietet wir unseren Mitarbeitenden verschiedene Angebote zur Kinderbetreuung. Bis zu 90 Betreuungsplätze stehen in unserer Einrichtung Bahnini in Frankfurt am Main zur Verfügung und 192 Belegplätze in externen Kitas. Während der Sommerferien können Kinder von Mitarbeitenden an verschiedenen DB-Standorten an unserem Ferienprogramm DB RasselBAHNde teilnehmen. Zudem werden Eltern von awo lifebalance bei der Suche nach Betreuungsoptionen, nach Notfall- und Ferienbetreuungsangeboten sowie bei der Vermittlung von Au-pairs oder Tagespflegepersonal unterstützt. Über awo lifebalance bieten wir Mitarbeitenden auch eine weitreichende Unterstützung bei der Pflege von Angehörigen an.

GRI VEREINBARKEIT VON BERUF UND PRIVATLEBEN

102-8

Mitarbeitende nach Arbeitszeit und Geschlecht per 31.12. (in NP)			
	2020	2019	2018
Vollzeit	193.844	188.820	180.163
davon Frauen	37.243	36.122	34.078
Teilzeit	23.184	22.480	20.729
davon Frauen	13.292	13.072	12.340
Insgesamt	217.028	211.300	200.892

Deutschland (Gesellschaften mit 100 % der inländischen Mitarbeitenden, in 2018 rund 98 %).

Der DB-Konzern bietet verschiedene Teilzeitmodelle an. Dies dient der besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

Mitarbeitende nach Vertragsart per 31.12. (in NP)			
	2020	2019	2018
Unbefristet	206.970	200.392	190.770
davon Frauen	47.541	46.033	43.549
Befristet	10.058	10.908	10.122
davon Frauen	2.993	3.161	2.869
Insgesamt	217.028	211.300	200.892

Deutschland (Gesellschaften mit 100 % der inländischen Mitarbeitenden, in 2018 rund 98 %).

Der Anteil der Mitarbeitenden mit unbefristeten Arbeitsverträgen in Deutschland lag mit über 95 % weiterhin auf einem sehr hohen Niveau.

Externe Zeitarbeitnehmende per 31.12. (in NP)			
	2020	2019	2018
Insgesamt	2.232	3.458	3.751

Deutschland (Gesellschaften mit rund 99 % der inländischen Mitarbeitenden).

Aufgrund der Corona-Pandemie verringerte sich der Einsatz von externen Zeitarbeitnehmenden.

LEITENDE UND AUßERTARIFLICH ANGESTELLTE

Die Beschäftigungsbedingungen für leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmende werden kontinuierlich weiterentwickelt. Grundlage der Vergütungspolitik und der Ausgestaltung der Nebenleistungen ist die Strategie des DB-Konzerns. Die variable Vergütung ist seit 2020 konsequent an den *Top-Zielen der Starke Schiene* → 71. ausgerichtet. Vor dem Hintergrund der weiteren Harmonisierung der variablen Entgeltsysteme im Systemverbund Bahn wurde das variable Vergütungssystem für tarifliche Arbeitnehmende mit Wirkung ab 2020 an der Erfolgsbeteiligung für leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmende ausgerichtet.

- Um die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu verbessern, können leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmende eine berufliche Auszeit von bis zu sechs Monaten vereinbaren. Darüber hinaus unterstützen wir Führung in Teilzeit und Interimsmanagement.
- Wir haben das Programm »Besondere Teilzeit im Alter für leitende Angestellte im DB-Konzern« ins Leben gerufen. Damit soll die individuelle Arbeitsbelastung von älteren leitenden Angestellten reduziert und gleichzeitig die Beschäftigungsfähigkeit bis zum gesetzlichen Renten-eintrittsalter erhalten werden.

MASSNAHMEN GEGEN DISKRIMINIERUNG

Wir setzen uns für ein Betriebsklima ohne Diskriminierung und Mobbing ein. Neben den Regelungen in Konzernbetriebsvereinbarungen (KBV), wie der für Gleichbehandlung und zum Schutz vor Diskriminierung oder der Rahmen-KBV zur Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie, sowie den Richtlinien, wie zum Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz, zum betrieblichen Eingliederungsmanagement oder den Compliance-Richtlinien, steht allen Mitarbeitenden sowie Führungskräften und Personaler*innen mit der konzerninternen Ombudsstelle kompetente Unterstützung bei der Klärung

und Bearbeitung von Konfliktfällen zur Verfügung. Der Fokus richtet sich dabei auf eine unbürokratische und eigenverantwortliche außergerichtliche Konfliktlösung. Die Ombudsstelle koordiniert zudem den konzerninternen Pool von Mediator*innen. Aktives Agieren im Konfliktfall und präventives Wirken tragen so zu einer konstruktiven Konfliktkultur und damit zu einer partnerschaftlichen und positiven Unternehmenskultur bei.

Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement

Unsere Arbeitsschutzpolitik ist darauf ausgerichtet, die Zahl der Unfälle und die Schwere der Unfälle kontinuierlich zu vermindern. In Anbetracht der Corona-Krise hat die zentrale Einheit Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement mit den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten viel bewegt, um alle Mitarbeitenden zu schützen. Durch die funktionsübergreifende Zusammenarbeit konnten wir präventive Maßnahmen in kürzester Zeit konzernweit umsetzen. Dabei haben wir nicht nur gesetzliche Vorgaben in Abstimmung mit den Betriebsparteien sowie der Unfallversicherung Bund und Bahn strikt eingehalten, sondern unabhängig von unterschiedlichen Länderverordnungen deutschlandweite Mindestanforderungen für Schutzmaßnahmen festgelegt. Es wurden konzernweite Muster für die Gefährdungsbeurteilungen erstellt und Arbeitsschutzunterweisungen zu den sogenannten AHA+L-Regeln durchgeführt.

2020 wurden die geplanten Anpassungen an den Rahmenrichtlinien zum Arbeitsschutz vorgenommen. Weiterhin wurden konzernweite Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität des präventiven Arbeitsschutzes im Sinne des Zero Accident in der Arbeitsgruppe Arbeitsschutz erörtert. Mit dem Präventionsansatz Zero Accident wird das strategische Ziel »keine Arbeitsunfälle oder arbeitsbedingten Erkrankungen« verfolgt. Höchste Priorität hat dabei die Vermeidung tödlicher und schwerer Arbeitsunfälle sowie Berufskrankheiten. Wenn trotzdem ein tödlicher oder schwerer Arbeitsunfall eintritt, kooperieren wir eng mit den zuständigen Behörden und tun alles, um vergleichbare Unfallursachen künftig auszuschließen. Daher sind wir auch im Zero Accident Forum des Instituts für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung vertreten. Das Zero Accident Forum ist ein Netzwerk von Unternehmen, um voneinander zu lernen, damit die Zahl der Arbeits- und Wegeunfälle auf null reduziert wird.

DB Cargo hat ein Web-based Training für Büroarbeitsplätze zur Ergänzung der Unterweisung durch die Führungskräfte implementiert. Dieser Ansatz wurde in einem Blended-Learning-Konzept für den gesamten DB-Konzern weiterentwickelt. Der Pilot erfolgt 2021. Auch andere bewährte Maßnahmen der Geschäftsfelder wurden in der konzernweiten Arbeitsgruppe besprochen, angepasst und anschließend allen zur Verfügung gestellt. Hierzu gehören auch die Digitalisierung von Gesundheitsangeboten sowie die Implementierung einer gemeinsamen IT-Lösung.

Krankenstand auf Basis Stunden (in %)			
	2020	2019	2018
DB Fernverkehr	5,8	6,7	6,8
DB Regio	7,6	7,9	8,0
DB Cargo	6,4	7,1	7,4
DB Netze Fahrweg	5,0	5,6	5,7
DB Netze Personenbahnhöfe	5,5	6,5	6,8
DB Netze Energie	3,4	4,2	4,3
Sonstige	5,4	6,3	6,4
DB Schenker	8,1	6,7	6,6
DB-Konzern	6,0	6,5	6,7

Deutschland (Gesellschaften mit rund 97 % der inländischen Mitarbeitenden).

Der Krankenstand ist trotz der Corona-Pandemie gesunken.

Arbeitsunfälle und LTIF	2020	2019	2018
Tödliche Arbeitsunfälle ¹⁾	6	7	6
davon in Deutschland ²⁾	2	5	4
Lost Time Injury Frequency (LTIF) ^{2), 3)}	21,5	25,0	24,4

¹⁾ Weltweit (Gesellschaften mit rund 98 % der Mitarbeitenden).

²⁾ Deutschland (Gesellschaften mit rund 97 % der inländischen Mitarbeitenden).

³⁾ Lost Time Injury Frequency = LTI (Arbeitsunfälle ab 1 Kalendertag Abwesenheit) × 1.000.000/Arbeitsstunden.

Wir sind uns unserer Verantwortung im Arbeits- und Gesundheitsschutz bewusst. Die Einhaltung interner Standards und nationaler Gesetze dient dem Schutz der Mitarbeitenden. Ein Beitrag für den Erfolg sind eine sichere Arbeitsgestaltung sowie gesunde und motivierte Mitarbeitende. Das Ziel, die Wahrnehmung der Sicherheit und das Bewusstsein für die eigene Verantwortung dafür bei Führungskräften und Mitarbeitenden zu verbessern, wurde durch digitale Veranstaltungen und eine aktive Kommunikation zum Arbeitsschutz umgesetzt. Wir arbeiten kontinuierlich daran, die Sicherheit zu optimieren. Mit der Unfallhäufigkeit (Lost Time Injury Frequency; LTIF) haben wir eine Steuerungsgröße etabliert, mit dem Ziel, die Unfallhäufigkeit weiter zu reduzieren.

In die Ermittlung der LTIF werden rund 65 Gesellschaften in Deutschland einbezogen. Bei der genauen Betrachtung des LTIF ergibt sich ein differenziertes Bild, auch im internationalen Vergleich, da alle Tätigkeitsgebiete innerhalb des DB-Konzerns in die Ermittlung einbezogen werden und nicht nur Teilbereiche. Im Rahmen der Arbeitsschutzpolitik ist es unser Ziel, die LTIF kontinuierlich und nachhaltig zu senken. Dazu tragen unsere Maßnahmen gemäß Zero Accident bei. Wir beziehen dazu die Geschäftsfelder und Serviceeinheiten in der konzernweiten Arbeitsgruppe Arbeitsschutz ein und fördern dadurch eine übergreifende Sicherheitskultur, um die Sicherheit unserer Mitarbeitenden zu gewährleisten.

Die LTIF in Deutschland ist gesunken. Aufgrund der zunehmenden Digitalisierung im DB-Konzern möchten wir 2021 die erforderlichen IT-Anwendungen zum Arbeitsschutz weiterentwickeln und damit die Umsetzung digitaler Formate vorantreiben. Wir arbeiten daran, die Verantwortung und die Vorbildfunktion von Führungskräften stärker herauszustellen. So sind weitere Lernkonzepte für Führungskräfte vorgesehen.

GRI ARBEITSSCHUTZAUSSCHÜSSE IM DB-KONZERN

102-43

In Deutschland ist der Arbeitsschutzausschuss ab einer Betriebsgröße von 20 Mitarbeitenden gesetzlich verpflichtend vorgeschrieben. Maßgeblich ist die Definition des Betriebs (Produktionsstätte, Niederlassung, Wahlbetrieb). Der DB-Konzern besteht in Deutschland überwiegend aus solchen Betrieben mit über 20 Mitarbeitenden, sodass ein Großteil aller Mitarbeitenden (über 75 %) in Arbeitsschutzausschüssen vertreten ist.

MITARBEITENDENZAHL UND -STRUKTUR

Mitarbeitende per 31.12. (in NP)	2020	2019	Veränderung		2018
			absolut	%	
DB Fernverkehr	19.873	18.370	+1.503	+8,2	17.626
DB Regio	39.299	38.462	+837	+2,2	37.879
DB Cargo	30.586	29.998	+588	+2,0	29.311
DB Netze Fahrweg	51.714	50.107	+1.607	+3,2	48.143
DB Netze Personenbahnhöfe	6.864	6.595	+269	+4,1	6.187
DB Netze Energie	1.928	1.829	+99	+5,4	1.789
Sonstige	60.589	58.131	+2.458	+4,2	56.526
Systemverbund Bahn	210.853	203.492	+7.361	+3,6	197.461
DB Arriva	48.796	55.283	-6.487	-11,7	55.327
DB Schenker	76.629	79.136	-2.507	-3,2	78.780
DB-Konzern	336.278	337.911	-1.633	-0,5	331.568

Per 31. Dezember 2020 war die *Entwicklung der Mitarbeitendenzahl* ➔ 95 leicht rückläufig.

Mitarbeitende nach Regionen per 31.12. (in NP)	2020	2019	Veränderung		2018
			absolut	%	
Deutschland	217.028	211.300	+5.728	+2,7	205.041
Europa (ohne Deutschland)	89.990	96.901	-6.911	-7,1	96.465
Asien/Pazifik	16.806	16.980	-174	-1,0	16.885
Nordamerika	9.163	9.390	-227	-2,4	9.798
Übrige Welt	3.291	3.340	-49	-1,5	3.379
DB-Konzern	336.278	337.911	-1.633	-0,5	331.568

Der Anteil der Mitarbeitenden außerhalb Deutschlands ging leicht zurück auf rund 35 % (per 31. Dezember 2019: rund 37 %).

Neueinstellungen

Neueinstellungen nach Geschlecht (ohne Nachwuchskräfte) per 31.12. (in NP)	2020	2019	2018
< 30 Jahre	8.247	8.693	8.085
Anteil Frauen in %	29,3	28,8	31,4
30 - 49 Jahre	10.600	10.922	9.909
Anteil Frauen in %	21,4	21,9	23,2
≥ 50 Jahre	2.853	3.143	2.821
Anteil Frauen in %	21,1	20,4	22,0
DB-Konzern	21.700	22.758	20.815

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

Nicht enthalten sind Einstellungen und Übernahmen von Auszubildenden und Studierenden im dualen Studium.

Die Zahl der neu eingestellten Mitarbeitenden in Deutschland liegt erneut auf einem sehr hohen Niveau.

Mitarbeitendenfluktuation

Fluktuation von Mitarbeitenden (in NP)	2020	2019	2018
Rentenbedingte Fluktuation	3.478	3.212	2.883
davon Frauen	696	692	570
Sonstige Fluktuation	9.218	10.043	8.524
davon Frauen	1.862	2.129	1.732
Insgesamt	12.696	13.255	11.407

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

Betrachtet wird die nicht restrukturierungsbedingte Fluktuation der unbefristeten Mitarbeitenden. In der rentenbedingten Fluktuation sind auch die Altersteilzeitfälle enthalten.

Fluktuation von Mitarbeitenden (in %)	2020	2019	2018
Rentenbedingte Fluktuation	1,6	1,5	1,4
davon Frauen	1,4	1,5	1,2
Sonstige Fluktuation	4,3	4,8	4,2
davon Frauen	3,8	4,5	3,8
Insgesamt	5,9	6,3	5,7

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

Betrachtet wird die nicht restrukturierungsbedingte Fluktuation der unbefristeten Stammebelegschaft. In der rentenbedingten Fluktuation sind auch die Altersteilzeitfälle enthalten.

Die Fluktuation ist deutlich gesunken und zeigt die Attraktivität des DB-Konzerns als Arbeitgeber.

GRI
102-56

**Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über
eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung
begrenzter Sicherheit über Nachhaltigkeitsinformationen**

An die Deutsche Bahn AG, Berlin

Wir haben die Angaben im Integrierten Geschäftsbericht 2020 der Deutschen Bahn AG, Berlin (im Folgenden »Gesellschaft«), in den Abschnitten »An unsere Stakeholder – Nachhaltigkeitsmanagement« und »Anhang zur Nachhaltigkeit« für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 (im Folgenden »Bericht«) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des Berichts in Übereinstimmung mit den in den Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative genannten Grundsätzen (im Folgenden: »GRI-Kriterien«).

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Berichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards 1 »Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis« (IDW QS 1) – an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die

Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die Angaben im Bericht abzugeben.

Nicht Gegenstand unseres Auftrages ist die Beurteilung von externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, auf die im Bericht verwiesen wird.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): »Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information«, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die Angaben im Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten GRI-Kriterien aufgestellt worden sind.

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, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u. a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- > Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern
- > Befragung der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung des Berichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über ausgewählte Angaben im Bericht

- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben im Bericht unter Zugrundelegung der GRI-Kriterien
- Prüfung von Prozessen zur Erfassung, Kontrolle, Analyse und Aggregation ausgewählter Daten verschiedener Standorte der Gesellschaft auf Basis von Stichproben
- Analytische Beurteilung ausgewählter Angaben im Bericht
- Abgleich von Angaben mit den entsprechenden Daten im Konzernabschluss und Konzernlagebericht
- Beurteilung der Darstellung der ausgewählten Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die Angaben im Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten GRI-Kriterien aufgestellt worden sind.

Verwendungszweck des Vermerks

Wir erteilen diesen Vermerk auf Grundlage des mit der Gesellschaft geschlossenen Auftrags. Die Prüfung wurde für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk ist nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt. Der Vermerk ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung.

Berlin, den 3. März 2021

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hendrik Fink ppa. Thomas Groth
Wirtschaftsprüfer



Weitere Informationen

268 > **GRI-Inhaltsindex**

269 > **UN-Global-Compact-Index**

270 > **Glossar**

274 > **Abkürzungsverzeichnis**



GRI

102-54

102-55

GRI-Inhaltsindex

Dieser Integrierte Bericht wurde in Übereinstimmung mit den Internationalen Standards der GRI in der Berichtsoption Kern (Core) erstellt.

GRI-Standards (Kern-Option)	Erfüllungsgrad	Seite
GRI 102: ALLGEMEINE ANGABEN		
1. ORGANISATIONSPROFIL		
102-1 Name der Organisation	●	→ 55-56
102-2 Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	●	→ 55-56, → 56-59, → 60-62
102-3 Hauptsitz der Organisation	●	→ 55-56
102-4 Betriebsstätten	●	→ 55-56, → 60-62, → 75, → 127-129, → 154-156, → 162, → 259, → 3 (Broschüre Kosmos Deutsche Bahn)
102-5 Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	●	→ 55-56
102-6 Belieferte Märkte	●	→ 55-56, → 60-62, → 115-117, → 121-122, → 127-129, → 138, → 139-140, → 142-144, → 147-149, → 152, → 154-156, → 162, → 163-164, → 3 (Broschüre Kosmos Deutsche Bahn)
102-7 Größe der Organisation	●	→ 55-56, → 95, → 116, → 121, → 128, → 138, → 143, → 148, → 152, → 155, → 162, → 185, → 190,
102-8 Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitenden	○ ¹⁾	→ 263, → 264
102-9 Lieferkette	●	→ 111, → 258-259
102-10 Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	●	→ 258-259
102-11 Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	●	→ 168-170, → 170-175
102-12 Externe Initiativen	●	→ 47, → 48, → 49
102-13 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	●	→ 48-50, → 50, → 63
2. STRATEGIE		
102-14 Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers	●	→ 29-32
3. ETHIK UND INTEGRITÄT		
102-16 Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	●	→ 38-45, → 46-52, → 56-59, → 60-62, → 254-255
4. UNTERNEHMENSFÜHRUNG		
102-18 Führungsstruktur	●	→ 35-37, → 38-45, → 55-56, → 56-59, → 60-62
5. EINBINDUNG VON STAKEHOLDERN		
102-40 Liste der Stakeholder-Gruppen	●	→ 49
102-41 Tarifverträge	○ ¹⁾	→ 263
102-42 Ermittlung und Auswahl der Stakeholder	●	→ 50
102-43 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	●	→ 46, → 47, → 50, → 93, → 257, → 265
102-44 Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen	●	→ 49
6. VORGEHENSWEISE BEI DER BERICHTERSTATTUNG		
102-45 Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten	●	→ 239-246
102-46 Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen	●	→ 46
102-47 Liste der wesentlichen Themen	●	→ 46
102-48 Neudarstellung von Informationen	●	→ 98, → 191-192, → 192-194
102-49 Änderungen bei der Berichterstattung	●	→ 46
102-50 Berichtszeitraum	●	→ 254
102-51 Datum des letzten Berichts	●	→ 254
102-52 Berichtszyklus	●	→ 254
102-53 Ansprechpartner bei Fragen zum Bericht	●	→ U5
102-54 Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	●	→ 254, → 268
102-55 GRI-Inhaltsindex	●	→ 268-269
102-56 Externe Prüfung	●	→ 36, → 250-252, → 254, → 266
GRI 103: MANAGEMENTANSATZ		
103-1-3 Allgemeine Pflichten Anforderungen an die Offenlegung des Managementansatzes	●	→ 74-76, → 78-79, → 82, → 84, → 86, → 89, → 104-105, → 254, → 255, → 256, → 257
GRI 201: WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG		
201-1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	●	→ 99-102, → 184, → 187, → 195-202
201-2 Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	●	→ 82, → 84, → 175
GRI 203: INDIREKTE ÖKONOMISCHE AUSWIRKUNGEN		
203-1 Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	●	→ 108-110, → 133-137, → 175, → 234-235, → 236
GRI 301: MATERIALIEN		
301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	●	→ 260
301-2 Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	●	→ 260

GRI-Standards (Kern-Option)	Erfüllungsgrad	Seite
GRI 302: ENERGIE		
302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation	● ²⁾	→ 83-84, → 84
302-3 Energieintensität	●	→ 83-84
302-4 Verringerung des Energieverbrauchs	● ²⁾	→ 83-84, → 84
302-5 Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	●	→ 83-84
GRI 305: EMISSIONEN		
305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	●	→ 260
305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	●	→ 260
305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	●	→ 260
305-4 Intensität der THG-Emissionen	●	→ 83
305-5 Senkung der THG-Emissionen	●	→ 82-84
305-7 Stickstoffoxide (NOX), Schwefeloxide (SOX) und andere signifikante Luftemissionen	●	→ 260
GRI 306: ABWASSER UND ABFALL		
306-2 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	●	→ 85
306-3 Erheblicher Austritt schädlicher Substanzen	●	→ 85-86
GRI 307: UMWELT-COMPLIANCE		
307-1 Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen	●	→ 261

● Voll erfüllt ● Teilweise erfüllt ○ Nicht erfüllt

¹⁾ Aufgrund der sehr heterogenen und dezentralisierten IT-Systemlandschaft in den Auslandsgesellschaften ist eine komplette Abbildung zurzeit nicht möglich.

²⁾ Der Fokus liegt auf den stationären Verbräuchen. Die Traction wird nicht als absoluter Energieverbrauch, sondern mit spezifischen Werten für Primärenergieverbrauch und Treibhausgasemissionen offengelegt.

GRI

102-16

UN-Global-Compact-Index

Der UN Global Compact ist weltweit die größte und wichtigste Initiative für verantwortungsvolle Unternehmensführung. Mit dem Beitritt zum UN Global Compact 2009 hat sich der DB-Konzern verpflichtet, dessen zehn-Prinzipien zu unterstützen, und berichtet in einem Fortschrittsbericht regelmäßig über seine Aktivitäten und Leistungen.

	Seite
MENSCHENRECHTE	
Prinzip 1 Unterstützung und Respektierung internationaler Menschenrechte	→ 46-52, → 255, → 258-259
Prinzip 2 Ausschluss von Menschenrechtsverletzungen	→ 255, → 258-259
ARBEITSNORMEN	
Prinzip 3 Wahrung der Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen	→ 91-95, → 255, → 263-265
Prinzip 4 Beseitigung aller Formen der Zwangsarbeit	→ 255, → 258-259
Prinzip 5 Abschaffung der Kinderarbeit	→ 255, → 258-259
Prinzip 6 Beseitigung von Diskriminierung	→ 46-52, → 92-95, → 144, → 263-265
UMWELTSCHUTZ	
Prinzip 7 Vorsorgender Umweltschutz	→ 46-50, → 68-71, → 81-87, → 149-150, → 260-261 → 46-50, → 68-77, → 81-87, → 118, → 124, → 129, → 146, → 149-150, → 157-158, → 164-165, → 260-261
Prinzip 8 Initiativen für ein größeres Umweltbewusstsein	→ 46-50, → 81-87, → 117, → 118, → 123, → 124, → 129, → 133, → 144-145, → 147-149, → 164-165, → 260-261
KORRUPTIONSBEKÄMPFUNG	
Prinzip 10 Maßnahmen gegen Korruption	→ 49, → 50, → 254-255, → 258-259

Glossar

- A -

Anlagenqualität

Zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten Einsatzes der Instandhaltungsmittel und zur Prüfung der Verbesserung durch durchgeführte Maßnahmen wird zyklisch und ereignisbezogen der Zustand der baulichen und technischen Anlagen im Rahmen einer Zustandsbewertung überprüft.

Anleihe

Verzinsliches Wertpapier, durch das Finanzmittel am Kapitalmarkt aufgenommen werden. Dient der mittel- bis langfristigen Fremdfinanzierung von Unternehmen.

Auslastung

Realer Anteil der Nutzung an der möglichen Kapazität.

- B -

Bahnstrommix

Zusammensetzung des Antriebsstroms aller Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland, der unter anderem von DB Netze Energie über das Bahnstromnetz bereitgestellt wird.

Barrierefreiheit

Wird als universelles Design verstanden, das heißt ein Design von Produkten, Umfeldern, Programmen und Dienstleistungen in der Weise, dass sie von allen Menschen genutzt werden können. Barrierefreiheit an Bahnstationen umfasst eine Vielzahl von Aspekten, von Information und Service bis hin zur baulichen Gestaltung. Das übergeordnete Ziel besteht darin, alle einstellungs- und umweltbedingten Barrieren abzubauen, die Reisende an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe am Bahnsystem hindern.

Bedarfsplan

In den Bundesverkehrswegeplan eingestellte Neu- und Ausbaustrecken.

Bestandsnetz

Bestehendes Schienennetz und damit Rückgrat der Infrastruktur.

Besteller

Für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland sind die Bundesländer verantwortlich. Dies erfolgt durch insgesamt 27 unterschiedliche Aufgabenträger.

Betriebsleistung

Von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienennetz zurückgelegte Strecke. Maßgröße: Trassenkilometer (Trkm).

Brutto-Investitionen

Insgesamt getätigte Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände – unabhängig von der Finanzierungsart.

Buskilometer (Buskm)

Entspricht der Fahrt eines Busses über eine Entfernung von 1 km.

- C -

Capital Employed

Umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) sowie das Nettoumlaufvermögen.

Carbon Disclosure Project (CDP)

Eine internationale Organisation, die das globale Offenlegungssystem für Investoren, Unternehmen, Städte, Staaten und Regionen betreibt, um ihre Umweltauswirkungen zu messen und zu steuern. Es ist mittlerweile das weltweit größte Emissionsregister zu unternehmensbezogenen Treibhausgasemissionen.

Clean Cargo Working Group (CCWG)

Arbeitsgruppe der großen Frachtschiffreedereien und Logistiker (unter anderem DB Schenker) zur Verbesserung der Emissionen von Frachtschiffen auf dem Meer.

CO₂-Äquivalente (CO₂e, Treibhausgasemissionen)

Klimawirksame Gase, zum Beispiel Methan und Lachgas (Distickstoffmonoxid), die hinsichtlich ihrer Klimawirksamkeit in CO₂ umgerechnet werden.

Commercial-Paper-Programm (CP-Programm)

Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung kurzfristiger Schuldverschreibungen.

Compliance

Ein wichtiger Bestandteil der Corporate Governance. Man versteht darunter die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien sowie freiwilliger Kodizes im Unternehmen.

- D -

DB-Bahnstrom

Elektrischer Antriebsstrom, mit dem von DB Netze Energie konzerninterne Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland versorgt werden.

DBeco plus

Angebot für Schienengüterverkehrskunden, um ihre Waren auf allen elektrifizierten Strecken innerhalb Deutschlands und Österreichs CO₂-frei transportieren zu lassen.

Debt-Issuance-Programm

Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung von Anleihen. Hierdurch wird eine hohe Flexibilität in der Emissionstätigkeit gewährleistet.

Derivative Finanzinstrumente (Derivate)

Finanzinstrumente, deren Preis oder Wert von den künftigen Kursen oder Preisen anderer Güter, Vermögensgegenstände oder Referenzgrößen (Zinsen, Indizes) abhängt. Es handelt sich hierbei um Verträge, in denen die Vertragsparteien vereinbaren, Vermögensgegenstände zu festgelegten Bedingungen in der Zukunft zu kaufen, zu verkaufen oder zu tauschen beziehungsweise alternativ Wertausgleichszahlungen zu leisten.

Deutscher Nachhaltigkeitskodex (DNK)

Bietet einen Rahmen für die Berichterstattung zu nicht finanziellen Leistungen, der von Organisationen und Unternehmen jeder Größe und Rechtsform genutzt werden kann.

Diversity

Bezeichnet die Vielfalt innerhalb der Belegschaft im Hinblick auf Geschlecht, ethnische und soziale Herkunft, Generation, Religion, sexuelle Orientierung und Identität sowie physische und psychische Fähigkeiten. Gleichzeitig werden darunter auch die vielfältigen Perspektiven, Werte, Berufserfahrungen und Kompetenzen der Mitarbeitenden verstanden.

- E -

Earnings before Interest and Taxes (EBIT)

Operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern.

Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA)

Operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

EcoVadis

EcoVadis ist der Betreiber einer kollaborativen Plattform, die Nachhaltigkeitsratings von Lieferanten für globale Lieferketten bereitstellt. Die EcoVadis-Methode umfasst Kriterien aus den vier Themenbereichen Umwelt, faire Arbeits- und Menschenrechte, Ethik und nachhaltige Beschaffung.

Eigenkapitalquote

Finanzkennzahl, die auf die Bilanzstruktur abbildet: Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme in Prozent.

Einkaufsvolumen

Summe aller Nettobestellwerte aus Einzelbestellungen und Abrufen aus Rahmenverträgen, die durch die jeweiligen Produktbereiche abgeschlossen wurden.

Endenergie

Die Energieform, für die ein Endverbraucher eine Rechnung erhält, also zum Beispiel die getankte Kraftstoffmenge oder der bezogene Traktionsstrom.

Equity-Methode/At-Equity-Bilanzierung

Verfahren zur Bilanzierung von Beteiligungen, die nicht auf Basis einer Vollkonsolidierung mit allen Aktiva und Passiva in den Konzern-Abschluss einbezogen werden. Hierbei wird der Beteiligungsbuchwert um die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals an der Beteiligung fortgeschrieben.

Erneuerbare Energien

Energie aus erneuerbaren und prinzipiell unbegrenzt vorhandenen Energiequellen, zum Beispiel Wasser, Wind oder Sonnenlicht.

Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG)

Bundesgesetz zur Förderung der Einspeisung von Strom aus erneuerbaren Energien.

European Train Control System (ETCS)

Europaweit standardisiertes Zugbeeinflussungssystem. Die Migration von ETCS betrifft sowohl die Infrastruktur als auch die Fahrzeuge. ETCS ist in mehreren Levels realisierbar, die unter anderem von der Eisenbahninfrastruktur und der gewünschten Geschwindigkeit abhängen.

- F -

Fernverkehr

Verkehre mit den Produkten ICE und Intercity/Eurocity.

Floating Rate Note (FRN)

Anleihe mit variabler Verzinsung.

Flüsterbremse

Siehe K- und LL-Sohle.

- G -

Gearing

Finanzkennzahl, die als Strukturkennziffer das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital in Prozent beschreibt.

Gesamtpünktlichkeit

Umfasst bei DB Netze Fahrweg alle Zugverkehre auf der Infrastruktur der DB Netz AG.

Global Reporting Initiative (GRI)

Eine internationale Organisation, die sich für die Verbreitung und Verbesserung der Nachhaltigkeitsberichterstattung einsetzt. Die GRI-Standards gelten als der meistgenutzte und international anerkannteste Berichtsstandard zur Nachhaltigkeit.

Greenhouse Gas (GHG) Protocol

Ein weltweit anerkannter Standard zur Qualifizierung und zum Management von Treibhausgasemissionen, der von vielen Unternehmen, Nichtregierungsorganisationen (NGOs) und Regierungen angewendet wird.

- H -

Hybridanleihe

Eine Unternehmensanleihe, die unter bestimmten Voraussetzungen im Rahmen der IFRS-Rechnungslegung als Eigenkapital angerechnet wird. Hybridanleihen weisen in der Regel sehr lange Laufzeiten beziehungsweise keinen festen Rückzahlungsbetrag auf, können aber nach Ablauf einer vorher festgelegten Mindestlaufzeit durch die Emittentin gekündigt werden.

- I -

IFRS 16

Eine Bilanzierungsvorschrift des International Accounting Standards Board (IASB), die seit 2019 nach IFRS bilanzierende Gesellschaften verpflichtet, alle Leasingverträge mit einer Vertragslaufzeit von mehr als einem Jahr in ihre Bilanzen aufzunehmen.

Intermodaler Wettbewerb

Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern, zum Beispiel zwischen Schiene und Luftverkehr.

International Financial Reporting Standards (IFRS)

International anerkannter Rechnungslegungsstandard. Seit 2002 gilt die Bezeichnung IFRS für das Gesamtkonzept der vom International Accounting Standards Board verabschiedeten Standards. Bereits zuvor verabschiedete Standards werden weiter als International Accounting Standards (IAS) zitiert.

Interoperabilität (Mehrsystemfähigkeit)

Fähigkeit von Schienenfahrzeugen, sich an unterschiedliche technische Standards (zum Beispiel Spurweiten oder Stromsysteme) anzupassen und so möglichst durchgängig zwischen verschiedenen Schienennetzen einzelner Staaten zu verkehren.

Intramodaler Wettbewerb

Wettbewerb innerhalb eines Verkehrsträgers, zum Beispiel innerhalb des Eisenbahnsektors.

Investitionszuschüsse

Finanzierungsbeteiligungen Dritter an spezialisierten Investitionsvorhaben ohne zukünftige Tilgungserfordernisse.

ISO 14064

Internationaler Standard, hier: Teil 1: Spezifikation mit Anleitung zur quantitativen Bestimmung und Berichterstattung von Treibhausgasemissionen und Entzug von Treibhausgasen auf Organisationsebene.

ISS ESG

ISS ESG erstellt unter anderem ESG-Research und -Ratings zu Unternehmen und Ländern.

- K -

Kapitalkosten

Auf Basis von Marktwerten als gewichteter Durchschnittswert aus risikoadäquaten Markttrenditen für Eigen- und Fremdkapital berechnete Mindestrenditeanforderung.

Klima

Gesamtheit der meteorologischen Erscheinungen (zum Beispiel Temperatur, Niederschlag, Wind), die für eine Dauer von mindestens 30 Jahren den durchschnittlichen Zustand der Atmosphäre an einem bestimmten Ort beschreiben.

Kohlenwasserstoffe (NHMC)

Sind zum Beispiel in Erdöl, Erdgas oder Kohle enthalten. Bei Ausstoß gelten sie als umweltschädigend.

Kombinierter Verkehr (KV)

Verknüpfter Transport von Containern oder ganzen Lkw auf Schiene und Straße.

Kompassindex

Misst die Umsetzung der Prinzipien des Kompasses für ein starkes Miteinander im DB-Konzern. Er ist Kennzahl für die Transformation der Organisation im Sinne der Starken Schiene. Er wird im Rahmen der Mitarbeitendenbefragung und des Kulturbarmeters (ab 2021) jährlich erhoben.

Konsolidierungskreis

Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzern-Abschluss einbezogen sind.

Kontraktlogistik

Leistungsbündel, das mehrere logistische Aktivitäten umfasst. Der Dienstleister ist nicht nur Organisator von Transportaufträgen, sondern übernimmt eigenverantwortlich Teile der Wertschöpfungskette.

Krankenstand

Gibt den Anteil der durch Krankheit ausgefallenen Arbeitsleistung an der Gesamtarbeitsleistung an und bezieht damit nur die Mitarbeitenden in die Quote mit ein, für die weiterhin Entgelt gezahlt wird.

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.

Kreditrating

Bonitätseinstufung, die durch Rating-Agenturen vorgenommen wird und Auswirkungen auf die Refinanzierungsmöglichkeiten und -kosten eines Unternehmens hat.

K-Sohle

Bremssohle aus Komposit-Werkstoffen (K), siehe auch V-Sohle.

Kundenzufriedenheit

Zufriedenheit der Kund*innen und Partner mit einem Produkt/Angebot beziehungsweise einer Dienstleistung, die im Auftrag des DB-Konzerns durch unabhängige Marktforschungsinstitute telefonisch, persönlich oder online repräsentativ erhoben und ausgewertet wird.

Kundenzufriedenheitsindex

Index, abgefragt im Allgemeinen auf einer Notenskala von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden). Diese Noten werden umgerechnet und auf einer Skala von 0 bis 100 dargestellt: (0 Punkte = Note 6; 20 Punkte = Note 5; 40 Punkte = Note 4; 60 Punkte = Note 3; 80 Punkte = Note 2; 100 Punkte = Note 1).

- L -

Lärm

Für Mensch und Umwelt störende oder gesundheitsschädigende Geräusche.

Lärmminderung

Reduzierung von Lärm durch aktive Maßnahmen an der Quelle (zum Beispiel Flüsterbremsen an Güterwagen) und am Ausbreitungsweg (zum Beispiel Lärmschutzwände) sowie passive Lärmschutzmaßnahmen (zum Beispiel Schallschutzfenster).

Lärmsanierungsprogramm

Freiwilliges Programm der Bundesregierung zur Lärminderung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, das vom DB-Konzern umgesetzt wird.

Lärmvorsorge

Lärmschutzmaßnahmen an Neu- und Ausbaustrecken auf Grundlage des rechtlichen Anspruchs.

Lieferkette

Stellt die Stufen der Produktion als eine geordnete Reihung von Tätigkeiten dar. Diese Tätigkeiten schaffen Werte, verbrauchen Ressourcen und sind in Prozessen miteinander verbunden.

LL-Sohle

Bremssohle aus Verbundstoffen (LL: Low Noise – Low Friction), siehe auch V-Sohle.

Lost Time Injury Frequency (LTIF)

Beschreibt das Verhältnis zwischen Unfallhäufigkeit und effektiv geleisteten Arbeitsstunden bezogen auf 1 Mio. Arbeitsstunden.

Luftschadstoffe

Sind eine Luftverunreinigung, die schädliche Auswirkungen auf die Umwelt haben kann. Die Herkunft eines Luftschadstoffs kann sowohl natürlich oder durch den Menschen bedingt sein, zum Beispiel Stickstoffoxide oder Schwefeldioxid.

- M -

Mitarbeitendenbefragung

Wird seit 2012 im DB-Konzern alle zwei Jahre durchgeführt. Ziel der Mitarbeitendenbefragung ist es, den einzelnen Bereichen, den Geschäftsfeldern und dem gesamten DB-Konzern eine Standortbestimmung zu verschiedenen organisationalen und kulturellen Rahmenbedingungen zu geben. Ein weiteres Ziel liegt in den anschließenden Verbesserungsprozessen, die durch die Auseinandersetzung mit den Ergebnissen ausgelöst werden.

Mitarbeitendenzufriedenheitsindex

Wird im Rahmen der konzernweiten Mitarbeitendenbefragung alle zwei Jahre anhand von Fragen zu Motivation, Arbeitszufriedenheit und (emotionaler) Bindung auf einer Skala von 1 bis 5 (bestmöglicher Wert) ermittelt.

MSCI-ESG-Ratings

MSCI ESG Research ist ein globaler Anbieter von Nachhaltigkeitsanalysen und -ratings. MSCI-ESG-Ratings zielen darauf ab, die Widerstandsfähigkeit eines Unternehmens gegenüber langfristigen, finanziell relevanten ESG-Risiken zu messen.

- N -

Nachhaltigkeit

Leitbild der Vereinbarkeit von ökologischen, sozialen und ökonomischen Zielen für eine zukunftsfähige und generationengerechte Entwicklung.

Nahverkehr

Verkehre mit den Produkten Interregio-Express (IRE), RB, RE und S-Bahn.

Netto-Finanzschulden

Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing sowie den liquiden Mitteln und verzinslichen Außenforderungen.

Netto-Investitionen

Brutto-Investitionen abzüglich der Investitionszuschüsse von Dritten, zum Beispiel für Infrastrukturinvestitionen.

- O -

Ökosystem (digital)

Ökosysteme sind Netzwerke von Partnern, die an gemeinsamen (oder in Konkurrenz stehenden) Wertschöpfungsketten eines Wertangebots arbeiten. In partnerschaftlichen Wertschöpfungsketten übersteigt der geschaffene Wert die Summe der isolierten Wertschöpfungsstufen beispielsweise durch eine einfache und bessere Customer Experience oder verstärkte Effizienz in der Produktion.

On-Demand-Angebote

Dienstleistungen, die für den Kunden nach dessen Anforderung auf Abruf bereitgestellt werden.

Operate Leases

Außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente: gepachtete oder gemietete Vermögensgegenstände.

Operatives Ergebnis nach Zinsen

Ergebniskennzahl, die für eine nachhaltige Ergebnisbeurteilung zusätzlich die Finanzierungskosten berücksichtigt (vor allem in den Infrastrukturgeschäftsfeldern relevant). Daher wird im Vergleich zum EBIT zusätzlich der operative Zinssaldo berücksichtigt.

- P -

Partikel

Kleine bis kleinste Teilchen, wie zum Beispiel Staub oder Ruß.

Personalbedarfsdeckungsquote

Zeigt den aktiven Personalbestand inklusive Zeitarbeitnehmender und zuzüglich Auszubildender und dual Studierender in Vollzeitpersonen geteilt durch den Personalbedarf in Vollzeitpersonen inklusive Auszubildender und dual Studierender.

Personenkilometer (Pkm)

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Personenverkehr: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reichweite.

Preferred Carrier

Wesentliche Transportpartner (Frachtführer) unseres Logistikers DB Schenker.

Primärenergie

Energie, die mit den ursprünglich vorkommenden Energieformen oder Energiequellen zur Verfügung steht, zum Beispiel Kohle, Erdgas, Sonne, Wind, Kernbrennstoffe.

Pünktlichkeit

Anteil pünktlicher Halte in Bezug auf alle Unterwegs- und Endhalte in Deutschland. Ein Halt wird als pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit im Personenverkehr um weniger als 6 beziehungsweise im Güterverkehr um weniger als 16 Minuten überschritten wurde. Bei DB Regio Bus werden zudem seit 2020 mit rückwirkender Änderung auch mehr als eine Minute zu früh abgefahrene Busse als unpünktlich gewertet.

- R -

Ressource

Hilfsmittel, Geldmittel, Reserve, Rohstoff.

Return on Capital Employed (ROCE)

Kennziffer zur wertorientierten Steuerung. Entspricht der Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Capital Employed). Verhältniszahl in Prozent, definiert als (bereinigtes) EBIT im Verhältnis zum Capital Employed.

Rohertag

Betrag, der vom Umsatz nach Abzug der variablen (= umsatzabhängigen) Kosten beziehungsweise direkten (= auftragsabhängigen) Kosten verbleibt.

Rußpartikel

Staubförmige Emissionen, die bei der Verbrennung von Dieselmotoren entstehen, unter anderem Feinstaub.

- S -

Saldierungsfähiges Planvermögen

Vermögensgegenstände, die bilanziell mit Brutto-Pensionsverpflichtungen verrechnet werden.

Schallschutzwand

Anlage des aktiven Schallschutzes an Bahnstrecken, meist aus Materialien wie Aluminium, Holz, Beton. Neuartig sind Schallschutzwände aus mit Steinen gefüllten Drahtkörben (Gabionen).

Scope 1–3 (gemäß GHG)

Im Rahmen der Berichterstattung zu Treibhausgasen auf Grundlage des Greenhouse Gas (GHG) Protocols werden die Emissionen in drei sogenannte Scopes (Geltungsbereiche) eingeteilt. Für den DB-Konzern gilt: Scope 1 = Treibhausgasemissionen unserer eigenen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, Scope 2 = Traktionsstrombereitstellung, Scope 3 = Emissionen Dritter aus Geschäftsbeziehungen, zum Beispiel Transportdienstleistungen unserer Subunternehmer. Wir berichten im Scope 3 aufgrund unseres Geschäftsmodells die wesentlichen transportbedingten Emissionen.

Senioranleihe

Anleihe, die im Insolvenzfall vor anderen ausgegebenen Anleihen desselben Unternehmens mit einem geringeren Rang (zum Beispiel Hybridanleihen) bedient wird und somit eine höhere Sicherheit, aber auch eine geringere Verzinsung aufweist.

Spezifisch

Relativ zu einer bestimmten (Bezugs-)Größe, zum Beispiel auf die Verkehrsleistung bezogen.

Stakeholder

Interessen-/Anspruchsgruppen und -vertreter*innen.

Stationäre Anlagen

Gebäude und Anlagen wie Werke und Bahnhöfe.

Stationspreissystem

Transparentes und diskriminierungsfreies Preissystem für die Nutzung der Personenbahnhöfe. Die Höhe der Stationspreise ist maßgeblich von dem Leistungs- und Ausstattungsstand des jeweiligen Bahnhofs abhängig.

Strommix

Zusammensetzung des Stroms nach Art der Energieerzeugung (zum Beispiel erneuerbare Energien, Gas und andere).

Sustainable Development Goals (SDGs)

Politische Zielsetzungen der Vereinten Nationen, die eine nachhaltige Entwicklung auf ökonomischer, sozialer sowie ökologischer Ebene sichern sollen. Die Ziele traten am 1. Januar 2016 mit einer Laufzeit bis 2030 in Kraft und gelten für alle Mitgliedsstaaten.

Sustainalytics

Dienstleister, der sich auf die Analyse und Bewertung der Nachhaltigkeitsleistungen von Unternehmen spezialisiert hat.

Swap

Stellt den Grundbegriff für Finanzinstrumente dar, die den Austausch von zukünftigen Zahlungsströmen zum Inhalt haben. Dadurch können finanzielle Risiken (Zinsen, Währungen, Rohstoffe) gezielt abgesichert werden.

- T -

Tilgungsdeckung

Finanzkennziffer, die das Verhältnis zwischen laufender Finanzierungskraft und den finanziellen Verpflichtungen des Unternehmens (adjustierte Netto-Finanzschulden) beschreibt.

Tonnenkilometer (tkm)

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Güterverkehr: Produkt aus der transportierten Menge (Tonnen) und der zurückgelegten Entfernung (Kilometer).

Traktion

Antrieb zur Beförderung von Zügen. Je nach Energiequelle, Antriebsmaschine und Kraftübertragung werden unter anderem elektrische, diesel elektrische und dieselhydraulische Traktion unterschieden. Triebfahrzeuge, die neben der elektrischen Traktion auch über eine dieselgestützte Traktion verfügen, werden auch als Hybridfahrzeuge bezeichnet.

Trasse

Derjenige Anteil der Schienenwegkapazität, der erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.

Trassenkilometer (Trkm)

Siehe Betriebsleistung.

Trassenpreissystem (TPS)

Entgeltlogik der DB Netz AG für die Trassenutzung durch die Kunden in Abhängigkeit von den jeweiligen Marktsegmenten und den zurückgelegten Trassenkilometern.

- U -

United Nations Global Compact

Die weltweit größte Initiative für verantwortungsvolle Unternehmensführung. Auf der Grundlage ihrer zehn universellen Prinzipien verfolgt sie die Vision einer inklusiven und nachhaltigen Weltwirtschaft zum Nutzen aller Menschen, Gemeinschaften und Märkte, heute und in Zukunft.

- V -

Vegetationskontrolle

Überprüfung und Zuschneiden/Entfernen der Vegetation im und am Gleiskörper durch mechanische und chemische (nur im unmittelbaren Gleisbereich) Verfahren.

Verkehrsleistung

Zentrale Leistungsgröße zur Messung der erbrachten Transportleistung im Personen- und Güterverkehr. Maßgrößen: Personenkilometer (Pkm), Tonnenkilometer (tkm).

Verkehrsträger

Streckenart der Verkehrsmittel, wie beispielsweise Straße oder Schiene.

Verkehrsvertrag

Vertrag zwischen Besteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Erbringung von Personennahverkehrsleistungen.

Versorgungssicherheit

Maß für die Zuverlässigkeit der Energieversorgung. Kann auch für Teilbereiche angewendet werden, zum Beispiel Versorgungssicherheit der Energieversorgung in Deutschland oder der Energieversorgung des Eisenbahnbetriebs.

V-Sohle

Bremssohle aus Verbundstoffen (V), die das Rollgeräusch von Güterwagen halbiert. Sammelbegriff für die Bremssohlentypen K-Sohle und LL-Sohle.

- W -

Well-to-Wheel (WTW)

Berechnungsansatz für Emissionen unter Berücksichtigung der gesamten Wirkungskette von der Gewinnung und Bereitstellung bis zur Umwandlung von Energie (in Fahrzeugen oder Anlagen).

- Z -

Zinslose Darlehen

Zu tilgende, aber unverzinsliche Darlehen des Bundes. Resultieren aus Finanzierungsbeteiligungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege.

Abkürzungsverzeichnis

- A -

ABS Ausbaustrecke
AEG Allgemeines Eisenbahngesetz
AGV MOVE Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister
AktG Aktiengesetz
ARN Arriva Rail North
ATO Automatic Train Operation
AUD Australischer Dollar

- B -

bAV Betriebliche Altersvorsorge
bbl Barrel
BEV Bundeseisenbahnvermögen
BGB Bürgerliches Gesetzbuch
BGH Bundesgerichtshof
BHH Bundeshaushalt
BiMoG Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts
BIM Building Information Modeling
BIP Bruttoinlandsprodukt
BKartA Bundeskartellamt
BMAS Bundesministerium für Arbeit und Soziales
BMF Bundesministerium der Finanzen
BMI Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
BMU Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BNetzA Bundesnetzagentur
BR Baureihe
BSWAG Bundesschienenwegeausbaugesetz
Bund Bundesrepublik Deutschland
Buskm Buskilometer

- C -

CCO Chief Compliance Officer
CCWG Clean Cargo Working Group
CDO Chief Digital Officer
CEF Connecting Europe Facility
CER Community of European Railway and Infrastructure Companies
CHF Schweizer Franken
CO₂ Kohlenstoffdioxid, auch Kohlendioxid
CO_{2e} CO₂-Äquivalent
COSO Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission
CSA Credit Support Agreements
CSO Chief Sustainability Officer
CSR Corporate Social Responsibility
CSR-RUG CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz
CTA Contractual Trust Arrangement

- D -

DAK Digitale Automatische Kupplung
DBAG Deutsche Bahn AG
DB E&C Deutsche Bahn Engineering & Consulting GmbH
DB Finance Deutsche Bahn Finance GmbH
DBIO Deutsche Bahn International Operations
DB-Konzern Deutsche Bahn Konzern
DGCN Deutsches Global Compact Netzwerk
DKS Digitale Kundenschnittstelle
DNK Deutscher Nachhaltigkeitskodex
DSD Digitale Schiene Deutschland
DSMA Datenschutzmanagementsystem
DSGVO Datenschutzgrundverordnung
DSTW Digitales Stellwerk

- E -

EAV Ergebnisabführungsvertrag
EBA Eisenbahn-Bundesamt
EBIT Earnings before Interest and Taxes
EBITDA Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation
EC Eurocity
EDIP European-Debt-Issuance-Programm
EIU Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERegG Eisenbahnregulierungsgesetz
ESG Environment, Social, Governance
ESTW Elektronisches Stellwerk
ETCS European Train Control System
EU Europäische Union
EuGH Europäischer Gerichtshof
EVG Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
EVU Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZB Europäische Zentralbank

- F -

FS Ferrovie dello Stato (italienische Staatsbahn)

- G -

GBP Britisches Pfund Sterling
GDL Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
GRI Global Reporting Initiative
GVFG Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GWh Gigawattstunde

- H -

ha Hektar
Hbf Hauptbahnhof
HR Human Resources

- I -

IC Intercity
ICE Intercity-Express
IFRS International Financial Reporting Standards
IKS Internes Kontrollsystem
ISO Internationale Organisation für Normung
IT Informationstechnik

- K -

KBV Konzernbetriebsvereinbarung
KI Künstliche Intelligenz
KonTraG Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich
kWh Kilowattstunde

- L -

LaTPS Lärmabhängiges Trassenpreissystem
LTI Long-term Incentive
LTIF Lost Time Injury Frequency
LuFV Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
LV Luftverkehr

- M -

m² Quadratmeter
MaaS Mobility as a Service
MaRisk Mindestanforderungen an das Risikomanagement
MitbestG Mitbestimmungsgesetz
MIV Motorisierter Individualverkehr
MJ Megajoule
MRR Minimum Required Rate of Return
MWh Megawattstunde

- N -

NABU Naturschutzbund Deutschland e. V.
NBS Neubaustrecke
NFB Nichtfinanzieller Konzernbericht
Nkm Nutzwagenkilometer
NOK Norwegische Krone
NOX Stickoxid

NP Natürliche Personen

NPM Nationale Plattform Zukunft der Mobilität

NS Nederlandse Spoorwegen (niederländische Staatsbahn)

- O -

ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

- P -

P Personen
PCGK Public Corporate Governance Kodex des Bundes
PFA Planfeststellungsabschnitt
Pkm Personenkilometer
PKP Polskie Koleje Państwowe (polnische Staatsbahn)
PPA Power Purchase Agreements
PwC PricewaterhouseCoopers

- R -

RB Regionalbahn
RE Regional-Express
RegG Regionalisierungsgesetz
RENFE Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (spanische Staatsbahn)
RESY Regio-Energiesparsystem
RMS Risikomanagementsystem
ROCE Return on Capital Employed
RRX Rhein-Ruhr-Express

- S -

SBB Schweizerische Bundesbahnen
SBti Science-Based Targets initiative
SDGs Sustainable Development Goals
SGV Schienengüterverkehr
SNCF Société Nationale des Chemins de fer Français (französische Staatsbahn)
SO₂ Schwefeldioxid
S&P S&P Global Ratings
SPFV Schienenpersonenfernverkehr
SPNV Schienenpersonennahverkehr
SPP Strategische Personalplanung
SPV Schienenpersonenverkehr
Sts Staatssekretär
Sts'in Staatssekretärin

- T -

T Tausend
t Tonnen
TEN Trans-European Networks
TEU Twenty-foot Equivalent Unit
tkm Tonnenkilometer
TPS Trassenpreissystem
Trkm Trassenkilometer
TSI Technische Spezifikation für die Interoperabilität

- U -

UIC Internationaler Eisenbahnverband
UNGC United Nations Global Compact
USD US-Dollar

- V -

VDB Verband der Bahnindustrie
VDE Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
V-Sohle Verbundstoffbremssohle
VZP Vollzeitpersonen

- W -

WACC Weighted Average Cost of Capital
WLAN Wireless Local Area Network

- Z -

ZI Zufriedenheitsindex

Kontaktinformationen

Investor Relations und Sustainable Finance


Deutsche Bahn AG
Investor Relations und
Sustainable Finance
Europaplatz 1
10557 Berlin

Telefon – 030.297-64031
E-Mail – ir@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/ir



Dieser Integrierte Bericht, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG, die Geschäftsberichte der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG, der DB Station&Service AG und der DB Netz AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar.

Dieser Integrierte Bericht und der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG
erscheinen auch in englischer Sprache.

Der Integrierte Bericht 2020 wurde am 25. März 2021 veröffentlicht und ist im Internet unter [db.de/ib](https://www.db.de/ib)  abrufbar.



Konzernkommunikation

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin


Telefon – 030.2 97-610 30
E-Mail – presse@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/presse

DB-Servicenummer

Unsere Servicenummer 0180.6 99 66 33 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kund*innen.



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

Auch online finden Privat- und Geschäftsreisende *Antworten auf häufige Fragen* →  sowie *weitere Kontaktmöglichkeiten* → .

Social Media

DB-KONZERN

Der DB-Konzern hat eine umfangreiche Präsenz auf verschiedenen Social-Media-Kanälen: Facebook, Instagram, YouTube und Twitter.



PERSONENVERKEHR

Unser Personenverkehr steht Ihnen ebenfalls in verschiedenen Social-Media-Kanälen für Gespräche, Diskussionen, Service- und Produktfragen zur Verfügung: auf Facebook, Instagram, YouTube und Twitter.



Impressum

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

Bildnachweis

(jeweils von oben nach unten; von links nach rechts; von vorn nach hinten) -> **Titel Umschlag** DB AG / Max Lautenschläger -> **U4** DB AG / Volker Emsleben -> **3** DB AG / Geor Wagner -> **3** DB AG / Max Lautenschläger -> **4-5** DB AG / Max Lautenschläger -> **6** DB AG / Max Lautenschläger -> **7** DB AG / Max Lautenschläger -> **8-9** DB AG / Max Lautenschläger -> **10** DB AG / Max Lautenschläger -> **11** DB AG / Max Lautenschläger -> **12** DB AG / Birte Sauer -> **13** DB AG / Max Lautenschläger, DB AG / Max Lautenschläger, DB AG / Max Lautenschläger, DB AG / Max Lautenschläger, DB AG / Max Lautenschläger, DB AG / Max Lautenschläger, DB AG / Max Lautenschläger, DB AG / Björn Ewers, DB AG / Max Lautenschläger -> **14-15** DB AG / Faruk Hossein -> **16** DB AG / Max Lautenschläger -> **17** DB AG / Max Lautenschläger -> **18-19** DB AG / Max Lautenschläger -> **20** DB AG / Max Lautenschläger -> **21** DB AG / Max Lautenschläger -> **22-23** DB AG / Max Lautenschläger -> **24** DB AG / Oliver Lang -> **25** DB AG / Max Lautenschläger -> **28** DB AG / Max Lautenschläger -> **33** DB AG / Max Lautenschläger -> **34** DB AG / Max Lautenschläger -> **72** DB AG / Oliver Lang, DB AG / Siemens AG, DB AG / Oliver Lang -> **79** DB AG / Markus Nass -> **81** Science-Based Targets Initiative, DB AG / Dirk Michael Deckbar -> **88** DB AG, DB AG / Dominic Dupont, DB AG / Max Lautenschläger

Finanz-
kalender

29. JULI 2021

Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des
Integrierten Zwischenberichts
Januar–Juni 2021



31. MÄRZ 2022

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des
Integrierten Berichts 2021

Nachhaltige Produktion

Papier aus zertifizierter nachhaltiger Produktion. Die Druckerei ist nach den Standards von FSC® und PEFC zertifiziert. Die Einhaltung der strengen Regeln für den Umgang mit dem zertifizierten Papier wird jedes Jahr in entsprechenden Audits überprüft.



Mineralölfreie Druckfarben.

Dieser Bericht wurde mit mineralöl-
freien Farben auf Basis nachwachsender
Rohstoffe gedruckt.



Ressourcenschonung. Mit dem Einsatz prozessfreier Druckplatten werden Entwicklungs-, Reinigungs- und Gummierarbeiten nach der Belichtung gespart. Der Einsatz von Chemikalien sowie die Nutzung von Frischwasser zur Spülung der Druckplatten entfallen und der Stromverbrauch wird reduziert.



Energieeffizienter Druck.

In der Druckerei wurde ein Energiemanagement implementiert und ein Energieaudit nach DIN EN 16247_1 durchgeführt.



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

